

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية



وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة الجيلالي بونعامة

كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية

شعبة علوم الإعلام والاتصال.

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في علوم الإعلام والاتصال

تخصص الاتصال الجماهيري والوسائط الجديدة

الموضوع:

تأثير الإعلام المروري في التوعية والسلامة المرورية على

مستعملي الطريق السيار

دراسة ميدانية على عينة من مستعملي الطريق السيار

إشراف الدكتور

د/عزالدين مداني

إعداد الطالب

شهري جلول

لجنة المناقشة:

البروفيسور: تيطاوني الحاج

الدكتور: أحمد جبار

العام الجامعي: 2021/2020



الى من كانا سبب وجودي الوالدين الكريمين أطال الله عمرهما

الى زوجتي الغالية و أبناءي الأعزاء

الى كل أهلي و عائلتي

الى زملائي في العمل و في الدراسة كل باسمه

الى من اتبعني أو اتبعته من اجل إتمام هذا العمل

الى كل من ساعدني من قريب أو من بعيد في انجازه

اهدي ثمرة هذا العمل الذي نسال الله أن ينفع به

البلاد و العباد

جلول شهيمي



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



الشكر و العرفان

أتقدم بالشكر و العرفان الى أستاذي المشرف

الدكتور عز الدين مداني

على نصائحه و توجيهاته و

جميل صبره خلال

مرحلة انجاز هذا العمل العلمي

كما أتوجه بالشكر لكل الأساتذة الذين تشرفت

بالقلم على أيديهم و على رأسهم أستاذ

البحث العلمي الدكتور تيطاوني الحاج

الشلو موصول أيضا الى زملائي في العمل

الذين كانوا لي سندا في الوصول

بهذا العمل العلمي الى هذه المرحلة

و أخص منهم، بغدادي فلاح و

الزميل المحترم، سالم نور الدين

و الى كل من ساهم

بدعاء أو كلمة طيبة .

أخصه بجزيل

الشكر و العرفان

جلول شهيمي



ملخص الدراسة :

تهدف هذه الدراسة عبر فصوله الأربعة، و المعنونة ب (تأثير الإعلام المروري في التوعية و السلامة المرورية لمستعملي الطريق السيا (ر) الى التعرف على مدى تأثير الإعلام المروري بمختلف وساءله في التوعية المرورية لمستعملي الطريق السيا شرق غرب، و هذا من خلال تناول نماذج عن الإعلام المروري الخاص بالطرق السيارة في العالم وكذا بعض من الدول العربية ، على غرار الإعلام المرور الخاص بالجزائر، من خلال مشروع تزويده ب إذاعة مرور تختص به ، إضافة الى إلقاء نظرة نسعى من خلالها الى معرفة مدى مسموعية الإذاعة و كذا حجم التأثير الذي تخلفه على مستعملي المسار ، بما فيها المواقع الاجتماعية و التطبيقات التكنولوجية الأخرى، و كذا عديد التكنولوجيات الأخرى ، و عطا على هذا فقد كان للجانب الاقتصادي نصيبا من هذه الدراسة ، باعتبار ما يحمله الإعلام المروري من امتيازات عدّة، يترجمها مصطلح السلامة المرورية التي بدورها تساهم في تنشيط حركة التنقل و ما ينجر عنها من انتعاش في الحركية الاقتصادية في مختلف أبعادها.

Résumé

Cette étude intitulée : L'impact des médias de la circulation sur la sensibilisation et la sécurité routière des usagers de l'autoroute Est – Ouest vise à identifier l'impact de ce genre de médias consacré à accompagner quotidiennement les usagers de cette autoroute et rendre la circulation plus fluide. Cela à travers une sensibilisation aux mesures de sécurité et des informations utiles sur le trafic.

L'objectif consiste aussi à connaître l'étendue de son auditoire et l'impact de ce média, et y compris les sites sociaux et autres applications technologiques. Une enquête de terrain a été effectuée à travers un questionnaire pour interroger les usagers de cette autoroute. D'autres outils méthodologiques ont été utilisés dans cette étude.

L'impact sur l'aspect économique a été également traité dans cette étude, laquelle a montré, en plus plusieurs points importants, les avantages dans la mobilité des personnes et le transport des marchandises.

مقدمة

من القيم العظيمة التي يحث عليها ديننا الحنيف هو الشعور بالمسؤولية اتجاه الله سبحانه و تعالى، واتجاه عباده . على اعتبار أن المسؤولية صفة لازمة للإنسان العاقل الواعي . فكل إنسان له مسؤوليات موكل بتدبيرها ورعايتها من اجل القيام بواجباته الدينية و الدنيوية على أكمل وجه ، و لعل لمؤسسات التنشئة الاجتماعية دور كبير في تفعيل هذا المفهوم ، ف دور الأسرة كبير في بناء مجتمع يشعر أفراده بالمسؤولية . يتم ذلك من خلال تربية ال نشء على احترام حقوق الآخرين، والحفاظ على البيئة، والممتلكات العامة، إضافة الى إتاحتهم الفرصة لأداء بعض المسؤوليات، ومساعدتهم على ذلك.

إن الشعور بالمسؤولية خلق نبيل، يدفع الإنسان إلى الجد والعمل ، والاعتماد على النفس . و لا شك أنها ميزات موثوقة بمصطلح الوعي ،هذا الأخير الذي يكمن في إدراكنا بما يجب أن نفعل وما يجب أن نتحاشى فعله في جميع جوانب الحياة اليومية و على اختلافها، ومن بين أهمها نجد الحياة المرورية، هذه التي أصبحت جزءا لا يتجزأ من حياة كل فرد و أصبحت تستدعي ثقافة و جب اكتسابها ، ولا شك أن عدم الاكتراث بها يحول بينها و بين تحقيقها .

لا يقتصر الوعي على نوع واحد فحسب ، رغم انه ينتهي في تعريفه الابستمولوجي على انه التعبير عن مدى إدراك الإنسان للأشياء و العلم بها، حيث يكون في اتصال مباشر مع كل الإحداث التي تدور حوله . هذا الذي يتشابه الى حد كبير مع احد أنواعه و المتمثل في الوعي العفوي التلقائي ، و هو الذي لا يتطلب مجهودا كبيرا من التفكير للتعامل مع الإحداث،

مقدمة

وهناك الوعي الحقيقي الواقعي الذي تتعدد أشكاله وتتمثل جميعها في الفهم الأنسب للأشياء ولأصولها، وعطفا على هذا فان هناك نوع آخر و هو ذلك الذي يأتي حدسا (الحدس) و يصنف في خانة الوعي المباشر الذي يحدث بشكل فجائي ، هنا لا يستطيع المرء أن يتعامل مع الأحداث إذا ما كان يفتقد لحوصلة علمية أو ثقافة ما حول الحدث . لو الظاهرة ، و أخرهم الوعي ذو المعيار الأخلاقي، و هو الذي يستطيع من خلاله المرء أن يصدر أحكاما و تقييمات لسلوكات الأشخاص و لطبيعة الأحداث ، و يعود له قرار الموافقة أو الرفض، كل هذه الأنواع تفعل بآلية تسمى التوعية، وإذا ما فعلنا إسقاطا على الحياة المرورية فان للتوعية في هذا المجال أدوات جمة، و من بينها وساءل الإعلام الجماهيرية و على رأسها الإذاعة ،هذه الأخيرة التي أصبحت جزءا لا يتجزؤ من حياة الإنسان ، على اعتبار ما تدره من امتيازات، تتجلى في برامجها المشكّلة من مزيج الثقافة والترفيه، التعليم والتوعية وغيرها ... إضافة الى أداة موازية تكنى بالإعلام الجديد الذي ذاع صيته في وسط جل شرائح المجتمع فأصبح يضا هي الإنسان حتى في عمله، بفضل الذكاء الاصطناعي و التقنية التكنولوجية المتقدمة التي أصبحت فاعلا أساسيا في التسهيل والتعجيل و التقليل، في كل المجالات الاجتماعية ، الثقافية و السياسية و . و كلها معايير مرهونة بايجابية الاستخدام.

مقدمة

و لعل جانب التوعية المرورية نال نصيبه من هذا الدور الذي تقوم به هذه الوسائل بصفة دورية في محاولة للتوسع في مجال الثقافة المرورية وزرعها على اكبر نطاق لتكن في متناول المستمعين او المستعملين على حد سواء، و هذا لتفعيل مفهوم التوعية المرورية الذي ينجر عنه مصطلح السلامة المرورية .

لم يكن مستعملي الطريق السيار في منأى عن هذه الهبة الإعلامية التوعوية التنويرية التي لا شك أنها تنعكس بالإيجاب على الطريق السيار وكذا مستعمله، الذي سيحظى بشيء من القدر و السمو ، من خلال العمل على تنويره بكل مستجد عبر المسار في قالب خالي من الضغوطات النفسية ، و هو ما سنضعه بين أيديكم في هذه الدراسة العلمية الأكاديمية .

الجانب المنهجي

الجانب المنهجي

إشكالية الدراسة:

يقال: أن أعمار الرجال تقاس بالسنين، و أعمار الأزمات تقاس بالعقود، أما أعمار الأجيال فتقاس بالقرون، فدع الزمن للزمن ، دع الزمن يتكلم، لأنه خير شاهد و أكبر معلم.

لعل هذه المقولة تقودنا إلى الحديث عن الإنسان البدائي الذي كان يعتمد على الصيد من اجل البقاء، معتمدا على لغة تواصل بسيطة، تتمثل في إيماءات و إشارات، علامات، إيعاءات و ألفاظ متعارف عليها، ممتنها الترحال و مشقته، إلى أن أكرم بنعمه الاستقرار موازاة مع اكتشافه للزراعة والتي تعتبر النواة الأولى لنظام البناء الاقتصادي.

تطلب هذا الأخير " نظام البناء الاقتصادي" تشييد مسالك على شكل طرق مرصوفة من ش أنها الربط بين المحاجر التي تعتبر المادة الخام لبناء السكنات و القرى، و هذا لأجل ربطها بالحقول الزراعية، ومن ثمة، بدأت فكرة إنشاء الطرق، هذا الذي أكدته اعتقاد قوي، تنقله المصادر التاريخية في مجال تشييد الأهرامات المصرية بين فترة ألفين و ثلاثة آلاف قبل الميلاد، و كذا بناء طريق في غاية الأهمية بين بابل و مصر عام خمسة و تسعة قبل الميلاد، استخدمت فيه مواد في شكل قطع حجرية و كذا الطوب المحروق في رصف الطرق، مستعملين فيها مزيج

الجانب المنهجي

من الإسفلت و الطين كماده رابطته في عمليات الرصف التي وضعت حول المعابد و داخل شوارع المدن.

و ذهبت في ذات الشأن العديد من الحضارات القديمة في اهتمامها بإنشاء

الطرق، على غرار الحضارة الرومانية التي شيدت شبكة من الطرق لم يبلغها

احد من قبلهم و المقدر مجمل طولها ب 90000 كلم، شيدت تبعا للفلسفة الأساسية

من وراء إنشاءها، و المتمثلة في سرعة الانتقال و ديمومتها باعتبارها أعدت في

شكل هندسي مستقيم لتحقيق السرعة المطلوبة،أخذا في الاعتبار أن عجلات

المركبات أنا ذاك، لم تكن مزودة بآلية الدوران، و عطا على هذا ،نجد طريق

الحرير الرابط بينها و بين الصين،و التي بدورها كانت عبره توردها الحرير وعديد

البضائع المختلفة ،هذا الذي يبقى من أشهر الطرق التي ساهمت في تبادل الثقافة،

العلم، المعرفة و الدين، حتى القرن الرابع ميلادي .

لم تشهد أساليب إنشاء الطرق أية تطورات مهمة حتى النصف الثاني من القرن

الثامن عشر،على يد الفرنسي trageste عام 1774 الذي كان له شانا كبيرا في

عملية التطوير هذه ،أين قدم هندسة جديدة وفقا لمقاييس التحمل و الديمومة

الموازية لتلك الفترة. مع مراعاة عامل الميل في سطح الطريق لتصريف المياه.

الجانب المنهجي

أما البريطانيون Telford Tomas و Macadam John قد واكبا نظيرهما الفرنسي في عملية التطور التي طالت الطرق في تلك الفترة " 1827" و التي أسفرت على منهجية رصف الطرق عرفت باسمه « macadam » و يمكن اعتبار طريقة "ماكدام" هي البداية الفعلية لهندسة الطرقات الحديثة، رغم أنها جاءت تطويراً لأساليب الرصف الموجودة آنذاك، إلا أنها حددت مجموعة من الشروط و المواصفات المهمة التي استهدفت العناية بتربة التأسيس و اختيار طبقات الرصف، لضمان التوزيع التدريجي للأحمال و ضرورة تصريف مياه الأمطار و كذا عمل الميول الجانبية، هذا ما جسد في "انجلترا" عام 1827 باستخدام طريقة "ماكدام" لطبقة أساس بسمك 20سم، من أحجار منتظمة الحجم " 5,7سم" مدمكة على بعضها البعض على تربة الأساس، و مجهزة بميول عرضية مناسبة تعلوها طبقة سطحية بحجم "5سم" من ركام ذو حجم اصغر قدره "2,5سم".

و مع تعاقب القرون ، أخذ تطور تشييد الطرقات عبر العالم منحى تصاعدي ، أفضى إلى إنشاء عديد الشبكات من الطرق المتطورة و المجهزة بأحدث المعدات و التجهيزات التكنولوجية و على سبيل المثال اللوحات الالكترونية الخاصة بحركة إشارات المرور، وأجهزة الاستشعار و كذا إذاعات خاصة بالمرور يصطلح عليها

الجانب المنهجي

إذاعات الطرق السيارة، التي تسهر على تنظيم حركة المرور بها و كذا تنوير مرتاديهها بكل المعلومات و المستجدات الحاصلة.

يرجع الفضل إلى ما وضعه "ماكادام" من أسس البنى التحتية لإنشاء الطرق، و بذلك فقد استطاع ابن انجلترا أن يضع عنوانا له ،في مجال المنشآت القاعدية الكبرى، "الطرقات السيارة" وهي التي بدورها تدر عائداً جمة، تنعكس بالإيجاب على الأبعاد الاقتصادية و الاجتماعية و الثقافية ،و كذا عديد الامتيازات الأخرى.

لم تكن الجزائر في منأى عن هكذا تطور ، و ذلك بمواكبتها لهذه الهبة التي طالته، و هو الذي يتجلى في إنشاءها لكم هائل من الطرق، يتصدرها الطريق السيار شرق - غرب، مواكبا التطورات التي شهدتها نظيراتها بالدول المتطورة.

* لم يقتصر فضل انجلترا على إنجاز "ماكادام" فحسب ،بل كانت مهذا لعديد

الابتكارات، و من بينها آلة الطباعة، على يد مبتكرها " لوتن بارغ " في القرن السادس

عشر، و هو الذي جاء بعد التنصل من عنهجية الكنيسة وأفكارها و اعتقاداتها

اللاهوتية، التي عقبها عصر الأنوار و ماشهده من تضارب فلسفي حول عديد

الظواهر الاجتماعية المختلفة، ينحصر فحواها في الحث على أعمال العقل الذي

تمخضت عن ثناياه عديد المصطلحات العلمية و المنهجية ، من بينها المنطق و

المنهج... ،

الجانب المنهجي

امتطى العقل عصر الأنوار ، و آتى أكله ، و لعل ابتكار الطباعة كان نتاجا عنه، هذا الابتكار ،الذي مهد لعديد التطورات العلمية ،و من بينها وسائل الإعلام الجماهيرية التي كانت تقتصر على الصحف و الكتب و المخطوطات ،تعمل على تنوير الفكر و معالجة الأحداث و القضايا الكائنة آنذاك ،فأصبح الإعلام علما قائما بذاته يلعب دورا فعالا في التوعية وكذا معايشة الأوضاع السائدة والتعامل معها، تحت و طىء عديد القيود، تفسرها النظرية السلطوية في الإعلام. تعاقبت العقود إلى أن حل القرن التاسع عشر، و هو تاريخ الإذاعة في الولايات المتحدة الأمريكية كخدمة إذاعية اعتبارا من يوم 02نوفمبر 1920 باعتبار أن محطة " KADK " في ولاية بتسبرج الأمريكية ،أول محطة تجارية تحمل ترخيصا بالإذاعة تبث برامجها المتنوعة عبر اللاسلكي تعم كل فئات المجتمع. و من خلال هذا ،يعتبر العقد الثاني من القرن التاسع عشر، فترة الانطلاقة المتميزة و القفزة الملحوظة لوسائل الإعلام الجماهيرية،و ذلك تزامنا مع تطورها الالكتروني الذي جسد باختراع التلفزيون في الأربعينيات من ذات القرن، هذا الجهاز الذي أصبح من غير الممكن الاستغناء عنه و هذا لما يقدمه من فوائد مختلفة على جميع الأصعدة "إعلامية ، ترفيهية تعليمية ،تنقيفية ، و توعوية" ،على غرار باقي وسائل الإعلام الجماهيرية، التقليدية منها أو الحديثة ،هذه الأخيرة

الجانب المنهجي

المتتمثلة في الثورة المعلوماتية و كذا الذكاء الاصطناعي في مجال الاتصال الرقمي ،و هو ما يعرف "بالوسائط الجديدة أو الإعلام الجديد (مواقع التواصل الاجتماعي) التي بدورها ، شملت شتى شرائح المجتمع ،و من بينها تلك الخاصة بمستعملي الطرقات، الذين هم بحاجة ماسة الى توعية متواصلة و متنوعة ، لتحقيق السلامة المرورية عبر الطرقات و على وجه الخصوص مستعملي "الطريق السيار شرق- غرب" وهي التي ينتج عنها عامل الإقناع ، الذي بات سببا فعالا في التقليل من حوادث المرور، أسفرت عنه نتائج و انجازات، تتعكس بالشكل الايجابي على التنمية بشكل عام، على عديد القطاعات و في شتى المجالات.

هذه المفارقة تحتم ضرورة معرفة مدى تأثير الإعلام المروري،و هو الذي يتأتى من خلال معرفة توجهات و آراء جمهور السائقين من مستعملي الطريق السيار باختلاف خصائصهم النفسية و الاجتماعية ،و كذا توجهاتهم و رؤيتهم بعين الإدراك نحو دور وسائل الإعلام المروري الخاص بالطريق السيار،و مدى تقبلهم و اقتناعهم بها،و بالتالي معرفة مدى تأثيرهم بها،و هو الهدف الذي نسعى لبلوغه فمن خلال دراستنا هذه،التي نستهلها بالتساؤل الرئيسي التالي:

ما مدى تأثير الإعلام المروري في التوعية و السلامة المرورية لمرتادي الطريق السيار شرق -غرب بالجزائر؟

الجانب المنهجي

و تندرج تحت هذا التساؤل جملة من التساؤلات الفرعية ، زوردها في ما يلي :

تساؤلات الدراسة:

هل بإمكان الإذاعة الوطنية بالتنسيق مع الإذاعات المحلية وكذا إذاعة الطريق

السيار المرتقبة ، تغطية الحملات التحسيسية التي تقوم بها مختلف الهيئات و

الجمعيات عبر الطريق السيار، و نقلها إلى مستعمليه؟

هل بإمكان الإذاعة الوطنية بالتنسيق مع الإذاعات المحلية عبر برامج التوعية

المرورية ،التأثير على مستعملي الطريق السيار؟

هل ستلقى اللوحات الالكترونية لإشارات حركة المرور التي ستثبت عبر المسار،

و كذا مواقع التواصل الاجتماعي استحسانا من قبل مستعملي الطريق السيار ،

باعتبارها عامل فعال في الإعلام المروري و مساهم في التوعية المرورية ؟

هل من خلال تحقيق التوعية المرورية الناتجة عن الإعلام المروري،المساهمة في

النمو الاقتصادي ؟

و من خلال هذه التساؤلات، قمنا بصياغة بعض الفرضيات،تتمثل في ما يلي:

ب- فرضيات الدراسة:

الجانب المنهجي

- * هناك إمكانية للإذاعة الوطنية بالتنسيق مع الإذاعات المحلية و كذا إذاعة الطريق السيار، المرتقبة مستقبلا، تغطية الحملات الإعلامية التحسيسية التي تقوم بها مختلف الهيئات و الجمعيات عبر الطريق السيار، و نقلها إلى مستعمليه.
- * بإمكان الإذاعة الوطنية بالتنسيق مع الإذاعات المحلية عبر برامج التوعية المرورية، التأثير على مستعملي الطريق السيار.
- * هناك استحسان من قبل مرتادي الطريق السيار لإشارات حركة المرور التي ستنبت عبر المسار و كذا مواقع التواصل الجماهيري باعتبارها تدرج ضمن الإعلام المروري، المساهمة في التأثير على التوعية المرورية.
- * هناك مساهمة في النمو الاقتصادي ، من خلال تحقيق التوعية المرورية الناتجة عن الإعلام المروري لمستعملي الطريق السيار (شرق - غرب).

2-أسباب اختيار الموضوع:

- تعد مرحلة اختيار الموضوع من أهم مراحل البحث العلمي، باعتبارها تمثل خطوة حاسمة، تؤثر على سير عملية انجاز البحث بكامله، وعادة ما يكون وراء هذا الاختيار أسبابا و دوافع تتراوح بين الموضوعية و الذاتية، و هي التي تفرضها طبيعة تخصص الباحث و رغباته، و كذا الأسباب الموضوعية التي يفرضها الواقع

الجانب المنهجي

الاجتماعي، و الضرورة الملحة لمواضيع تطرح نفسها بقوة، و من بين أهم الأسباب

التي دفعتنا لاختيار هذا الموضوع نجد:

١ - أسباب موضوعية:

* تقاوم المشكلة المرورية في الجزائر، و الزيادة المطردة في عدد الحوادث و الإصابات، و استمرارها في استنزاف الطاقات البشرية و المادية، رغم الإجراءات الردعية والقانونية المتخذة من طرف المصالح الأمنية.

* يعتبر الإعلام المروري بشتى أنواعه ذو فعالية في نشر التوعية المرورية وتحقيق السلامة المرورية .

* تزايد الاهتمام بقضايا المرور على المستوى الوطني و العالمي، و دور الإعلام المروري كمؤثر في التوعية المرورية، هذا الذي جعلنا نتساءل عن مدى فعالية الإعلام المروري، و كذا الدور المنوط به في تجسيد هذا الاهتمام.

* جدّة و جدية الموضوع، باعتباره موضوع لم يتناول من قبل في الجزائر.

* قابلية الموضوع للدراسة من الناحية النظرية و كذا الميدانية.

* أهمية الموضوع، كونه قضية مجتمعية، مسؤوليتها لا تقتصر على السلطات بل تتطلب

تضافر جهود الجميع، لتجسيد مصطلح التوعية المرورية، كثقافة مكتسبة لمستخدمي الطريق

الجانب المنهجي

السيار (شرق- غرب) ومنه التقليل من الخسائر المادية و البشرية الناتجة عن حوادث

المرور وما تخلفه من مجازر بشكل مستمر عبر مساره.

*إثراء المكتبة الجامعية ، و كذا نظيرتها بمؤسسة الجزائرية للطرق السريعة، لأجل خلق جو

للمطالعة من شأنه تنوير العنصر البشري من أبنائها(موظفيها) ، بهكذا دراسات أكاديمية .

ب- أسباب ذاتية:

*الانتباه الكبير لتأثر الأفراد بالبرامج المدرجة ضمن وسائل الإعلام على اختلافها ،الخاصة

بالتوعية المرورية .

* الرغبة الجامحة في دراسة و تفسير هذه الظاهرة والتعمق فيها. عن طريق الدراسة

الميدانية.

* اختبار المعارف المنهجية السابقة و ذلك باستخدام أداة الاستمارة (الاستبيان) كأداة لجمع

البيانات.

* الرغبة و الميول للإبحار في هذه الدراسة ،كوني موظف بمؤسسة الجزائرية للطرق السيارة

(ADA)

3- أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق جملة من الأهداف نذكر من بينها:

الجانب المنهجي

ا- الكشف عن دوافع الإقبال لمستعملي الطريق السيار على برامج التوعية المرورية التي

تبت عبر وسائل الإعلام المروري .

ب- الكشف عن أهم الأبعاد التنموية الناتجة عن التوعية المرورية التي يحققها الإعلام

المروري، و محاولة التعرف على دوره في التأثير على سلوكيات مستخدمي الطريق السيار

(شرق - غرب).

4- أهمية الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى الإلمام بالنتائج المتوصل إليها من خلال تأثير الإعلام المروري في

الجزائر، بمساهمة الإذاعة الوطنية و عديد الإذاعات المحلية بما فيها إذاعة الطريق السيار

المرتقبة مستقبلا، في نشر التوعية المرورية لمستخدمي الطريق السيار ، من خلال البرامج

التوعوية التي تذاع عبر وسائله ، باعتبار أن تفعيل مصطلح التوعية المرورية في الوقت

الراهن أصبح من الأولويات التي تسعى إلى تحقيقها الدول و حكوماتها ، لأنها قضية

تتطلب تضافر جهود مختلف المؤسسات بما فيها وسائل الإعلام المروري و التي بدورها

يفترض أن تؤدي دورا مهما وفعالا في التأثير على المتعرضين لها ، من خلال البرامج التي

تبتها لدعم نمو الوعي عند الأفراد حول مختلف القضايا ، و من بين أنواعها ،قضية التوعية

المرورية للأفراد عامة ، و بشكل خاص ،مستخدمي الطريق السيار ،باعتبارها وجدت لتتويبه

و تلبية حاجاته.

لا تقتصر أهمية الدراسة في هذا فحسب، بل ستساهم في فسح المجال أمام الباحثين لأجل إجراء المزيد من الأبحاث و الدراسات حول وسائل الإعلام على اختلافها، و دورها في تفعيل مصطلح الوعي و التوعية المرورية .

5- تحديد المفاهيم و ضبطها:

تعتبر عملية تحديد المفاهيم، عملية مهمة و أساسية في ضبط التصور و المسار البحثي، و ذلك حتى يكون الباحث على بينة من أمره، و هو يحاول الإجابة عن إشكالية بحثه، و دراستنا هذه، تحتوي على عدة مفاهيم نحددها كالآتي:

أ- التأثير (لغة):

نقول: استمال الشخص، حول اقتناعه، ترك فيه اثر، أفهم، و هو انفعال في العقل و القلب ، و تحرك للمشاعر و اهتزازها ، و من مرادفاتها: سلطة ،سطة ،فاعلية ،فعالية ،نفوذ...¹

ب - اصطلاحا:

ج-التأثير: هو الذي يصنع التغيير الذي يطرأ على مستقبل الرسالة الإعلامية و بدورها، قد تلفت انتباهه و يدركها ، و قد تضيف إلى معلوماته معلومات جديدة (تحيينها) و قد تجعله يكون اتجاهات معينة ،أو يعدل اتجاهاته القديمة.

¹ - معجم المعاني، تاريخ الاطلاع، 2021/02/08،س10:56،www.maanni.com

الجانب المنهجي

د -التأثير : في مجال الإعلام:هو كل تغيير أو خلق أو تعديل لسلوك الفرد الذي تحدثه أي وسيلة إعلامية.

ذ -التأثير الإعلامي:

هو كل وسيلة إعلامية ، تخاطب المشاعر و العواطف و الأحاسيس النفسية للفرد،و التي تظهر من خلال السلوك الايجابي أو السلبي.¹

ر - الإعلام المروري:

. اصطلاحاً:

لم يقتصر المعنى الاصطلاحي للإعلام على المعنى اللغوي وهو مجرد الإخبار والتبليغ بوجه سريع، بل تجاوزه إلى معنى يتناسب مع وظيفته الحديثة، وهو التعبير عن ميول الناس واتجاهاتهم وقيمهم، بحيث يمكن تعريفه بأنه : نشر للمعلومات والأخبار والأفكار والآراء بين الناس على وجه يعبر عن ميولهم واتجاهاتهم وقيمهم بقصد التأثير.

¹-حمد جمعة الريامي: إعداد العاملين في سلطنة عمان (تحديات العولمة والترية السياسة والبيئة) ،عالم الكتب الحديث الأردن،ط1.

² - قانون رقم 01-14 المؤرخ بتاريخ19 اوت2001،يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

الجانب المنهجي

وإذا كان هذا التعريف قد ركز على المضمون دون الوسائل ، فلأن المضمون هو الذي يعبر عن شخصية الإعلام، أما الوسائل من صحافة، وكتابة، وإذاعة، ومرئي وغيرها فهي : عبارة عن قنوات يمر منها المحتوى لا أكثر ؛ إن أحسن استخدامها أعطت النتائج المحمودة، وإن أسيء استخدامها أعطت النتائج المذمومة، ولا ذنب عليها والتبعية تقع على من استخدمها. و وفق هذا المعني يمكن تعريفها بأنها: أدوات صناعية تقوم بنقل المضمون في آن واحد أو على التدرج لمجموعة واسعة من الأفراد.

و هو عملية نشر وتقديم معلومات صحيحة وحقائق واضحة وأخبار صادقة وموضوعات دقيقة ووقائع محددة وأفكار منطقية وآراء راجحة للجماهير مع ذكر مصادرها، خدمة للصالح العام. و الإعلام يخاطب عقول الجماهير و عواطفهم السامية ويقوم على مناقشة الأفكار والحوار والإقناع، وينزع نزعة ديمقراطية، وعلى هذا الأساس لا بد أن تتسم العملية الإعلامية بالأمانة والموضوعية. و يهدف الإعلام إلى النمو، واليقظة، والتوافق الثقافي، والحضاري، والارتقاء بمستوى الرأي العام، بتنويره وتثقيفه . ويعد الإعلام مهما في المجتمع الحديث إذ إن التقدم العلمي والتكنولوجي السريع في هذا المجتمع، يبرز أهمية الإعلام وضرورة إحاطة

الجانب المنهجي

أفراد المجتمع علما بما يجري فيه من أحداث وتطورات، ومع زيادة أعداد الجماهير أصبح

من السهل الاتصال المباشر بمصادر وسائل الإعلام التي بدورها تقوم بواجبها¹

* التعريف الاجرائي:

المقصود بالأعلام المروري في دراستنا، هو الدور الإعلامي الذي تقوم به الإذاعة الوطنية عبر مختلف برامجها الموجهة لمستخدمي الطريق السيار، وكذا الإذاعات المحلية بما فيها إذاعة الطريق السيار المرتقبة مستقبلا وعديد الوسائل الإعلامية و التكنولوجية، التي تختص بتزويد مرتادي الطريق السيار بالمعلومات الشاملة و الآنية لمختلف المستجبات الحاصلة، عبر طول مسار الطريق السيار شرق غرب بالجزائر.

1-التوعية المرورية:

قبل التطرق الى التوعية المرورية،وجب التطرق إلى مصطلح الوعي في مفهومه العام.

ذ-إذاعة الطريق السيار بالجزائر : هي إذاعة محلية وطنية،استحدثت مؤخرا، تم تحديد

الموجات التي تبث عبرها برامجها (تردد موحد عبر كامل المسار)،لها عديد الفروع(محطات)

عبر مسار الطريق السيار، مقسمة بانتظام،مقرها بالجزائر العاصمة (بئر التوتة)، تعمل على

التغطية الإعلامية لمسار الطريق السيار شرق-غرب، ليلا نهارا بالتنسيق مع الإذاعة

1. <https://almerja.Com> › reading 02:11سا 2021 /05/05.

الجانب المنهجي

الوطنية الجزائرية، عبر برامجها المختلفة، والتي من شأنها تزويد و تنوير مستخدمي الطريق
السيار بكل المستجدات الآنية و الشاملة. و باعتبار عملية تجسيدها على الواقع ج ارية على
قدم وساق، فإنها ستشروع في البث الرسمي لبرامجها في غضون الأشهر القادمة.

6-الدراسات السابقة:

على الرغم من أهمية الموضوع وشدته في المجتمع الجزائري، إلا أنه لم يحظ بنصيب وافر
وتراكم نظري أو معرفي يعطي له حقه في المؤلفات العلمية و الإعلامية الأكاديمية إلا على
مستوى الدراسات الإحصائيات الميدانية التي قامت بها ،بالأخص قيادة الدرك الوطني و
المديرية العامة للأمن الوطني والمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات و وزارة النقل
و وزارة الأشغال العمومية التي تمكنت من الحصول على بعضها في الجزائر .

1- الدراسة الأولى:

دراسة أعدتها الطالبة:تباني عبير تحت عنوان: الحملات الإعلامية الإذاعية الخاصة
بالتوعية المرورية في الجزائر.

دراسة ميدانية على عينة من السائقين بولاية سطيف، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في
الإعلام والاتصال ،جامعة محمد خيبر بسكرة ،كلية العلوم الاجتماعية، قسم علوم الإعلام
والاتصال ،خلال الموسم الجامعي .2012-2013.

تمحورت إشكالية الدراسة حول طرح التساؤل الرئيسي التالي:

الجانب المنهجي

ما مدى فعالية الحملات الإعلامية الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية؟

واندرجت ضمنها جملة من التساؤلات الفرعية نذكر من بينها:

* ما مدى تعرض جمهور السائقين للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي

تقدمها الإذاعة؟

* ما هي آراء جمهور السائقين في محتوى هذه الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية

المرورية؟

* ما مدى تذكر جمهور السائقين للحملات الخاصة بالتوعية المرورية ومضامينها؟

* هل استطاعت هذه الحملات كمتغير مستقل، التأثير على المستوى السلوكي لجمهور

السائقين؟

هذه جملة من التساؤلات التي وردت في الدراسة التي استخدمت فيها الطالبة، المنهج المسحي

وهو الذي يساعد على جرد آراء و معرفة اتجاهات جمهور السائقين اتجاه حملات التوعية

المرورية الإذاعية .معتمدة في ذلك على عينة قصديه مع إلزامية أن يكون السائقين

المستجوبين(المبحوثين) من المستمعين للإذاعة مستخدمة في ذلك أداة الاستمارة في جمع

البيانات.وتوصلت الى نتائج نوجزها في ما يلي:

* إن أغلبية السائقين يستمعون إلى الفواصل الخاصة بالتوعية المرورية بالإذاعة.

*نتائج آراء الجمهور حول أفضلية اللغة، يفضلون بالدرجة الأولى اللهجة المحلية كونها

الجانب المنهجي

الأقرب إلى كل فئات المجتمع

باختلاف مستوياتهم التعليمية والثقافية، وتفضيلهم أسلوب الشهادة كأسلوب إقناعي، وأن أسلوب التخويف لم يحقق أهدافه المرجوة، كما أن درجة الإعجاب كانت متوسطة بالنسبة للسائقين وذلك يعود إلى عدة خصائص (خصائص الإذاعة)

لعل ما يمكن جنيته من هذه الدراسة، هو التشابه في العينة و كذا المتغير المستقل، و المتمثل في تأثير الإذاعة على السائقين.

الدراسة الثانية:

دراسة أعدها تصور التركي معنونة ب " تطوير نظام المراقبة الذاتية في إدارات المرور : تطبيق التنظيم الإداري لتقييم الأداء الميداني لرجال المرور " دراسة مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية المملكة العربية السعودية 1994.

تهدف هذه الدراسة إلى تحديد أفضل وسائل التقييم للعمل الميداني لرجال المرور قام الباحث بزيارات عمل لعدد من الإدارات الفرعية للمرور بهدف التعرف على النظام الحالي لتقييم الأعمال الميدانية، أين تم إجراء تحليل للعمل و تحديد المهام المطلوبة من رجال المرور ميدانياً، و على أساس ذلك تم وضع نظام نموذجي للتقييم و تصميم نماذج لتلبية احتياجات هذا النظام، و وضع برنامج للحاسب الآلي، يسمح بالتعامل مع هذه النماذج و استخراج تقارير عن الأداء الميداني لكل رجل مرور، و بالتالي للإدارات التي يتبع لها رجل المرور .

الجانب المنهجي

المستفيد المباشر من هذه الدراسة هي الإدارة العامة للمرور، و فروعها المختلفة، و تعتبر الدراسة بمثابة نموذج لتطوير الخدمة في أحد القطاعات، باستخدام دراسات تحليل العمل. الحاسب الآلي يلاءم هذا النظام المقترح و يعتبر خطوة هامة يجب إتباعها دائما في بحوث التطوير وتحسين الأداء.

7- منهج الدراسة:

ابتداء من عصر النهضة الأوروبية أصبح للمنهج معنى مفاده أنه طائفة من القواعد العامة المصوغة من أجل الوصول إلى الحقيقة في العلم، وهو وسيلة لتحقيق الهدف وطريقة محددة لتنظيم النشاط، ومن التعاريف التي قبلت فيه نجد:

المنهج: جمع منهج والمنهج لغة يعني طريقة أو نظام كما يعني كيفية أو فعل أو تعليم شيء معين وفقا لبعض المبادئ بصورة مرتبة ومنسقة ومنظمة وبمعناها الاصطلاحي يقصد به الطريق الأقصر والأسلم للوصول إلى الهدف المنشود

ويعني أيضا أنه الطريق المؤدي للكشف على الحقيقة في العلوم بواسطة طائفة من القواعد العامة، تهيمن على سير العقل وتحدد عملياته حتى يصل إلى نتيجة معلومة.

و يعرف المنهج العلمي على أنه : "مجموعة من الطرق والأساليب التي تساعد الباحث في تحليل وتنظيم وتنسيق المهام، والتوصل للنظريات والقواعد والقوانين على الوجه العام، أو التعرف على حلول تتعلق بإشكالية علمية.

الجانب المنهجي

و يعرف أيضا على أنه أسلوب لجمع البيانات يتم من خلاله الحصول على المعلومات مباشرة من الأفراد الذي يتم اختيارهم ليكونوا بمثابة أساس الوصول إلى استنتاجات مع مجتمع البحث، ويتيح للباحث الحصول على خمسة أنواع من المعلومات عن المبحوثين، حقائق، إدراك، آراء واتجاهات، تقارير، سلوك¹

و يعرف بأنه أسلوب للتفكير والعمل ، يعتمده الباحث لتنظيم أفكاره وتحليلها و عرضها و بالتالي يرتبط تحديد الأسلوب أو المنهج العلمي الذي يستخدمه و يطبقه الباحث لدراسة ظاهرة أو مشكلة معينة بموضوع خاص بمحتوى الظاهرة المدروسة، بمعنى أن مناهج و أساليب البحث العلمي تختلف باختلاف الظواهر و المشكلات المدروسة و ما يصلح منها لدراسة ظاهرة معينة قد لا يصلح لدراسة ظاهرة أخرى نظرا لاختلاف الظواهر المدروسة في خصائصها و موضوعاتها².

وقد اعتمدنا في دراستنا هذه على المنهج الوصفي لأنه يتوافق ودراستنا، ويرجع ذلك إلى ملائمة لدراسة الظواهر الاجتماعية، لأنه المنهج يصف الظاهرة وصفا موضوعيا من خلال

¹- عامر مصباح، منهجية البحث العلمي في العلوم السياسية والإعلام، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 200، ص51.

²- ربحي مصطفى عليان و عثمان محمد غنيم، مناهج وأساليب البحث العلمي "النظرية و التطبيق"، ط ، إدار صفاء ، عمان .2000، ص33.

الجانب المنهجي

البيانات التي يتحصل عليها باستخدام أدوات وتقنيات البحث العلمي، على اعتبار أن الدراسة التي نقوم بها، تهدف إلى معرفة مدى تأثير الإعلام المروري المتمثل في (الإعلام المروري المتخصص وكذا الإذاعة الوطنية و عديد الإذاعات المحلية التي تعمل بالتنسيق معها، بما فيها إذاعة الطريق السيار المرتقبة مستقبلا)

8- أدوات جمع البيانات: تعتبر عملية جمع البيانات في الدراسة العلمية ركيزة أساسية يتوقف عليها نجاح هذه الأخيرة أو فشلها، فهي الوسائل التي يتم استخدامها للحصول على بيانات في الميدان التي تجرى فيه الدراسة، فقد استعنا في جمع البيانات المتعلقة بموضوع الدراسة باستمارة الاستبيان.

1- الاستبيان:

يعد الاستبيان أحد الوسائل التي يعتمد عليها الباحث في تجميع البيانات والمعلومات من مصادرها، وهو مجموعة من الأسئلة التي يطرحها الباحث على المبحوثين وفق توقعاته للموضوع، و الإجابة تكون حسب توقعات الباحث التي صاغها في استفسارات محددة¹ و يعرف أيضا على أن هن مجموعة من الأسئلة المكتوبة التي تعد بقصد الحصول على معلومات أو آراء المبحوثين حول ظاهرة أو موقف معين، ويعد الاستبيان من أكثر الأدوات

¹ - مروان عبد المجيد إبراهيم ، أسس البحث العلمي لإعداد الرسائل الجامعية ، ط، 1 مؤسسه الوراق، عمان، 2000، ص165.

الجانب المنهجي

المستخدمة في جمع البيانات الخاصة بالعلوم الاجتماعية التي تتطلب الحصول على

معلومات أو معتقدات أو تصورات أو آراء الأفراد¹.

و قد اعتمدنا في هذه الدراسة على استمارة استبائية، خاصة بالسائقين، المستخدمين لمسار

الطريق السيار، متبعين في إطار إعداد الاستمارة جملة من الخطوات المنجية نذكر من بينها:

1- التفكير في أسئلة الاستمارة : و مضمونها، مع مراعاة صياغة الأسئلة وفق المحاور

الأساسية للبحث.

2- صياغة أسئلة الاستمارة في صورتها المبدئية.

3- عرض الاستمارة على الأستاذ المشرف ، لأجل ترتيب الأسئلة و مدى توافقها مع محاور

البحث الأساسية، و مدى ملائمة صياغة الأسئلة للأسلوب الذي يفهمه المبحوثين .

4- إعادة تعديل الاستمارة بناء على ملاحظات الأستاذ المشرف من حيث ترتيب الأسئلة ، و

ضبط الصياغة، ثم عرضها على محكمين لغرض التقييم على أساس خبرتهم .

9- عينة الدراسة:

¹ - محمد عبيدات و محمد أبو نصار و عقلة مبيضين، منهجية البحث العلمي "القواعد والمراحل والتطبيقات" ، د ن، دار وائل، عمان، 63، ص199.

الجانب المنهجي

* أ - تمثل العينة عددا محدودا من المفردات، يكون ممثلا في خصائصه و سماته لمجموع أفراد الجمهور، أو الوثائق المطبوعة أو المسجلة من المجتمع الكلي بما يتفق مع أهداف الدراسة في حدود الوقت و الإمكانيات المتاحة، لذلك فان العينة، تعتبر جزءا معينا أو نسبة معينة من أفراد المجتمع الأصلي، ثم تتم عملية تعميم نتائج الدراسة على المجتمع الكلي¹.

و نظرا لشمولية موضوع هذه الدراسة المعنونة ب" اثر الإعلام المروري في التوعية و السلامة المرورية لمستخدمي الطريق السيار في الجزائر " وكذا استحالة إجراء الدراسة الميدانية على كل أفراد مجتمع البحث، باعتبار كثافة العدد، و اتساع عدد المركبات اللا محدود، سيكون من الضروري تحديد عينة مناسبة تخدم هذه الدراسة، و قد وقع الاختيار على فئة معتبرة من مستعملي مسار الطريق السيار، و على وجه الخصوص، المستعملين الدائمين للمسار، المتمثلين في أصحاب مركبات النقل العمومي، نقل المسافرين، سيارات الأجرة، و بعض من عامة المستخدمين بصفة عشوائية تتوفر فيهم خصائص تتوافق مع الدراسة موضوع البحث.

و قد اعتمدنا في هذه الدراسة على "العينة الحبيصة" حيث قمنا على أساس هذا الاختيار، بتحديد عدد مفردات العينة المقدرة ب (300) مفردة من مجتمع البحث الكلي، موزعة بالتساوي بين سائقي المركبات المذكورة، المستخدمين لمسار الطريق السيار.

¹ - رشيد زرواتي: تدريبات على منهجية البحث العلمي في العلوم الاجتماعية، ط1، الجزائر، جامعة بوضياف بالمسيلة، 2002، ص191، 198.

الجانب المنهجي

*ب- مراحل اختيار العينة:

تمر عملية اختيار العينة بأربع مراحل:

* تحديد المجتمع الأصلي للدراسة : و هو وجوب تحديد الباحث هدف الدراسة و نوعها و الأفراد الذين تشملهم الدراسة من دونهم ، منذ البداية، هذا الذي يساعد في تحديد مجتمع البحث تحديدا دقيقا و واضحا، فإذا ما أردنا في دراستنا هذه معرفة مدى تأثير و سائل الإعلام المروري في التوعية المرورية لمرتادي الطريق السيار و بالطبع هي دراسة تمس جميع الأفراد المتعرضين لها،الموزعين عبر كامل التراب الوطني، وعليه وجب تحديد مجتمع البحث الأصلي، و عينة الدراسة تعتبر حصة منه، بمعنى حصة معينة ،عبارة عن جزء من مجموع مستعملي الطريق السيار(شرق - غرب).

ت- تعريف العينة الحصصية:

يتم اختيار هذا النوع من العينات "العينة الحصصية" على أساس تقسيم مجتمع الدراسة إلى طبقات طبقا للخصائص التي ترتبط بالظاهرة محل البحث، ثم يتم اختيار الباحث لعينة من كل طبقة من هذه الطبقات ،حيث تتكون من عدد من المفردات تتناسب مع حجم الطبقة في المجتمع .و كالتالي مثال عن دراستنا:

الجانب المنهجي

يقوم الباحث بالاستفهام عن رأي احد مستعملي الطريق السيار عن التعرض لوسائل الإعلام

في البرامج المرورية ، و مدى تأثيرها اتجاه التوعية المرورية، هنا و يتم اختيار الأفراد من

أعمار مختلفة ،لكي يمثل كل الفئات العمرية في مجتمع البحث

من الملاحظ أن هذه العينة تشبه إلى حد كبير "العينة العشوائية الطبقيّة" في تقسيم مجتمع

الدراسة إلى طبقات ، ثم يتم اختيار هذه الطبقات بما يتناسب مع وزنها النسبي في مجتمع

الدراسة، إلا أن الفارق بينهما هو أسلوب اختيار كل طبقة، إذ، لا يستعمل الأسلوب العشوائي

في الاختيار في العينة الحصصية، بل يتم استعمال أسلوب الصدفة و القصد. و يستخدم هذا

النوع من العينات في دراسة الرأي العام و الدراسات التربوية و الاجتماعية¹.

10- مجال الدراسة:

أ-المجال البشري:

من أجل دراسة علمية بحثية و أكثر عملية ولغرض تحقيق نتائج واقعية و موضوعية، و جب

تحديد المجتمع الأصلي للدراسة، تحديدا دقيقا و واضحا، حيث أنه يسمح بتحديد نوع العينة

المختارة (السابقة الذكر) لجمع المعطيات من أفرادها عن طريق استخدام الأدوات البحثية

المناسبة، و بخصوص المجال البشري لموضوع دراستنا المعنون ب " اثر الإعلام المروري في

¹ د /السعدي الغول السعدي، مناهج البحث، العينات و أنواعها، الدبلوم الخاص في التربية(جميع الأقسام)، جامعة القدس المفتوحة 1994،ص9.

الجانب المنهجي

التوعية و السلامة المرورية لمستخدمي الطريق السيار في الجزائر " فقد ارتأينا أن نحصره في مستعملي الطريق السيار السالفة الذكر.

ب- المجال الجغرافي: تم توزيع الاستمارة على المبحوثين على مناطق أقسامه الثلاث حسب تقسيم الجزائرية للطرق السيارة : الشرق (برج بوعريريج، سطيف، قسنطينة، سكيكدة، عنابة، الطارف) الوسط (البويرة، بومرداس، الجزائر، البليدة، عين الدفلى، الشلف) الغرب (غليزان، مستغانم، وهران، سيدي بلعباس- تلمسان)

ب-المجال الزمني:

لقد كان موضوع الدراسة، متوقفا لدراسته من طرف الباحث منذ بداية تجسيده من طرف السلطات المحلية، أما فترة الشروع في دراسته، فهي تنحصر بين بداية ديسمبر 2020 إلى ماي 2021. تخللنا مرحلة إعداد محاور الاستمارة و أسئلتها و كذا تعديلاتها عبر مراحل عدة، إلى أن تم ضبطها نهائيا في شهر أبريل من ذات السنة، أين تم تفريغ البيانات المتحصل عليها و تحليلها كميًا و كيفيًا و صياغة نتائجها في نهاية شهر جوان 2021.

11- صعوبات البحث:

لا تخلوا أي دراسة علمية من صعوبات و هو ما يصطلح عليه بصعوبات البحث حيث تتجلى هذه الأخيرة بالدرجة الأولى في صعوبة الحصول على المادة العلمية و التي تعتبر النواة الأولى في انجاز الدراسة، وهو بالفعل ما واجهناه في دراستنا هذه، باعتبارها دراسة

الجانب المنهجي

جديدة تفتقر الى وفرة المعلومات الى حد ما، إضافة الى حجم العينة المبحوثة و المقدر ب300 عينة موزعة عبر طول مسار الطريق السياح شرق غرب من و لاية الطارف الى تلمسان. على طول 1216 كلم، و عطا على هذا، طبيعة المبحوثين التي يترجمها اختلاف مستوياتهم و خاصة المستوى التعليمي، حيث أن الباحث أثناء توزيعه للاستمارة يضطر الى أن يفسر فحواها لبعض المبحوثين تفصيلا شاملا و في آخر المطاف يقابل بالرفض لاستلامها، ناهيك عن الانتقادات الغير البناءة و المختلفة التي تفسر محدودية مستوى الفهم و الإدراك لبعض المبحوثين، تحملها الباحث علو أدرجناها ضمن صعوبات البحث.

الجانِب النظري

الفصل الأول

نماذج عن الإعلام المروري
الخاص بالطرق السيارة في
الدول الغربية

خطة الفصل الأول:

المبحث الأول : نماذج عن الإعلام المرور و بعض إذاعات الطرق السيارة في العالم:

المطلب الأول: إذاعة الطريق السيار في شمال غرب أوروبا

المطلب الأول: إذاعة الطريق السيار في شمال غرب أوروبا

1 إذاعة وكالة الطرق السيارة بانجلترا:

المطلب الثاني: معلومات حركة المرور وخدمات محسنة للركاب:

المطلب الثالث :الإعلام المروري للطرق السريعة في اسكتلندا:

*1:إنشاء إذاعة المرور باسكتلندا.

المبحث الثاني: الإعلام المروري للطرق السيارة في جنوب أوروبا:

*1-: إذاعة حركة المرور في سويسرا:

*المطلب الثاني -: معلومات المرور والحلول العالمية الحديثة في سويسرا:

المطلب الثالث :الإعلام المروري في فرنسا:

المطلب الثاني: إذاعة الطريق السيار VNCI:

*2-: أهم برامجها:

*3-: أهمية الإذاعة:

: المطلب الرابع: الإذاعة المتقلة عبر الطرق السريعة:

*1: راديو التنقل بامتياز، Autoroute INFO

المطلب الخامس: برنامج دعم موضوعي: " Autoroute INFO "

*2-: كيفية استخدام إعلان المرور (TA)

*3-: برنامج دعم موضوعي: " Autoroute INFO "

*4-: تطبيق الهاتف المحمول:

المطلب السادس:التجهيزات الأساسية: للاتصال عبر مسار الطريق السريع:

المبحث الثالث: لتجهيزات الأساسية: للاتصال عبر مسار الطريق السريع:

*1-:المطلب الأول: الشبكات العامة: مثل (G.S.M. Global System Mobile):

*2-: الشبكات الخاصة والمشاركة:

*3-: شبكات الهاتف السلكية:

المطلب الثاني:تجهيزات إضافية.

*1-: أنظمة معلومات الطرق:

*2-: نظام تحديد المواقع:

المطلب الثالث : كيف تعمل معلومات حركة المرور GPS؟

*2-: خدمات شركة (HERE)

المبحث الرابع: الإعلام المروري في قارة أمريكا:

المطلب الأول: الإعلام المروري المتخصص بمحافظة تورنتو (كندا):

المطلب الثاني:الإعلام المروري عبر الطرق السيارة في كندا

1 : إذاعة الطرق السريعة بأمريكا:

2: راديو استشارات الطرق السريعة(HAR)MH Corbin

المطلب الثالث: تكنولوجيا الإعلام المروري في شرق أمريكا:

*1- مقاطعة ميرتل بيتش:

المطلب الرابع: إذاعة الطرق السيارة في فرجينيا (أمريكا):

*2-:أجهزة الإرسال بفرجينيا.

المبحث الخامس: الإعلام المروري للطرق السيارة بآسيا:

المطلب الأول: التحكم و الاستجابة للحوادث عبر الطرق السريعة بسنغافورا:

المطلب الثاني: تكنولوجيا الإعلام المروري في روسيا:

المطلب الثالث: إذاعة الطرق السريعة

توطئة:

بات الإعلام المروري المتخصص ذهنية لا يمكن الاستغناء عنها لدى القائمين على إدارات الطرق السيارة في العالم و لا مناص من تزويد شبكة الطرق السيارة بها، و هذا لما تكتسيه من أهمية تتعكس بالإيجاب على الجانب الاقتصادي بالدرجة الأولى لهذه الدول ، و باعتبارها عديدة في دول العالم و لا يمكن تناول جميع النماذج في دراستنا هذ ه ، ارتأينا أن نتناول بعضها وفقا لبعض المعايير الموضوعية ، و لعل أولها معيار المناخ في الدول الاسكندنافية (شمال غرب أوروبا) هذا الذي يتصف بكثافة الضباب، و هو ما يستدعي إلزاما تزويد شبكة طرقها بالإعلام المروري المتخصص

المبحث الأول : نماذج عن الإعلام المرور و بعض إذاعات الطرق السيارة في العالم:

المطلب الأول: إذاعة الطريق السيار في شمال غرب أوروبا

1 إذاعة وكالة الطرق السيارة بانجلترا:

تعريف: هي وكالة تنفيذية تابعة لوزارة النقل في المملكة المتحدة . تقوم بإدارة

وصيانة وتحسين الطرق السريعة والمحاور الإستراتيجية الأخرى لبريطانيا العظمى،

حيث تختار نظام معلومات حركة المرور في الوقت الفعلي " INRIX " و هذا

للسهر على الخدمة الخاصة

بمعلومات المرور على الصعيد الوطني. وتعتبر خدمة مرجعية أولى، تهدف إلى

دمج بيانات أجهزة استشعار الطريق

وبيانات المركبات المتواجدة في إدارة تسيير شبكة الطرق الوطنية. هذا حسب ما اجمع عليه المؤتمر العالمي (فيينا ، 23 أكتوبر 2012 / بي آر نيوزواير / - مؤتمر ITS العالمي) التاسع عشر الخاص بأنظمة النقل الذكية (ITS) . و فيه صرح الناطق الرسمي ل(INRIX) عن إبرام عقد بملايين الدولارات من قبل (NIS)Network Information Services Ltd في إنجلترا لتوفير معلومات عن وقت السفر في الوقت الفعلي وسرعة حركة المرور لخدمة المعلومات المرورية الوطنية (NTIS) - التابعة لوكالة الطرق السريعة.

2-نبذة عن INRIX:

INRIX هي إحدى منصات معلومات المرور الرائدة في العالم ، التي ترسل البيانات ذات الصلة والتحليل المتعمق لحل المشكلات المتعلقة بالنقل في جميع أنحاء العالم. و التي تجمع خدمات البيانات من حوالي 100 مليون جهاز و مركبة يوميا، و هذا لإنتاج معلومات عن حركة المرور وطريقة القيادة، بالإضافة إلى أدوات وخدمات تحليلية متطورة عبر ستة قطاعات في 35 دولة. مع أكثر من 200 عميل وشريك، بما في ذلك Audi و ADAC وغيرها..و يكمن الهدف من معلومات حركة المرور في الوقت الفعلي ل INRIX، في مساعدة السائقين على توفير الوقت يوميا ، ناهيك عن التنبؤات الخاصة الأخرى بحركة المرور التي تسهر على بثها.

*3-: نبذة عن NTIS:

هي خدمة معلومات المرور الوطنية (NTIS) و هي مركز المعلومات لشبكة الطرق الإستراتيجية البريطانية. تدار من قبل Network Information Services Ltd. ، هذه الأخيرة التي تقتسم نسبة 50/50 ، مملوكة لشركة Mouchel و Thales UK ، بموجب عقد مع وكالة الطرق السريعة في المملكة المتحدة ، وتعتبر وكالة تنفيذية تابعة للحكومة البريطانية. يقع مقر هذه الخدمة في برمنغهام ، مسؤوليتها تكمن في توفير معلومات دقيقة ومتسلسلة زمنياً وفي الوقت الحقيقي عن حركة المرور للشركات والمسافرين وموظفي وكالة الطرق السريعة. يتم جمع المعلومات ونشرها للمسافرين باستخدام 2500 من إشارات الطرق المتغيرة "اللوحات الإلكترونية المثبتة عبر المسار" ، وشاشات المعلومات الرقمية ذات المواقع الإستراتيجية، والمواقع الإلكترونية، والتطبيقات، ووسائل التواصل الاجتماعي، وخط هاتف معلومات خاص بوكالة الطرق السريعة (HAIL). كما تعمل على نشر المعلومات عبر وسائل الإعلام والشركات، من خلال عدد من مواجيز إخبارية خاص بالبيانات.¹

- يعتبر مركز المعلومات لشبكة الطرق الإستراتيجية (NTIS ، SRN) الدعامة الأساسية لشبكة الطرق الإنجليزية التي تضم ما يقارب 6900 كيلومتر (4300 ميل) من الطرق السريعة والمحاور الرئيسية التي تستنزف ثلث حركة المرور وثلثي النقل في جميع أنحاء البلاد ، بالإضافة إلى معالجة جميع البيانات الخاصة بأجهزة استشعار الطرق التابعة لوكالة الطرق السريعة المستخدمة يومياً طوال مدة العقد ، أين تقوم INRIX بمعالجة البيانات الخاصة بأجهزة الاستشعار، جنباً إلى جنب مع بيانات السيارات المتواجدة في فضاء

¹ www.prnewswire.com, News provided by INRIX, Oct 23, 2012, 03:58 ET

(FVD) التي تم جمعها في الوقت الفعلي عبر شبكة الطرق السريعة الإستراتيجية الوطنية بالكامل، بهدف توفير أوقات رحلات أفضل ومعلومات عن حركة المرور في الوقت المناسب. وهذا حسب ما جاء به تصريح الرئيس والمدير التنفيذي لشركة INRIX "بريان ميستيل" الذي صرح قائلاً:

"تمثل NTIS عرضاً عالمياً، يكشف كيف يمكن للقطاعين العام والخاص اللذان يعملان معاً لتقديم خدمات محسنة بتكلفة أقل . و أضاف: تقدم INRIX لوكالات النقل نموذجاً يوضح كيف يمكن تحسين العمليات اليومية بشكل مريح من أجل تقديم خدمة أفضل للأفراد والشركات التي تعتمد عليها" هذا من خلال منح الوكالة الوطنية للطرق السريعة، عقد اتفاقية المركز الوطني لخدمات المرور الذي يحل محل المعلومات المتعلقة بمعالجة ونشر البيانات الوقائية لحركة المرور عبر الطرق، من المركز الوطني للتحكم في بريتون الذي يتواجد مقره في "برمنغهام" بهدف تقديم الخدمات التي يتم الحصول عليها بتكلفة أقل لمختلف المجهودات المتواصلة و المبذولة من طرف المركز الوطني لخدمات المرور.¹

*4- امتيازات INRIX:

المطلب الثاني: معلومات حركة المرور وخدمات محسنة للركاب: في حين أن جزءا كبيرا من SRN به تجهيزات استشعار خاصة بالطريق لأن الفجوة بينهما تختلف (في بعض الأحيان بشكل كبير)، مما يجعل من الصعب تحديد بدايات ونهايات الطريق بدقة. من خلال إجراء تحليل المستشعر بالاقتران مع تحليل FVD . يوفر INRIX معلومات موثوقة

¹ تاريخ الاطلاع، News provided by INRIX, Oct. 23, 2012, 03:58 ET, www.prnewswire.com

ودقيقة عن كل امتداد من الطريق عبر شبكة SRN بأكملها ، مما يساعد على تحديد الاختناقات المرورية وتأثيراتها على السائقين. والخريطة "التجريبية" الجديدة المتوفرة عبر موقع وكالة الطرق السريعة (<http://www.highways.gov.uk/traffic>) توضح العملية بشكل ملموس.

*2- : معلومات موثوقة، وسرعة معالجة ذات طراز عالي: تقوم INRIX بمعالجة البيانات عالية السرعة، المصممة خصيصاً لـ NTIS ، و ذلك لضمان إمكانية نقل البيانات من الطريق المزود بأجهزة الاستشعار أو من السيارة، إلى الأفراد والمستخدمين النهائيين ، كل ذلك في أقل من دقيقة واحدة . ويستفيد NTIS أيضاً من البنية القوية لـ INRIX التي توفر موثوقية أفضل لتدفق البيانات.

*3- : تغطية كسبية و شاملة: توفر INRIX أيضاً خدمات FVD لمناطق SRN التي لا تتوفر لها بيانات من أجهزة الاستشعار مما يسمح لموظفي NTIS بمشاهدة وفهم الأحداث المحتملة التي تؤثر على حركة المرور عبر الطرق ، من خلال البقاء على اتصال مع SRN.

*4- : توفير خدمات جديدة : INRIX مركز المعلومات لشبكة الطرق الإستراتيجية يقوم أيضاً باختبار NTIS و هي عملية تهدف إلى الجمع بين بيانات الاستشعار والبيانات من المركبات، من أجل تقديم خدمة بيانات حركة الجيل الجديد، مثل العودة إلى الوضع الطبيعي

المطلوب لاستعادة الظروف العادية لحركة المرور. أو بعد وقوع حادث خطير أو نوع آخر من الحوادث المرورية.¹

إضافة الى هذا، فقد أعلنت شركة (INRIX)، المزود والرائد في خدمات المرور العالية الدقة عن توفر تطبيق INRIX Traffic المجاني لأجهزة iPhone و iPad و iPod Touch. من خلاله يستطيع ملايين السائقين توفير الوقت وتقليل الضغط وتجنب الاختناقات المرورية عبر طرق أوروبا.²

لقد وقع الاختيار في دراستنا هذه، على إذاعة الطريق السيار و عديد التكنولوجيات المتطورة التي تتوفر عليها الطرق السريعة للملكة المتحدة، بناء على عديد الاعتبارات من بينها التجهيزات الحديث لشبكة الطرق الذي يعكس مدى الاهتمام بالجانب الخدماتي عبرها، و كذا طبيعة المناخ السائد في المنطقة التي تتصف بالرؤية الضئيلة عبر طرقاتها بسبب كثافة الضباب، و هو من بين الأسباب التي دفعتنا الى تناول الإعلام المروري عبر الطرق السيارة بالدولة المجاورة لها و المتمثلة في اسكتلندا.

¹ نفس المرجع السابق

² <https://www.prnewswire.com › news-releases › une-app. Une appli iPhone gratuite, pour mieux slalomer à travers la> تاريخ الاطلاع 2021/04/29a01:43.

المطلب الثالث: الإعلام المروري للطرق السريعة في اسكتلندا:

*1: إنشاء إذاعة المرور باسكتلندا.

أطلق المسؤول عن تزويد أخبار السفر Trafficlink خدمة إذاعية جديدة مع Traffic Scotland لتقديم نشرات مرورية وطنية على شبكة الإنترنت وتطبيقات الهواتف الذكية. وحسب ما جاء على لسان "جوان إيدي" ، مديرة Trafficlink Glasgow: "نحن متحمسون حقاً لتقديم خدمة Traffic Scotland Radio إلى Transport Scotland وكذا إلى المسافرين في اسكتلندا. لطالما كانت لدينا علاقة ممتازة مع Traffic Scotland باعتبار أن مقر المكتب الاسكتلندي يقع في غرفة التحكم الخاصة بهم. و يضيف: نحن نعمل معهم عن كثب لضمان توفر معلومات دقيقة وفي الوقت المناسب لجميع عملائنا وبالتالي للجمهور في اسكتلندا".

*2-: محطة Traffic Scotland Radio.

يتم تحديث المعلومات الموجودة على محطة Traffic Scotland Radio ثلاث مرات في الساعة ، و حسب ما صرح به المسيريون الذين يقفون وراء إدارتها ، " ان حجم التردد، سيزداد أثناء طقس الشتاء القاسي أو الحوادث الكبرى"

باعتبار ان عملية تسجيل النشرات يتم مسبقاً، بواسطة القائمين على البث (المذيعين) في محطة Trafficlink الذين يتخذون منها مقرأ لهم في مركز المراقبة Traffic Scotland Control Center المتواجد في مدينة غلاسكو، و على اعتبار حجم التدفق العالي للويب، يمكن الوصول إلى محطة Traffic Scotland Radio باستخدام تطبيقات راديو الهاتف الذكي مثل Tunein ، وكذا تطبيق الهاتف الذكي Traveline Scotland.

وأكد على هذه القفزة الملحوظة في مجال الإعلام المروري الخاص بالطرق السيارة وزير النقل الاسكتلندي " كيث براون: "من خلال قسوة الطقس الشتوي ، عملت الحكومة الاسكتلندية مع مختلف الوكالات عبر القطاعات العامة والخاصة والتطوعية لتحسين ظروف مرنة للمواطنين بشكل عام باسكتلندا. وشملت الجهود تعزيز المعلومات المتاحة للأشخاص المتنقلين وأدوات السفر". و أضاف قائلاً: " يجب أن يلعب السائقين دورهم أيضاً ، التخطيط المسبق ضروري لظروف الطقس السيئة" اما عندما تستغرق الرحلات وقتاً أطول، من المتوقع بث خدمة راديو الإنترنت الجديدة نشرات السفر ثلاث مرات في الساعة خلال أوقات الذروة ومرتين في الساعة خارج أوقاتها ،و في حال اضطراب الأحوال الجوية،سيكون هناك المزيد من عمليات البث المتكررة.¹

و كما سبق الذكر في إذاعة الطرق السريعة في إنجلترا،أطلقت Trafficlink محطة إذاعية عبر الإنترنت على مستوى إنجلترا تسمى Travel Radio والتي كان يُنظر إليها على أنها بديل لإذاعة المرور التي تمولها وكالة الطرق السريعة ،لكنها أغلقت بعد انتهاء التمويل الحكومي للمشروع.²

¹ radiotoday.co.uk › 2011/11 ›traffic. Traffic Scotland launches web radio stream, تاريخ الاطلاع 23/03/2021a23:01.

² نفس المرجع السابق.

و لأن الإعلام المروري أخذ قسطا وافرا من الاهتمام في القارة الأوروبية و هذا لأجل تحقيق عديد الأهداف الايجابية ،ارتأينا أن نلقي نظرة عن نظيراتها بجنوب القارة.

المبحث الثاني: الإعلام المروري للطرق السيارة في جنوب أوروبا:

المطلب الأول: إذاعة حركة المرور في سويسرا:

تعتمد الإذاعات المرورية الوطنية بسويسرا و المتمثلة في كل من SRF و RTS و RSI و كذا المحطات الإذاعية الخاصة ،التي تعتبر مؤشر القوة النسبية ، على معلومات المرور الصحفية -الرسائل الصحفية- و التي تركز في هذا على المعارف التقنية ل Viasuisse هذه الأخيرة تعمل على جمع معلومات المرور و تقييمها و إعدادها لأجل البث عبر الإذاعة.

***1-: الأداء العام و الأمثل لمحطات الراديو:** إن ما تنتجه Viasuisse من مواد إعلامية خاصة بالمرور بشكل عام،يشمل الإذاعات العامة و الخاصة،حيث تحرر رسائل نصية قصيرة (تلقائيا او يدويا)، على شكل تقارير مباشرة، نشرات مرور،أو رسائل تنبؤية محتملة.. وفقا لاحتياجات المحطة.مع إمكانية تكييف اختيار المنطقة الجغرافية و حتى نغمة التحرير وفقا لرغبات الزبائن و هذا لان معلومات المرور الإذاعية تعتبر وقائع حقيقية مرتبطة بالواقع،من خلالها يكتسب المستمعون معلومات حول المزيد من الأسباب بناء على الإعلانات الواردة. - Viasuisse تتحصل على معلومات إضافية متعددة بما فيها تلك المتعلقة بالاختناقات المرورية و كذا العمل على توفير الدعم للوقوف وراء كواليس الحدث.¹

¹ Viasuisse.ch, Donne Viasuisse, le principale canal de la distribution pour les informations routière et la radio, تاريخ الاطلاع 19/03/2021 سا 22:33

و عطا على هذا ، فان المحطة تقدم خدمات إعلامية مرورية مجانية ، من خلال تطبيق TCS ، الذي تم تصميمه و إنتاجه بالتعاون مع محطة Viasuisse بالتنسيق مع خدمة inforoute المتاحة عبر الانترنت، و المتوفرة على أجهزة iPhone و Android من خلالها يقدم "TCS" المتاح مجانا عبر تطبيق Google play عديد الوظائف بما في ذلك التنبيهات في حالة الخطر و كذا إمكانية قيام المستخدم بتحديد المسارات التي يرغب في تلقي المعلومات عنها في شكل إشعار دفع ،بالإضافة الى إمكانية الاشتراك عبر الرسائل الصوتية التي تتيح لمستقل السيارة تلقي أخبار الطريق على المباشر و التي يقوم بتوفيرها طاقم تحرير محطة Viasuisse. ناهيك عن احتواء التطبيق لرابط الكتروني مباشر و الذي يتم من خلاله الإعلان عن الاختناقات المرورية عبر واجهة الهاتف الذكي، دون الحاجة للاتصال بالمحطة. ويشمل التطبيق أيضا خدمة تقديم المعلومات عن حالة الطرق، و لمحة عامة عن مواقع الأشغال، إضافة إلى حالة الممرات و الأنفاق، و كذا تقديم المعلومات حول الأماكن الرئيسية المتوفرة في مواقف السيارات، و تلك الأماكن الخاصة بنقل السيارات برا بالقطار، و مجموعة من كاميرات الوب ، و لم تقتصر الخدمة المرورية للطرق السيارة في سويسرا في ما تم ذكره فحسب ، بل تم توسعتها نظرا لكثرة الطلب عليها على مدار السنة ،و ذلك بتوفير خريطة انترنت سهلة الاستخدام خاصة بالموقع الالكتروني TCS INFOWAY وهو المحتوى الذي يولد نسبة زيارات تصل الى 30% من مجموع زيارات الموقع¹.

نفس المرجع السابق¹

***المطلب الثاني - : معلومات المرور والحلول العالمية الحديثة في سويسرا:**

المشاريع الخاصة المفوضة من قبل OFROU (office Fédérale des Routes) في إطار مشروع إدارة حركة المرور السويسرية" ، وافق Viasuisse على تفويض "مركز معلومات الطرق السويسري" بمسؤولية توفير كافة المعلومات حول حركة المرور لشبكة الطرق الوطنية، بالإضافة إلى ذلك ، تسهر Viasuisse على إدارة و تسيير محتوى منصة مركبات البضائع الثقيلة www.Truckinfo.ch. و تعتبر شريك ل " OFROU" في العمليات التحليلية و الاحصائية المستخدمة في الدراسات التفصيلية لحركة المرور عبر الطرق. و في ذات السياق و هذا قبيل الإجازات و العطلات الرسمية يقوم طاقم التحرير في Viasuisse بنشر التنبؤات المفصلة المتعلقة بالاختناقات المرورية،و يعمل على توفيرها لكافة وسائل الإعلام المكتوبة و المسموعة،و عبر الانترنت في شكل نص معلومات أو رسومات، و كذا البث المباشر للحوارات مع الخبراء أفضى الى اكتسابها شعبية كبيرة،ومما زاد من تألقها في ميدان الإعلام المروري العصري،هو تقديمها لمجموعة واسعة من المنتجات القياسية في المجال الرقمي، وكذا تكوين متخصصين في التحرير و تكنولوجيا المعلومات،من أجل إيجاد الحلول المناسبة الخاصة بتوفير بيانات حركة المرور في شكل جودة مثالية للحلول القياسية و نظيرتها المحددة، و من خلالها يتم التعبير عن الجمع بين الكتابة التحريرية وعمل تكنولوجيا المعلومات بطرق مثيرة للاهتمام في العروض التقديمية عبر الإنترنت لمعلومات المرور.¹

¹ Viasuisse.ch, Donne Viasuisse, le principale canale de la distribution pour les informations routière

المبحث الثالث: الإعلام المروري في فرنسا:

المطلب الأول: توطئة: شهد انتشار صناعة السيارات تطورا ملحوظا لعدد العقود و في عدد الدول المصنعة، و هذا بسبب زيادة إنتاجها، و من بينها فرنسا، و حسب CCFA (لجنة مصنعي السيارات الفرنسيين) التي قدرت تعداد أسطول المركبات الى ما يقارب 39 مليون مركبة في عام 2018. و مع تزايد هذا العدد، طرديا تتزايد حوادث المرور والسبب الرئيسي في افتعالها، هو العنصر البشري بنسبة 90%، هذا من خلال احصاءيات منظمة الصحة العالمية و كذا المرصد الوطني المشترك بين الوزارات للسلامة عبر الطرق و وفقا لتنبؤات تقديرية للمصدر، فانه من الممكن ان تكون الحوادث المرورية سابع سبب رئيسي للوفاة بحلول عام 2030.

الصورة 01



صورة خاصة بطبيعة المناخ بسويسرا، وإشارات المرور التقليدية و الالكترونية المثبتة عبر الطرق السيارة
 =الإعلام+المروري++حركة+المرور+في+سويسرا% <https://www.google.com/search>

لكن ما تشهده السنوات الأخيرة، في عالم المرور هو "أنظمة الاتصالات اللاسلكية" التي تقدم خدمات متعددة و التي تعتبر عاملا أساسيا في تحسين ظروف القيادة وضمان السلامة عبر الطرق، و هذا من أجل تلبية متطلبات الأمن، تنبيهات الحوادث، وتحديد العقبات التي يحتمل أن تكون خطيرة.

لأجل تجسيد هذه الخدمات على الواقع ، ظهر مفهوم جديد مخصص لتطوير أنظمة النقل: و هو ما يعرف بأنظمة النقل الذكية) (STI التي تعمل على استغلال

التقنيات المختلفة مثل (الإلكترونيات والاتصالات السلكية واللاسلكية ومعالجة المعلومات والتحكم فيها) والتي ستخلق علاقة بين واجهات السيارة، السائق، والطريق.

و بهدف تحسين السلامة عبر الطرق و التقليل من الحوادث، ركزت الشركات المصنعة على تطوير سيارات جديدة متطورة تكنولوجيا، مزودة بأجهزة استشعار خاصة بها. على غرار قطاع الإعلام الذي استحدث خمس إذاعات خاصة بالطرق السيارة تعمل بالتنسيق مع الابتكارات التكنولوجية الحديثة في مجال الإعلام المروري، و من بينها إذاعة VNCI .

المطلب الثاني :إذاعة الطريق السيار VNCI: تتمثل في محطة إذاعية خاصة، أنشأتها إدارة الطريق السريع لجنوب فرنسا في اغسطس 1995 ، تسمى بإذاعة VNCI نتيجة اندماج إذاعة حركة المرور RADIO TRAFIC مع راديو FM، عام 2004 هذه الإذاعة تختص فقط بال بث على طول الطرق السريعة، و على موجة تردد موحدة" 107,7 ميغاهرتز FM و ذلك بفضل استخدام شبكة تردد متساوي و متزامن.

يبث راديو حركة المرور FM برامجه على محاور النصف الجنوبي لفرنسا، جنوب خط Andji Klirman Viran بمدينة "ليون" على طول 3124 كلم من الطرق السريعة الشاملة التغطية بشبكة البث ،مما يجعلها من أهم مناطق البث التي تغطيها هذه المحطة الإذاعية في أوروبا .لكن هذه الأخيرة اندثرت في

08 افريل 2011 مثل سابقتها محطة الطريق السريع FM لتلبس ثوب تسمية أخرى، إذاعة (فانسي VINCI) للطريق السريع للجنوب.

*2-: أهم برامجها:

تندرج معظم برامجها بشكل أساسي على معلومات حركة المرور في الطرق السيارة في أوقات محددة (H+0)(H+15)(H+30)(H+45) و فروع تبث برامجها في أي وقت عندما تكون هناك حوادث مرورية، و كذا باقة من البرامج الموسيقية المتنوعة، إضافة الى ومضة إخبارية كل ساعة، ناهيك عن المعلومات المرورية المستمرة بدون انقطاع.

يقدم راديو الحركة المرورية FM خدمة المعلومات في شكل تقارير تتعلق بالسلامة المرورية عبر الطرق السريعة و كذا أخبار الطرق و السائقين و السياحة... و هذا طبعا بالشراكة مع الإدارات و المناطق التي يعبرها الطريق السريع مستمدا و مستخدما المعلومات من وكالة فرنس برس **PRESSE. FRANCE**. و منذ عام 2007 تم تأسيس شركة مع FM للطرق السريعة من طرف إعلاميين صحفيين من أستوديو Haute de soin هذه التي تعمل على بث الأخبار العاجلة بخصوص مستجدات الطرق السريعة، باعتبار ان محطات الطرق السريعة ذات التردد الرائد على نطاق واسع هي الأكثر شعبية على محاور الطرق السريعة. بنسبة خاصة لمستمعي هذا التردد FM 107.7 التي تصل الى (21.5%) بمعنى أكثر من 1 من كل 5 سائقي سيارات إلى هذا التردد على الطريق السريع.¹

¹ Radio.vinci.autoroute.com–page écouter la radio en direct, تاريخ الاطلاع, 08/03/2021 سا

*3-: أهمية الإذاعة: تعتبر هذه الإذاعة، الوسيلة الأمتل التي ترافق الرحلات عبر الطريق السريع لأكثر من 6 من كل 10 اشخاص من مستعمليه (مسافرين) اي ما يقارب (61.7%) يستمعون إلى برامجها في السيارة مرة واحدة على الأقل في الأسبوع. ويعتبرون من المستهلكين بكثافة للراديو حيث يستمع أكثر من (78.5%) منهم إلى الراديو أثناء رحلتهم. اذ يعتبر 96.5% من الجمهور، أن موجة تردد 107.7.FM ضروري على الطريق السريع. باعتبار ما تبثه برامج محطات الطرق السريعة من (معلومات المرور وتوقعات الطقس والتقارير والمعلومات العامة والموسيقى)و من ثمة فهي تسجل بين مستمعيها معدلات رضى، تزيد عن 80%¹

: المطلب الثالث: الإذاعة المتنقلة عبر الطرق السريعة:

*1: راديو التنقل بامتياز، **Autoroute INFO** ، يقدم برنامج معلومات حركة المرور في الوقت الفعلي والمستمر على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع على مدى 2500 كم من APRR و AREA و ATMB و SFTRF و Adelaç والشبكات المحلية. طرق Grenoble الحضرية السريعة بالشراكة مع DIRCE.

و للبقاء على اطلاع بأحوال حركة المرور على الطريق، يتاح للمسافر الاستماع إلى راديو 107.7 Autoroute INFO باستمرار على مذياع سيارته أو الاتصال بتطبيق Autoroute INFO المجاني على جهاز i Phone أو Android. ومع ذلك، فإن أجهزة

¹ www.autoroutes.fr, Le site portail des sociétés d'autoroute, étude publiée par Médiamétrie sur les audiences des radios écoutées sur les principaux axes autoroutiers français (avril 2011).

راديو السيارة المزودة بوظيفة (TA) "إعلان المرور" و هو إعلان يسمح للمسافر، تلقي معلومات حركة المرور العاجلة دون الحاجة إلى الاستماع باستمرار إلى Autoroute .INFO

ما هي وظيفة "إعلان حركة المرور" T.A ؟ هي وظيفة متاحة في راديو السيارة والتي تسمح بمقاطعة البرنامج من خلال معلومات المرور (Autoroute INFO) أثناء الاستماع إلى المضمون الخاص بك (CD أو MP3 ، إلخ) أو راديو شريك، بمجرد انتهاء إعلان المرور ، يعود راديو السيارة إلى البرنامج الذي كنت تستمع إليه.

*2-: كيفية استخدام إعلان المرور (TA) .

في غالب الأحيان ما يتم تمكين هذا الخيار افتراضياً، ولكن يمكن تعطيله. ومع ذلك، يستحسن تنشيطه من أجل أمان أصحاب المراكب. و هذا لطبيعة أجهزة راديو السيارة المختلفة ، فستحتاج إلى الرجوع إلى دليل مستخدم جهاز المذياع الخاص بالسيارة لضبط وظيفة T.A. بشكل صحيح ، والتي تسمى أحياناً TRAFFIC أو EON.¹

أجهزة الراديو الخاصة بالشركاء: France Info – France Inter – France Culture – France Musique France Bleu – تجعل من الممكن تلقي معلومات حركة المرور العاجلة دون الاستماع باستمرار إلى Autoroute INFO. و ما هو مطلوب على وجه التذكير من أصحاب المركبات، هو تحذير حجم إعلانات المرور المستقل عن مستوى الصوت العام لراديو السيارة. **بمعنى** انه أثناء قيامك بضبط مستوى صوت نظام تحديد

¹ www.voyage .Aprr.fr autoroute- info la-Radio تاريخ الاطلاع 07/03/2021a09:44.

الموقع العالمي (GPS) ، فإنك تحتاج إلى ضبط مستوى الصوت لإعلان TA، و عادة ما يتم هذا الاختيار في وقت إعلان المرور . ثم يتم حفظ المستوى الذي حددته وستجد نفس مستوى الصوت بغض النظر عن حجم الصوت العام لراديو السيارة أثناء إعلان التالي.

المطلب الرابع: برنامج دعم موضوعي: " Autoroute INFO "

*أولاً: راديو المحتوى: ينتج بنفسه برنامجاً تحريراً ثرياً مع التقارير والبث المباشر والبرامج الخاصة حول التنقل بالمعنى الواسع من خلال محورين رئيسيين و هما.

*خدمات الطرق السريعة ، والسلامة المرورية ، إضافة الى تحديات التنمية البيئية ، وتقنيات النقل الجديدة.

* التنقل وما ينطوي تحت طياته ، السياحة ، الاكتشاف ، الثقافة ، معرفة كيفية العيش ، الرفاهية ، و بشكل عام ،تعتبر (Autoroute INFO)، مفهوم التنقل الإيجابي بشكل مسطر و مدروس بالشراكة مع السلطات المحلية ، تعمل على نشر العمليات الخارجية بواسطة الأستوديو الخاص بها.

*4-: تطبيق الهاتف المحمول:

لمعرفة أحوال حركة المرور حتى قبل الجلوس خلف عجلة القيادة ، يمكن لمستقل المركبة تنزيل تطبيق الهاتف الذكي المجاني على Android أو IOS: الذي يتيح لصاحب المركبة الاستماع إلى Autoroute INFO بجودة صوت عالية في أي مكان في فرنسا ، للحصول على برنامج البيانات المرتبطة والاستماع إلى آخر نقطة مرور محددة جغرافياً. باعتباره راديو المصلحة العامة، الرائد في شبكة البث الخاصة به، حيث انه يعد وسيلة إعلام أساسية



ومرجعاً، ولاعباً
رئيسياً في السلامة
عبر الطرق ورفيقاً
في السفر مع
برنامج تحريري غني
ومتنوع حول التنقل
و ما يحمله من
معنى واسع.¹

صورة 02 تمثل: مركز الهندسة وإدارة المرور (CIGT)،

<http://www.dir.sud-ouest.developpement-durable.go>

المبحث الرابع : ال تجهيزات الأساسية: للاتصال عبر مسار الطريق السريع: يوصى باستخدام ارتباط (تواصل) ثنائي الاتجاه مع المركز الإلكتروني الإخباري أو مركز "CEI" القسم الفرعي الاستشاري، في أي وقت وفي أي مكان ؛ بحيث أن عملية الربط تكون بين مراكز الهندسة وإدارة المرور (CIGT) و مركز التوثيق الاقتصادي والاجتماعي CDES بالإضافة إلى التحويل إلى مركز المراقبة المؤهل لذلك أو الخدمة عند الطلب.

*-عملية التنسيق مع خدمات التدخل الأخرى عبر الطريق السريع (الشرطة،الحماية المدنية)

¹ نفس المرجع السابق ، تاريخ الاطلاع 07/03/202 ، سا 16:20.

الصورة 03: تمثل مركز المراقبة بالفيديو في مبنى CIGT

يلاحظ التقنيون على جدار من الشاشات كل ما يجري عبر شريط رين



الصورة: 03

المبحث الثالث: لتجهيزات الأساسية: للاتصال عبر مسار الطريق السريع:

: هناك ثلاثة أنواع رئيسية من الشبكات الراديوية:

المطلب الأول: * 1-: الشبكات العامة: مثل (G.S.M. Global System Mobile):

و تتمثل في شبكات الهواتف المحمولة، في فرنسا هناك ثلاثة مشغلين، يتم تغطية المدن الكبيرة والطرق السريعة الرئيسية بنسبة 100 %، ولكن لا تزال هناك مناطق ريفية على مستوى المناطق الريفية ذات الكثافة السكانية المنخفضة.

على الرغم من أن قدرات جي أس أم GSM. تبدو على أنها مهمًا جدًا، لكن، ما قد لوحظ انه غالبًا ما أن نظام ج أس ام، في حالة وجود حالات غير مألوفة للمستخدمين كانت مسدودة (الحوادث الكبرى والفيضانات والاختناقات المرورية والأحداث الرياضية).

* 2-: الشبكات المشتركة: وهي ما يعرف بشبكات RP3 (شبكات الراديو ذات الموارد المشتركة) التي يوجد منها حوالي ثلاثين مشغل في فرنسا. في معظم الحالات، لا تغطي هذه الشبكات سوى التجمعات الكبرى.¹

* 3-: الشبكات الخاصة: و المتمثلة في شبكات DDE ورجال الإطفاء والشرطة، حيث أن خدمة المستخدم هي التي تضمن تنفيذها وإدارتها، وبالتالي التحكم الكامل في استخدامها، و تختلف التغطية الراديوية باختلاف الخدمات، أما فيما يتعلق بالمعدات، فتكاد تكون شاملة لجميع أقسام العاصمة.

¹ www.voilage .Aprr.fr autoroute- info la-Radio , تاريخ لاطلاع 07/03/2021a09:44.

على ضوء التقدم التقني الذي تم إحرازه، وموثوقية الأنظمة، قررت إدارة الطرق الاحتفاظ بخيار شبكة الراديو الخاصة وتحديث معدات DDE. حيث تم الاحتفاظ بنطاق التردد 35-40 ميگاهرتز المخصص للتجهيزات، ولكن بالاعتماد على الإشارات الرقمية BIIS 1200¹. الخاص بتنظيم دوريات الاستغلال الذي يسمح بتطوير وظائف جديدة.

- منذ عام 1996، تم إجراء التحويل الرقمي لشبكة الراديو بشكل تدريجي في كل DDE. التي تتيح بعض الوظائف الجديدة، تلبي احتياجات الدورية بشكل أفضل مثل:

* إعادة توجيه المكالمات إلى جهاز محمول باليد، باستخدام مذياع السيارة كمرحلة وسيطة
* التواصل مع أحد المشتركين في شبكة الهاتف بإجراء عملي غير محسوس للمستخدمين
* الاستماع إلى مجموعة من المحطات، على سبيل المثال من القسم الفرعي الذي ينتمون إليه.

* على المدى القصير، ستكون هناك إمكانية لنقل البيانات وتحديد موقع السيارة عن طريق الاقتران بنظام GPS و هو ما تم تجسيده فعلا في الوقت الحالي.

*4-: شبكات الهاتف السلكية: يمكن أن تعود ملكية هذه الشبكات إلى مالك المشروع أو تأجيرها للمشغلين الذين يستخدمون فيها، الألياف أو النحاس، وهي مخصصة لوظيفة محددة (استخدام خاص) أو مشتركة (شبكة الهاتف المحولة) (RTC). في حال ما إن كانت هذه الأنظمة غير متوافقة مع جهاز المحمول و مع ذلك تبقى أكثر أماناً، حيث يمكن للحارس-

¹ www.dtrf.fr, Dtrf Dt2334, exploitation de la route – PDF, P 39 تاريخ الاطلاع 08/03/2021,a

00:48H date الاطلاع 08/03/2021,a 00:48H

المكلف بالخدمة- استخدامها في حالة التشبع (الانسداد) أو عدم عمل وسائله اللاسلكية المعتادة ، وبالتالي يمكن أن تكون بطاقة الهاتف وشبكة مكالمات الطوارئ (المرتبطة بمراكز الدرك أو الشرطة) مفيدة.

المطلب الثاني: تجهيزات إضافية.

*- فئات معينة من مستخدمي الطريق (شركات النقل) لديها عادة توصيل المعلومات حول ظروف المرور عن طريق بطاقة الائتمان (CB) ،حتى تتمكن من الإحاطة بهذه المعلومات وجب تجهيز الدورية بها.

*- التحكم عن بعد في المعدات الديناميكية: بناءً على طلب CIGT ، يمكن أن يؤدي التنشيط المحتمل لتجهيزات (BRA ، PMV) من مركبة الدورية، إلى توفير الوقت وتحسين السلامة.

*1- أنظمة معلومات الطرق: بالنسبة للمحاور التي تغطيها أنظمة المعلومات (أجهزة الراديو، RDS، وما إلى ذلك)، فإن معرفة المعلومات المنقولة مفيدة للمؤهل بذلك، حتى يتمكن من إبلاغ CIGT بأي حالات خلل، مثلا (عدم الإبلاغ عن المشكلة ، او توصية ذات صلاحية منتهية الآجال وغيرها).¹

*2- نظام تحديد المواقع: يمكن تجهيز السيارة بنظام GPS الذي يتبين أنه مهم بالنسبة للهيئة الإشرافية (CEI)، القسم الفرعي، (CIGT) الراغبة في معرفة موقع الدورية في حال الحاجة إلى التدخل.

¹ نفس المرجع السابق.

*- إن تعدد المعدات "التجهيزات" يزيد من المهام الأولية للدوريات، بحيث يتم النظر فيها على أساس المهام الخاصة بها، وكذا مواد الاتصال الخاصة بشركائها.¹ مما يسمح بتطوير وظائف جديدة.

المطلب الثالث : كيف تعمل معلومات حركة المرور GPS؟

تعمل على تجنب أعمال الطرق والاختناقات المرورية ، وتوفير كل شيء عن ظروف حركة المرور في الوقت الفعلي: المعلومات المرورية التي يوفرها (Bison futé) و"هو مصطلح أطلقته الوزارة المسؤولة عن معلومات الطرق لتقديم تنبؤات حركة المرور وصعوباتها"، و هي أحد الأصول الرئيسية لنظام GPS. وهو غالبًا خيار مدفوع.

- يتم بث معظم معلومات المرور عن طريق خدمة راديو FM تعتمد على تقنية RDS (نظام بيانات الراديو). وهذا ما يسمى TMC (قناة الرسائل المرورية). ثم يتم فك تشفيرها بواسطة نظام GPS وإرسالها إلى السائق في شكل رسائل صوتية أو غيرها من المؤشرات المعروضة على شاشة الجهاز و يتم إرسالها على الفور دون التداخل مع الراديو.

- يتم تحديد كل حادث أو حدث مروري من المحتمل أن يعطل القيادة برمز خاص، مرتبط بمعلومات الوقت ومراجع الموقع الجغرافي. ثم يفسر نظام GPS الموقف بمقارنة كوده بقائمة من 1500 احتمال. ثم يعلنها أو يكتبها على الخريطة ،على الشاشة. يمكن لوظيفة حساب المسار بعد ذلك أن تأخذ هذه المعلومات في الاعتبار من أجل تحسين المسار

¹ تاريخ الاطلاع ، www.dtrf.fr, Dtrf Dt2334, exploitation de la route – PDF, P, 39 date ،

.09/03/2021,a 01:43H

الجديد عن طريق تجنب مناطق الحوادث والاختناقات المرورية والطرق المغلقة أمام حركة المرور. إضافة إلى خدمات المرور بشكل عام مقابل رسوم ، تخضع للاشتراك. بالإضافة إلى محطات الراديو المجانية التي تبث معلومات حركة المرور في FM على 107.7 لمستخدمي الطرق السريعة ، تتوفر خدمات TMC في فرنسا مع خيار من 50 إلى 100 يورو.

- يقدم V-Traffic رسائل للهواتف المحمولة والمساعدين الشخصيين المتوافقين مع نظامي كل من GPRS و GPS. يعملان على تغطية كل فرنسا، وبالتفصيل، باريس وكذا المدن الرئيسية. مصادر معلوماتها هي الشرطة وخدمات الطرق وشركات الطرق السريعة.¹

يتم تقديم V-Traffic على شكل خيار، أو بشكل افتراضي على عدة اطر من أنظمة (Mio, Garmin ، Sony ، Médion ، GPS Alpine Route 66 Clari) ، Navman ، TomTom ، إلخ) أو بشكل قياسي في بعض المركبات (Porsche ، Audi) ، بي ام دبليو ، رينو ، تويوتا ، مرسيدس ، فولفو إلخ).

- يتوفر Via Michelin Traffic أيضاً على نظام GPS للعديد من الشركات المصنعة، بحيث يمكن للنظام الإبلاغ عن ظروف المرور ومشكلات السلامة والأحداث غير المتوقعة في جميع أنحاء الإقليم، و تعتمد هذه الخدمة على

¹Tech&Web, Comment fonction l'info-traffic des GPS, Par D,S, Publie

10/10/2007a16 :00, mis a jour 22/10/2007a 10 :50 تاريخ الاطلاع

40:000:40س09/03/2021

مختلف الخدمات العامة (الشرطة ، ورجال الإطفاء ، و SAMU ، و Météo ، وقاعات المدينة و السلطات المحلية ، وما إلى ذلك) وعلى المعلومات المقدمة من شركات الطرق السريعة. و يتوفر Via Michelin Trafic أيضاً كخيار أو معيار في نظام GPS وكذلك مع طراز خاص بسيارات معينة لاسيما 1.Peugeot وCitröen

صورة 04: تمثل: تصميم مبتكر وخيارات عرض فريدة.

تم مسبقاً تحميل خريطة أوروبا (40 دولة) على الذاكرة الداخلية! شاشة 10.9 سم



الصورة 04:

<https://www.viamichelin.fr> > > Ville-de-Paris

¹ مرجع سابق GPS Comment fonction l'info-traffic des Tech&Web.

*أصبح الإعلام المروري المتخصص، ذهنية طالت كل ربوع العالم و هذا لما يترتب عنه من ايجابيات على مرتادي الطرق السيارة و كذا المساهمة في تنشيط الحركة الاقتصادية مما جعل عديد الدول تسارع في تجسيده عبر شبكات طرقها، و هو ما ذهبت عليه بعضها في القارة الأمريكية نذكر من بينها:

المبحث الرابع: الإعلام المروري في قارة أمريكا:

المطلب الأول: الإعلام المروري المتخصص بمحافظة تورنتو (كندا):

تقدم شركة الاتصالات المتعلقة بنشر عمليات أنظمة النقل الذكية " ITS Communication" خدمة في غاية الأهمية في مجال تنظيم الحركة المرورية، و هذا من خلال التنسيق مع برنامج **TrafficVision**، (ابتكار حاصل عل براءة اختراع) يختص بتحويل أي كاميرا تعمل على مراقبة حركة المرور إلى جهاز استشعار ذكي،و هو ما يطلق عليه "استعلامات المرور من الفيديو" من خلال مراقبة تدفقات الفيديو المشفرة رقميا لكاميرات المرور المثبتة على الطرق السريعة ،من اجل اكتشاف الحوادث فور وقوعها و كذا الاستمرارية في المراقبة ،هذا العامل الذي يتيح لإدارة حركة المرور على اتخاذ قرارات استباقية، بناء على تنبيهات الحوادث الفورية التي يمكن التحقق منها بصرياً، وعليه الإلمام بكل المستجدات عبر الطريق السيار وما يشمله من جسور و إنفاق،ناهيك عن عديد المؤسسات و الشركات المستثمرة في أنظمة النقل الذكية الذي تعتبر البرنامج إحدى عائداتها ، باعتباره يوفر جملة من الخدمات من بينها :برنامج **TrafficVision**. الذي يعمل في:

- مواقف مراقبة حركة المرور .
- مراقبة الحوادث أو جمع البيانات أثناء المناسبات الخاصة.

- إعلام المارة حول مناطق الأشغال و الصيانة.

- الإحصاء الشامل و التزويد بالبيانات المحددة كميًا، مثل السياقة بطريقة خاطئة أو المركبات المتوقفة عشوائيا أو زيادة الحجم أو نقصانه ، السير بوتيرة بطيئة ، السرعة المتكرر و غيرها ... هذا الكم من الخدمات الموفرة تخلق مناخا من الأمان و الأريحية لمستعملي الطرق السريعة.¹

تمكن باحثون في مدينة *تورونتو الكندية* ، من تصميم نظام لأضواء المرور "الذكية" تتمثل فكرته في موائمة إشارات المرور الحمراء والخضراء، مع التدفق الفعلي للمرور وخفض أوقات الانتظار لقادة السيارات . وتستخدم أضواء المرور نظاما يعرف بـ " مارلن - إيه تي إس سي " الذي يعتمد على نظرية الألعاب ولوغاريطيمات الذكاء الاصطناعي وأجهزة الاستشعار في الطرق . وذكرت تقارير إعلامية محلية أن هذا النظام، يسمح لأجهزة التحكم في إشارات المرور المستخدم فيها الإنسان الآلي بـ"تعلم" كيفية الموائمة مع أنماط المرور المحلية. وقال البروفيسور *باهر عبد الحي* ، أستاذ الهندسة المدنية ومدير مركز نظم النقل الذكية بجامعة تورونتو، إن أضواء المرور تتعلم أن تكون ذكية بنفس الطريقة التي يتعلم بها الطفل الرضيع كيفية المشي.²

¹ wwwTrafficvision.com، تاريخ الاطلاع، 20/03/2021a 23:00.

² https://al-sharq.com/article/15/05/201، تاريخ الاطلاع، 20/03/2021 سا 23:00.

المطلب الثاني:الإعلام المروري عبر الطرق السيارة في كندا:¹

تعتمد إدارة الطرق السيارة في كندا على نموذج Corus Entertainment.

*1-: نبذة عن نموذج Corus Entertainment:

هي شركة وسائط ومحتوى متكاملة، مقرها كندا، تقوم بإنشاء وبث وترخيص وتقديم المحتوى عبر مجموعة متنوعة من المنصات للجماهير في جميع أنحاء العالم، تشمل مجموعة عروض الوسائط المتعددة الخاصة بالشركة، التلفزيون والراديو المتخصصين مع أصول إضافية في البث التلفزيوني، والأحداث الحية، ونشر كتب الأطفال و كذا برامج الرسوم المتحركة الخاصة بهم، والخدمات التقنية والإعلامية.

تشمل أيضا العلامات التجارية التلفزيونية لعدد الشركات Corus ABC Spark و أكثر من 20 شركة من أمثالها، + Séries و TÉLÉTOON...و تشمل علاماتها الإذاعية البالغ عددها 980,39 علامة، إضافة إلى CKNW AM و Rock 101 و Country و 105 و CHED 630 و Fresh Radio و 106.9 JUMP! و Q107 و 102.1 الحافة. تمتلك الشركة أيضا شركة Nelvana، وهي شركة إنتاج رسوم متحركة مشهورة

1 تاريخ www.corusent.com,RadioDeliverse New HD Traffic Service in Canada,

41: 00 سا، 14/03/2021، الاطلاع

عالمي ، و Kids Can Press ، و Toon Boom و Quay Media Services .
 شركة Corus مدرجة في بورصة تورونتو (CJR.B) . و الموقع الالكتروني
 www.corusent.com .Corus يوضح أكثر .

و من خلالها تم تسليم خدمة إعلامية مرورية عالية الجودة بكندا، تسمى "إذاعة كورس" أو
 "Corus Radio" و التي من خلالها يتاح للمستمعين ضبط محطات راديو Corus HD
 والوصول إلى تحديثات الطريق في الوقت الفعلي على لوحات معلومات مركبة محددة
 متواجدة عبر المسار، من خلال هذه الخدمة الجديدة تقدم كل من محطتي تورنتو
 ON، و Corus Radio خدمة إذاعية لـ "Radio HD Traffic"، وهي أول خدمة مرور
 راديو عالية الدقة داخل السيارة في الوقت الفعلي داخل ربوع كندا. تعمل حالياً فقط من خلال
 محطات راديو Corus HD .

*2-: خدمات شركة (HERE)

(HERE) هي شركة رائدة في مجال تكنولوجيا الخرائط وتحديد المواقع. تقوم بتمكين
 تطبيقات وتجارب مواقع غنية في الوقت الفعلي للمستهلكين والمركبات، المؤسسات و المدن.
 و هي مدعومة من اتحاد شركات السيارات الرائدة بالشراكة مع Broadcaster Traffic . و
 الموقع التالي يوضح المعلومات بشكل أكبر " <http://360.here.com> "

* Consortium (BTC، LLC) - هي شركة تم تشكيلها لبناء شبكة إذاعية أرضية على الصعيد الوطني الكندي لتوزيع حركة المرور المحلية والبيانات الأخرى المتعلقة بالخرائط عبر تقنية راديو FM و HD. و التي أسست من طرف مجموعة بيزلي برود كاست. شركة بونفيل الدولية، راديو كوكس، وشركة اتصالات Emmis شركة أكبر وسائل Entercom Communications Corp وشركة NPR و راديو وان.

تأسست في عام 2007 مع ثماني مجموعات بث تساهم في الشبكة، وقد تطورت BTC لتشمل 23 مجموعة بث. و التي تتيح للسائقين والركاب الذين لديهم أجهزة وسيارات ممكّنة، تلقي تحديثات حركة المرور والطرق المحلية على شاشة عرض السيارة عند ضبطها على قنوات راديو Corus عالية الدقة.¹

*3- : إذاعة الطرق السريعة بأمريكا:

*- : أنظمة النقل الذكية:

توفر أنظمة الإذاعة الاستشارية للطرق السريعة (ITS.6000 HAR) طرقاً جديدة وفعالة لدمجها في الوقت الفعلي ضمن مشاريع أنظمة النقل الذكية للقرن الحادي والعشرين، حيث تم تصميم محطاتها لجعل محتوى البث يتوافق مع الظروف الحالية و هذا من أجل تكثيف المنفعة لسائقي السيارات.

تم تحديث التصميم التقليدي للراديو الاستشاري لحركة المرور، بزيادة مقدار درجة واحدة، و أصبحت ل "ITS.6000" القدرة على توفير إمكانية تسجيل 03 من التسجيلات للعاملين

¹ مرجع سابق, www.corusent.com

(الموظفين) و 1000 رسالة عالية الجودة في 50 قائمة تشغيل، إضافة إلى عديد الخدمات، حسب رغبة صاحب المركبة، مثل تنبيهات تلقائية بـ "جميع المخاطر".¹

*4- : راديو استشارات الطرق السريعة (MH Corbin(HAR :تستخدم أنظمة الراديو الاستشاري للطرق السريعة من ترددات الراديو الشائعة(المعتادة) لبث الرسائل إلى سائقي السيارات، باعتبار أن إبلاغهم أمرًا مهمًا و هذا للحفاظ على بيئة قيادة آمنة.

ونظرًا لأن راديو AM يعتبر ميزة تحتويها جميع المركبات تقريبًا ، فإن استخدام HAR يعد وسيلة موثوقة للغاية لتوصيل الرسائل إلى جمهور السيارات، حيث أن أنظمة HAR و كذا الموظفين المعتمدين الآخرين يعملون على إخطار سائقي السيارات بظروف حركة المرور ، و كذا نقاط الاهتمام المختلفة ، أو معلومات الطوارئ ، إضافة إلى إمكانية المساعدة في إدارة حركة المرور أثناء المشاريع أو ورشات الأشغال طويلة المدى.² و عطا على هذا فان تكنولوجيا المرور في أمريكا لم تقتصر على سبق ذكره فحسب ،بل تتعدى هذا بشكل كبير و ذلك من خلال الاهتمام بالسيارات ذات الأولوية من ناحية عصرنتها تكنولوجيا.

¹ سا 23/03/2021، تاريخ الاطلاع، www.theradiosource.com, ITS6000 Highway Advisory Radio, 00:13.

² Mhcorbin.com, product Article, Highway Advisory Radio Travel- MHcorbin>Products>Products>, تاريخ الاطلاع, 23/03/2021 سا 00:45.

ص
05

<https://www.almsal.com/post/483748>

محول شبكة من الطرق السيارة بأمريكا مزودة بتكنولوجيا اعلامية خاصة بالمرور .

المطلب الثالث: تكنولوجيا الإعلام المروري في شرق أمريكا: * مقاطعة ميرتل بيتش:

تقع المقاطعة في شرق أمريكا، و هي مدينة سياحية ساحلية ،تعلو سطح البحر بثمانى أمتار فقط ،و في حالة الطوارئ مثل الحرائق و غيرها، يحتاج طاقم Myrtle Beach fir و EMS إلى الوصول إلى مكان الحادث في أسرع وقت ممكن و مع ضمان السلامة عبر الطريق، باعتبار ما يواجهه أفرادهم من مخاطر حوادث المرور أثناء القيادة و انطلاقا من هذا ،فان إدارة مكافحة الحرائق تأمل في تثبيت نظام تقنية استباقي خاصة بحركة المرور على مستوى 25 من مفترقات الطرق للمدينة،و هذا لأجل التقليل من الأخطار .التقنية تتمثل في جهاز مثبت على مستوى 22من سيارات الإطفاء يسمح بتغيير اللون الأحمر لإشارات المرور إلى اللون الأخضر،يعمل بالتنسيق مع إشارات مرور مفترق الطرق عن طريق نظام GPS ، و من خلاله يتم أخطار سيارة الإطفاء بتواجد مركبة على مستوى مفترق الطرق، و

من ثمة يتم إعطاه الضوء الأخضر لفسح المجال لها بالمرور، و في ذات الوقت يمنع الضوء الأحمر بشكل أوتوماتيكي باقي الجهات الأخرى لمفترق الطرق ، و منه السماح لها بالمرور بكل أمان ، و بمجرد مرور فرقة الإطفاء تعود حركة المرور الى ما كانت عليه في شكلها الطبيعي. و لا تقتصر هذه التكنولوجيا على سيارات الإطفاء فحسب ، بل تمس كل التدخلات الاستعجالية لمختلف القطاعات. مع التأكيد عن عدم تتبع السائقين العاديين لمركبات التدخل أثناء حالات الطوارئ. هذا النوع من الأنظمة سيتم تثبيته على الطريق السريع King highway على غرار 25 من ذات النوع على مستوى محولات مختلفة الطرق

مركبة المطافئ تفسح مجال المرور بواسطة تقنية إشعال الضوء الأخضر

الصورة 06



allows first responde control traffic light

السريعة في مدينه **myrtle beach** و حدا العمل على توسعها على اجبر نطاق في مواقع إستراتيجية و لكافة ربوع الدولة.

كاميرات على مستوى مفترق الطرق تعمل أوتوماتيكيا مع سيارات الإسعاف و المطافئ



المطلب الرابع: إذاعة الطرق السيارة في فرجينيا (أمريكا):

*1-:أجهزة الإرسال بفرجينيا.

أجهزة الإرسال الإذاعية: المثبتة عبر طول مسارها بين الولايات ،إذ تعمل على مدار 24 ساعة عبر كامل التراب الأمريكي و هذا من اجل إعلام سائقي المركبات، بظروف حركة المرور و معلومات السفو ومعلومات خاصة بورشات الأشغال وغيرها، إضافة إلى إعلامهم من خلال اللافتات الالكترونية الموجهة، أجهزة الإرسال الإذاعية المتواجدة عبر الطريق السريع بتردد (1680AM) و الذي يمكن تحديثها على الفور في حالة الطوارئ، مثل حادث مروري كبير أو إعصار . و هذا بتحكم من مراكز عمليات المرور الخمسة . عبر الكومنولث.و عليه فان الراديو الاستشاري للطرق السريعة بأمريكا ، يعتبر أحد عناصر نظام إدارة حركة المرور الهامة في الكومنولث باعتباره يتضمن

*- فرق الاستجابة لحوادث الطرق السريعة.

*-علامات الرسائل الإلكترونية المتغيرة

*-مجسات المرور . Capteurs

*-كاميرات المرور

المبحث الخامس: الإعلام المروري للطرق السيارة بآسيا:

المطلب الأول:التحكم و الاستجابة للحوادث عبر الطرق السريعة بسنغافورا:

باتت هناك إمكانية التحكم و الاستجابة السريعة و الأمانة للحوادث عبر الطرق السيارة ممكنة في سنغافورا ،و هذا من خلال النظام الاستشاري لرصد الطرق السريعة (EMAS) و هو أداة ذكية يعمل على إدارة الحوادث،و كذا تسيير حركة المرور عبر طول الطرق السيارة بسنغافورا،و ذلك باعتباره نظام ذو قدرة فورية على اكتشاف الحوادث او تعطل المركبات و غيرها من عراقيل السير عبر الطرق السريعة ،مما يضمن إعادة سير حركة المرور في شكلها العادي، وهذا من خلال مركبة مؤهلة تختص بسحب السيارات المتسببة في الحادث المروري و ذلك بالتنسيق مع (Traffic Marshal) و خطة هيئة النقل البري (LTA) و كذا محافظ حركة المرور الذي يقوم بالإجراءات الإدارية حول حيثيات الحادث و أسبابها، ثم يتم نقلها مجانا و بأقصى سرعة ممكنة إلى أقرب حظيرة عبر المسارات المخصصة لذلك،من أجل التقليل من الازدحام ،هذا الذي يعمل على تخفيف الانزعاج لباقي مستقلي المركبات الأخرى،و عطا على هذا فهو يقدم معلومات عن وقت السفر عبر اللوحات الإلكترونية الإرشادية (التوجيهية) التي تعرض رسائل و معلومات و رسومات ذات

رموز ملونة عن حالة المرور في الوقت الفعلي في مدخل الطريق السيارة و عبر مساره و
 كذا عبر الطرق الرئيسية المجاورة له إضافة إلى تقنية نشر كافة معلومات المرور عبر
 تطبيق One Motoring المثبت على واجهة الهاتف الذكي، يهدف إلى مساعدة السائقين
 على تحديد أفضل الطرق التي يجب إتباعها.

يعتبر نظام مراقبة الطرق و الاستشارات (EMAS) جزءا من خطة النقل البري و دعما
 تكنولوجيا في سنغافورا، يهدف الى تعزيز الفعالية في تحسين الحركة المرورية و عصرنة
 الإعلام المروري.¹

و ذهبت في ذات السياق عديد الدول في محاولة تجهيز الطرق السيارة، من خلال عصرنة
 قطاع الإعلام المروري و هذا بهدف تحسين و تنظيم حركة المرور ، و منه تعميم التوعية
 المرورية على أكبر نطاق، و ذلك لتحقيق السلامة المرورية عبر الطرق، و هو الذي أقيمت
 على تنفيذه الدولة الروسية.

المطلب الثاني: تكنولوجيا الإعلام المروري في روسيا:

حسب ما أوردته (قناة روسيا اليوم) يتوقع الكثيرون أن تظهر قريبا في بعض مدن روسيا،
 تقاطعات طرق ذكية للحد من الحوادث، وكذا التنبؤ بالاختناقات المرورية. وحسب ما جاء
 على لسان "يفغيني بيلانكو" نائب مدير عام شركة "جلوناس" الروسية، إن تقاطعات الطرق
 في بعض المدن الروسية ستتزود عام 2022 بأجهزة الذكاء الاصطناعي، التي تقوم بالتميرير

¹ WWW.lta.gov.sg, GettingAround/Driving in Singapore/Intelligent Transport. تاريخ الاطلاع
 21/03/2021a 02:56.

الفوري لسيارات الإسعاف والطوارئ وتتولى الحد من حوادث المرور والتنبؤ بحدوث الاختناقات المرورية والمساعدة في تطبيق نظام التكيف على أوضاع المرور في شوارع المدينة. وأضاف بيلانكو: أن الذكاء الاصطناعي في تقاطعات الطرق سيعتمد خوارزمية قائمة على نتائج تحليل المعلومات الواردة من بوابة " أوتوداتا" الإلكترونية الروسية، حسب روسيا اليوم.

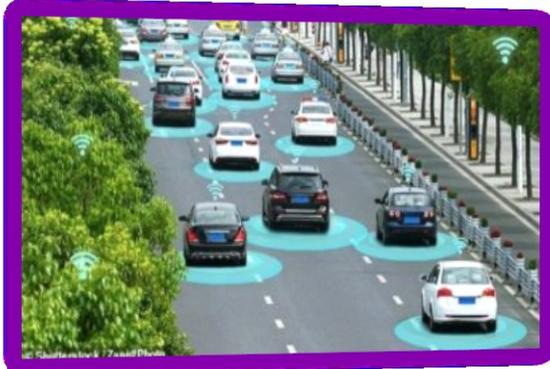
ويرى الخبراء أن الذكاء الاصطناعي سيساعد في تقليص عدد حوادث المرور في تقاطعات الطرق بنسبة 20-25%، كما سيكون بمقدوره التنبؤ في احتمال حدوث الاختناقات المرورية والحيلولة دون اصطدام السيارات.

وأضاف بيلانكو قائلاً: إن المشروع يتوقع أن ينطلق أولاً كمشروع تجريبي عام 2022 في مدينتي نوفوسيبيرسك وبيرم الروسييتين. أما بقية المدن الروسية فيمكن أن تظهر فيها تقاطعات الطرق الذكية بحلول عام 2023 في حال نجاح التجربة. ولم تكن روسيا هي الدولة الوحيدة التي قررت الاستفادة من الذكاء الاصطناعي في حل أزمة المرور فحسب، بل عديد الدول من بينها الولايات المتحدة الأمريكية و (هو ما سبق ذكره نص الإعلام المروري بأمريكا)، حيث أعلن مسئولو لاس فيجاس عن خطة جديدة للتعامل مع حالة الازدحام في المدينة، حيث ستقوم المدينة بتركيب كاميرات وأجهزة استشعار متصلة بنظام ذكاء اصطناعي عند التقاطعات في جميع أنحاء المدينة، للمساعدة في توجيه حركة المرور بطريقة أكثر كفاءة.

سيتم استخدام النظام لإجراء تغييرات في توقيت إشارات المرور وموقع إشارات المرور الرقمية، وحتى الآن تم تجهيز 30 تقاطعاً بأجهزة الاستشعار، كما تخطط المدينة لإضافة 50 تقاطعاً آخر بحلول شهر فبراير القادم.

وفقاً للمسئولين ينبغي للنظام أن يحقق مكاسب وزيادة الكفاءة بنسبة تصل إلى 40 في المائة لتدفق حركة المرور اليومي¹.

صورة(08) و 09. صور تبين حجم الاختناق المروري في روسيا صورة تبين تكنولوجيا الذكاء الاصطناعي في روسيا



صورة 08 و 09 www.GOOGLE RECHERCHE.COM أكبر طريق السيارة في روسيا

المطلب الثالث: إذاعة الطرق السريعة في الصين:

*البث المخصص لحركة المرور عبر الطرق السريعة الصينية:

إن البث المخصص لحركة المرور عبر الطرق السريعة الصينية ليس بثاً تقليدياً، بل هو تطبيق مبتكر لنظام البث المتزامن لراديو FM العادي، مشترك بين قطاع إدارة النقل والإذاعة والتلفزيون ، تستخدم في هذا التطبيق الذي تتدرج في ثناياه أقساماً وتميزات متعددة وتقنيات متداخلة و مخصصة، وهي التي تعتبر فارقاً بين البث المخصص لحركة المرور عبر الطرق السريعة والبث التقليدي الذي يعمل على توفير خدمة المعلومات مع التمايز الذكي لمعلومات الموقع، و الذي يقوم بتحليل المزايا والعيوب، مقارنة بخدمات المعلومات المرورية الأخرى.

11:18 ، سا، 28/03/2021. أكبر طريق السيارة في روسيا، Www. Google recherche

تم اقتراح تكنولوجيا التطبيق للبت المخصص لحركة المرور عبر الطرق السريعة في طريق Jingjintang السريع. وتعتبر تقنية تلعب دورًا هامًا في تحسين مستوى خدمة معلومات حركة المرور عبر الطرق السريعة، وسيتم العمل على نشرها في جميع أنحاء البلاد،¹ من خلال اتفاقية التعاون الاستراتيجي بين وزارة النقل الصينية و الإذاعة الوطنية الصينية، أين تم دراسة تقنية بث تكنولوجيا ، أسفرت على استحداث إذاعة المرور عبر الطرق السريعة ، و كان هذا عام 2009، وتم اختيار الطريق السيار الصيني **جينغ جين تانغ** كتجربة في شكل برهنة تؤكد نجاح هذا الانجاز الإعلامي المتطور في مجال المرور .² و لم تقتصر الإذاعة المرورية على الطريق السريع **جينغ جين تانغ** فحسب ، بل طالت كافة الطرق السريعة بالبلاد، على غرار مقاطعة بكين ، تيانجين ، خبي ، هونان وسيتشوان ، وكان هذا عام 2016.

المطلب الرابع: إشارات المرور الديناميكية وأجهزة الاستشعار عن بعد و مشاركة المركبات ذاتية القيادة:

تعتبر تصميمات الطرق السريعة غير كافية للتقليل من حوادث المرور ، ناهي ك عن عديد الخسائر البشرية و المادية و فقدان الإنتاجية والنمو الاقتصادي للنظام ككل. كل هذه التطورات إشكالية، لأن النقل يمثل ستة إلى 12 في المائة من الناتج

¹ www.semantic.sholare.org L. Cai Chunlei Meng L.

Allows traffic light. www.wmbfnews.com, New technologie www.publie2013. The Chinese Highway Traffic Dedicated Broadcast/ Semantic Scholar تاريخ الاطلاع: 25/03/2021a 02:14.

² www.brookings.edu/uploads/2017/12 Smarte, PDF Smart transportation in China and the United States, تاريخ الاطلاع: 25/03/2021a 01:34.

المحلي الإجمالي في العديد من البلدان المتقدمة، حيث تقدر تكلفة الازدحام المروري وحده بأكثر من 200 مليار دولار في أربع دول أوروبية: فرنسا، ألمانيا المملكة المتحدة والولايات المتحدة. لكن ما يدفع على إبقاء الأمل، هو أن التطورات الحديثة في الحوسبة وسرعة شبكة الاتصال (réseau) والاتصالات و كذا أجهزة الاستشعار، كلها عوامل من شأنها تحسين البنية التحتية للنقل وإدارة حركة المرور، بفضل البنية التحتية لشبكة اتصالات الجيل الخامس (G5) التي من خلاله تتاح عملية الاتصال في كل مكان. أصبح من الممكن في الصين الشعبية الحفاظ على سلامة المركبات (المركبات ذاتية القيادة) عبر الطرق السريعة بشكل أكبر، وذلك بإمكانية السيارة ذاتية القيادة "المتصلة شبكياً" تغيير اتجاه السير أثناء حوادث المرور، بمعنى القدرة على تجنبها و هذا طبعا بعد ان تتم عملية إخطارها من قبل أجهزة الاستشعار. وحسب دراسة استقصائية حديثة أجريت في الصين، توصلت الى أن 74% يؤيدون "الإدخال السريع للقيادة الآلية في بلادهم، عكس بعض البلدان الأخرى، أين كانت فيها آراء الأشخاص مؤشرا للتخوف و الحذر، و مثال على ذلك، في ألمانيا 33% و 31% في أمريكا، فقط الذين أيدوا التوسع السريع للتحكم الذاتي للمركبات في بلادهم.¹

¹link.springer.com › content › pdf, Research on Frequency Automatically Switching

Technology, تاريخ التصفح, 25/03/2021a 01:16.

طريق سيار بعشرين رواق بالصين. مزود بإعلام مروري متطور

الصورة 10



صورة <https://www.almrsl.com/post/483748>

طريق سيار بخمس طوابق (الصين) مجهز بإعلام مروري



الصورة 11

12 تمثل طريق سيار بالصين، (50رواق) مزود بالإعلام المروري و مراقب بواسطة طائرات بدون طيار، ترصد كل المخالفات المرورية.

المرجع

الصورة 12

<http://www.almarsal.com/post/483748>



و بناء على ما تم عرضه من نماذج للإعلام المروري في بعض الدول الغربية التي شملت معظم القارات الخمس، بشكل مختصر نلاحظ أن مجال الإعلام المروري بها، يحظى باهتمام كبير و هذا من خلال تنوع أدواته و حوادثها، و كذا العمل على تطويره من خلال تكثيف الأجهزة الخاصة به و تعميمها على مختلف شبكات الطرق بهدف التقليل من حوادث المرور و منه الحفاظ على الأرواح البشرية، من خلال تنظيم حركة المرور عبر الطرق و كذا التوعية الخاصة بمرتاديها.

هو ذات الهدف التي تصبوا إلى تحقيقه باقي الدول عبر العالم، باعتبار أن حوادث المرور المسببة للخسائر البشرية و المادية وكذا التداعيات النفسية و غيرها من المخلفات، أصبحت ظاهرة شاملة تمس جلها، بشيء من التفاوت النسبي من حيث الكم و الحجم بين دولة و

أخرى، بما فيها الدول العربية، هذه الأخيرة التي تعمل على مواكبة الركب الغربي في مجال تطور الإعلام المروري من خلال العمل على عصرنته و في هذا الصدد نذكر بعض من النماذج .

خلاصة الفصل الأول:

سبق الذكر في الجانب المنهجي في خطوة صعوبات البحث أن الدراسة تفتقر للمادة العلمية المكونة لها، باعتبار طبيعتها الجديدة نوعاً ما، هذا ما أوجب علينا البحث عن نماذج في الإعلام المروري المتخصص في دول العالم، بما فيها بعض من الإذاعات المتخصصة بالطرق السيارة، و كان اختيارنا لبعض منها مبني على أسباب موضوعية أقلها توفير الأمن المروري و كذا تنظيم حركة المرور ، من خلال توفير المعلومة في الوقت الفعلي عن أي مستجد من شأنه تعطيل حركة السير العادية، وهذا بالطبع يترتب عنه تنشيط حركية التنقل و هو الذي يوفر مناخ القيادة مطمئنة على اعتبار توفر المعلومة، وهي التي تعمل على إزاحة الضغوطات النفسية و القلق اللامتناهي الذي تسببه الاختناقات المرورية. فقد وقع الاختيار على عينة من دول شمال أوروبا المتمثلة في إنجلترا و اسكتلندا، و هذا الاختيار راجع الى طبيعة المناخ الذي يتصف بكثافة الضباب و هو الأمر الذي يستدعي إلزاماً تجهيز الطرق السيارة بإعلام مروري متخصص ، و ذات الشأن بالنسبة لدول جنوب أوروبا المتمثلة في كل من سويسرا و فرنسا باعتبارهما دولتين رائدتين في هذا المجال ، تناولنا فيه التجهيزات التقنية و التكنولوجية ، بما فيها إذاعة الطرق السيارة الخاصة بها. و انطلاقاً من أن الإعلام المروري المتخصص أصبح ذهنية تعتبره الدول مكسباً اقتصادياً في حد ذاته، فقد نالت دراستنا هذه قصداً منه، يتمثل في الحديث عن الإعلام المروري المرفوق بصور خاصة بالأجهزة التقنية المزودة بها الطرق السيارة و هذا في بعض من دول القارة الأمريكية في شقها الشمالي و المتمثلة في كل من **محافظة تورونتو و كندا**، و كذا الولايات الأمريكية المتحدة، في كل من **مقاطعة فرجينيا** و المدينة السياحية الساحلية **ميرتل بيتش** و غيرها. أما بخصوص القارة الآسيوية فقد تناولنا نبذة عن الإعلام المروري المتخصص في كل من **روسيا، سنغافورا، روسيا و الصين**. الشعبية.

الفصل الثاني

نماذج عن الإعلام المروري

في

الدول العربية

خطة الفصل الثاني

المبحث الأول : نماذج عن الإعلام المروري في الدول العربية

المطلب الأول: إذاعة المرور FM بمصر:

المطلب الثاني: اللوحات الإرشادية الالكترونية بقطر.

المطلب الثالث : إذاعة الطريق السيار بالمغرب:

المبحث الثاني: الإعلام المروري الخاص بالطريق السيار (شرق - غرب) بالجزائر:

المطلب الأول: السلامة المرورية عبر الطريق السيار (شرق - غرب):

*1-: الخدمات الإعلامية المرورية التي توفرها الجزائرية للطرق السيارة:

المطلب الثاني: تكنولوجيا المرور في خدمة مستعملي الطريق السيار:

المطلب الثالث: تجسيد إذاعة الطريق السيار "أف أم" بالجزائر على الواقع:

*1-: انجاز محطة إذاعية مرورية عبر الطريق السريع (شرق-غرب) 2018.

*2-: من أجل إعلام مستعملي الطريق السيار:

المطلب الرابع: الهندسة الخاصة براديو الطريق السريع (شرق -غرب).

المبحث الثالث: (نظام بيانات الراديو) RDS :

المطلب الأول: خدمات الراديو الاستثنائية:

المبحث الرابع: أسس تمركز المواقع الإذاعية لراديو الطريق السيار

المطلب الأول: المعايير الرئيسية لتنشيط المواقع الإذاعية:

المطلب الثاني: دراسة نظرية خاصة بالتغطية الشاملة للمسار.

المبحث الأول : نماذج عن الإعلام المروري في الدول العربية

المطلب الأول: إذاعة المرور FM بمصر:

تعتبر إذاعة المرور المتخصصة FM بمصر 2017، أول إذاعة من نوعها، يقع مقرها بالقاهرة وهي التي تعمل على بث باقة من البرامج المختلفة و نشرات إخبارية خاصة بالمرور على رأس كل ساعة، إضافة إلى كوكتال من الأغاني الوطنية ذات الطابع الحماسي، كل هذا بعد ما تم التواصل مع خبراء في مجال الإذاعات لأجل الترتيب لتثبيتها. هذا المشروع الذي نال استحسانا من طرف المواطنين، و هو ذات الرأي الذي اجمع عليه خبراء في مجال الإعلام و ذلك بتثمينهم للمبادرة في تصريح صحفي مفاده: «الإذاعة الجديدة سوف تقدم خدمة برامجية بشكل مبسط، وسوف تُسهم في الحد من حوادث الطرق وكوارث المرور» تتمثل أسباب ارتفاع حوادث الطرق بمصرفي السرعة الجنونية للسيارات، وعدم وجود تشديدات حكومية لمنع سير السيارات بسرعات كبيرة، هذا الذي أفضى إلى عديد المطالبات بوضع حد للحوادث التي تتكرر يوميا، بسبب رعونة السائقين والسرعة الزائدة وعدم وجود أجهزة مراقبة على هذه الطرق السريعة، التي غالبا ما تخلو من الخدمات.¹

و أضاف مصدر أمني قائلا: " إن الهدف من إنشاء الإذاعة المرورية المتخصصة، هو الحد من حوادث الطرق التي تشهدها مصر " سببها الرئيسي هي حوادث الطرق المصرية،

¹ www. aawsat.com وليد عبد الرحمان «مرور أف أم» أول إذاعة للطرق في مصر الشرق الأوسط. تاريخ

الاطلاع، 2021/03/27، س، 22:20 .

باعتبار ان مصر تفقد يوميًا 18 مواطنًا في حوادث المرور الذي يبلغ عددها نحو 43 حادثًا مروريًا يوميًا وتهدف عملية التوعية المرورية من خلال إذاعة المرور في مصر لمنع

10 حوادث وإنقاذ 5 أشخاص من الموت و 15 من الإصابات، والحفاظ على 7 ملايين جنيهه خسائر يومية سببها الحوادث المرورية وضمن مخطط الإذاعة تقديم نشرات مرورية على مدار الساعة، تشرح فيه الخريطة المرورية، والأماكن المزدحمة والمحاور والطرق البديلة لها، كما تلقي الضوء على أهم وأبرز الحوادث التي شهدتها البلاد بصفة لحظية، وتأثر الطرق والمحاور الرئيسية بها، مما يمكن السائقين وقائدي المركبات من تفادي الطرق المزدحمة والابتعاد عن التكدسات المرورية بصفة مستمرة.

وتجدر الإشارة إلى أن مصر تحتل المرتبة الأولى عالميًا في حوادث المرور، وذلك حسب منظمة الصحة العالمية، بمعدل 131 قتيلاً لكل 100 كلم على الطرق، في حين لا يتجاوز المعدل العالمي 20 قتيلاً.¹ و تتسم حوادث السير في مصر بالخطورة، بسبب عدم الالتزام بالقواعد المرورية وسوء أوضاع الطرق، ووفقاً للأرقام الحكومية الرسمية، يقع نحو 8 آلاف حادث سير في مصر سنويًا، وتصل تكلفة حوادث الطرق في مصر سنويًا إلى 1.5 في المائة من الناتج القومي الإجمالي، وتشير الأرقام إلى أن معدل الوفيات في حوادث الطرق في مصر قد بلغ 340.4 حالة وفاة لكل 1000 كيلومتر من الطرق، مقارنة بالمتوسط العالمي الذي يتراوح بين 4 و 20 حالة وفاة لكل 1000 كيلومتر من الطرق.وزارة الداخلية تجري مفاوضات الآن مع التلفزيون المصري الرسمي «ماسبيرو»، بهدف حصول الوزارة على حقوق الرعاية والإدارة للإذاعة الجديدة.. والوزارة استعدت لذلك بإنشاء استوديوهين

¹ نفس المرجع السابق.

- بالمبنى الجديد لها بالقاهرة الجديدة، كما تسعى لاستغلال إمكاناتها لإنجاحها .

الصورة 13



مرور أف أم»-أول-إذاعة-للطرق السيارة -في مصر الصورة 13

<https://aawsat.com/home/article> (صورة 13)

وأضاف المصدر أن إذاعة «مرور أف أم» ستقدم برامج معلوماتية وإرشادات عن المرور، وتشرح بشكل كبير تقادي الأسباب التي تؤدي لزيادة الحوادث، من السرعات الجنونية وعدم الالتزام بتعليمات المرور، وعدم الاهتمام بالصيانة الدورية للمركبات، وتخطي الحارات المرورية، وتحذر من خطورة السير عكس الاتجاه الذي تصل عقوبته إلى الحبس، وولفت إلى



الصورة 14

أنّ الإذاعة المرورية تقدم أيضاً معلومات للمستمعين عن خطوات الحصول على الرخص الخاصة والمهنية، وخطوات ترخيص المركبات، وتشرح عقوبة المخالفات المرورية المختلفة،

تشغيل منظومة كاميرات المراقبة

الصورة 14 نفس المرجع السابق

وتحذر من بعض السلوكيات المرفوضة، مثل مواكب الزفاف بعدة سيارات في الشوارع، عبر الطرق السريعة، وغيرها من التصرفات التهويرية، إضافة إلى التوقف في الطريق وإغلاق الشوارع والمحاوير المرورية في الأفراح، واستخدام آلات التنبيه، والتسابق بين الشباب العكسي لمشاهدة حادث طريق على الجانب الآخر، مما يزيد من الزحام، وهي ظاهرة تشتهر بها طرقتنا السيارة. ومن المقرر أن تنبه الإذاعة المرورية باستمرار على أرقام الطوارئ وتلقي الشكاوى، وتجب عن استفسارات المواطنين عن المشكلات المرورية، وتتخلل برامج الإذاعة أغانٍ وطنية وبعض الأغاني التي تدعم الأفكار الإيجابية في المجتمع. و على لسان أحمد سمير الخبير الإعلامي، الذي أكد قائلاً: إن إذاعة «مرور أف أم» الجديدة سوف تقدم خدمة

برامجية بشكل مبسط حتى يستطيع السائق العادي أن يفهم محتواها، لافتاً إلى أن الإذاعة سوف تضم كوادراً إعلامية، لتقديم برامج بطريقة جديدة تتناسب مع الجمهور وقت السير عبر الطرق، مضيفاً لـ«الشرق الأوسط» أن «الإذاعة الجديدة سوف تُسهم في الحد من حوادث الطرق وحوادث المرور و عن نوعية

تعتبر إذاعة المرور FM بمصر، انجازاً كبيراً في مجال الإعلام المروري، حيث يساعد هذا الأخير، بشكل كبير في تنظيم حركة المرور و بداية تشغيل منظومة كاميرات المراقبة لتتوير أصحاب المركبات، و هو ذات الشأن الذي ذهبت عليه دولة قطر، من خلال استحداث إستراتيجية تسعى إلى تحقيق ذات الهدف المنشود، و المتمثل في التوعية المرورية و تنظيم حركة المرور لأجل تحقيق السلامة المرورية، وهذا من خلال إجراء شيء من التغيير الخاص باللوحات الإرشادية الالكترونية.¹

المطلب الثاني: اللوحات الإرشادية الالكترونية بقطر.

***1-: تصنيف الطرق بالأرقام و الرموز و الألوان:**

أبرم القائمون على هيئة إدارة المرور و 14 السلامة

المرورية بقطر، اتفاقية لتنفيذ إستراتيجية تطوير اللوحات الإرشادية مع السيد **جار ولد** **أدامز**، رئيس شركة **بارسونز إنترناشيونال**، (شركة مختصة في عديد النشاطات الهندسية و البنى التحتية و غيرها) وذلك استكمالاً لجهود الهيئة في اعتماد أفضل الممارسات في مجال تطوير وتنفيذ وإدارة البنية التحتية، لشبكة الطرقات في سنة 2019، بتكلفة إجمالية تقدر ب

¹ نفس المرجع السابق.

10 ملايين ريال .

و حسب بعض المسؤولين في الميدان المروري ، أن فكرة الأرقام الملونة على إشارات المرور الالكترونية" اللوحات الالكترونية " المثبتة عبر الطرق السريعة وكذا الرموز الدالة ، تسهل لمستخدمي الطرق توجهاتهم دون عائق، كما يسهل على الجميع فهمها وتحديد موقعه وأوضح في تصريحه : أن اللوحات الجديدة تأتي استجابة للمعايير العالمية في أحدث أنظمة النقل البري والملاحة، مما يجعل قطر في مصاف الدول المتقدمة على مستوى العالم على ضوء الشراكة مع الشركات العالمية الرائدة في مجال تصميم المشاريع..

وإتباعها وبالتالي، يسهل الوصول إلى الوجهات والمنشآت الخدمية والمعالم الرئيسية والمهمة وتهدف إستراتيجية اللوحات الإرشادية إلى توفير بنية تحتية من طراز عالمي، يسهل قراءتها بالدولة والتي بدورها تساعد على تحسين الانسيابية على الطرق وتحسين الربط بين الطرق الفرعية والرئيسية وتعزيز السلامة الخاصة بمستخدمي الطريق .ومن أهم الرموز المستخدمة

الصورة: 15



لوحة الكترونية إرشادية بقطر، مزودة بالأرقام، الحروف، الألوان و الرموز) www.al-watan.com

على اللوحات الإرشادية هي رموز تعريف الطرق السريعة والتي يتم استخدامها لتعريف وترقيم الطرق السريعة التي تمر بين المناطق الرئيسية بقطر من الشمال إلى الجنوب ومن الشرق إلى الغرب أو خلالهما ومن أمثلة رموز الطرق «ق» السريعة الرمز «ق2 وق4» واللذان يرمزان إلى طريق المجد كما تعد الرموز "د" أيضاً من

الصورة 16 نفس المرجع السابق



الصورة 16

(خدمة اللوحات الالكترونية بأسماء الطرق و المدن، تدخل حيز التنفيذ بقطر

أهم الرموز المستخدمة ، حيث أنها تعبر عن الطرق المحورية الرئيسية والتي تمر بداخل المناطق العامة وتتقاطع مع الطرق السريعة. ومن أمثلة رموز الطرق المحورية الرئيسية الرمز "د6" و

الذي يرمز إلى محور صباح الأحمد كما سيتم أيضاً استخدام رموز لتعريف الوجهات والأماكن السياحية المهمة وأماكن الخدمات الرئيسية مثل رمز الكرة والذي يرمز إلى ملاعب كرة القدم ورمز الطائرة والذي يرمز إلى مطار حمد الدولي.

سيتم تزويد بعض اللوحات الإرشادية بأنظمة النقل الذكية (ITS)، لتوضيح بعض المعلومات التي تهم السائق مثل المسار المغلق، طريق مختنق استخدم طريق بديل، وغيرها . ويخدم هذا المشروع كافة شرائح المجتمع من مواطنين ومقيمين كما ستسهم في الترويج السياحي من خلال تعريف السائحين بأماكن أهم الوجهات السياحية.¹ و عليه فان تقنية تصنيف الطرق بالأرقام و الرموز والألوان ،باتت بادرة محبذة تم تثنيتها في مجال حركة المرور القطرية بشكل خاص و في منطقة الشرق الأوسط بشكل عام ،من خلال الإضافة التي ستدعم بها الإعلام المروري ،و التي ستمهد الأرضية نحو مزيد من العصرية ،في معظم الدول العربية في الشرق الأوسط،على غرار نظيراتها في المنطقة المغاربية و بالضبط في المغرب الأقصى الذي شرع في استحداث إذاعة خاصة بالمرور على مستوى الطرق السيارة.

المطلب الثالث: إذاعة الطريق السيار بالمغرب: جاء في قرار الجلسة الأخيرة لمجلس إدارة الشركة الوطنية للطرق السريعة، يوم الجمعة 24 يناير لعام 2020 بالرباط. تعترم الشركة الوطنية للطرق السيارة في المغرب (ADM) إنشاء محطة إذاعية إعلامية مخصصة للطرق السريعة المغربية. و يهدف إنشاء هذه المحطة الإذاعية إلى رفع مستوى الخدمة

محمد عبد العزيز، تصنيف الطرق بالأرقام و الرموز و الألوان.تاريخ الاطلاع، 2021/03/28، س، 00:20 .

¹www.al-watan.com

المقدمة لمستخدمي الطرق السريعة ، وتعزيز السلامة عبر الطرق وكذا تقليل الازدحام في بعض محاور الطرق السريعة ، كما يؤكد وزير التجهيز والنقل واللوجستيات والمياه ، عبد القادر عمارة ، في منشور نشره على صفحته على Facebook¹. وجاء هذا بعد أن تقدمت ، بطلب للحصول على ترخيص الأشغال الجارية عبر إدارة الصيانة و ما الى ذلك من الاختناقات المرورية ، الانحرافات..الخ. و سوف يبث هذا الراديو أيضاً معلومات وبرامج



الصورة 17:

(الصورة 17) إدارة الطرق السيارة بالمغرب تفتح غرف المراقبة للمركز الجديد للمعلومات المرورية. (<https://teleplus.ma>) لوط وروت-نظام-جديد-بمحطات-

¹ www.tic-maroc.com › Une radio d'information sur le trafic des autoroutes ... - Tic Maroc، تاريخ الاطلاع، 29/03/2021a00:21.

عامة تعود بالفائدة على مرتادي الطريق السيار.¹ من شأنها أيضا التقليل من الاختناقات المرورية التي ينجر عنها إهدار الوقت، وعليه فإن الإدارة القائمة على تسيير الطريق السيار، عرّجت على هذا الجانب من خلال ما أدلى به مسؤول عن الشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب الذي أكد عن استعدادها لإدخال بعض التغييرات على مستوى الطريق السيار ومحطات الأداء، بمختلف ربوع المملكة و حسب ما جاء به موقع « la vie éco » فإن خدمات نظام "جواز" المتمثل في بطاقة أوتوماتيكية ذات الأداء المسبق، و التي تتيح لمستعملي الطريق السيار المرور مباشرة عبر شباك الأداء لقيت استحسانا من طرف مستعملي الطريق، هذا و أضاف نفس الموقع إطلاق نظام جديد يدعى "فري من الهيئة العليا للاتصال السمعي البصري (HACA) من أجل إطلاق المحطة الإذاعية عبر قسم الطريق السريع المغربي بأكمله، أين تكمن وظيفتها الرئيسية في إعلام مستعمليها بفلو"، و الذي يعد أكثر دقة و فعالية في ربح الوقت. و أشار الموقع ذاته، أن النظام الجديد يتيح للسائقين إمكانية المرور بالسرعة العادية، دون الحاجة للتقليل منها عند محطات الأداء، كما هو معمول به حاليا من خلال نظام "جواز"، علاوة على تجهيز الطريق السيار بكاميرات مراقبة، قصد نسخ لوحة ترقيم السيارة أو "لافينبيت" وتسهيل عمليات العبور.²

¹ تاريخ 360 ALE ... HACA demande une licence a la HACA du Maroc <http://m.le360.ma> 29/03/2021a00:58.

² تاريخ الاطلاع 2021/05/12 لوط وروت-نظام-جديد-بمحطات-الأداء <https://teleplus.ma/>

(كاميرات ذكية و حرارية تعمل على مراقبة حركة المرور عبر الطرق السيارة بالمغرب)

الصورة 18



الصورة 19 شركة الطرق السيارة تدعوا

مستعملي المسار الى الاطلاع على خدمة جواز

الصورة: 19

نفس المرجع



المبحث الثاني: الإعلام المروري الخاص بالطريق السيار (شرق - غرب) بالجزائر:

تمهيد:

مما لا شك فيه أن الإعلام المروري بات يلعب دورا إيجابيا في دعم رسائل أجهزة السلطات الأمنية والوقائية التي تسهر على تفعيل ما يعرف باستتباب الأمن المروري في المجتمع، من خلال التنسيق والتعاون مع مؤسسات الدولة المختلفة، وتعتبر مشكلة المرور من المشاكل الأمنية التي تسبب قلقا لهذه الأجهزة على المستوى الدولي والعربي وكذا المحلي، فقد أصبحت من أهم المشاكل في العصر الحالي، يتجلى هذا في ارتفاع معدل حوادث المرور بشكل مستمر و ملفت للنظر، هذا الذي ينجر عنه عديد الخسائر المادية والبشرية، ناهيك عن أبعاد أخرى تحصر عديد المخلفات، (الاجتماعية،الاقتصادية،الصحية،و الأمنية).

ومع تطور المجتمعات وكذا الانفتاح ، و الزيادة المضطردة في عدد السكان، وتطور الأنشطة اليومية و غيرها من تنامي عديد الظواهر، أدى ذلك إلى زيادة أعداد السيارات ووسائل النقل العام، مما أدى الى تفاقم مشكلة المرور، المتمثلة في زيادة الإختناقات ، الإزدحام و الحوادث المرورية...و هو الذي تشهده الطرقات و الشوارع باستمرار، خاصة في أوقات الازدحام. الأمر الذي دفع العديد من دول العالم بما فيها " الجزائر(مشروع الطريق السيار شرق-غرب) "الى العمل على تغطية ما تقتضيه المتطلبات والحاجات اليومية، لمواكبة هذا التطور الهائل، الذي شهدته السنوات الأخيرة، من خلال تطوير شبكات النقل والطرق اللازمة.

ونظرا لأهمية المشكلة المرورية،سعت معظم الدول إلى وضع سياسات ثابتة وبرامج مستمرة و مكثفة لمواجهة هذه المشكلة،من خلال إيجاد العلاقة القوية

والتكاملية بين الأجهزة المرورية ووسائل الإعلام. هذه الأخيرة، تمتد ك قدرات هائلة في التأثير و كذا تنمية الوعي بالمشكلة المرورية بين كافة الجماهير ومستخدemi الطرق، وتوعية المجتمع من خلال البرامج الإتصالية والحملات الإعلامية المتكاملة. و في هذا الصدد ، فان الإعلام المروري بشكل عام و تحديدا وسيلة الإعلام الجماهيرية" الإذاعة " التي تعتبر فاعلا أساسيا في تكريس مصطلح التوعية المرورية، و التي تكمن في الإذاعة الوطنية و كذا نظيراتها المحلية، على غرار إذاعة الطريق السيار المرتقبة مستقبلا، باعتبار طبيعة عملها التنسيقي مع الإذاعة الوطنية، و هذا عن طريق التأثير في أفراد المجتمعات بشكل عام و على وجه الخصوص ،مستعملي الطريق السيار.

يعتبر الطريق السار (شرق -غرب) مكسبا اقتصاديا بامتياز، يساهم بشكل كبير في رفع مؤشر التنمية على اختلاف قطاعاتها، و عليه وجب الاعتناء به، من خلال التعجيل في عصرنته تكنولوجيا،و ذلك بتزويده بوسائل تكنولوجية مختلفة تهدف الى توفير مستعمليه و إعلامهم بكل مستجد يطرأ عبر طول مساره، و هو العامل الذي ينجر على اثرة تنشيط الحركية الاقتصادية من خلال سرعة التنقل ،و اجتناب الاختناقات المرورية و عديد الامتيازات الأخرى التي تتجر عنها السلامة المرورية و التي بدورها تساهم في النمو الاقتصادي بشكل عام.

المطلب الأول:السلامة المرورية عبر الطريق السيار (شرق -غرب):

***1-: التكنولوجيا الحديثة من أجل أمن وسلامة مستعملي الطريق السيار (شرق-غرب).**

أصبح تأثير التكنولوجيا الحديثة على الأمن والسلامة عبر الطرق السيارة أمراً جلياً، إذ نتحدث اليوم عن (طرق سيارة ذكية مجهزة بأنظمة مراقبة عن بعد يتم إدارتها بواسطة الكمبيوتر).

لقد كشفت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي في إحدى دراساتها المتعلقة بالسلامة على الطرقات، أن الأجهزة التكنولوجية للسلامة قد تخفض من عدد الجرحى والقتلى عبر الطرقات بقدر 40٪. وفي هذا السياق تجدر الإشارة إلى أن الجزائرية للطرق السيارة واعية بالواقع الإيجابي لاستعمال هذه الأجهزة التكنولوجية ، لذا فهي بصدد وضع جهاز من المعدات عالية الأداء عبر طول الطريق السيار (شرق-غرب) لتوفير كل ظروف الأمن والسلامة والراحة لمستعملي الطريق السيار .

*2- : مكونات الأجهزة التكنولوجية:

* تتكون التجهيزات التي تم اقتناؤها من عدة أنظمة خاصة بالمراقبة والمساعدة ، فهي تسمح بالحفاظ على مستوى عال من الأمن والسلامة المرورية ، كما تقوم بدور مراقبة الشبكة باستمرار من أجل التدخل السريع عند حدوث أي طارئ (حوادث مرور ، أو تعطل مركبات ، أو نشوب حرائق ، أو وجود أي مستجد عبر الطريق السيار) . يمر التدخل عبر ثلاث مراحل، هي: ¹

*3- : جمع المعلومات: يتم إعلام أعوان مراكز مراقبة الطريق السيار بحالة حركة المرور أو بأي حدث مشبوه ، على المباشر ، بواسطة أجهزة المراقبة (كاميرات المراقبة وأدوات

¹ مجلة دورية، صادرة عن مديرية الجزائرية للطرق السيارة، 2016، ص 09 و 10.

قياس حركة المرور والهواتف الاستعجالية ومحطات الرصد الجوي) ، وكذا بفضل أعوان الدوريات وقوات الأمن .

* **نشر المعلومات:** تقوم مراكز مراقبة الطريق السياح بإخبار مستعمليه ، على المباشر ، عبر وسائل الإعلام التابعة للجزائرية للطرق السيارة ، أي اللافتات ذات الرسائل الالكترونية المتغيرة ، الإذاعة وموقع الإنترنت ، كما تنتقل المعلومات إلى السلطات المحلية والوطنية.

* **بداية التدخلات:** تقوم فرق مركز مراقبة الطريق بتجنيد دورياتها وشاحنات إصلاح، و في نفس الوقت تقوم بإعلام قوات الأمن و مصالح الإسعاف ،وفقا للإجراءات المنصوص عليها في مخطط التدخل و الإسعاف.

المطلب الثاني: الخدمات الإعلامية المرورية التي توفرها الجزائرية للطرق السيارة:

1-: الهواتف الاستعجالية: سيتم وضع (الأكوذاك البرتقالية SOS) على طول المقطع المعني كل كيلومترين في كلا الاتجاهين ، ويتم ربطها بواسطة تقنية الألياف البصرية بمركز مراقبة كل منطقة ، أين يغطي كل مركز معدل 60 كلم .

تمكن شبكة الاتصال الاستعجالي مستعمل الطريق من الاتصال بشكل مباشر بموظف مختص في أي وقت (7/7 و 24 / 24 سا) ليتم توجيهه حسب احتياجاته إلى المصلحة المعنية .

2-: شبكة الاتصال الاستعجالي: و هي التي تسمح بتحديد موقع الجهاز واتجاهه بدقة على

الخريطة ، وهكذا يمكن مرتادي المسار من تجنب تضييع الوقت في شرح مكان الحدث والتركيز على المعلومات الأساسية من أجل تدخل سريع وفعال .حينها يتم تسجيل الاتصالات تلقائيا . وفي هذا الصدد يجب التذكير بأنه على المستعمل أن يحترم كل

الإجراءات الأمنية ، وذلك بالتوقف في الأماكن المجهزة بالهواتف الاستعجالية، وركن المركبة على أقصى اليمين ، وعدم الخروج من المركبة إلا بعد ارتداء السترة العاكسة للضوء ، والوقوف بشكل يسمح برؤية حركة المرور ، ووضع جهاز الهاتف الاستعجالي بطريقة تسمح المتصل أن يتكلم ويرى الطريق في نفس الوقت .

3-: كاميرات المراقبة: سيتم وضع كاميرات مراقبة عن بعد في أماكن إستراتيجية على مستوى الطريق السيار (شرق - غرب) وملحقاته،و من خلال تجهيزها بنظام تحليل وعرض عبر شبكة الألياف البصرية ، تلعب كاميرات المراقبة ،دورا لا يستهان به في ضمان أمن وسلامة مستعملي الطريق والموظفين وكذا المركبات.¹

4-: قناة الإذاعة FM 107.7: تعد أفضل وسيلة إعلام لمستخدم الطريق السيار (شرق - غرب) باعتبارها مخصصة حصريا لمستعملي هذا المسار، إذ ترافقهم طوال مسارهم ،تقوم الإذاعة بنشر المعلومات الخاصة بحالة الطريق على المباشر ، كما تقوم بتذكير قواعد السلامة عبرها ، وتقوم ببث تقارير مختلفة ونشرات إخبارية عامة،هذه الإذاعة مجهزة ببرنامج أنظمة بيانات يسمح للسائق الذي لم يكن يستمع لهذه القناة أن يسمع الأخبار العاجلة ، بشرط أن يكون المذياع مشغلا وأن يكون مجهزا بهذه التقنية.وسنخصص لها مبحثا نقوم بشرح كل ما يتعلق بها بالتفصيل.

5-: لافتات ذات رسائل إلكترونية متغيرة: يتحكم فيها مركز المراقبة في كلا الاتجاهين ، تبث معلومات بخصوص حركة المرور (وقت السير وانسيابية حركة المرور أو تباطؤها أو ازدحامها والانحرافات وغيرها) والأحداث المتعلقة بحالة الطريق (عمال على

¹ نفس المرجع السابق،ص 12و13.

مستوى الطريق، أشغال، حوادث وغيرها) وحالة الطقس (مطر ، ضباب ، ثلج ، برد ، جليد ، رياح قوية ، موجة حر وغيرها) . يمكن استعمالها أيضا لتحسيس مستعملي الطريق وحثهم على احترام قواعد السلامة عبر الطرقات بواسطة رسائل قصيرة ودقيقة .

6-: محطات للرصد الجوي:

سيتم إنجازها في أماكن محددة لإخبار مستعمل الطريق، عبر موقع الأخبار والإذاعة واللافتات ذات الرسائل المتغيرة، عن حالة الطقس على مساره (مطر، ضباب، ثلج ، برد ، جليد ، رياح قوية ، موجة حر وغيرها) . تسمح المعطيات الجوية بإيقاف عمليات الاستعمال الشتوي و عمليات الصيانة وغيرها، و تستعمل كذلك هذه المعطيات لدى المكتب الوطني للرصد الجوي.

7-: أنظمة تعداد المركبات: تم وضع أنظمة مختلفة لتعداد المركبات بغرض جمع معطيات دقيقة حول حركة المرور حيث أن الجهاز الرئيسي يعتبر جهازا فعالا في إحصاء عدد المركبات.

8-: نظام الحلقات المغناطيسية: و التي يتم وضعها تحت الطريق ، كلما مرت مركبة فوقها يجري تذبذب في الحقل المغناطيسي حسب نوع المركبة (الوزن الثقيل أو الخفيف) وحسب السرعة ، توضع الحلقات المغناطيسية تحت كل ممر في أماكن إستراتيجية ، مما يسمح بمعرفة كم المركبات المارة وكيفية حركة المرور ، وكذا السرعة وكثافة استعمال كل ممر ، يستكمل هذا النظام بكاميرات المراقبة عن بعد المجهزة بنظام الاكتشاف الآلي المعلومات للحوادث و ذلك للتأكد من المعلومات المتقاة بواسطة الحلقات المغناطيسية ، هذه الأخيرة التي تسمح بوضع إستراتيجية استغلال مع أخذ وقت السير وتكييف السرعة والتدفق

بعين الاعتبار ، كما تسمح بتوقع أوقات الذروة حسب المعطيات السابقة وبرمجة عمليات الصيانة و تستعمل أيضا في مواقع الأخبار والإذاعة واللافتات ذات الرسائل المتغيرة.

9-: نظام هواتف الاستغلال: و هو نظام خاص بفرق الاستغلال، يوضع تحت تصرف موظفي دوريات المراقبة و التدخل،و هذا كي يتسنى الاتصال بهم و الاستعانة عند الحاجة ،و سيشغل هذا النظام عبر نظام نقل المعطيات المؤمن.

و امتثالا لمبدأ "أمن و سلامة السائق لا تقدر بثمن" لم تتردد الجزائرية للطرق السيارة في تجنيد كل الإمكانيات المادية والبشرية اللازمة لتوفير أكبر قدر من الأمن والسلامة عبر الطرق السيارة والسريعة على الصعيد الوطني ، وبالرغم من ثمنها الباهظ ، فإن الأدوات التكنولوجية من بين الأدوات التي سرعان ما امتلكتها الجزائرية للطرق السيارة ،باقتنائها لأحدث الأدوات التكنولوجية في مجال مراقبة الطرق السيارة والسريعة وإدارتها وضمان أمنها وسلامتها ،هذه الأدوات لا شك أنها ستزيد من فعالية مهام الجزائرية للطرق السيارة كهيئة قائمة على تسيير الطرق السيارة و هو العامل الذي من خلاله تتحقق أريحية اكبر لمستعملي المسار .

المطلب الثاني: تكنولوجيا المرور في خدمة مستعملي الطريق السيار:

*شبكة تحت مراقبة عالية و مكثفة: تقنية المراقبة الآلية للطريق السيار (شرق-غرب)،وهو المشروع الذي شرعت في تجسيده الجزائرية للطرق السيارة،و المتمثل في تدعيم المسار بعديد الأجهزة الالكترونية المتطورة.(كاميرات ذكية،كاشف الحرائق،مراكز المراقبة،و محطات الأرصاد الجوية و غيرها)،و كلها تقنيات تعمل من خلال الألياف البصرية.

*مراكز المراقبة:في قلب كل مركز استغلال يوجد قاعة مجهزة بوسائل حديثة ذات تقنيات

صورة (20) تبين مخطط التجهيزات التكنولوجية لأنفاق الطريق السيار شرق غرب نفق (بوزقة)



الصورة 20

مجلة دورية صادرة عن الجزائرية للطرق السيارة 2016

متطورة، تعتمد على شبكة من الألياف البصرية مما يسمح بأداء جيد لنقل المعطيات و توزيع المعلومات.

كاميرات المراقبة:¹ توضع كاميرات المراقبة المستمرة في مواقع إستراتيجية من الطريق السيار شرق -غرب، مثل المحولات و الجسور و الأنفاق و النقاط الفرعية و غيرها..

¹ مجلة دورية صادرة عن الجزائرية للطرق السيارة، 2016، ص 30-31.

صورة 21: تمثل الكاشف الآلي للحوادث، سيثبت عبر الطريق السيار.



الصورة 21

الكاشف الآلي للحوادث:

يتواجد على مستوى الأنفاق و المناطق ذات الحركة العالية، يعمل على إرسال المعلومات، من أجل أخذ التدابير الوقائية بشكل سريع في حال الاختناقات.¹

¹ مطوية صادرة عن الجزائرية لتسيير الطرق السريعة، 84/85 و 100، شارع محمد الخامس

الصورة 22



جهاز لاتصال الاضطراري PAU

*جهاز الاتصال الاضطراري. PAU :

- متواجدة كل 02 كلم (هواتف مثبتة على جوانب المسار) على طول الطريق السيار (شرق - غرب) في المناطق ذات الحركة العالية التي تسمح لمستعمليه بالتنبيه في الحالات الاضطرارية مثل العطل أو الحوادث .

أجهزة تتوزع على طول مسارا لطريق السيار، تقيس التغيرات المناخية، ثم توزع هذه المعلومات عن طريق إرسال تنبيهات الى مختلف مراكز المراقبة، للسماح بأخذ



الصورة 23

الصورة 23 : محطة الارصاد الجوية، مثبتة عبر الطريق السيار. نفس المرجع

التدابير الوقائية اللازمة بأسرع وقت.¹

*محطات الأرصاد الجوية:

توفر المعلومة عن طريق رسائل رقمية متحركة للحركة المرورية بشكل فوري (وجود حوادث، تقلبات الأحوال الجوية ،، التمهّل عند الضرورة، الازدحام في الطريق... الخ يتم التحكم فيها عن بعد من خلال مراكز المراقبة و يكمن دورها في إعلام و تحسيس

مستعملي الطريق السيار بكل مستجد عبره و هذا لأجل أمنهم و رفايتهم.²

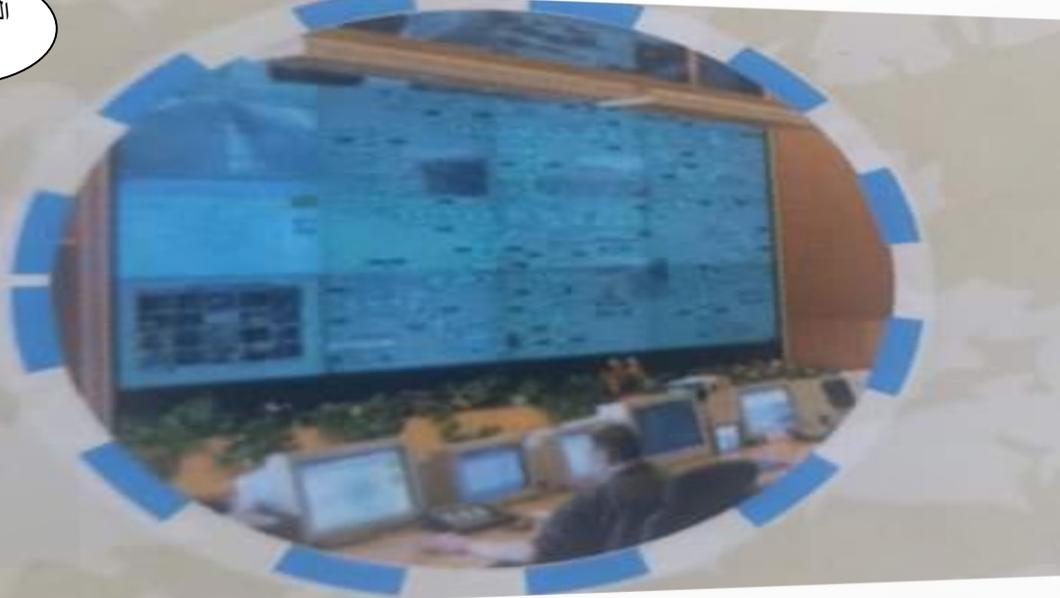
¹ نفس المرجع السابق، ص 04.

² مجلة دورية، صادرة عن الجزائرية للطرق السيارة، 2016، ص 27.

يتم التحكم فيها عن بعد من خلال مراكز المراقبة و يكمن دورها في إعلام و تحسيس

مستعملي الطريق السيار بكل مستجد عبره و هذا لأجل أمنهم و رفاهيتهم.¹

الصورة 24



الصورة 24 مركز المراقبة المرتقب عبر مراكز الاستغلال

مجلة دورية، صادرة عن الجزائرية للطرق السيارة، 2016، ص، 27.

¹ مجلة دورية، صادرة عن الجزائرية للطرق السيارة، 2016، ص، 27.



الصورة 25 اللوحات الالكترونية المرتقبة الصورة (23-24-25 - نفس المرجع.)



صورة(26)تمثل: مركز الاستغلال و الصيانة على مستوى الطريق السيار (شرق - غرب)

مطوية صادرة عم الجزائرية لتسيير الطرقات السيارةAGA

المطلب الثالث: تجسيد إذاعة الطريق السيار "أف أم" بالجزائر على الواقع:

تمهيد:

تعتبر شبكة الطرق السيارة في العالم، مكسبا هاما على جميع الأصعدة، (التنمية الاقتصادية في مختلف المجالات، الاجتماعية، الثقافية، السياحية...الخ).ولهذا فقد أقدمت عدد الدول على التكثيف من هكذا انجازات، وهذا لما تدره من موارد مالية، تنتمي من خلالها عديد القطاعات، خاصة الاقتصادية منها، وتتعكس بالإيجاب على المجالات السابقة الذكر، و هو ذات الشأن الذي ذهبت عليه الدولة الجزائرية، من خلال انجازها للطريق السيار (شرق -غرب) على طول 2016 كلم و كذا

عديد الطرق السريعة الإجتنابية مثل (الطريق السريع بوسماعيل-شرشال 65كلم، و نظيره الداخلي لكل من بجاية و جيجل الذي يعتبر قطبا اقتصاديا (الميناء و المطار) "بجاية"موصول بالطريق السيار شرق غرب على طول 100كلم، وعلى ذات المسافة يربط الطريق الداخلي بين ميناء جنجن "بجيجل" بالطريق السيار (شرق غرب)، و الطريق ألاجتجابي الرابط بين تيبازة و بومرداس على مسافة 150كلم. و عديد الطرقات الإجتنابية الأخرى منها من بدأت أشغال تشييدها مثل الطريق السريع الرابط بين خميس مليانة بعين الدفلى مرورا بالمدينة، المسيلة،البويرة،الى غاية ولاية برج بوعريريج، على مسافة 304كلم والطريق الأخر الرابط بين شفة و الأغواط.. وأخرى مزعم انجازها على غرار الطريق السيار للهضاب العليا على مسافة 1300كلم

حتما أن هذا الكم من الطرقات السريعة يوفر عديد العائدات المادية و المعنوية لمستعملها،من خلال فك العزلة بين المدن و الربط بين المناطق الإستراتيجية المختلفة، و عديد الفوائد الأخرى،لكن ما يلاحظ أن هذه الطرقات،لا تزال منقوصة من التجهيزات التكنولوجية الخاصة بالإعلام المروري المتخصص،(وسيلة إعلام جماهيرية)و الذي يفضي الى إعلام مستعملها و تتورهم بكل الأحداث الحاصلة عبرها في الوقت الآني، و خاصة منها الطريق السيار شرق غرب،هذا الأخير الذي بات تزويده بإذاعة مرورية متخصصة، تسارع الجزائرية للطرق السيارة على الانتهاء من تجسيدها على الواقع.

1* -:انجاز محطة إذاعية مرورية عبر الطريق السريع (شرق-غرب)2018.

على هامش افتتاح النسخة الخامسة عشرة من معرض الأشغال العمومية الدولي في قصر المعارض، تم إبرام مذكرة تفاهم بين المؤسسة العامة للبث التليفزيوني الجزائري (TDA

والجزائرية للطرق السريعة (ADA) لإنشاء راديو مرئي على شكل FM على طول الطريق السريع. وجرت مراسم التوقيع ، الثلاثاء ، 28 نوفمبر ، بحضور وزير الاتصال جمال كوان ووزير النقل والأشغال العامة عبد الغني زعلان.

وفقاً للمدير العام لـ TDA ، شوقي صحنين ، يتكون المشروع من "بناء شبكة FM على طول الطريق السريع لتوفير معلومات عن حركة المرور على 107.7 ميغا هرتز ، حيث قال: إن الهيئة تدعم ADA منذ عام 2012 لتحقيق هذا المشروع من خلال وضع المواصفات والدراسات والشبكة التكنولوجية ونشرها وتشغيلها عبر طول المسار من شرقه الى غربه. و أوضح أن "من يتواجد في تلمسان، على سبيل المثال، لن يكون بالضرورة لديه نفس المعلومات مثل شخص يقود سيارته في شرق البلاد". أما بالنسبة للجدول الزمني لنشر الشبكة ، فقد أعلن صحنين أنها ستتم بشكل تدريجي اعتباراً من 2018 على عشرات المواقع عبر طول الطريق السريع...و فيما يتعلق بالتردد ، أوضح المدير التنفيذي لـ TDA أنه تم تطوير أعمال تنسيق التردد مع ثلاث دول هي تونس والمغرب وإسبانيا. لكن هذا التردد لم يكن بعيداً عن تردد الطيران. وحتى لا يكون هناك تداخل أجريت دراسة للوقوف على إيجاد حل لهذا الخلل.

2* - : من أجل إعلام مستعملي الطريق السيار:

*** دور إذاعة الطريق السيار:**

تعمل إذاعة الطريق السيار " أف أم " على ضمان وصول خدمات معلوماتية و توجيهات لمستعملي الطريق السيار حول حركة السير (الازدحام،العوائق المبلغ عنها، الأحوال الجوية ، و مختلف الحوادث الأخرى.) بالإضافة الى التعريف بالخدمات المتواجدة عبر

طول مساره (شرق - غرب) و كذا نماذج عن السلامة المرورية و ريبورتاجات حول المناطق السياحية، و الثقافية التي يمر بها الطريق السيار (شرق - غرب).¹ حيث تم أخذ قرار انجاز مشروع إذاعة الطريق السيار شرق غرب بموجب إبرام اتفاقية إنجاز معدات و تجهيزات الطريق السيار شرق غرب بين الجزائرية للطرق السيارة و ا لمجمع الجزائري السويدي

الاسباني Groupement(Cosider Indra Ericson)

3* -: نبذة عن مجمع Ericson Indra Cosider G:

يعمل هذا المجمع على تجسيد راديو الطريق السيار (شرق-غرب) و هي شركة نتج ضمن الشركات المتعددة الجنسيات ، حيث تم إسناد انجاز و تجهيز راديو الطريق السيار للشركة السويدية Ericsson المختصة في مجال تكنولوجيا الإعلام و الاتصال السلكي واللاسلكي²

و هذا وقد تم الاستعانة في المراقبة التقنية لتجسيد الراديو بمكتب الدراسات .EGIS

3* -: نبذة عن مجمع "اجيس EGIS":

يعمل هذا المجمع على تجسيد راديو الطريق السيار (شرق-غرب) و هي شركة نتج ضمن الشركات المتعددة الجنسيات ،مقرها الأم الولايات المتحدة الأمريكية ، أسست سنة 1970

¹ مجلة صادرة عن الجزائرية لتسيير الطرق السريعة AGA، ص 85، 84 و 100، شارع محمد الخامس ص ب 321 ،فرحات بوسعد،الجزائر العاصمة.

² تاريخ Elwatan.com/édition/actualité/marché équipement autoroutes est-ouest.com ..الاطلاع ، 2021/06/28..

و تعمل (Egis) أيضاً في مجال إنشاء المشاريع والعمليات الخاصة بالطرق والمطارات و كذا مختلف مجالات البنى التحتية الأخرى، إضافة الى أنظمة النقل والتخطيط والمياه والبيئة.¹

تهدف إذاعة المرور "أف أم" عبر ترددها 107.7 "الموحد عبر طول مسار الطريق السيار (شرق -غرب) بشكل أساسي الى تزويد مستعمليه بكافة المعلومات المستجدة و الأحداث الطارئة و كذا إخطارهم بالحوادث المرورية قبل الدخول إليه أحيانا، إضافة الى اقتراح الطرق البديلة و المواقع والاحتياطات التي يجب اعتمادها ، و تقدم أيضا برامج متنوعة، تتناسق مع السيارة و الطريق السيار، و برامج موسيقية هادئة ، تارة تشمل الترغيب و تارة أخرى تبعث شيئا من الترهيب، يبقى مستقل المركبة على الحيطه و اليقظة. و من خلال هذه الامتيازات فان دورها الرئيسي يكمن في المساهمة في راحة وسلامة مرتادي المسار ، من خلال إعلامهم بأقصى قدر من الدقة والاستجابة على حالة الطرقات. هذه

الخدمة تسهر على تقديمها (ADA) إلى مستعملي السيار الممنعة 27



*4-: مهام إذاعة الطريق السيار

تقوم Radio Info Traffic بثلاث

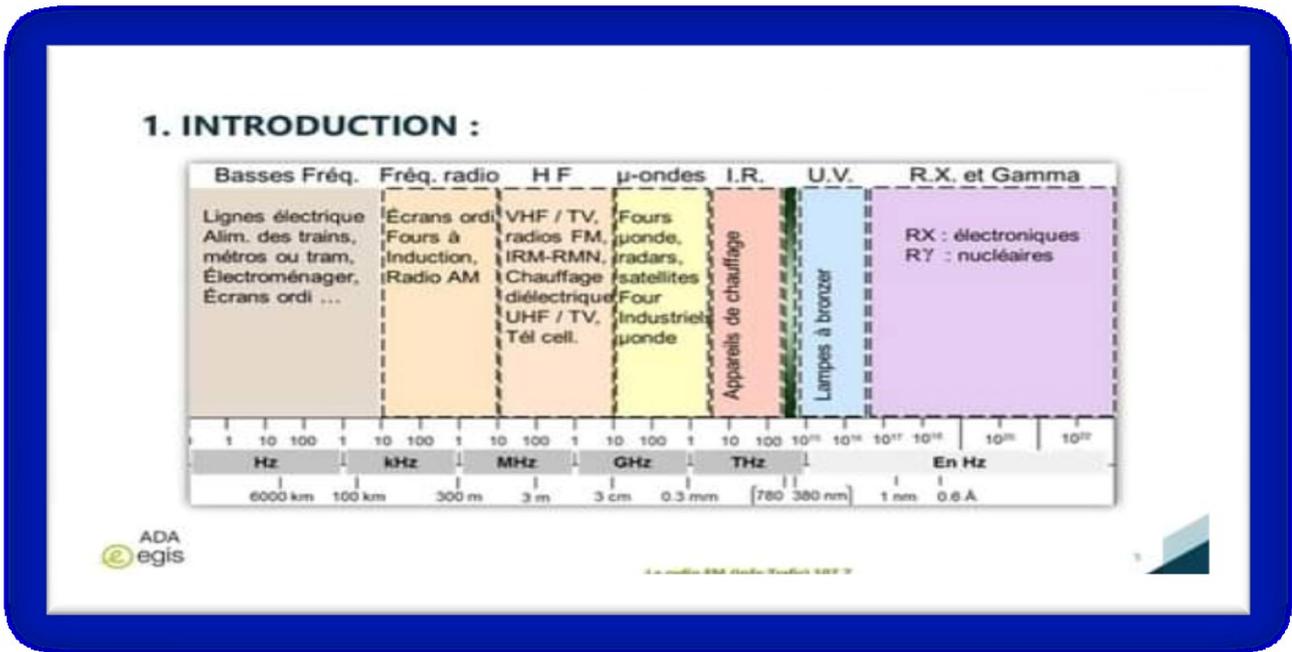
مهام على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع : جهاز Radio Data System (RDS)

*الإبلاغ: على ظروف المرور والخدمات: (ملف EGIS ada، ص، 11.

الطريق السريع مع إعطاء الأولوية للمعلومات المرورية في جميع الأوقات، و هذا باعتبارها أولوية الأولويات لمستعملي المسار، بمعنى: إذا كان السائق يستمع للراديو

تاريخ الاطلاع، 052021/13، سا00:43، des information sur Egis00:43 <https://www.google.com/search>

على موجة القناة الثالثة مثلا، فان البث الخاص بها ينقطع مؤقتا الى حين تمرير الومضة الإخبارية الخاصة بالمعلومات المرورية ،ثم يعاود الاستماع الى القناة التي كانت مشغلة مسبقا، و هي خدمة يوفرها جهاز RDS ،المدمج في راديو الطريق السيار (شرق-غرب) .
الشكل 01: المعايير التقنية الخاصة بالتردد الموحد 107.7"أف أم"لراديو الطريق السيار



ملف خاص بالدراسة التقنية لمنشآت الطريق السيار و تجهيزه بأجهزة الإعلام المروري

المتخصص، ADA، egis، ص04

مرافقة مستعمل الطريق السيار : من خلال المعلومات العامة،البرامج الترفيهية، الموسيقى والسجلات ...الخ.و هذا لأجل تحقيق السير في أمان و أريحية للمرتاد المسار .

المطلب الرابع: الهندسة الخاصة براديو الطريق السريع (شرق -غرب).



28

(استديو للصحفيين للبث الإذاعي المباشر)

*1- الأجهزة الرئيسية للراديو : تم تركيب نظام البث FM الخاص راديو الجزائرية للطرق السيارة AEO في مركز DREX الذي يتواجد في خميس الخشنة



استديو للصحفيين لبث البرامج لاحقا

29

09 ص EGIS ملف الصورة 28- 29 نفس المرجع

ويتكون على النحو التالي:

*1-: أجهزة الإرسال: يمكن أن تغطي مناطق خارج الطريق السريع لبضع كيلومترات¹.

من خلال هوائيات عالية الاتجاه تشتغل على طاقة عالية و يتولى الاستوديو الرئيسي الموجود في مركز DREX مسؤولية تصنيع و بث البرامج الإذاعية عبر شبكة الطرق السريعة بأكملها، على غرار أستوديو ثانوي متواجد أيضاً في مركز DREX . و مركز آخر مسؤول عن إنتاج ومضات إخبارية عن المعلومات الخاصة بكل منطقة (شرق، مركز، غرب)،بالإضافة : الى نظام إشراف خاص بمراقبة شبكة مختلف مراكز البث راديو

FM،الذي ينقسم نشاط إعداد برنامجه بين راديو FM، الذي ينقسم نشاط إعداد برنامجه بين المحطات المتواجدة عبر مراكز الاستغلال)،مع إمكانية يحظى بها تقنيين الأستوديو، و المتمثلة في القيام ببرنامج مباشر. و أستوديو إنتاج آخر خاص بإعداد البرامج التي سيتم إنتاجها، وهي التي لتبث في وقت لاحق.وعطفا على هذا وجود محطة أخرى (cabine) من خلالها يمكن للصحفيين إجراء المقابلات قبل بثها. محطات التسجيل المتواجدة في مناطق الشرق : و الوسط و الغرب،تسمح للصحفيين بالقيام ومضات إخبارية و معلومات المرور في مناطقهم.²

¹ملف خاص بالدراسة التقنية لمنشات الطريق السيار و تجهيزه بأجهزة الإعلام المروري المتخصص .egis,p07،ص05.

² نفس المرجع السابق، ص 09.

30



ADA
egis

صورة لمحطة إذاعية، تسمح للصحفيين بالقيام بعمل ومضات
إخبارية عن معلومات المرور من مناطقهم

14

الصورة 31 نفس للمرجع السابق EGIS ص

*2-:الاتصالات الصوتية:

الاتصالات الصوتية قصيرة المدى (بضع عشرات الأمتار فقط، باعتبار أن تردد الصوت يتراوح بين 300 و 4000 هرتز).

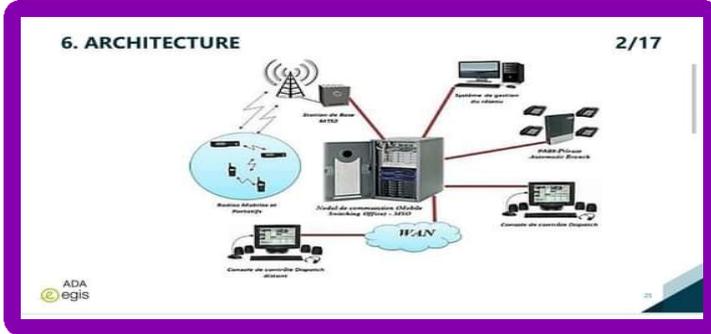
و لتوسيع نطاق التواصل على مسافة أكبر، وجب الاعتماد على موجة عالية التردد تسمى (بالتردد الناقل). و على خلاف هذا يمكن الاستعانة بالهواتف النقالة كبديل، لكن هذه الأخيرة تشوبها عيوب تجعلها غير مقبولة، نوجزها في ما يلي:

*في حالة وقوع حادث كبير، فإن تشبع الشبكات (Saturation de Réseau) لا يضمن نجاح العملية على اعتبار أن بعض المناطق لم يتم تغطيتها بشكل جيد.

* المكالمات الجماعية غير ممكنة. ا

* الطلب المختصر غير ممكن.

شكل 03: صورة لنظام راديو FM AEO



* تسجيل المحادثات غير ممكن.

* الموثوقية والمتانة غير كافية.

و عليه يعد راديو التشغيل أداة موثوقة،

ضرورية، لا يمكن الاستغناء عنها في

كذا دور.

نفس المرجع السابق، الجزء الثاني، ص 06.

* 3- : مكونات نظام راديو FM : يشتمل نظام الراديو على:

* مصدر الإرسال و المتلقي.

يستخدم الراديو الموجات الكهرومغناطيسية لإرسال المعلومات في الهواء، و يتحقق ذلك عن

طريق إنتاج إشارة كهربائية تتأرجح بوتيرة متسارعة. يتم قياس التردد فيها بوحدة لهرتز

(هرتز). مثال: 50 هرتز في الثانية الواحدة التيار الكهربائي يتوافق مع 50 نبضة /ثا

معظم ترددات الراديو أعلى من ذلك بكثير ويتم التعبير عنها بميغا هرتز (MHz) ، أو

ملايين الدورات في الثانية.

* 4- : مهام نظام راديو البث لـ AEO:

بغض النظر عن ما يوفره نظام راديو البث الخاص ب(الطريق السيارة AEO) من

تسهيلات، مثل تنبيه الإدارات القائمة على تسيير الطريق السيارة من طرف الدوريات (حدث

معين أو حادث عبر المسار و غيرها من المستجدات الحاصلة...الخ) ،فانه يمتاز بمزايا

جمة، باعتباره نظام اتصال لاسلكي خاص. (PMR Private mobile الاتصالات

اللاسلكية) الخاصة ب الجزائر للطرقت السيارة ADA. لا يتم مشاركته (تقاسمه) مع طرف

ثالث، و هذا لأجل تجنب التداخل في المكالمات، مما يضمن استمرارية العمل في سرية، من خلال إتاحتها لأجراء مكالمات سريعة وآمنة.

هذا بالإضافة الى عديد الامتيازات الأخرى التي تنحصر في موثوقية الاتصال في عمليات التنبيه و الإخطار على كل مستجد يحصل عبر مسار الطريق السيار. لكن بالرغم من عديد المزايا التي يمتاز بها، فان له من السلبيات نحصرها في ما يلي:

*5- : سلبيات نظام راديو AEO:

*محدود الشمولية: يمكن لشبكة الراديو المحمولة أن تدعم عددًا فقط من ملفات المحطات المتنقلة و هذا يعتبر أدنى بكثير من شبكة GSM.

*الأجهزة باهظة الثمن (800 إلى 1200 يورو) ، مقارنة بسوق الهواتف المحمولة.

*إمكانية تداخل المحطات مع الأجهزة الإلكترونية الحساسة مثل: أجهزة تنظيم ضربات القلب وغيرها من المعدات الخاصة بالإرسال اللاسلكي عند استخدامه على مقربة (خاصة في أقل من متر).

*6- : معدات الإرسال البصري:¹

تعمل الألياف البصرية على ضمان عملية الربط بين الشبكة الرئيسية و كل موقع من مواقع الإرسال، و هي مخصصة لهذا التطبيق داخل الموقع الفني، و بالنظر إلى المسافات المراد تغطيتها لضمان توزيع الإشارة عبر الطريق السريع بأكمله ، من الضروري مراعاة تجديد

¹ نفس المرجع السابق، الجزء الثاني، ص06.

إشارات المواقع الفنية بانتظام. أما في حالة حدوث خلل في أحد مواقع الإرسال FM (فقدان الطاقة أو تلف أحد المعدات)، يتم توفير الاستمرارية عن طريق شبكة الألياف البصرية.

المطلب الخامس: برامج راديو انفو ترافيك AEO الجزائرية للطرق السيارة:

* يجب أن يكون محتوى البرنامج الإذاعي (AEO الجزائرية للطرق السيارة) يعتمد بشكل أساسي على بث فلاشات إخبارية خاصة على كل حدث مستجد عبر المسار (حدث معين، حادث مرور، اختناق مروري، ظروف الطقس، وما إلى ذلك.

* المعلومات الخاصة بالطريق السريع (شرق - غرب) بينته، قواعد الأمان، تشغيله، ومضات إخبارية عامة عن الأحداث الجارية، تقارير مختلفة، صفحات إعلانية، وكذا برنامج الموسيقى.

* تكون تدخلات الصحفيين على الهواء مباشرة بشكل دوري و على مدار السنة ، من خلال أكشاك التحرير الثلاث (المحطات les cabines) الشرقية، الوسطى و الغربية.

يتم بث الومضات الإخبارية بشكل عام في أوقات محددة، كل ربع ساعة، من الساعة الخامسة 17:00 صباحًا حتى الساعة 00:00 منتصف الليل، ثم بعد ذلك تبث الومضات الإخبارية كل نصف ساعة. إضافة لهذا فان لهيئة التحرير السلطة في تغيير برامجها المسطرة ، في أي وقت ، وكذا اقتراح برامج أخرى حسب الضرورة، مثل إصدارات خاصة للأحداث الاستثنائية، (سوء الأحوال الجوية، الحوادث المرورية، الأخطار المحتملة و غيرها)و يتم تقديم معلومات المرور تحت سيطرة القائم على إدارة الطريق السيار، الذي يسمح بتقديم معلومات موثوقة وفي الوقت الحقيقي في حال وقوع حدث ما.

المبحث الثالث: (نظام بيانات الراديو) RDS :

المطلب الأول: خدمات الراديو الاستثنائية :

يفضل خدمة RDS-TA ، المدمجة في نظام البث FM الخاص بـ AEO ، (تنبيه الفلاش) بإمكان أيضاً مرتادي الطريق السيار شرق غرب (أصحاب المركبات) الذين ليسوا على التردد اللاسلكي، الاستماع الى الومضات الإخبارية للإذاعة، أو حتى في حال ما إذا كانوا يستمعون إلى قرص مضغوط أو شريط.¹

RDS ، هي خدمة نقل بالتنسيق مع بيانات TMC (قناة رسائل المرور) تقدمها للمستخدمين بالتوازي مع إشارات صوتية، بالإضافة إلى خدمة إعلان المرور (TA) و خدمات أخرى مثل البرنامج التعريفي (PI) للبحث عن البرامج ، و خدمة (PS) و هي خدمة للبحث عن اسم أو تسمية برنامج ما) لعرض اسم المحطة (مثل محطة إذاعة الطريق السيار AEO أو إحدى القنوات الإذاعية الأخرى).

*1- : خدمة محلية غير متصلة.

نظام البث FM على مستوى الطريق السيار (شرق-غرب) AEO مزود بخدمة محلية غير متصلة، وتبديل رموز إعلان حركة المرور TA لنظام RDS يشمل حالتين، إما عام (شبكة البث ككل) أو مشترك بالخدمة المحلية الغير متصلة .وهذا يعني أنه يوفر إمكانية استبدال البرنامج العام ببرنامج محدد حول معلومات المرور (رسالة تحذير، معلومات استثنائية...) في أوقات معينة و في بعض المناطق التي تم تحديدها في الشرق و الغرب و الوسط.

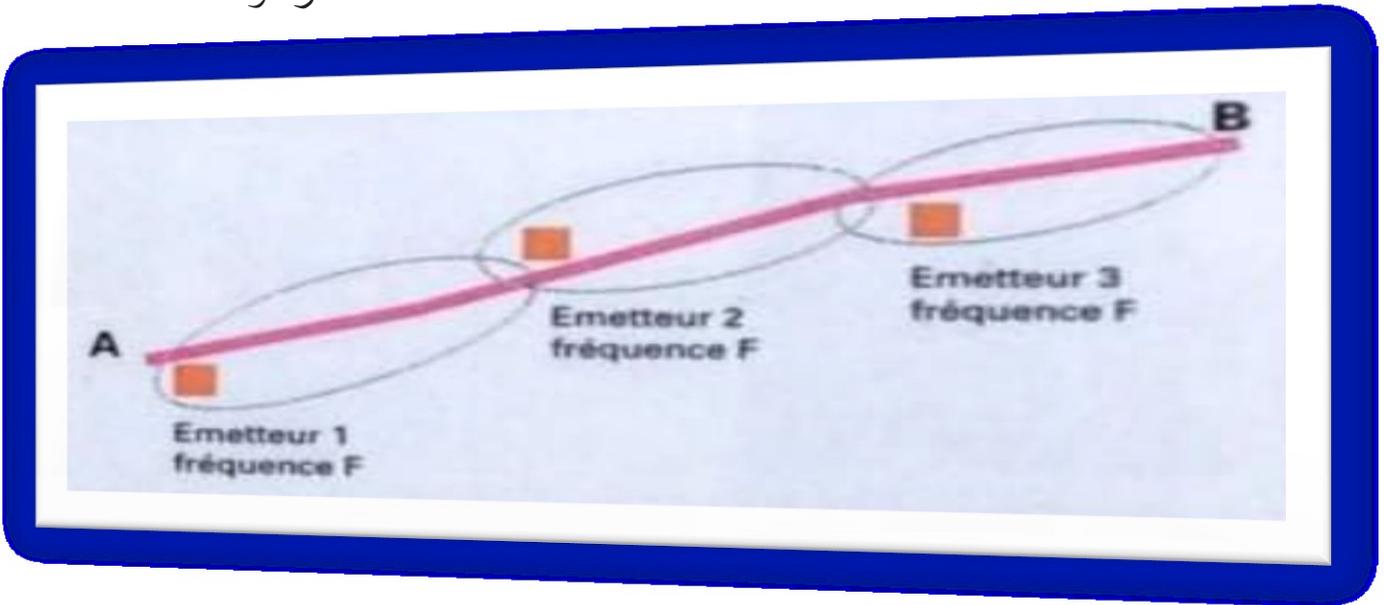
*2- : مصادر معلومات المرور:

¹ نفس المرجع السابق، ص 09-10.

تأتي المعلومات بشكل أساسي من SAE المختلفة لكل DREX بعد ذلك تتمركز في SAE في المنطقة المركزية.

الصحفيون والفنيون يتواصلون بشكل مباشر من خلال النظام والهاتف الداخلي، إضافة إلى أن المعلومات تستقى من مصادر أخرى و ذلك من الأفراد مرتادي الطريق السيار، و كذا من خلال قوات الدرك أو شبكة مكالمات الطوارئ... و سيتم تجهيز كل محطة أيضاً بمخطط شامل للشبكة، مع التحديث في حركة المرور في الوقت الحقيقي وحالة المرور عبر الشكل: 04 يهتل: أجهزة إرسال التردد الموحد 107.7 عبر مسار الطريق السيار (شرق-غرب) الشكل 04 نفس المرجع السابق، 08.

المسار. و عند

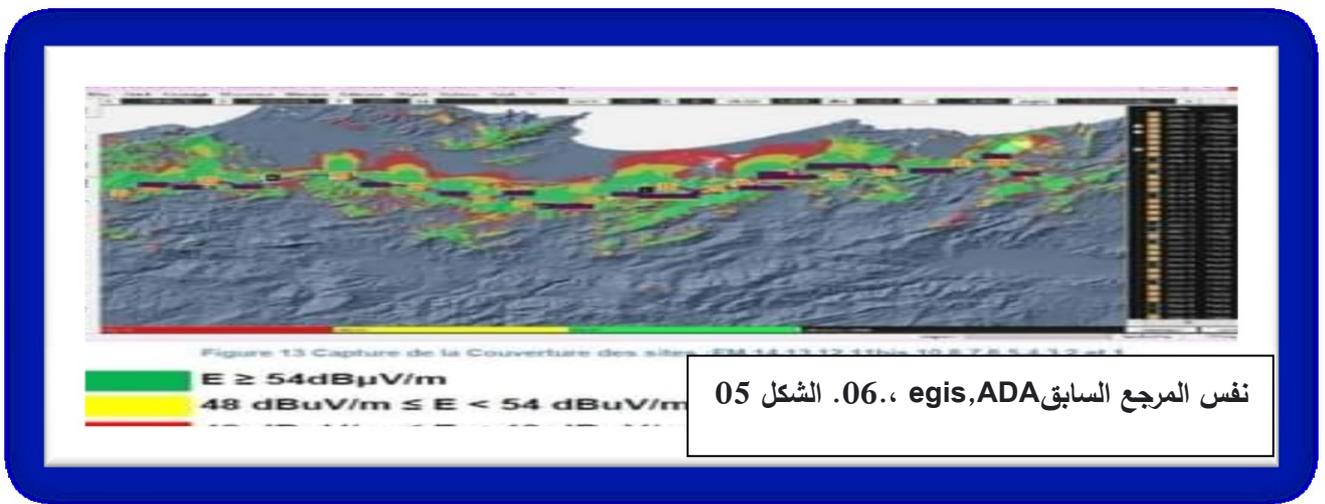


طلب مستعمليه للمعلومات حولها، يمكن للصحفيين عرض محتوى

كاميرا الفيديو. والهدف يكمن في قدر المهلة، أي انه من لحظة معرفة المعلومات على أرض الواقع (مسار الطريق السيار) التي يتم بثها عبر موجات الأثير، إلى حين إصدارها، لن المطلب الثاني : مجال التغطية عبر طول المسار.

الراديو:

يكمن الهدف من إنشاء راديو FM متخصص، على طول الطريق السيار (شرق-غرب)، والذي يعتمد مبدأ البث الإذاعي ISO - على تردد متزامن . (شبكة مكونة من أجهزة إرسال راديو يعمل على تردد واحد يحدث في نفس الوقت)، أي شبكة البث الإذاعي في تعديل التردد منظمة بطريقة خطية للسماح للانتقال ، دون تغيير التردد على مئات



صورة تمثل: خريطة التغطية الشاملة لشبكة التردد عبر طول مسار الطريق السيار (شرق-غرب)

الكيلومترات، بحيث لا يتعين على المستمع أن يكثرث لان يتدخل في راديو سيارته لتلقي معلومات عن حركة المرور التي تهمة عبر طول الطريق السيار .¹

المبحث الرابع: أسس تمركز المواقع الإذاعية لراديو الطريق السيار (شرق - غرب) :

¹ ملف خاص بالدراسة التقنية لمنشآت الطريق السيار و تجهيزه بأجهزة الإعلام المروري المتخصص egis, ADA، ص9.

المطلب الأول: المعايير الرئيسية لتثبيت المواقع الإذاعية:

*1-: توافر الطاقة الكهربائية: على مستوى المنشآت أو بالقرب منها (محطات، الخدمة، فضاءات الراحة، الأنفاق...و ذلك ليتم توفير الطاقة الكهربائية، في المجال المملوك من طرف الجزائرية للطرق السيارة و المرخص لها باستغلاله، و هذا بالتنسيق مع مؤسسة سونلغاز.

*موقع مشترك مع محطات أخرى (راديو تترا Radio Tetra) أو هوائيين مع توجيه في نفس الموقع .

*موقع مشترك مع محطات أخرى (راديو تترا Radio Tetra) أو هوائيين مع توجيه في نفس الموقع .

* سهولة الوصول للتركيب والصيانة.

*تحسين و تقليص عدد المواقع، مع ضمان تغطية جيدة. بالخصوص حالة الناحية الشرقية Lot-Est من مسار الطريق السيار ، فإن عدد المواقع المختارة هو 42 بدلاً من 58 المنصوص عليها في ODA.

المطلب الثاني:دراسة نظرية خاصة بالتغطية الشاملة للمسار:

تمهيد:

من اجل جودة استقبال مثالية لمستعملي الطريق السيار، و لأجل تشغيل صحيح بتردد ISO ،تم إجراء دراسة نظرية بهذا الشأن، خاصة بالتغطية الشاملة للبت،و ذلك عن طريق

استخدام برنامج محدد (logiciel spécifique « ICS) و المتمثل في أداة تخطيط وحساب الراديو، يختص بتغطية الشبكة.

و اعتمدت هذه الدراسة النظرية على العناصر الرئيسية التالية:

* المسافة البينية بين مواقع البث FM التي تتراوح ما بين 7 و 10 كيلومترات (CCTP).

* ارتفاع الهوائيات من 20 الى 25 م (CCTP).

* مصدر الطاقة الكهربائية (إن أمكن، يكون قريباً من المحطات المتواجدة عبر المنشآت على طول المسار، مثل محطات الراحة (AR)، و محطات الخدمات (AS) ، الأنفاق .. الخ)

* عتبة الاستقبال وفقاً للتوصية $1.3.10^{-6} \text{ mW} / \text{m}^2$ (48dB μ V / m) ITU-R و وفقاً

لمعايير التخطيط للإذاعة الصوتية الأرضي بتشكيل التردد (VHF)

* التوافق مع معدات الملاحة الجوية (Instrument Landing System 108.0 ILS

- 111.975

MHz و VHF Omnidirectionnel Range "VOR" من 108 إلى 117.95 MHz -

نظام تحديد الموقع الراديو)

* التوافق مع أجهزة الإرسال الأخرى FM (TDA).

* تزامن إشارات FM: و المتمثلة في دراسة التحسين لشبكة FM المتزامنة بأكملها على

طول الطريق السريع و هذا حسب مناطق التداخل بين إشارات مواقع مختلفة من شبكة

الاتصال. و للتأكد من سيرورة عملية التثبيت المثالية، قام الفريق بإجراء اختبارات ميدانية.

الاختبارات الميدانية: هذه الاختبارات تجعل إمكانية تقييم دراسة التغطية النظرية الحقة، لراديو FM ، وبناءً على نتائج الاختبار ، المخطط لها نظرياً سيتم تعديلها لتحسين تغطية الطريق السريع بأكمله، وكذا زيادة حجمها إذا اقتضى ذلك.¹

المطلب الثاني: المعدات المستخدمة:

مركبة الإرسال: سيتم وضع مركبة (شاحنة) تقنية من نوع (الكنة Nacelle) موصولة بهوائي، على مستوى كل موقع بث تحدده الدراسة، وسيتم تثبيتها على ارتفاع 20.5 متراً أو 26 متراً، حسب الدراسة النظرية. وهي مجهزة و مرسل راديو FM + فلاتر ، مولد مع و هوائي الإرسال.

مركبة الاستقبال: يتم وضع (سيارة) استقبال البث على طول الطريق السيارة في المنطقة التي يغطيها كل موقع بث ، وذلك باستخدام المعدات التالية:

* الهوائي الأكثر تشابهاً مع نظام الاستقبال المستخدم في المركبات.

* نظام تعقب GPS و مسجل البيانات.

* محلل الطيف لفحص الذي يعمل على استقبال مستوى الإشارة و جودتها

الصورة: (30) لشاحنة و سيارة مجهزة بأجهزة استقبال البث على طول الطريق السيارة استقبال البث

عبر المسار *تجارب البث*



EGIS الجزء الثاني ص 29 الصورة 32

الصورة 31 من الواقع:تجهيزات البث لراديو ADA بخميس الخشنة

أجهزة البث الإذاعي FM صورة من الواقع 31ب(خميس الخشنة) . نفس المرجع السابق



* المعدات النهائية لاستقبال البرامج.

* وحدة فك تشفير إشارة FM و RDS.

* وحدة الصيانة والاختبار عن بعد .

* جهاز تشفير ستريو وجهاز تشفير RDS¹.

* معدل HF عالي الثبات بما في ذلك خط تأخير قابل للتعديل (التزامن).

¹ نفس المرجع،الجزء الثاني،ص11.

* مضخم الطاقة مع التحكم التلقائي في الكسب (CAG) ومراقبة نسبة الموجة الدائمة (SWR).

* ممثل عن الحالة الجيدة لكابلات الهوائي و كذا الهوائي نفسه.

* مرشح (مصفاة) تمرير منخفض لإزالة التوافقيات المنتظرة (المتوقعة) (داخلي).

مرشحات ممر الموجة:

هو مرشح يسمح فقط بنطاق بث معين و فاصل بين ترددات القطع المنخفض وترددات القطع العالي للمرشح. حيث يتم الاحتفاظ بالترددات المدرجة في هذا الفاصل الزمني المتصل، و سيتم تثبيتها فقط على المواقع التي سيكون فيها موقع مشترك مع جهاز الإرسال Tetra (راديو التشغيل).

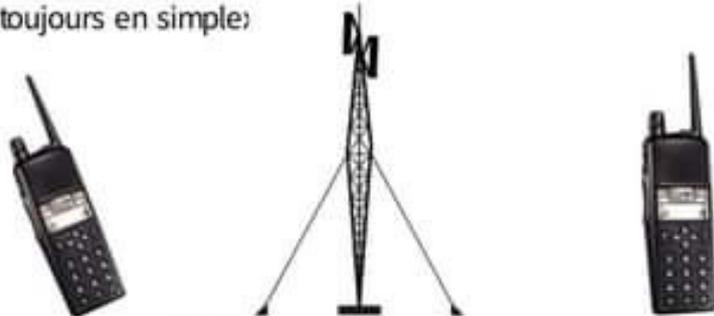
الفاصل:¹ صورة تمثل فاصل الترددات (ملف egis)

¹ملف ،، ADA، Egis، ص18.



Appels en simplex :

- Le mobile est : soit en réception soit en émission,
- Nécessite d'appuyer sur un bouton d'appel (Push to Talk),
- Les appels en groupe sont toujours en simplex)



نفس المرجع.ada.egise ص 18

الشكل (06):يمثل المعدات اللاسلكية

في بعض المواقع ، من الضروري الانتشار في اتجاهين متعاكسين عن طريق هوائيين اثنين. مدخل ومخرجين.

الهوائي: يتكون الهوائي من ما يلي: **المواد:** الفولاذ المقاوم للصدأ. الأبعاد: 1500 (ارتفاع) × 2700 (طول) × 150 (عرض) ملم مقاومة: 50 أوم، الوزن: 15 كجم مع ملحقات التثبيت.¹ و أخيرا نطاق التردد: 87.5 × 108 ميغا هرتز كسب 9.5 ديسيبل.

*المعدات اللاسلكية ثنائية الاتجاه تصنف إلى ثابتة و محمولة، من خلاله يسهل للدوريات

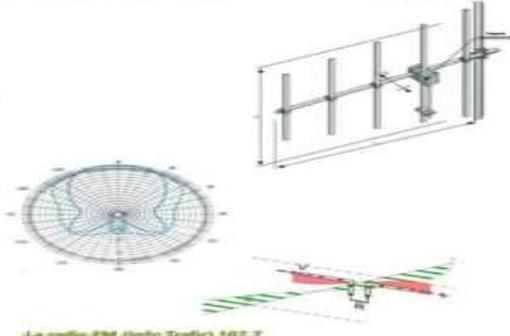
الشكل 08: يمثل الهوائي خاص باستقبال البث الإذاعي نفس المرجع ملف EGI

بتتبيه الإدارة على الفور بوقوع حدث معين أو حادث عبر الطريق السريع، إضافة للتنسيق العمل في الميدان، أعمال صيانة روتينية، أو عمليات الصيانة الشتوية و كذا تسهيل عملية

9. EQUIPEMENTS DE DIFFUSION RADIO FM 6/6

> Antenne :

- Matière : acier inoxydable,
- Dimensions : 1500 (H) × 2700(L) × 150 (l) mm
- Poids : 15Kg avec accessoires de fixation
- Maximum d'énergie : 1300W
- Impédance : 50 ohm
- Gamme de fréquences : 87,5 ÷108 MHz
- Gain 9.5 dBd



ADA egis

La radio FM (Info Traffic) 107.7

التنظيم و في حال وقوع حادث مثل وضع اللافتات أجل ضمان سلامة فرق ADA. ومستخدمي الطريق السيار بشكل عام.* ان تجسيد اذاعة الطويق السيار على الواقع، يعتبر قفزة نوعية في مجال الاعلام، و هذا لما تقدمه من خدمات،مختلفة تنعكس بالايجاب على الوطن و المواطن.²

¹ص18، ADA، Egis

² نفس المرجع، الجزء الثاني، ص 45.

ملخص الفصل الثالث:

على اعتبار أن الإعلام المروري أصبح ذهنية تسعى عديد الدول الى تجسيده عبر طرقها، فان للدول العربية مسعى في هذا الخضم، و هذا من خلال ما تطرقنا إليه في بعض من الدول العربية مثل دولة قطر التي تمتاز بطرق ذات مقاييس عالمية سواء كان على مستوى الانجاز او الإعلام المروري المتخصص من خلال اعتمادها على اللوحات الالكترونية الإرشادية المزودة بتقنية الأرقام و الحروف الرموز و الألوان، إضافة الى دولة

مصر هذه التي تعمل على تزويد شبكة طرقاتها بإذاعة مرور متخصصة تسمى " بإذاعة المرور أف أم "

اما بخصوص المغرب العربي فقد وقع الاختيار على المغرب الأقصى كعينة لدراستنا هذه ،و هذا من خلال تناولنا للإعلام المروري المتخصص بالمغرب (الرباط) باعتبارها دولة خطت خطوة ملحوظة في هذا المجال و ،حيث أن مراكز الدفع المتواجدة في مداخل الطريق السريع أصبحت سارية المفعول و مجهزة بنظام دفع متطور "جواز" من شأنه ربح الوقت أثناء دخول المسار ،إضافة الى امتلاكها "لإذاعة الطريق السيار أف أم" وكذا عديد التجهيزات التكنولوجية التي زودت بها شبكة طرقاتها و هو ذات المنحى الذي تسير على أعقابه الدولة الجزائرية من خلال امتلاكها لإذاعة خاصة بالطريق السيار تم تجريب عملية البث و الاستقبال ،... تعمل على تنوير مرتادي المسار بكل المعلومات الآنية و الفعلية في حدود 04 دقائق من وقت وقوع أي مستجد من شأنه عرقلة حركة المرور الى غاية تلقي المعلومة ،إضافة الى عديد التجهيزات التقنية و التكنولوجية التي سيزخر بها الطريق السيار باعتبار أن الأشغال على قدم وساق،هذا الانجاز الذي سيعمل على عصرنة الإعلام المروري بالجزائر.

الفصل الثالث

دور الإذاعة في تجسيد

التوعية والسلامة المرورية

خطة الفصل لثالث

المبحث الأول: نبذة عن الإذاعة الوطنية و نظيرتها المحلية في الجزائر

المطلب الأول: القنوات الإذاعية الوطنية و المحلية

المطلب الثاني: محتوى برامج الإذاعة المحلية و أهدافها:

المطلب الثالث: الإذاعة الرقمية:

لمطلب الرابع: إحصاءات عن مخلفات حوادث المرور:

المبحث الثاني: مفهوم التوعية المرورية:

المطلب الأول: الوعي المروري:

المطلب الثاني: ماهية التوعية المرورية:

*المطلب الثالث: أهداف التوعية المرورية:

المطلب الرابع: الحملات الإعلامية التحسيسية عبر الطريق السيار شرق - غرب:

المطلب الخامس: نبذة عن تطبيق: (انفو ترافيك الرجيري) (Infotrafic Algérie ITA).

المبحث الثاني: السلامة المرورية و دورها في التنمية الاقتصادية.

المطلب الأول: مفهوم السلامة المرورية:

المطلب الثاني: دور إشارات المرور عبر الطريق السريع.

1:مقاييس تثبيت إشارات المرور عبر الطريق السيار:

المطلب الرابع: دور قطاع النقل في دفع عجلة التنمية:

المبحث الثالث: علاقة الإعلام المروري بالتنمية الاقتصادية:

المطلب الأول: التمييز بين النمو الاقتصادي و التنمية الاقتصادية:

المطلب الثاني : دور الإعلام المروري المتخصص في التنمية بمختلف أبعادها:

توطئة.

مما لا شك فيه أن هناك عديد الدراسات العلمية الحديثة، ذات الصبغة الدولية، التي أدرجت الحوادث المرورية في المرتبة التاسعة من أسباب الوفيات في العالم، و كما كان متوقع أنها ستقفز إلى المرتبة الثالثة في بداية العقد الثاني من القرن الواحد والعشرين ميلادي. وإذا كانت هذه النتائج و التوقعات في ذاتها مخيفة و مروعة، فإن اتخاذ التدابير إزاء التوعية المرورية لأجل تحقيق السلامة المرورية، و اجب لا مناص منه، سواء كان هذا عن طريق الدراسات و البحوث او من خلال وسائل الإعلام الجماهيرية و دوره الفعال في المجال، هذا الذي يتطلب استراتيجيات مرورية دائمة و متواصلة و شاملة، كي تؤتي أكلها في ما تحمله الحملات المرورية عادة من رسائل نفسية، روحية و اجتماعية، بالغة التأثير.

و في سياق الاهتمام بالحملات التحسيسية المرورية و مدى قدرتها على أداء رسالتها، في ظل انتشار ثقافة مرورية متنامية في مجتمعنا و بذل جهود مضيئة من قبل الأجهزة المرورية العربية بشكل عام و في الجزائر بشكل خاص، أن ثمة تحديات حقيقية و ميدانية ماثلة، لذا ينصرف هذا العمل البحثي العلمي، إلى دراسة العلاقة بين التأثير الإعلامي عبر وسائل الإعلام الجماهيرية (الإذاعة الوطنية بالتنسيق مع الإذاعات المحلية، إضافة إلى مختلف الوسائل التكنولوجية الأخرى) في نقل فحوى الحملات التحسيسية الإعلامية إلى مرتادي الطريق السيار و كذا برامج **إذاعة الطريق السيار المرتقبة**، التثويرية و التوعوية لمستمعيها، و هذا من اجل تحقيق ما يصطلح عليه بالوعي المروري من خلال تجسيد التوعية المرورية لأجل التخلص أو حتى التقليل من مشكلة تنامي حوادث المرور و ما يتخلف عنها من تكاليف بشرية، و مادية، و كذا الآثار النفسية و الاقتصادية و الاجتماعية

التي تفعلها في حياة الفرد و المجتمع . و قبل الحديث عن التوعية المرورية وجب التطرق الى ما تصبو إلى تحقيقه كهدف منشود و هو الوعي المروري ومن بين أهم الآليات نجد الاذاعة بأنواعها ، وطنية كانت أو محلية.

المبحث الأول: نبذة عن الإذاعة الوطنية و نظيرتها المحلية في الجزائر

المطلب الأول: القناة الأولى: هي القناة الأم، التي تعتبر امتدادا للإذاعة الجزائرية، أثناء ثورة التحرير، ففي 28 أكتوبر 1962، استرجعت الإذاعة الجزائرية سيادتها، وانطلقت في مسيرة تشييد الدولة الجزائرية الفتية .تبت القناة الأولى برامجها، باللغة العربية، وقد دخلت في سنة 1975، مرحلة جديدة، حيث أصبحت تبث بدون انقطاع على مدار 24 ساعة .من حيث التغطية، تحتل القناة الأولى، موقع الصدارة، فهي تُسمع في جميع أنحاء التراب الوطني، وشعارها « الصوت الأقرب إليك »، يصل صوتها عبر ترددات هرتزية عددها أربعة عشر ترددا، منها تسعة ترددات ضمنية FM،ترددان اثنان عبر الموجات الطويلة الموجهة نحو الجنوب، وثلاث ترددات عبر الموجات المتوسطة، ومجمل هذه الترددات، موزع عبر الوطن¹

***2-: القناة الثانية:** هي الإذاعة الناطقة باللغة الأمازيغية، وكانت من حيث المسار التاريخي، تشكل ثنائية متلازمة مع القناة الوطنية الأولى الناطقة باللغة العربية، سواء أثناء مرحلة العمل النضالي، إبان الثورة التحريرية، مع صوت الجزائر الحرة المكافحة، أو بعد الاستقلال، إلى غاية بداية التسعينيات التي شهدت إعادة هيكلة، صارت فيها كل قناة قائمة بذاتها، بعدما كانتا تابعتين لمديرية واحدة، هي مديرية البرامج الوطنية . وسمح هذا التقسيم

¹ www.radioalgerie.dz.koteyb radio 16 dec 2021/01/21 تاريخ الاطلاع 00:11 سا

للقناة الثانية، بأن تتوسع في الحجم الساعي للبرامج، إلى أن بلغت أقصاه 24/24 ساعة، منذ 15 جانفي 2005. تجتهد القناة الثانية باستمرار، من أجل تنويع عرضها البرمجي، بما يعكس ميزتها في استهداف مختلف الشرائح الاجتماعية الناطقة بمختلف مكونات اللغة الأمازيغية (القبايلية، الشاوية، الشنوية، الميزابية والتارقية).¹

*3-: القناة الثالثة:

هي القناة الناطقة بالفرنسية، ضمن منظومة الإذاعة الجزائرية. دون أن تنسلخ على الإطلاق من جزائريتها، تسعى هذه القناة، بكل اعتزاز، إلى أن تخدم مستمعيها، بأفضل ما يمكن، بالمرافقة على العمل الميداني الذي يقربها أكثر من جمهور المستمعين، ويمكنها من أداء دورها في مجال الخدمة العمومية، بما يتجاوز ومهام الإعلام، التثقيف والترفيه. بها 140 صحفيا، منشطا ومخرجا يشكلون مجموع عمال القناة الثالثة التي تبث برامجها على مدار 24/24 ساعة في اليوم. وهي إحدى القنوات التي تهتم بالنقل الحيني للأخبار و مستجدات الساحة السياسية. كما تقترح العديد من البرامج المتنوعة ثقافية و ترفيهية تلامي استحسان المستمعين.²

¹ نفس المرجع.

² <https://radioalgerie.eu/chaine-3> تاريخ الاطلاع، 02021/05/19 سا 11:10.

إذا كانت القناة الثالثة تراهن على التفاعلية، وعلى العمل الجوارى والتظاهرات الحديثة في الميدان، وعلى فضاءات التعبير، من أجل الثبات على النجاح، فإنها تُولى أهمية خاصة للبرامج التاريخية التي تسمح للشريحة الواسعة من الشباب، بأن تكون مرتبطة بتاريخ الجزائر وماضيها المجيد "القناة الثالثة هي صورة تسمع"

إضافة إلى عديد الإذاعات المحلية و التي يبلغ عددها 55 قناة إذاعية على غرار إذاعة

*4-: قناة القرآن الكريم التي أنشأت إذاعة القرآن الكريم، في 01 محرم 1412 الموافق ليوم 12/07/1991، بمجموع 06 ساعات بث يوميا مسجلة تتمثل في تلاوات قرآنية، حديث، تفسير، فقه، شخصيات وأعلام... إلخ.

تستخدم في بث برامجها اللغة العربية المبسطة والمهذبة التي يمكن للجميع فهمها، كما تبث برامج أخرى باللغة الأمازيغية، تلبية لجزء هام من المستمعين.¹

*5-: قناة الإذاعة الثقافية : الإذاعة الثقافية إذاعة متخصصة تهتم بالفعل الثقافي ضمن منظومة الإذاعة الجزائرية التي تضم في مجموعها خمسا وخمسين (55) قناة، وهي في بعدها الاتصالي والإعلامي ترمي إلى إبراز التنوع والثراء اللذين تتميز بهما الثقافة الجزائرية، لتشكل بذلك نافذة مفتوحة على كنوز الثقافة في الجزائر وأداة فاعلة في تثمين الخصوصيات الثقافية لمختلف مناطق الوطن وذلك لضمان خدمة إعلامية نوعية للمواطن الجزائري في الداخل والخارج.

تأسست الإذاعة الثقافية في نهاية عام 1994 وانطلقت في البث يوم فاتح فيفري من سنة 1995 وكانت بذلك ثاني إذاعة موضوعاتية تعرف النور بعد إذاعة القرآن الكريم.

شعارها (نحن للثقافة عنوان)¹

¹ www.radioalgerie.dz.koteyb radio 16 الكاتب محمد شلوش، تاريخ الاطلاع، 07/02/2021، س00:23.

* 1- قناة إذاعة جيل fm:

تأسست هذه الإذاعة في 2012/01/15 بعد إعادة انتشار إذاعة متيحة التي تولدت عنها 03 إذاعات، تتمثل في كل من إذاعة البلدية، تيبازة، وإذاعة بومرداس.²

المطلب الثاني: محتوى برامج الإذاعة المحلية و أهدافها: يعكس مضمون البث في الإذاعة المحلية، حياة الجماعة المحلية، بكل أوجهها الاجتماعي، الاقتصادي، السياسية، الثقافية و الإبداعية، و تحرص الإذاعة (المحلية) في إعداد برامجها، على مراعاة انشغال التجاوب مع حاجيات كل فئات جمهور المستمعين في مجالات الإعلام، الترفيه و الإثراء الثقافي، بحكم المهام الثقافية، الاجتماعية و المهنية المنوط بها.

-تضمن، من خلال برامجها، إبراز التراث و المساهمة في إثرائه، بواسطة الإبداع الإذاعي الذي تقترحه في برامجها.

- تساهم في ضمان الحق في الإعلام والتعبير، لجميع المكونات الثقافية والاجتماعية والمهنية للمجتمع المحلي، وتضمن التعبير التعددي لمختلف تيارات الفكر والرأي.

- تساهم الإذاعة الجهوية، في إبراز اللغتين الوطنيتين وترقيتهما، في إطار احترام الدستور

-تساهم في الحفاظ على خصوصيات المجتمع المحلي، في مجال التعبير، بمختلف

مكونات اللغة الامازيغية.¹

¹ <https://www.radioalgerie.dz> ، 2021/06/18 سا

المطلب الثالث:الإذاعة الرقمية: شرعت الإذاعة الجزائرية منذ بضع سنوات،في نقل مخزونها من الوسائط التماثلية إلى الوسائط الرقمية، ومازال هذا المجهود مستمرا إلى يومنا هذا، وقد قام المهندسون في المؤسسة، بربط مكتبة الأغاني، بشبكة رقمية مع مختلف القنوات التي تزود قسما من برامجها مباشرة من هذه الشبكة. علاوة على ذلك ،هناك مشروع لربط مكتبة الأغاني بجميع المحطات الجهوية المنتشرة في كامل القطر الوطني،وهذا لأجل عصرنة القطاع.²

و انطلاقا من منظومة الإذاعات المحلية التي تتضمنها الإذاعة الوطنية،و ما تحمله برامجها المختلفة التي تعمل على معالجة عديد المواضيع المتنوعة ،تنوع الظواهر و المستجدات الحاصلة،و لعل من بينها موضوع التوعية المرورية عبر الطرق ،و الذي بدوره يعتبر موضوعا في غاية الأهمية نظرا لما تخلفه حوادث المرور من خسائر بشرية و مادية معتبرة ، و ما يمكن قوله في هذا الصدد: أن حوادث المرور ليست مجرد أرقام و احصاءيات و نسب فحسب ،بل أن مخلفاتها تتعدى هذا بكثير،لعل اقلها يكمن في الأضرار النفسية لذوي المفقودين، و كذا هاجس الخوف الذي ينتاب مستعملي الطرق و من بينها الطريق السيارة شرق غرب ، إذ تتوقف الفاعلية الإعلامية التوعوية في حركة المرور على عوامل شتى ،ويبقى الهدف الأساسي،هو تعديل أو تغيير سلوك الجمهور المستهدف باعتبار أن نجاح برامج التوعية المرورية من فشلها مرهون بمدى تعرضه واستيعابه للمضامين التي تقوم بتغطيتها عبر كامل التراب الوطني و من بينها برنامج "كلنا معنيون" الذي تبثه الإذاعة

¹ <https://www.asjp.cerist.dz> > article دور الإذاعات المحلية في التوعية المرورية ،تاريخ الاطلاع

202114:15/05/22

الوطنية من ورقلة، وبرنامج "سير في لمان" من عين الدفلى، وبرنامج "سلامتك" من مستغانم و غيرها من البرامج التوعوية حول السلامة المرورية ، إضافة الى برامج إذاعة القرآن الكريم، التي تتناول مجال التوعية المرورية من الجانب العقائدي، باعتباره مدرج ضمن أدوات التشريع الإسلامي والمعروف "بالمصالح المرسلّة" على لسان أستاذ الحقوق و العلوم السياسية، الدكتور السعيد بويزري،¹ و كذا عديد البرامج و المقابلات المنعقدة عبر الإذاعات بأنواعها، لا يسع المقام لتناولها كل على حدا... ولعل ما يتصدر هذه البرامج هو برنامج السلامة المرورية على لسان عميد الشرطة المتقاعد المرحوم محمد الغزوني المعروف بالشرطي المخفي أو الدراج المخفي، بداية من عام 1974 حيث كان يبيت برامجه عبر الإذاعة الوطنية على غرار عديد البرامج التي تصب في ذات السياق، ثم بعد ذلك التلغزة الوطنية.²

المطلب الرابع: إحصاءات عن مخلفات حوادث المرور:

* لا يمكن نكران الدور الذي تقوم به الإذاعة الوطنية أو نظيراتها المحلية في مجال التوعية المرورية منذ عقود مضت ، لكن حوادث المرور عبر الطرقات، لا تزال على شاكلتها و بشكل مستمر، و بوتيرة متزايدة، و حسب حصيلة أوردتها القيادة العامة للدرك الوطني حول حوادث المرور لسنة 2020، وفاة 2294 شخص وجرح 9963 آخرون اثر وقوع 6195 حادث مرور على المستوى الوطني. حيث أوضحت الحصيلة أن سنة 2020 سجلت انخفاضا "هاما" في عدد حوادث المرور والجرحى والقتلى قدر على التوالي : 12,84 بالمائة و - 15,99 بالمائة و - 11,74 بالمائة مقارنة بسنة 2019، مؤكدة أن هذه النتائج "تبين

¹ <http://saidbouizerie.net>

² www.ministerecommunication.org.dz

تجسيد الهدف المسطر من طرف قيادة الدرك الوطني المتمثل في تخفيض عدد حوادث المرور". وحسب مصالح الدرك الوطني, فان العامل البشري "يبقى المتسبب الرئيسي في حوادث المرور المسجلة خلال عام 2020 بنسبة 92,61 بالمائة نتيجة لعدم احترام قواعد السياقة السليمة", أما بخصوص أخطر الحوادث المسجلة خلال السنة الفارطة, أشارت حصيلة نشاطات الدرك الوطني الى أن هذه الحوادث, شهدتها ولاية تمنراست (21 قتيلا و 10 جرحى وولاية الوادي 13 قتيلا و 55 جريحا) وولاية سوق أهراس (8 قتلى و 28 جريحا) وولاية البيض (5 قتلى وجريح واحد) وولاية المسيلة (5 قتلى و 31 جريحا) وولاية بسكرة (4 قتلى وجريح واحد).

وحسب أصناف المركبات المتسببة في حوادث المرور, فقد توزعت على 2675 مركبة للنقل المشترك تورطت في 1607 حادث مرور, اي ما يعادل 25,94 بالمائة من مجموع الحوادث والتي أسفرت عن وفاة 220 شخصا وجرح 1391 آخرين.

وبالنسبة لتوزيع عدد الحوادث حسب الولايات, فقد أكدت الحصيلة أن 11,15 بالمائة من حوادث المرور سجلت بولايتي الجزائر و تيبازة, فيما سجلت ولايتا المسيلة و سطيف أكبر عدد من القتلى جراء الحوادث, أي بنسبة قدرت ب 9,50 بالمائة, في الوقت الذي أحصت فيه ولايات المسيلة و البويرة وعين الدفلى و تيبازة أكبر نسبة من حيث عدد جرحى حوادث المرور بنسبة قدرت ب 18,16 بالمائة..

وسجل الطريق السيار شرق-غرب خلال نفس الفترة 581 حادث مرور، ما يمثل 9 بالمائة من إجمالي الحوادث المعاينة من طرف وحدات الدرك الوطني التي أشارت الى أن موسم الصيف الماضي كان الأكثر تسجيلا لحوادث المرور بنسبة بلغت 21,28 بالمائة¹ و حسب ما كشفت عنه، المندوبية الوطنية للأمن عبر الطرق حول حصيلة حوادث المرور المسجلة في الجزائر سنة 2020 التي تعد "الأحسن منذ ثلاثة عقود" . إذ تفيد الحصيلة السنوية لـ 2020 الصادرة عن ذات المصدر، انه تم تسجيل 18949 حادث مرور، هلك فيه 2844 شخصا، و رغم هذه الأرقام المبهولة فان مؤشر الوفيات الناجمة عن حوادث المرور قد عرف انخفاضا قدر بنسبة 13.16 بالمائة مقارنة بالسنة التي سبقتها والتي كانت قد أحصت 22507 حادثا أسفر عن وفاة 3275 شخصا.

وتمثل حصيلة حوادث المرور المسجلة خلال 2020 النسبة الأدنى منذ 1970 وهي الملاحظة ذاتها بالنسبة لعدد الوفيات، الذي يعتبر الأكثر انخفاضا منذ 1975، مثلما تؤكد ذات الوثيقة.²

لعل هذه النسب المنخفضة نسبيا مقارنة مع السنوات الماضية تبعث شيئا من التفاؤل، لكنه يبقى على عديد الاسئلة المطروحة حول السبب الرئيسي في تنامي الظاهرة واستمراريتها، و كذا الوقوف على تخمينات عدة تفرض وجودها، مطالبة الضحية بإيجاد حلول عاجلة تعمل على القضاء عليها أو على الأقل التقليل منها، باعتبار أن الأمر معقد و مختلف

¹ حصيلة حوادث المرور بالجزائر سنة 2020 <https://algeriescop.dz> تاريخ الاطلاع، 2021/05/05 سا 13:27.

² حوادث السير الأقل سوءا في الجزائر سنة 2020، وكالة الأنباء الجزائرية ، <https://www.maghrebvoice.com> تاريخ الاطلاع، 2021/05/05 سا 13:27.

اختلاف الذهنيات ومتباين بين مستوى الادراكات، هذا الذي يتطلب تفكيراً جاداً و تضامراً
عديد الجهود من أجل الحفاظ على الأرواح البشرية على شبكة الطرق الجزائرية بشكل عام و
بالأخص عبر الطريق السيار شرق- غرب ،باعتباره يستنزف أكبر عدد من المركبات على
مدار أيام السنة، هذا الأخير الذي يستدعي "" و هو سبق التطرق اليه في الفصل الثاني ""
التعجيل في تجسيده بالتجهيزات الكترونية و التكنولوجية المتطورة بما فيها أجهزة
الاستشعار، و لوحات الكترونية إرشادية، وكذا إذاعة خاصة به، تعمل على تنوير مرتاديه بكل
المستجدات الحاصلة بصفة دورية و منتظمة و آنية، من شأنها تحقيق الأمن المروري، ومنه
توفير مناخ القيادة الآمنة و المريحة التي تنعكس بالإيجاب على سلامة الأشخاص من
جهة، و التقليل من الاختناقات من جهة أخرى، هذا الذي يفضي الى تنامي مؤشر اقتصاد
الدولة ، و هو الذي معمول به في الدول المتطورة، التي تعتبر الإعلام المروري مكسب
اقتصادي في حد ذاته،

المبحث الثاني: مفهوم التوعية المرورية:

المطلب الأول: الوعي المروري:

تمهيد: يعتبر الكائن البشري، القيمة الحقيقية التي وجب الحفاظ عليها، و منه يصبح مركز الثقل في المسألة المرورية هي السلامة المرورية و لان هذه الأخيرة تتصف بالتعقيد والتشابك و تعدد العناصر، كان لابد من توعية مختلف الأطراف و الجهات المعنية بها، و هو الذي يجعل التوعية المرورية تنصدر الريادة في معالجة أي مشكلة مرورية، كما أن هذا، يفسر حقيقة أن نشر الثقافة المرورية و تحقيق مستوى أرقى من التوعية المرورية المستدامة و المتجددة، يشكلان هدفين مركزيين في حملات التوعية العامة و الخاصة.

*مفهوم الوعي المروري:

مفهوم الوعي أكاديميا هو التعبير عن حالة عقلية يكون فيها العقل بحالة إدراك، و مع تواصل مباشر مع محيطه الخارجي عن طريق منافذ الوعي المتمثلة في الحواس الخمس ، كما يمثل العقل عند العديد من علماء النفس الحالة العقلية التي يتميز بها الإنسان بملكات المحاكمة المنطقية الذاتية ، و الإدراك الذاتي و العقلانية و كذا القدرة على الإدراك الحسي للعلاقة بين الكيان الشخصي و المحيط الطبيعي له. و عن رؤية بعض العلماء أن العقل يؤسس على ثلاث جوانب :

-العقل ، و هو الجانب المعرفي.

-الإيمان به و هو الجانب الوجداني.

-و العمل التطبيقي و هو الجانب التطبيقي...و على ضوء ما سبق سرده ،ينتهي تعريف

العقل الى انه (توفر المعلومات الصحيحة عن قضية أو مشكلة أو أمر ما)

لكن الوعي المروري يمثل شكلا خاصا من هذا الوعي، باعتبار أن هناك ذات بشرية يعني ،سائقون،مشاة،و رجال المرور .. الخ. تتفاعل مع محيط خارجي،أي مع واقع موضوعي له معطياته و نظمه و قواعده و قوانينه،و لعل معرفة المجال المروري و معرفة نظمه و قوانينه و من ثمة السلوك المروري السليم في ضوء هذه المعرفة ،هو ما يعكس الوعي المروري و يجسده.و الوعي المروري بمفهومه الواسع،هو اليقظة الحسية و المعنوية،و المعرفة بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة و طريق و قوانين و أنظمة و غيرها من المحددات بما ينعكس ايجابيا على الشخص و مراعاته للأنظمة المرورية المختلفة.

لكن هذا النوع من الوعي لا يتجسد دفعة واحدة،بل هو مجموعة من الخبرات و المعارف المتراكمة التي تأتي من خلال التجربة و الخبرة و الاحتكاك و الممارسة،و بعضها يأتي من خلال التعلم و التعليم.¹

المطلب الثاني: ماهية التوعية المرورية:

*- التوعية المرورية: هي عبارة عن منظومة من الخطط السياسات و البرامج الهادفة لأجل إنتاج مختلف الرسائل الإعلامية المتعلقة بجوانب الحياة المرورية، و تقوم بنشاطات و فعاليات مختلفة مستخدمة مختلف الوسائل الإعلامية من اجل نشر هذه المضامين و الرسائل الإعلامية ،التي تشكل خطابا توعويا مروريا متكاملا ،إلى مختلف الشرائح الاجتماعية و مختلف الجماهير المعنية بالمسألة المرورية ،و للتوعية المرورية خصائص ،يمكن حصرها في ما يلي:

¹ Bkb -qb0115. la.com2.pdf أديب محمد خضور ،حملات التوعية المرورية العربية، ، ص 10، تاريخ الاطلاع:

*المنهجية و الانتظام و التماسك: تعتبر التوعية المرورية عملية ممنهجة منتظمة و متماسكة،تحدد مطلقاتها و أهدافها ،ترسم خططا و برامج كفيلة بتحقيق الأهداف المسطرة،باعتبار أن التخطيط و البرامج هما الدعامتان القويتان اللتان تقوم عليهما التوعية المرورية.

*الاستمرارية:التوعية المرورية عبارة عن عملية تتصف بالاستمرارية و الديمومة ،وبالتالي هي عملية مستدامة و لا تقتصر على مجرد أحداث متفرقة او مجرد فعاليات متناثرة.

*التفاعلية:التوعية المرورية الناجحة ،هي التي تتحاشى التلقين و الإكراه،و تركز على أسلوب التفاعل،و بمقدورها رفع فاعلية الأفراد و تفاعلهم مع الأهداف الإستراتيجية للتوعية المرورية.

*الاتفاق مع الإستراتيجية المرورية:وجب التخطيط للتوعية المرورية و تحديد برامجها ضمن الإطار العام للاستراتيجية المرورية،في إطار ما يتفق مع هذه الإستراتيجية،و يساهم في تحقيق أهدافها في مختلف مجالات الحياة المرورية.

*الشمولية:التوعية المرورية هي عملية شاملة ،بمعنى أنها تشمل مختلف المجالات المرورية،و جميع جوانبها،مستهدفة جميع الشرائح الاجتماعية.

*التجدد و التطور:تعتبر التوعية المرورية عملية متجددة و متطورة،بحيث تستطيع مواكبة المتغيرات الحاصلة في مختلف الحياة الاجتماعية(تقنيات،قوانين،أنماط معيشة،أطراف و مستويات،متغيرات ديموغرافية،اجتماعية و اقتصادية)

التي تترك وقع أثارها على الحياة المرورية.و على هذا فان فحوى التوعية المرورية يكمن في عنصر الإبداع،و التفاعل مع الواقع الموضوعي بشقيه الاجتماعي و الطبيعي، بما فيه الجانب المروري المتغير باستمرار ،وهو الذي يستدعي التجديد و الابتكار في مضامين

التوعية المرورية، و في الخطاب المروري و أساليب المعالجة المستخدمة. وبناء على ما سبق ذكره، فإن التوعية المرورية تسعى إلى تحقيق أهداف إستراتيجية، نذكر من بينها:

***المطلب الثالث: أهداف التوعية المرورية:**

01* - تشكيل هدف نسق معرفي مروري لدى مختلف الأطراف المعنية بالمسألة المرورية في مختلف جوانب الحياة المرورية:

يتطلب هذا الهدف، تقديم معلومات و حقائق و بيانات، من شأنها تعريف المواطن بحقائق الأحداث و الظواهر و التطورات و المشاكل المرورية، هذه المعلومات من شأنها أن تتيح للمعني بالمسألة المرورية أن يكون على اطلاع معرفي و مدرك بوقائع الحياة المرورية. و هذا ما يؤدي بطريقة تراكمية إلى تكوين النسق المعرفي المروري لدى الفرد و المجتمع، إضافة إلى ما يتلقاه المعني من بيانات و معارف في الوقت المناسب و بالوسيلة المناسبة، باعتبارها الأساس الذي تنطلق منه عملية التوعية المرورية، و هي الأرضية الصلبة التي يبنى عليها الوعي المروري. و لأجل تحقيق النسق المعرفي للفرد و المجتمع عن طريق البيانات و الحقائق، و يجب كينونة الشروط التالية:

***- يجب أن تتم عملية تقديم المعلومات المرورية في ضوء الإستراتيجية العامة التي تبنتها الدولة و المجتمع و بما يتوافق معها و يسهم في تحقيق أهدافها.**

***- و يجب تقديم الوقائع و المعلومات ذات المغزى و المعنى و الدلالة التي تمكن المواطن من معرفة الحدث او الظاهرة او التطور.**

***- و يجب تقديم المعلومات و الوقائع، بشكل منهجي و منتظم و من رؤية القدرة على تحقيق الهدف المطلوب من هذه المعلومات.**

*-إلزامية الحرص على تقديم المعلومات و الحقائق الصحيحة و الشفافة في الوقت المناسب و الوسيلة المناسبة و للمعني المناسب

و عطا على هذا كمية المعلومات و الحقائق و نوعيتها و معيار اختيارها و طرق جمعها و معالجتها و أساليب تقديمها مع الوسيلة الاتصالية المستخدمة في إيصالها ، و مع الشريحة الاجتماعية المستهدفة .

*-وجوب عدم الاكتفاء بتقديم معلومات عامة مثل :زيادة السرعة هي السبب وراء مختلف الحوادث المرورية،ولكن وجب التحديد و التدقيق في تقديم المعلومات مثل :

كلما أزدت السرعة،قل الوقت المتاح أمام السائق لتحديد الخطر و حسن اختيار ردة الفعل اتجاه الحوادث المحتملة ، ومن ثمة حسن التصرف...و هكذا دواليك في كل ما يخص ازدياد السرعة، كلما ازدادت السرعة زاد تفاقم الخطر في حال انفجار احد الإطارات، كلما ازدادت السرعة ازداد انزلاق السيارة ، كلما ازدادت السرعة قلت قوة الارتطام عند التصادم،كلما ازدادت السرعة ،تزايد حجم الإصابة في الأرواح و التلف في الإمكانيات...و غيرها من الأخطار الواجب تحديدها للمعني، الناتجة عن زيادة السرعة،ومن خلال هذا تتم عملية الاستيعاب لفحوى الخطابات الإخبارية التي تشكل التوعية المرورية في نفسية المتلقي بصفة ملموسة.¹

02*- تشكيل نسق فكري مروري لدى مختلف الأطراف المعنية بالمسألة المرورية في مختلف جوانب الحياة المرورية:

2021/03/30:س01:40 تاريخ الاطلاع¹qb01156..ia.com2.pdf -Bkb¹

من المهم أن نشر الثقافة المرورية الهادفة لتحقيق التوعية المرورية التي بدورها تسهم في تحقيق السلامة المرورية الخاصة بالأطراف المعنية،و ذلك بتقديم معلومات و حقائق صحيحة وشفافة عن الواقع الحقيقي الذي يجري في المجالات المختلفة من الحياة المرورية وهذا لتفعيل المعرفة و الاطلاع على ما يجري.

لكن تقديم المعلومات و الوقائع المختلفة الخاصة بالحياة المرورية لتحقيق الوعي المروري،لا تفي بالغرض،و ذلك لان الاقتصار على تقديم المعلومات يمكن الفرد من الدراية بما حدث،باعتبار ان الاطلاع على الوقائع يمثل الخطوة الأولى في التوعية المرورية في حين ان الخطوة الثانية، تكمن في تفسير هذه الوقائع و شرحها و تحليلها و إيضاح معانيها و وضعها في السياق العام الذي أنتجها،و هذا طبعا يمكن المواطن من استيعاب الحدث المروري والظاهرة المرورية وكذا وعي مشكلتها.

03* -تكوين نسق قيمي سلوكي فردي لدى الفرد و المجتمع:

تعتبر القيم المرورية للفرد ، أداة كابحة و محصنة له من التصرفات أو السلوكيات التهورية الخاطئة أثناء القيادة، و هذا لما يترتب عليها من مضرة له و للمجتمع،و عن طريق امتلاك هذه القيم ، يعمل على المساهمة في تحقيق السلامة المرورية،باعتبار مدى ارتباط القيم بالسلوك ،و لذلك وجب على التوعية المرورية السعي في تكوي /ن نسق قيمي مروري يتضمن القيم الإنسانية(التي تحث على الحفاظ على حياة الإنسان و حمايته من حوادث المرور و منه إيقاف هذا النزيف البشري المتنامي) إضافة الى القيم الوطنية التي تدفع الى الحفاظ على المكاسب المادية و الثروة الوطنية و تخليص الوطن من الآثار الاقتصادية المهدورة إزاء حوادث المرور)و القيم الاجتماعية (الدافعة الى تماسك الأسر و المجتمع و

الحد من تشتيتها و اندثارها من خلال نتائج حوادث المرور) و الأهم هي القيم الأخلاقية التي تعتبر صمام الأمان لكل سلوك مروري منفلت عن احترام القانون، و ما يترتب عنه من نتائج وخيمة و مخلفات قاسية¹

إن للتوعية المرورية أدوات عدة في تجسيد مفهوم الوعي المروري بما فيها ذهنيات الأفراد، باعتباره عاملا أساسيا و مساهما فعالا في الحد من حوادث المرور او حتى التقليل منها ، و هو الذي يتمخض عنه مفهوم السلامة المرورية عبر الطرق بصفة عامة، و عبر الطريق السيار شرق - غرب على وجه الخصوص، باعتباره موضوع دراستنا ، هذا الذي يعتبر العصب المحوري للانتعاش الاقتصادي في أبعاده المختلفة ، التجارية و السياحية الثقافية الاجتماعية و غيرها من المزايا و الخدمات التي يوفرها هذا المسار، و من اجل تحقيق التوعية المرورية و تفعيل الوعي المروري عبره، هذا الذي يستوجب عصرنته من خلال تجهيزه بالوسائل الإعلامية التكنولوجية كاللوحات الالكترونية الإرشادية و وسائل الاتصال الالكترونية الشبكية و التطبيقات الخاصة بالإعلام المروري (الآني) عبر الهواتف الذكية، مواقع التواصل الاجتماعي، و غيرها من الوسائل الإعلامية المرورية المتطورة ، التي ستكون دعما إضافيا للحملات الإعلامية التحسيسية التي تنظمها معظم الهيئات و المديريات و كذا الجمعيات الخيرية، التي تسهر على تغطيتها قنوات تلفزيونية و أخرى إذاعية عديدة ، من بينها الإذاعة الوطنية و عديد الإذاعات المحلية.

المطلب الرابع: الحملات الإعلامية التحسيسية عبر الطريق السيار شرق - غرب:

1* - تعريف الحملات التحسيسية:

¹ أديب محمد خضور ، حملات التوعية المرورية العربية ، ص 15-23 ، تاريخ ، Bkb -qb01156..ia.com2.pdf

¹ الاطلاع : 2021/03/30 س 01:40

الحملة الإعلامية هي نشاط اتصالي مخطط ومنظم ، وخاضع للمتابعة والتقويم ، تقوم به مؤسسات أو مجموعات أو أفراد ا و جمعيات لها دراية كافية بالموضوع المراد التحسيس عنه، وتمتد لفترة زمنية معينة ،بهدف تحقيق أهداف تتمثل في التحسيس بالمخاطر المرورية على اختلافها باستخدام وسائل الاتصال المختلفة ، وسلسلة من الرسائل الإعلامية ،وباعتماد أساليب استمالة مؤثرة بشأن موضوع (التوعية المرورية عبر الطريق السيار شرق - غرب) ،ويستهدف جمهورا كبيرا.¹

2* - نموذج عن الحملات التحسيسية عبر الطريق السيار :

تم تناول نبذة من الحملات التحسيسية عبر الشطر الأوسط من مسار الطريق السيار الرابط بين ولاية بومرداس وولاية عين الدفلي، باعتبار كثرة الحوادث المرورية المسجلة به، و الذي يعتبر نقطة سوداء تستدعي التكتيف من هذا النوع من الحملات التحسيسية.

3* - حملة تحسيسية للوقاية من حوادث المرور (ولاية عين الدفلي 2016):

أطلقت الإذاعة الجزائرية، حملة تحسيسية للوقاية من حوادث المرور التي أصبحت تحصد آلاف الأرواح سنويا تحت شعار "مكافحة العنف المروري " في ظل الأرقام الرهيبة التي ما فتئت تسجلها مصالح الأمن والحماية المدنية على مستوى طرقات الوطن التي أصبحت مسرحا تنتشر فيه جثث الضحايا أسبوعيا بل يوميا.

¹ > <http://www.alkalimah.net> تاريخ الاطلاع 2021/04/01 س 01:12.

وتدخل هذه الحملة التحسيسية التي انطلقت من ولاية عين الدفلى، لتدوم إلى غاية شهر ديسمبر 2016 وعبر كافة ولايات الوطن في إطار الخدمة العمومية والعمل الجوّاري للإذاعة الجزائرية بكامل قنواتها ومحطاتها الجهوية في ظل غياب ثقافة مرورية واحترام القوانين الرديعية.

وفي هذا الصدد، قال وزير الاتصال حميد قرين إنه "إيماننا منا بالحياة المقدسة للجزائريين وفي ظل ما تشهده طرقاتنا من عنف مروري رهيب قررنا بالتنسيق مع المدير العام للإذاعة الجزائرية والمدير العام للتلفزيون الجزائري وكذا كل الشركاء المتدخلين من مصالح الأمن بمختلف أسلاكه ومصالح الحماية المدنية ووزارة النقل تنظيم حملة تحسيسية للوقاية من حوادث المرور تتطرق هذا الأحد على أن تجوب كل شهر ولايات الوطن الـ 48".

وكشف تقرير نشرته مؤخرا منظمة الصحة العالمية عن السلامة المرورية، أن الجزائر احتلت صدارة الدول المغاربية بـ 9337 حالة وفاة في عدد ضحايا حوادث المرور خلال العام 2015.

وأشار وضاحي إلى أن هذه المبادرة التي تأتي للمساهمة في وضع حد للمنحى التصاعدي المؤسف الذي تعرفه حوادث المرور في بلادنا في المدة الأخيرة، هي بمثابة امتداد للنتائج المشجعة التي حققتها مبادرة سنة 2010، والتي سجلت تفاعلا قويا من طرف كل الشركاء والمواطنين، كانت ثماره المباشرة تسجيل انخفاض في عدد حوادث المرور وخاصة الضحايا، بنسبة تجاوزت 25 بالمائة حسب الإحصائيات الرسمية وهو ما يعكس الدور الكبير والإيجابي للإذاعة الوطنية في هذا المجال، مشيرا إلى أن الأمل في أن تكون حملة 2016 ذات أثر كبير في ترسيخ ثقافة مرورية مبنية على السلامة في أذهان السائقين والجزائريين عموما.

وأضاف مدير إذاعة "جيل أف أم" إن الإذاعة الوطنية تلعب دورا كبيرا في تحسين يومية المواطن باعتبارها الوسيلة الإعلامية الوحيدة التي تترك صدى إيجابيا لدى المواطنين، مشيرا إلى مجهودات الإذاعات الجهوية والمحلية في مجال التحسيس ضد العنف في الملاعب أو التحسيس بأهمية المحافظة على البيئة.

وهو ما ذهب إليه العقيد عاشور عن الحماية المدنية الذي أكد من جانبه على أهمية الإذاعة الوطنية بكل قنواتها التي تساهم في نشر الحقيقة غير منقوصة وتفادي الإشاعات فضلا عن دورها في التقليل من السلوكيات غير الحضارية أثناء الكوارث الطبيعية وحوادث المرور من خلال تمكين الحماية المدنية من إعلام المواطنين بطريقة وجيزة وموضوعية، بينما يرى العميد الأول لعموم رئيس خلية الاتصال والصحافة بالمديرية العامة للأمن الوطني أن الإذاعة الوطنية أتاحت لمصالح الأمن فضاء إعلاميا يمكن من إيصال المعلومات الخاصة بمكافحة الجريمة وحملة التحسيس والوقاية بكل سهولة وفي أي وقت وإلى أي مكان بفضل انتشارها عبر كافة ربوع الوطن.

للإشارة، الحملة التي سيختار لها موضوع في نهاية كل شهر والبداية من ولاية عين الدفلى، حيث اختيرا لها موضوع "السياقة أثناء الأحوال الجوية السيئة"، ويتحدث عن برنامجها مدير إذاعة الجزائر بعين الدفلى منور ويس الذي يصرح بأن "ولاية عين الدفلى يمر عبر ترابها حوالي 104 كلم من الطريق السيّار وهو من بين المحاور التي تحدث فيها حوادث المرور يشكل مكثف، حوادث مرور قاتلة تصل في بعض الحالات إلى أربع وفيات وخمس وفيات في حادث مرور واحد، هذا يعتبر تحديا من حيث العمل التحسيس والتوعوي لدى مستعملي طريق السيّار وحتى الطرق الوطنية الأخرى والطرق الولائية، لهذا تم تسطير برنامج متنوع، بحيث سيكون هناك معرض يشارك فيه جميع الشركاء، كما سيكون هناك مضمار لتعليم السياقة للأطفال، تلاميذ المدارس، وهناك محاضرة حول موضوع "الإعلام بين الثقافة

المرورية وعنف الطرقات“، بالإضافة إلى مداخلة ثانية بعنوان ”الحلول العملية المنتهجة للوقاية من حوادث المرور“. ويضيف - نفس المتحدث- ”نأمل من هذه الطبعة مثلما حققت الطبعة السابقة تراجعاً في حوادث المرور خلال سنة 2010 أن نصل في يوم ما ولما لا إلى صفر حادث مرور وصفر وفيات على طرقاتنا“

من جانبه، قال مراد وضاحي مساعد المدير العام للإذاعة الجزائرية المنسق العام للحملة، إنه وبعد إعلان وزير الاتصال أن سنة 2016 ستكون في الإذاعة الوطنية سنة تحسيسية وتوعوية لتقليص ومكافحة حوادث المرور التي أصبحت تخلف يومياً حوالي 12 قتيلاً يومياً وعشرات المعاقين زيادة على حجم الخسائر المادية، تقرر إطلاق هذه الحملة التحسيسية بإشراف من وزير الاتصال نفسه من ولاية عين الدفلى التي لم يكن اختيارها اعتباطاً وإنما لتصدرها قائمة الولايات التي تحصي أكبر عدد من حوادث المرور بسبب خصوصيتها المناخية.¹

يكن الهدف المنشود من خلال هذه الحملات التحسيسية المختلفة، وكذا الأيام الدراسية و عديد لبرامج الإذاعية و التلفزيونية، و دور مواقع التواصل الاجتماعي، في غرس ثقافة مرورية، من شأنها تنظيم حركة المرور وكذا التقليل من الحوادث المرورية و عديد الامتيازات الأخرى، و هو ما يصطلح عليه بالسلامة المرورية، هذه الأخيرة التي تترتب من خلالها أبعاد عدة، تتجلى في الخدمة العمومية للصالح العام، و التي تساهم في تحقيقه مواقع التواصل الاجتماعي من خلال تطبيق Algérie ITA Infotraffic.

المطلب الخامس: نبذة عن تطبيق: (انفو ترافيك الرجيري) (Infotraffic Algérie) (ITA).

¹ <https://www.elikhbaria.com> تاريخ الاطلاع 2021/04/01س05:02.

إنفو ترافيك الجزائر هو تطبيق مثبت على الهاتف المحمول "الذكي" ،و هو تطبيق مملوك من طرف جمعية إنفو ترافيك الجزائر التي أنشئت في مارس عام 2015 من طرف مبتكرها "بوهازم وسيم" تتحصر مهامها في جمع و بث معلومات حول حالة المرور عبر الطرق الجزائرية عبر كامل التراب الوطني بما فيها الطرق السيارة،و تهدف لتحقيق التوعية و التحسيس المروري،و كذا تقديم المساعدة المرورية في الميدان ،في حال العطب او الحوادث،أحوال الطقس و غيرها ،من خلال الاتصال بالهيئات الأمنية المختلفة ،المتخصصة في إخلاء الطريق،الضبطية القضائية بأنواعها،مصالح الحماية المدنية...الخ¹ و تعتبر صفحة "Info Trafic Algeria" عبر تطبيقها المثبت صورة (37) :تمثل تطبيقا (ITA)



على الهاتف المحمول. مبادرة لن تفشل في إسعاد العديد من المشتركين الذين يتقنون في خدماتها، هذا من خلال الاستفادة من معلومات المرور والمطبوعات المختلفة التي يتم مشاركتها من وقت لآخر من قبل القائمين على إدارتها،لعدد متابعين يقار

<https://geekyalgeria.com/info>

820.000 شخص عبر صفحة Face book الخاصة بالخدمة.و هو تطبيق يعمل عل تسهيل حياتهم المرورية من خلال ميزته المتمثلة في تبسيط المعلومات عبر الإشعارات التي يتم تلقيها عادةً على Android أو ios.²

¹ مقابلة شخصية مع المكلف بالإعلام لجمعية إنفو ترافيك الجزائر،يوم 2021/04/19 سا 11:00.الجزائر العاصمة.

² <https://geekyalgeria.com/info-traffic-algerie-application-mobile/> . تاريخ الاطلاع ،2021/04/24، سا 00:48.

و إضافة إلى ما يقدمه تطبيق **ITA** من خدمات لمستعمليه ثمة عديد التقنيات التي توفر المعلومات من خلف مقود السيارة على غرار نظام **GPS** الذي يقدم خدماته

غير مجانية و ذلك عن طريق الدفع باستخدام بطاقة دفع " Carte Algérie "

نبذة حول خدمات جهاز نظام GPS عن * تمثل: جهاز نظام GPS عن طريق بطاقة الدفع

طريق بطاقة الدفع " Carte Algérie "

يعتبر جهاز نظام **Nüvi 2797 GPS** الخاص بالسيارات على اختلافها، خدمة إعلامية مرموقة في مجال المرور و ذلك باحتوائه على خريطة الجزائر داخل شاشة **07** بوصات (**17سم**) و بسعر اشتراك يتراوح ما بين **48،200.00** و **58،200.00** د

جهاز نظام GPS صورة 34 ببطاقة الدفع

و من خلال هذا الرفيق المؤنس،الذي

يتمتع من خلاله المسافر برحلات تحمل معنى

الأريحية و الأمان من خلال ميزات التنقل

المتقدمة التي يوفرها،نذكر من بينها:

*متوافق مع حركة المرور المباشرة المجانية

*متوافق مع حركة المرور المباشرة المجانية مدى

الحياة عبر رابط الهاتف الذكي، و كذا تزويده

Algerie Voiture Nüvi GPS

. إضافة إلى خريطة الجزائر مع **Bluetooth** بطقم بدون استخدام اليدين عبر نظام

تحديثات مجانية مستمرة و مدى الحياة

معلومات حركة مرور RDS / TMC مجانية مدى الحياة (معمول بها في بعض البلدان)
(فرنسا مثلاً).

* عرض لافتة الطريق PhotoReal و التوجيه الديناميكي الجديد Active Lane
Guidance

*الاتجاهات الحقيقية لإرشاد بصري أفضل في المدينة، مع خدمة الإعلان الصوتي لأسماء
الشوارع و كذا عرض حدود السرعة

*إخطار السائق بتنبيهات عن مناطق الخطر (معمول في بعض البلدان الأوربي).

*إضافة الى عديد المزايا التي من شأنها توفير مناخ قيادة خالي من الضغوطات النفسية
الناجمة عن ازدحام حركة المرور و المتمثلة في نوع الشاشة الملونة 352 غرام و بعرض
وارتفاع و "480 على 800" بكسل ،خفيفة الوزن مع إضاءة خلفية بيضاء،و بطارية قابلة
لإعادة الشحن يصل عمرها إلى ساعة من الزمن.و من ميزاته أيضا انه جهاز استقبال
حساس و قابل لتشغيل بطاقات الذاكرة بطاقة MicroSD.ناهيك عن خصائص أخرى مثل
إمكانية إضافة نقاط اهتمام إضافية من خلال احتواءه على ذاكرة داخلية متكاملة،تساعد في
الإعلان عن أسماء الشوارع،على سبيل المثال:

(انعطف يميناً إلى شارع ديدوش مراد على بُعد 150 متراً) باستخدام خدمة التعرف على
الصوت، بمعنى: التنقل عبر الأوامر الصوتية متوفر حسب الخرائط ،و يحتوي على
جهاز: TFT *نظام: و من امتيازاته:

* متوافق مع وظيفة حركة مرور راديو FM(يشمل جهاز الاستقبال وحركة المرور مدى
الحياة). و كذا إمكانية تحديث معلومات حركة المرور مدى الحياة

لصورة (35) تمثل جهاز نظام GPS



file:///C:/Users/admin/Downloads/image%20JPS%

*تحديث معلومات حركة المرور مدى الحياة

*خدمة تجنب المسار:

تجنب الطرق السريعة ورسوم العبور وما إلى ذلك (معمول به في بعض البلدان المتقدمة و كذا معلومات عن الخدمات في مخارج الطريق السريع إضافة الى خدمات الوقت الفعلي

عبر هاتف Android الذكي Smartphone Link مع إلزامية تحديث البرنامج¹. في بعض الأحيان .

إن تنظيم حركة المرور و التقليل و من الحوادث المرورية عبر الطرق، لن يتأتى إلا بالتحلي بثقافة مرورية و هي التي تعتبر نتاج لعدد

الحملة التحسيسية إضافة إلى مواقع التواصل الاجتماعي و التطبيقات التكنولوجية المثبت عبر المنصات الالكترونية و كذا الاستراتيجيات المختلفة التي تساهم في غرس هذه الثقافة في أذهان مستعملي الطرق بشكل عام و الطرق السيارة على وجه الخصوص و هذا لتحقيق ما يعرف بالسلامة المرورية.

المبحث الثاني: السلامة المرورية و دورها في التنمية الاقتصادية.

المطلب الأول: مفهوم السلامة المرورية: تتحقق السلامة المرورية في مفهومها الواسع عبر إجراءات تهدف الى تبني كافة الخطط و البرامج و اللوائح المرورية و الإجراءات الوقائية للحد أو منع وقوع الحوادث المرورية و ذلك لأجل ضمان سلامة الإنسان و ممتلكاته، و كذا للحفاظ على أمن البلاد و مقوماته البشرية و الاقتصادية، و منه فان تحقيق سلامة المرور أو ما يصطلح عليه بالأمن المروري عبر الطرق يعتبر وسيلة لقيادة آمنة، مريحة و مطمئنة، و هو الذي يدفع الى تحقيق السلامة الخاصة بالأشخاص من خلال تجنبهم لحوادث المرور المؤدية الى فقدان الأرواح في غالب الأحيان.²

¹ <https://www.garminalgerie.com › product-page › Nüvi-2..>

² <https:// Sites.google.com, Traffic Safety Google Site:> مفهوم السلامة المرورية، تاريخ الاطلاع 2021/04/13، سا 10:41.

و تتمحور السلامة المرورية على ثلاث عناصر رئيسية، تتمثل في كل من (الطريق، وسيلة المواصلات، و العنصر البشري)، هذه العناصر التي تستدعي عناية معتبرة لكل عنصر على حدى، فوسيلة المواصلات تستوجب صيانة مستمرة و معاينة دورية من طرف صاحبها، قبل استعمالها. سواء من ناحية إطارات المركبة، المكابح، الأضواء، وغيرها. و عند استعمالها يستدعي طريقا مؤهلا و غير مهترئ، مخصص و مجهز لاستيعاب مختلف المركبات¹، و هذا لخلق مناخ قيادة مريحة و تنقل حسن في جو امن، و منه تحقيق حركية تنموية لعدد القطاعات المختلفة، و لن يتأتى هذا إلا بالتحلي بثقافة مرورية خاصة بالعنصر الثالث و هو العامل البشري. و من بين أهم الآليات المساعدة على تحقيق مناخ قيادة مريح و منه تحقيق السلامة المرورية، هي إشارات المرور المثبتة عبر الطريق السريع:

المطلب الثاني: دور إشارات المرور عبر الطريق السريع.

تمهيد:

تطورت حاليا أشكال وتصاميم إشارات المرور، وحددت لها معايير معينة في بلدان مختلفة. حيث تحولت من خلال سماتها المرئية المميزة الى لغة بصرية عالمية يفهمها الجميع. وقد ترسخت عالميتها من خلال "اتفاقية فيينا بشأن لافتات وإشارات الطرق" التي عُقدت في النمسا في عام 1968م والتي وقّعت عليها 69 دولة معظمها أوروبية إلى جانب دول أخرى من إفريقيا وآسيا. وكان الهدف من ذلك توحيد الإشارات العالمية المختلفة لتسهيل النقل والتجارة الدوليين وتعزيز السلامة على الطرق. وبهذه الأهداف، أصبحت الأمم المتحدة المروج الرئيس لها.

1: مقاييس تثبيت إشارات المرور عبر الطريق السريع:

¹: مقدمة عن السلامة المرورية، -قلمي، تاريخ الاطلاع، 2021/04/13، سا 11:28، <https://qlamy.Com>

*-:الألواح الجانبية التوجيهية: أن تثبيت إشارات المرور عبر الطرق عامة بما فيها الطرق السيارة يستدعي إستراتيجية معينة ، حيث أن المسافة بين اللافتات المثبتة على حافة الطريق السيار و رواق المركبات يجب ان تكون من 05 الى 09 أمتار، و الافمن الضروري وضع شريط الأمان (glissière) ، أما بخصوص الحد الأدنى فيجب أن لا يقل عن 02 متر. أما الألواح المثبتة فوق الجسور فوجب أن لا يقل علوها عن 5، 50 متر ابتداء من الحافة السفلية للافتة.¹

المطلب الثالث: علاقة السائق الإدراكية بإسرار اللافتات من ناحية الشكل و اللون

*1-: من الطبيعي أن الألوان تثير ردود فعل مختلفة في العقل البشري، وبما أن اللونين البرتقالي والأصفر يحفزان في الدماغ مشاعر إيجابية، يتم استخدامهما بشكل شائع في الإشارات التي تقدّم معلومات عن الأشغال والأعمال على الطرق من أجل تشجيع السائقين على التفكير في ما هو أبعد من الازدحام المروري . وغالباً ما ترتبط الألوان الزرقاء والخضراء بالتناغم والسلام، لذلك فهي مفيدة في

1 <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca> › mono, Instruction général sur la signalisation , routière de Québec , ص 90، تاريخ الاطلاع 2021/06/17 سا 18:12..

إشارات الطرق السريعة لأنها تساعد في تهدئة السائقين على هذه الطرق، الذين يقودون بسرعات عالية وحثهم على مراعاة الآخرين . أما اللون الأحمر فيدل على الحذر والخطر، لأن أدمغتنا عادة ما تفسر اللون الأحمر على أنه يمثل تهديداً ما، بسبب ارتباطه في عقلنا اللاوعي بلون الدم . وهذا هو السبب في أن عديداً من لافتات الطرق التي تحث على توخي الحذر والتي تشير إلى نقطة تعارض محتملة مع المركبات الأخرى مثل ”الطريق مسدود“ و”ممنوع المرور“ و”قف“، تدمج اللون الأحمر في تصميمها¹ .

2-: إشارات المرور بين الوضوح و الغموض :

ما يلفت الانتباه و يستدعي الوقوف عنده، هو إشارات المرور، فتكمن في أنها على أهميتها، وبدلاً من أن تكون مصممة لكي تكون بارزة ومشعة وبراقة لكي تلفت أنظار السائقين، فإنها تكون في العادة مصممة خصيصاً لكي تكون ظاهرة ومستترة في آنٍ معاً. بحيث يُفترض في السائقين ملاحظتها وتجاهلها في الوقت نفسه.

وفي الواقع، توجد بعض الإشارات بالضبط لكي يتم تجاهلها مثل الإشارات التي تخبرنا أن هناك إشارة أخرى قادمة بحيث تكون موجودة فقط لتهيئة عقولنا لما سيأتي. ويطلق على العملية المستخدمة في تصميم مثل هذه الإشارات ”تهيئة المفاهيمية، بحيث يكون العمل على مستوى اللاوعي لزيادة تركيزنا وتقليل وقت رد الفعل لدينا

وبكل هذه الدقة والتعمق في عالم الألوان والأشكال والأحرف والرموز استطاعت إشارات المرور أن تتحدث إلينا بلغتها البصرية الخاصة، وتوجهنا بكل حكمة ودراية.² هذا الذي

مجلة¹. إشارات-المرور و لغتها البصرية- ، > <https://qafilah.com> تاريخ الاطلاع 2021/06/18 سا 22:12 ، القافلة ،

² نفس المرجع.

يستدعي إلزاما تهيئتها كي تصبح واضحة تمام الوضوح ، لأجل أن تؤدي الدور الذي وجدت لأجله..

المطلب الرابع: دور قطاع النقل في دفع عجلة التنمية:

توطئة: يعتبر قطاع النقل الركيزة الأساسية للاقتصاد الوطني، وذلك من خلال أنشطته المختلفة التي تعتبر دعامة أساسية في التقدم و الرقي ، باعتبار انه لا يمكن تصور تحقيق النمو المتوازن بين قطاعات الاقتصاد الوطني لأي بلد من البلدان دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل . و يعتبر نمط النقل البري من الأنماط التي تهدف إلى التلبية الحقيقية لحاجات المواطنين للنقل ضمن شروط أكثر فائدة للمستعملين من حيث التكلفة والوفرة والتسعة وجودة الخدمات وضمان الأمن، وتوفير المعلومة ،و يتجلى هذا في توفير أرضية مناسبة من شأنها تحقيق هذه الشروط تتمثل في شبكة طرق سيارة مشيدة وفق معايير انجاز عالمية و مزودة بإعلام مروري خاص بها.

مفهوم النقل: تعددت التعاريف الخاصة بمصطلح النقل و هذا لتشعب مفاهيمه المختلفة، لكنه ينتهي الى مفهوم يتناسب مع دراستنا هذه ،من خلال أنه يعتبر نظاما لحركة الناس والسلع والمرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك ، وقد تكون حركة الناس هي الأهم خاصة بين المدن،من خلال ربطها ببعضها البعض ، إلا أن نقل السلع والبضائع من مصادرها إلى أماكن تسويقها واستخدامها لا يقل أهمية في مجال التطور والنمو الاقتصادي ، فحسب المعيار الاقتصادي فإن السلعة تعد عديمة النفع وليس لها قيمة اقتصادية ما لم تكن متوافرة في المكان والزمان المطلوبين ، وبالتالي فإن حركة الناس والبضائع معا، هما العاملين الرئيسيين في نمو المجتمع اقتصاديا واجتماعيا ،و لعل ما يؤكد هذا الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء و التعمير"هانز أدلر" في تعريفه

للنقل: " يعبر النقل عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج و المناطق المأهولة بالسكن ببعضها" أي مع مراكز الاستهلاك¹.

ويعرفها الاقتصادي الشهير "THOMSAN.M.J" على انه خدمة وسيطة و وسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفا في حد ذاته، و يكون الهدف المقصود تعبيراً في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص أو البضائع². و من خلال هذه التعاريف المختلفة،

يعتبر النقل احد فروع النشاط الإنتاجي والخدماتي ، الذي يهدف إلى تحقيق عملية تسهيل انتقال المنتجات و الأشخاص من مكان إلى آخر بوسائل النقل المختلفة وفق متطلبات الإنتاج الاجتماعي المرتبط بتقسيم العمل و مستلزمات سد الحاجات المادية و الاجتماعية للسكان. وهو ما يساعد على توحيد السوق و توسيع العمران وكذا العمل على تبادل خبرات الحياة الاجتماعية و التواصل الحضاري . و على ضوء ما تم تناوله، يمكن استخلاص أهم الأدوار المنوط به و المتمثلة في ما يلي:

* ربط مراكز الإنتاج بمراكز الاستهلاك .

* الربط بين مناطق الوطن المختلفة، الإستراتيجية، السياحية، التجارية.. الخ.

* توسيع نطاق العمران و توسيع السوق الوطنية.

* اعتبار النقل فعالية إنتاجية و خدمانية.

¹ هانس ادلر: التخطيط في قطاع ومشاريع النقل . ترجمة كمال عبد القادر ولي- وزارة التخطيطيين. بغداد، 1970، ص5.

² بوسكار ربيعة ، اثر تحرير النقل : تقييم كمي و نوعي، دراسة حالة لمدينة بسكرة ، رسالة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة باتنة ، 2003/2002، ص 08.

* يعتبر وسيلة, و قد تكون هدفا بحد ذاته أحيان.

* كونه ذا موقع خاص و مميز في تصنيف النشاط الاقتصادي للمجتمع و في التركيب القطاعي للاقتصاد.

- إن كل هذه الامتيازات التي يوفرها النقل بشكل عام و النقل البري على وجه

الخصوص، يتطلب منشآت قاعدية متمثلة في شبكة من الطرق السيارة و هذا لأجل ربط المدن ببعضها، وربطها بالمناطق الصناعية، الإستراتيجية، السياحية، المصانع، الموانئ .. الخ.

و هو الدور المنوط بالطريق السيارة (شرق-غرب) باعتباره شريان الحياة الاقتصادية، من خلال ما يقدمه من مزايا عديدة و مختلفة (تقصير المسافات، ربح الوقت، توفير أريحة القيادة... الخ لكن المفارقة تكمن في أنه أصبح مسرحا لخطف الأرواح البشرية، و السبب الرئيسي هو العامل البشري، من خلال تصرفات لا مسؤولة أو شيء من اللامبالاة، الإفراط في السرعة، عدم الالتزام بالحمولة المقيدة.. و هذا الذي يسبب الحوادث المرورية و ما يتخلف عنها من خسائر بشرية و مادية معتبرة و مكلفة، تتعكس سلبيا على قطاع التنمية بأشكالها، و تقلل من الدور الذي وجد من أجله هذا المكسب الاقتصادي، الطريق السيارة (شرق - غرب) هذا الأخير الذي و جب التعجيل في الاعتناء به، من خلال تزويده بإعلام مروري متخصص، يقدم كل معلومة حاصلة، خاصة بكل مستجد عبر مساره في وقت حدوثها، و الذي يترتب عنها خلق جو من الطمأنينة و الراحة النفسية لمرتابيه و حتى يتم رفع مستوى الاهتمام بمستعمليه، هذا الذي يتمخض عنه نمو اقتصاديا في عديد المجالات.

المبحث الثالث: علاقة الإعلام المروري بالتنمية الاقتصادية:

توطئة: تعتبر التنمية الاقتصادية مفهوما نوعيا لا تزال عملية قياسها معقدة، لكن من الأرجح أنها تقوم على مصطلح النمو و هو نتاج لعديد التحولات المتشعبة على عديد

المستويات ،تغيرات في العادات الاجتماعية و التنظيم العام للأنشطة الاقتصادية...الخ و هي عوامل تعكس التغيرات الحاصلة داخل المجتمعات (زيادة مستوى التعليم،و الوصول الى درجة الترفيه...و تصاحبي أيضا التحولات الاقتصادية)انخفاض في البطالة، بلوغ درجة التحضر و غيرها)¹

المطلب الأول: التمييز بين النمو الاقتصادي و التنمية الاقتصادية:

يقودنا هذا الى التمييز بين شروط كل منهما،فالأول (النمو الاقتصادي) هو بالفعل زيادة دائمة و مستدامة في إنتاج السلع و الخدمات،في حين أن نظيرته (التنمية الاقتصادية) تتعامل مع التوسع في الأنشطة الاقتصادية التي تؤثر على تحسين الظروف المعيشية لأفراد المجتمع بالدرج الأولى، ثم يليها التأثير على تحسين الأنشطة الاقتصادية،إضافة إلى أن هناك علاقة بين كلا المصطلحين ،باعتبار أن النمو هو أحد شروط التنمية الاقتصادية للدولة، و الذي يركز على جوانب عدة:

*من ناحية الهياكل: الاستثمار، البحث، التطوير، و التنافسية.

*من الناحية الاجتماعية: زيادة القوة و القدرة الشرائية،تحسين المستوى المعيشي. ² "الحياة الكريمة"

*من الناحية الثقافية:تطوير نظام التعليم،تعميم الوصول الى الثقافة،تطوير الديمقراطية كمارسة...الخ.

¹ A lassroom.over-blog.com, OverblogP **ECONOMIE LE DEVELOPEMENT**
ECONOMIQUE 14MAI 2018.rédige par E-Classroomet publié depuis overblog.. تاريخ
الاطلاع،2021/05/10،سا 13:00.

و لقياس التنمية الاقتصادية لدولة ما، وجب أخذ مجموعة من المؤشرات في الاعتبار، و المتمثلة في ثلاثة عناصر، نذكرها على النحو التالي:

***تقسيم الثروة:** يتم تقييم الثروة من خلال نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي، و هو نهج يسمح بتحليل الثروة بمقدار معتبر من الموضوعية.

***إجمالي الناتج المحلي لعدد السكان.**

***تحديد فعالية كفاءة الجانب الصحي:** و المتمثل فيه، كنظام يتم فيه قياس متوسط عمر الفرد عند الولادة أو متوسط العمر لمجموعة من الأفراد في مرحلة معينة من الحياة، وهذا باعتبار أن الطموح لتحقيق التنمية الاقتصادية لأي بلد و خاصة في الدول المتقدمة مرهون بتعزيز الرعاية الصحية.¹ و التي بدورها تعتبر عناصر مؤيدة في تحقيق مؤشرات التنمية البشرية من خلال ما تم، تناوله من ناحية نصيب الفرد و الناتج المحلي الإجمالي و مستوى التعليم، نظام الصحة... الخ.)

ان تجسيد هذه العوامل على الواقع في أي دولة و بمعية عديد المؤهلات الأخرى يوحى بوجود نية بناء نظام اقتصادي معين

على غرار المنشآت القاعدية الكبرى التي تعتبر الركيزة الأساسية في هذا المجال، و لعل من بين هذه البني التحتية، نجد الطريق السيار (شرق - غرب) بالجزائر، هذا الذي لن يحقق الهدف المرجو الذي وجد من اجله إلا بتزويده بإعلام مرورية، يساعد بشكل كبير في التنمية الاقتصادية في مجالات مختلفة نذكر من بينها:

¹ A lassroom.over-blog.com, OverblogP **ECONOMIE LE DEVELOPEMENT**

ECONOMIQUE 14MAI 2018.rédige par E-Classroomet publié depuis overblog..

الاطلاع، 2021/05/10 سا 14:20.

المطلب الثاني : دور الأعلام المروري المتخصص في التنمية بمختلف أبعادها:

اتوطة:

تعتبر الاختناقات المرورية هاجسا مرعبا يؤخذ في الحسبان من طرف شتى الشرائح الاجتماعية ،و ذلك من خلال ما يسببه في تأخر الأشخاص الملتمزمين بمواعيد شتى فمنهم من له موعد طبي، وبعضهم مرتبط برحلة سفر،سواء كانت جوية،بحرية،و حتى البرية مثل محطات الحافلات و القطارات و غيرها،إضافة إلى عامل أساسي و المتمثل في التأخر الخاص بشريحة العمال، وخاصة في الفترة الصباحية،و في محاولة لمعالجة هذه الظاهرة بشكل عملي ، نجد أن مجموع عشر دقائق لكل عامل التأخر يوميا عن الدوام،يساوي ما يقارب 52ساعة في السنة و في حال تعميمها على باقي العمال وفي جميع المجالات، فحتما أن الحصيلة تنعكس بالضرورة سلبيا على مردود الموظف ، أقلها التخوف من المسائلات للمسئول المباشر عن العمل و هو ما يسبب له ضغطا نفسيا مضاعفا لما سببه الاختناق المروري، ما يترتب عنه تفهقرا في مردود الموظف و المؤسسة بشكل عام.

*1: الجانب التجاري

من أكبر العوامل التي تؤثر على الاقتصادات العالمية، هي عرقلة حركة السير ، باعتبار أن ما ينجر عنه من تأخر وصول السلع و البضائع،بعضها موثوق بالتبريد كالحوم الحمراء و الاجبان على اختلافها وأخرى تتطلب الإسراع في نقلها مثل الدواجن،و الأغنام و الأبقار التي قد تتأثر بدرجة الحرارة جراء الاختناقات المرورية و تسبب لها مشاكل صحية قد تعمل على إتلافها، ناهيك عن المنتجات المختلفة التي ترتبط بموعد معين و عليه فوجب الحفاظ على صلاحيتها.

و انطلاقا من أن الوقت منة ذهب،فان التأخر في المعاملات في القوانين الدولية و القوانين الاقتصادية ،ينجر عنه عقوبات و ضرائب خاصة بهذا الشأن ،و يتمخض أيضا عن الاختناقات المرورية عدم الارتقاء الى مفهوم مصداقية العمل التجاري بين المتعاملين في المواعيد المتفق عليها.

*2-:الجانب الصحي (النفسي):لا يختلف اثنان أن الاختناق المروري عبر الطرق السيارة يسبب ضغطا نفسيا رهيبا،الى جانب عديد الأضرار الأخرى المعكرة لصفوة المزاج،من كآبة و توتر و قلق وغيرها... الخ.

*3-:المطلب الرابع: الجانب السياحي:لا يمكن الحديث عن الجانب الاقتصادي ،دون التطرق إلى الجانب السياحي ،باعتباره عامل أساسي في مجال التنمية بمفهومها العام،لكن في ظل وجود الاختناقات المرورية فمن المؤكد أن الاختناقات المرورية تعمل على تفتير السائح ، و هذا من خلال مايفعله من الانزعاج في نفسيته والتي يترتب عليها تعطل الزيارات إلى مختلف الأماكن المقصودة،و كل هذه الظروف ينتج عنها تجميد النشاط السياحي.

*4-:الجانب الثقافي:لم يكن الشق الثقافي في منأى عن ما يفتعله الاختناق المروري من سلبيات ،و المتمثلة في التأخر عن المواعيد الثقافية المختلفة المتمثلة في الأيام الدراسية ،الدورات التكوينية،المهرجانات و الندوات و المؤتمرات على اختلافها..الخ.¹

إضافة إلى عديد المخلفات السلبية الأخرى التي تنجر عن الاختناق المروري والتي بالمكان القضاء عليها أو حتى التقليل منها، عن طريق تزويد شبكة الطرق السيارة بأجهزة تكنولوجية

¹ مقابلة مباشرة مع كل من المدير المتقاعد للإذاعة الجهوية لولاية الطارف،السيد لخضر دراجي،و كذا خبير السلامة المرورية د/أحمد كواش،يوم 2021/05/09سا11:00.

متطورة تهدف إلى تحقيق الراحة النفسية لمستعمليه و إزاحة الضغوطات النفسية المختلفة و كذا تزويده بالمعلومات الحاصلة بكل مستجد في الوقت الفعلي لحدوثها نو هو ما يطلق عليه بمصطلح الإعلام المروري المتخصص،الذي أصبح ضرورة لا مناص منها و وجب الإسراع في تجسيدها على الواقع.

ملخص الفصل الرابع:

عبر برامجها التوعوية تطرقنا في هذا الفصل الى دور الاذاعة الوطنية و نظيرتها المحلية في مجال السلامة المرورية ، و هو الأمر الذي لا محالة سينعكس بالإيجاب على التنمية الاقتصادية في مختلف أبعادها ، هذا الذي تم تناوله في من خلال الإشارة الى انعكاساتها على الجانب الاقتصادي ،و عطا على هذا فقد تناولنا دور الإعلام المروري في تنظيم حرك المرور عبر الطريق السيار وما يترتب عنه من تنشيط للحركة الاقتصادية و سرعة التنقل و غيرها من الامتيازات.. إضافة الى ما تحققه مواقع التواصل الاجتماعي من توعية و ثقافة في المجال المروري و ذلك بالتطرق الى راديو انفو ترافيك و كذا عديد الأجهزة التقنية الأخرى (جي بي أس) و في ذات السياق تم تناول نموذج خاص بالحملات التحسيسية التي برمجت عبر الطريق السيار و التي قامت بتغطيتها مختلف الإذاعات الوطنية و المحلية على غرار التغطية الخاصة بمواقع التواصل الاجتماعي على اختلافها.

الجانب التطبيقي

الفصل الرابع

1:-البيانات الأولى للدراسة

2:- نتائج محاور الدراسة

3:- الاستنتاجات العامة ومناقشة الفرضيات

تمهيد:

بعد تطرقنا في الفصول السابقة إلى المفاهيم والمصطلحات والمبادئ والمعايير المتبعة في الجانب المنهجي ونظيره النظري المقسم إلى ثلاث فصول، يبقى الأمر أمراً نظرياً لا يمكن التحقق منه إلا بإجراء إسقاطات عملية على ضوء ما تم ذكره، وقد أوضحت الدراسة في بدايتها أنها تسعى في صورة تكاملية، تجمع بين دراسات جاورت البحث في هذا الموضوع، وبين أخرى ميدانية تهدف لرؤية مدى صحة التحقق من هذا الطرح، لذلك سنحاول في هذا الجانب (الإطار التطبيقي) اختبار مدى تطابق الجانب النظري على الواقع العملي المتمثل في معرفة مدى تأثير الإعلام المروري المتخصص في التوعية و السلامة المرورية لمستعملي الطريق السيار بشكل عام، من خلال اتجاهاتهم و آراءهم ، ثقافتهم ، قيمهم وسلوكياتهم نحو ذلك ، وبالتالي سيتم في هذا الجانب عرض نتائج الدراسة الميدانية بشكل مفصل، هذا الذي يعتبر نتاجاً لدراسة أجريت على عينة بلغ عددها 300 مستعمل للطريق السيار ،مكونة من ذكور و إناث من مختلف ولايات الوطن، تختلف أعمارهم و وظائفهم وكذا مستوياتهم التعليمية أين و وضعنا بين أيديهم استبيان يحمل 18 سؤال ،مقسمة على أربع محاور بغرض التعرف على الرؤى و الآراء المختلفة اختلاف الذهنيات و زوايا الرؤى هذا باختلاف مقاطع الطريق السيار الثلاث ،باعتبار ان التوزيع شمل المبحوثين من شرق و وسط و غرب البلاد تبعاً لمقاطعها الثلاث .هذا المشروع الذي **الطريق السيار شرق-غرب بالجزائر** الذي يمتد على مسافة 1720 كلم خط للمسار الإجمالي بما فيها المحولات ، و1216 كلم خط المسار الأساسي و و68 محولا و657 منشأة فنية و119 جسرا و06 أنفاق مزدوجة و 48 محطة أداء على مستوى المحولات و 07 محطات أداء على طول الطريق السيار ،بالإضافة إلى 76 محطات للراحة و 42 فضاءً للخدمات و 22 مركزاً للصيانة

والاستغلال و 16 وحدة للمراقبة والأمن . كما تتواجد كل 50 كلم حسب المصادر على فضاءات للخدمات بالطريق السيار شرق -غرب، 24/24 ساعة طيلة أيام الأسبوع، لتلبية احتياجات مستعملي الطريق ، تتمثل في كل من محطات الوقود، أماكن لتوقف المركبات ذات الوزن الخفيف والثقيل وموقف خاص للمعاقين حركيا، نزل، مطاعم، محلات ومحلات لعرض المنتوجات التقليدية، و غيرها من الامتيازات¹.

¹ - جريدة التحرير، عن المجلة الدورية السنوية الصادرة عن الوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات، 2009، ط3، ص05.

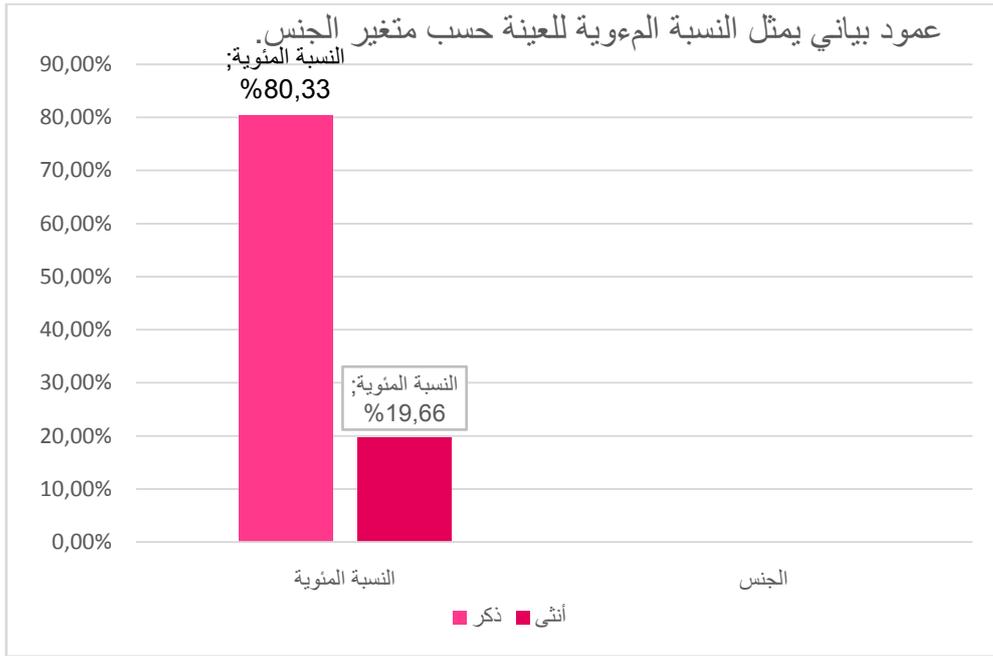
الجدول و الأشكال:

الجدول(01): يمثل توزيع العينة حسب متغير الجنس

النسبة المئوية	التكرار	الجنس
80,33%	241	ذكر
19,66%	59	أنثى
100%	300	المجموع

*يتجلى من خلال الجدول رقم (01) أن توزيع أفراد العينة حسب متغير الجنس يكون نسبة 33,80% ذكور، و نسبة تمثل الإناث تكمن في 66,19 %، والزيادة في عدد الذكور مقارنة بالإناث تبررها النسبة العالية، باعتبار أن الأغلبية لمستعملي الطريق السيار من جنس الذكور، و بالتالي أصبحوا يمثلون الأغلبية في دراستنا هذه

الشكل 01:



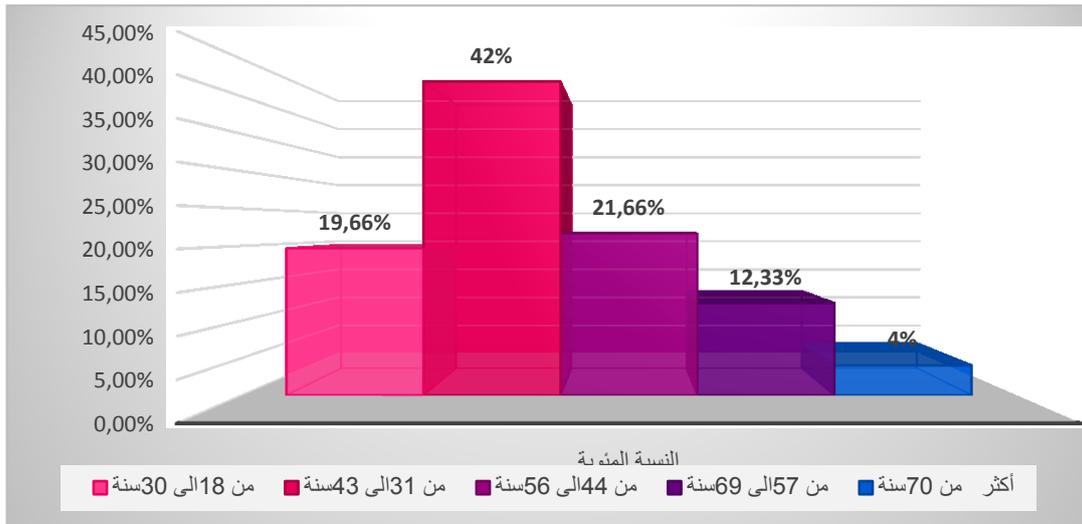
الجدول (02): يمثل توزيع العينة حسب متغير السن.

النسبة المئوية	التكرار	السن
19,66%	59	من 18 الى 30 سنة
42 %	127	من 31 الى 43 سنة
21,66%	65	من 44 الى 56 سنة
12,33%	37	من 57 الى 69 سنة
04%	12	أكثر من 70 سنة
100%	300	المجموع

*نلاحظ من خلال الجدول رقم (02) الذي يمثل توزيع أفراد العينة حسب متغير السن، يكوّن نسبة % 42 لفئة الأعمار التي تنحصر بين 31 إلى 43 سنة، و تليها فئة ما بين 44 إلى 56 سنة بنسبة % 21,66 ثم نجد في المركز الثالث فئة الأعمار ما بين من 18 إلى 30 سنة و المتمثلة في نسبة % 19,66، اما في المركز الرابع، نجد فئة الأعمار التي تنحصر ما بين من 57 إلى 69 سنة بنسبة % 12,33 و أخيرا فان نسبة الأعمار الممتثلة لما يفوق 70 سنة تتذيل الترتيب بنسبة % 04

الشكل (01): أعمدة بيانية تمثل النسبة المئوية حسب متغير السن

الشكل (01).



الجدول (03): يمثل توزيع العينة حسب متغير المستوى التعليمي.

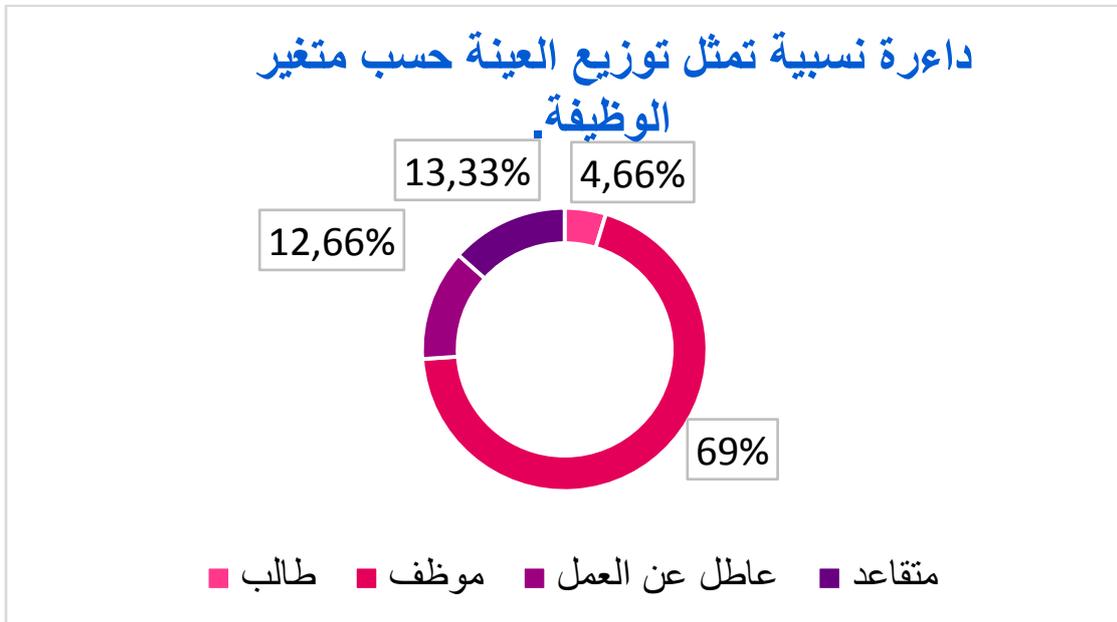
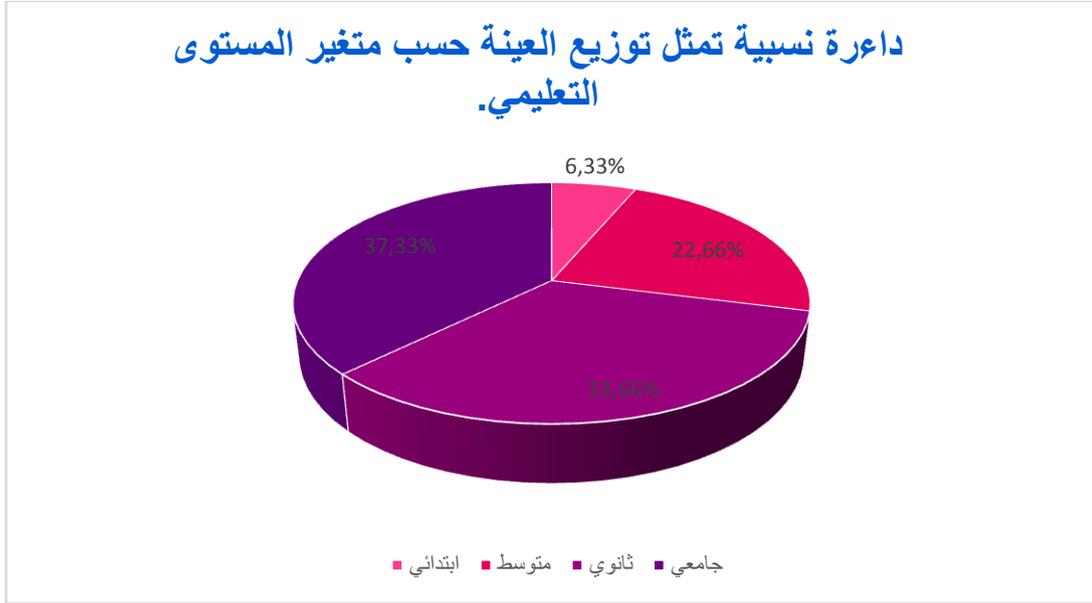
الجدول (03):

النسبة المئوية	التكرار	المستوى التعليمي
06,33%	19	ابتدائي
22,66 %	68	متوسط
33,66%	101	ثانوي
37,33%	112	جامعي
100%	300	المجموع

نلاحظ من خلال الجدول رقم (03) الذي يمثل توزيع أفراد العينة حسب متغير المستوى، وتليها فئة 37,33% التعليمي، أين نجد المستوى الجامعي في أول المراتب بنسبة ثم نجد في المركز الثالث فئة المستوى المتوسط بنسبة 33,66% الثانوي بنسبة، والتي تعتبر آخر 06,33% و أخيرا نجد نسبة المستوى الابتدائي المتمثلة في 22,66 %، نسبة في المستوى التعليمي الخاص بعينة الدراسة.

الشكل 02: دائرة نسبية تمثل النسبة المئوية حسب متغير المستوى التعليمي

الشكل (02)



الجدول(04): يمثل توزيع العينة حسب متغير الوظيفة.

المهنة	التكرار	النسبة المئوية
طالب	15	4,66%
موظف	207	69%
عاطل عن العمل	38	12,66%
متقاعد	40	13,33%
المجموع	300	100%

نلاحظ من خلال الجدول رقم (04) الذي يمثل توزيع أفراد العينة حسب متغير الوظيفة أين نجد مستوى الموظفين للعينة المدروسة في أول المراتب بنسبة 69%، ثم تليها فئة المتقاعدين بنسبة 13,33% فتليها في المركز الثالث فئة العاطلين عن العمل بنسبة 12,66% وأخيرا نجد نسبة الطلبة و المتمثلة في نسبة 4,66%، والتي تعتبر أخر نسبة في متغير الوظيفة الخاص بعينة الدراسة.

الجدول 05: جدول يمثل توزيع أفراد العينة الكلية حسب الولايات عبر طول مسار الطريق السيار

		مقطع الغرب			مقطع الوسط			مقطع الشرق		
		النسبة	التكرار	الولاية	النسبة	التكرار	الولاية	النسبة	التكرار	الولاية
		0,66%	02	معسكر	07%	21	الجزائر	4,66%	14	عنابة
		01%	03	تيارت	6,33%	19	الشلف	5,66%	17	سطيف
		6,66%	20	تلمسان	03,33%	10	بومرداس	3,66%	11	برج بوعريش
		07%	21	تموشنت	03,33%	10	البويرة	3,33%	10	سكيكدة
		03,33%	10	النعامة	02,66%	08	البلدية	4,33%	13	قسنطينة
		03,33%	10	وهران	06,66%	20	تنزي وزو	2,33%	07	ميلة
		04%	12	مستغانم	10%	30	ع الدفلى	01%	03	باتنة
		6,66%	20	غليزان	02%	06	تبيازة	01%	03	الطارف
	المجموع	%100 /300								

الفصل الرابع:

الجانب التطبيق

تحليل الجداول حسب متغير السن										تحليل الجداول حسب متغير الجنس			المحو10: الاستماع الى برامج التوعية المرورية				
النسبة	70فا كثر	النسبة	57 الى69	النسبة	44الى 56	النسبة	43من 31-	النسبة	18 30	النسبة	أنثى	النسبة	ذكر	النسبة	التكرار	الإجابة	الأسئلة
4,8%	09	13,9%	30	21,8%	47	43,1%	93	17,1%	37	20,0 %	45	80,00	171	100,0%	216	نعم	س 01: هل أنت من مستمعي برامج التوعية المرورية للإذاعة؟
3,6%	03	9,7%	08	20,2%	17	40,5%	34	26,2%	22	17,9, %	15	82,1%	69	100,0%	84	لا	
2,2%	03	16,4%	22	19,4%	26	45,5%	61	16,4%	22	20,9 %	28	79,1%	106	100,0%	134	صباح	س 2: أي الفترات التي تفضلها للاستماع الى الإذاعة؟
10,9%	05	8,7%	04	26,1%	12	37,0%	17	17,4%	08	21,7 %	10	78,3%	36	100,0%	46	مساء	
2,8%	01	11,1%	04	25,0%	09	41,7%	15	19,4%	07	19,4 %	07	80,6%	29	100,0%	36	ليلا	

الفصل الرابع:

الجانب التطبيق

3,9%	08	12,7 %	26	22,9%	47	41,0%	84	19,5%	40	20,5 %	42	79,5%	163	100,0%	205	محلية	س03: أي الإذاعات التي تفضل الاستماع عبر للطريق السيار؟
4,2%	04	12,6	12	17,9%	17	45,3%	43	20,0%	19	18,9 %	18	81,1%	77	100,0%	95	وطنية	س4: ما رأيكم في مبادرات تزويد الطريق السيار بإذاعة مرور؟
4,0%	12	12,7 %	38	21,3%	64	42,3%	127	19,7%	59	20,0 %	60	80,0%	240	100,0%	300	نعم	

المجموع		تحليل الجداول: حسب متغير المستوى التعليمي								تحليل الجداول: حسب متغير الوظيفة				المحور الاول			
النسبة	التكرار	النسبة	جامعي	النسبة	ثانوي	النسبة	متوسط	النسبة	ابتدائي	متقاعد	بطل	موظف	طالب	النسبة	التكرار	الإجابات	الاسئلة
100,0%	84	42,9%	36	31,0%	26	20,2%	17	6,0%	05	08	13	56	07	100,0%	84	لا	س 01: هل أنت من مستمعي برامج التوعية المرورية للإذاعة الوطنية؟
										9,5%	15,5%	66,7%	8,3%				
100,0%	216	35,2%	76	34,7%	75	23,6%	51	6,5%	14	31	25	152	08	100,0%	216	نعم	س 02: أي الفترات التي تفضلها للاستماع الى الإذاعة ؟
	14,4%									11,6%	70,4%	3,7%	100,0				
100,0%	144	33,6%	45	38,0%	51	22,4%	30	6,0	08	20	14	94	06	100,0%	134	صباح	س 02: أي الفترات التي تفضلها للاستماع الى الإذاعة ؟
	14,9%									10,4%	70,1%	4,5%	(84)				
100,0%	46	30,4%	14	34,8%	16	26,1%	12	8,7%	04	07	06	31	02	100,0%	46	مساء	س 02: أي الفترات التي تفضلها للاستماع الى الإذاعة ؟
	15,2%									13,0%	67,4%	4,3%					
100,0%	36	47,2%	17	22,2%	08	25,0%	09	5,6%	02	04	05	25	00	100,0%	36	ليلا	س 02: أي الفترات التي تفضلها للاستماع الى الإذاعة ؟
	11,1%									13,9%	75,0%	0,0%	=300				

الفصل الرابع:

الجانب التطبيق

100,0%	205	37,6%	77	35,6%	73	20,5%	42	6,3%	13	24	28	142	11	100,0%	205	محلية	س03: أي الإذاعات التي تفضل الاستماع عبر للطريق السيارة؟
										11,7%	13,7%	69,3%	5,4%		95		
100,0%	95									15	10	66	04			وطنية	س4: ما رأيكم في مبادرة تزويد الطريق السيارة بإذاعة مرور؟
	300=	36,8%	35	29,5%	28	27,4%	26	6,3%	06	15,8%	10,5%	69,5%	4,2%	100,0%	=300		
100,0%	300	37,3%	112	33,7%	101	22,7%	68	6,3%	19	93	38	208	15	100,0	300	نعم	
100,0	=300	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	100,0%	300=	لا	

السؤال 01: يبين مدى استماع المبحوثين لبرامج التوعية المرورية للإذاعة الوطنية المحلية

تشير نتائج الجدول إلى أن نسبة عدم الاستماع لبرامج التوعية المرورية للإذاعة الوطنية كانت الأكثر و المقدر ب 82,1%، في حين أن نسبة المستمعين لبرامجها قاربت بشكل كبير ، حيث قدرت ب 80,00%، وهي نسب تعبر عن فئة الذكور، أما بخصوص فئة الإناث فإن نسبة المستمعات للبرامج الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية كانت هي الأكبر ، حيث قدرت ب 20,0%، في حين ان نسبة اللواتي لا يستمعن لبرامجها التوعية قدرت ب 17,9%. ويمكن إرجاع سبب عدم الإقبال على الاستماع الى برامج التوعية المرورية الى وجود بدائل أخرى تتمثل في مواقع التواصل الاجتماعي و كذا عديد التطبيقات الأخرى التي تهتم بهذا المجال ،على غرار . RADIO INFOTRAFFIC ALGERIE . ولان باقي المتغيرات لا تعطي دلالة معيارية اكنفينا بالتطرق الى نسبة الاستماع الخاصة بالجنس فقط.

*السؤال 02: يبين الفترات التي يفضلها المستمعين الى الإذاعة:

قبل أن نتطرق الى تحليل المعطيات المتحصل عليها من نسب و أرقام يختص بها هذا السؤال، وجب القول أن الإشارة تجدر الى أن المبحوثين الذين أبوا الاستماع الى الإذاعة الوطنية لم يتم إدراجهم في التحليل التطبيقي حيث يقدر عددهم ب 84 فرد و هو الرقم المعبر عن الذين لا يستمعون الى الإذاعة الوطنية، وعليه فقد اكتفينا بذكرهم سطحيا، انطلاقا من عدم تقديمهم لمعيار دلالي من شأنه إثراء الدراسة بإضافة معينة.

تشير نتائج الجدول في سؤاله الثاني إلى أن نسبة المستمعين لبرامج التوعوية المرورية للإذاعة الوطنية كانت متقاربة الى حد كبير، باعتبار أن نسبة المستمعين في الفترة الليلية كانت الأكبر و المقدرة ب **80,6%**، أما نظيرتها في الفترة الصباحية فقد قدرت ب **79,1%** في حين أن نسبة المستمعين لبرامجها في الفترة المسائية قدرت ب **78,3%** . ولعل السبب الاستماع في الفترة الليلية يرجع الى مراعاة القائمين على بث البرامج الإذاعية لظروف المستمعين، باعتبار طبيعة تواجد المستمع التي عادة ما تكون في البيت و هو الذي يساعد على استقطاب الإذاعة عدد كبير من المستمعين لهذا برامج، ناهيك عن طبيعتها التي تتطلب توفير مناخ من الهدوء و الراحة و هو الذي يساعد المستمع على التركيز في مضامين البرامج التي عادة ما تجمع بين الترفيه و الترغيب، و هذا من خلال تناولها حصيلة الحوادث بالأرقام و النسب، هذا من جهة و من جهة أخرى الحملات التحسيسية و الأيام الدراسية و غيرها. و بخصوص الفترة الصباحية التي احتلت المرتبة الثانية في نسبة الاستماع، فإن السبب يعود الى الاستماع اليها عن طريق مذياع السيارة و هذا لطبيعة الموظفين باعتبارهم اكبر فئة سجلت في هذه الدراسة، و عليه من الطبيعي الحصول على هكذا نسبة. أما بخصوص النسبة الخاصة بالفترة المسائية و التي لم تسجل فارقا يثير الانتباه و يدعوا الى التعمق، و عليه فإن السبب يعود الى الأواء الخاصة بكل مستمع لهذا برامج و الظروف التي تساعده على الاستماع اليها من راحة نفسية و إتاحة الوقت و غيرها،..كل ما تم سرده يتعلق الذكور، أما بخصوص الجانب النسوي فإن نسبة المستمعين المسجلة في الفترة المسائية في هذه الدراسة هي الأكبر و المقدرة ب **21,7%** ثم تليها الفترة الصباحية و المقدرة ب **20,9%** في حين أن نسبة الاستماع في الفترة

الليلة فقد قدرت ب **19,4%**، و لعل السبب يعود الى ان الفترة المسائية هي المساعدة ،انطلاقا من طبيعة العينة المبحوثة و التي غالبيتها أن لم نق كلها من الفئة الموظفة ، و عليه فان النسبة المتحصل عليها جد طبيعية باعتبار أن الأوقات الأخرى تخصص للعمل و طبيعته. أما بخصوص الفترة الصباحية فهي على شاكلتها في نظيرتها الخاصة بالذكور و المتمثلة في الاستماع اليها عبر مذياع السيارة ، وأخيرا الفترة الليلية التي لم تسجل فارقا شاسعا بينها ة بين النسب الأخرى و السبب يعود الى ما سبق ذكره الخاص بالجانب الرجالي ،سواء الميول و الرغبة لاختيار هكذا فترة للاستماع أو البرامج الإذاعية هي التي تفرض الاستماع إليها امتثالا لرغبة جمهورها. هكذا بخصوص متغير الجنس أما في ما يخص نظيره الخاص بمختلف الأعمار فان ما لوحظ في هذه الدراسة ان الفئة العمرية المنحصرة بين 31 سنة الى 43 سنة التي سجلت نسبة قدرت ب **45,5%** و الهي المتعلقة بالفترة الصباحية،في حين نسبة الفترة الليلية من ذات الفئة العمرية تلتها بنسبة قدرت ب **41,7%**، أما أخر نسبة سجلت في هذه الفئة العمرية فقد قدرت ب **37,0%** و هي الخاصة بالفترة و المسائية و التي تعكس تذييل الترتيب من خلال أن الفئة العمرية التي تجمع بين الموظفين و التجار و أصحاب الأعمال الحرة وغيرهم ،و هو الدافع الذي يحول بينهم و لبين الاستماع اليها في هذه الفترة باستثناء أولئك الذين تساعدهم و خاصة أثناء العودة من العمل. أو حالة الاستماع إليها عبر المركبات في المسافات البعيدة و غيرها من الأوقات المساعدة على ذلك.أما بخصوص الفترة الليلية فان التفسير يبقى موحدا بخصوص ما سبقه و الخاص برؤية الإذاعة و كذا رغبة المستمع في اختياره للفترة المناسبة ،أما بخصوص جانب الفئة العمرية فلعل السبب يعود الى أن الفئة غالبيتها تشتغل

بالنهار أي تكون مشغولة و ليس لها إمكانية لذلك، باستثناء فئة معينة تناولنا الاحتمالات الخاصة بها، أما بخصوص الفترة الصباحية و التي قدرت بزيادة نسبية مع نظيراتها فان السبب يعود الى الفترة التي يكون فيه لا المستمع ذاهب الى العمل باعتبار أن الفئة العمرية أغلبيتها موظفة، إضافة الى ما استنتجناه أثناء الدراسة الميدانية أثناء توزيع الاستمارات، و هو الأمر الذي يؤكد هذا الطرح، و هو الذي يختص بالفئة العمرية السابقة الذكر، أما بخصوص نظيرتها و المتمثلة في تلك التي تتحصر أعمارها ما بين 18 سنة الى 31 سنة و هي ذات الفئة التي تستمع غالبيتها للبرامج الإذاعية عبر مذياع السيارة أو المذياع الخاص بالهاتف النقال (الذكي) و المقدرة نسبة الاستماع الخاصة بها ب **19,4%** في الفترة الليلية و هي الفترة التي تساعدهم الى حد كبير على الاستماع ، انطلاقا من السن الذي يوحى على أن المستمع في هذه الفترة و من هذه الفئة العمرية عادة ما يستمعون إليها خارج البيت و في اغلب الأحيان عبر المذياع الخاص بالسيارة ،أما الفترة المولية فقد كانت من نصيب الفترة المسائية لذات الفئة و يبقى السبب الرئيس في هذا الطرح هو الاستماع اليها عبر مذياع السيارة و هو ما يؤكد رصدنا لهذا الاختيار توزيع الاستمارة على المبحوثين فمنهم الطالب الذي يكون عادة في مقاعد الدراسة ولا تساعدهم الظروف للاستماع في هكذا فترة و الأخر تاجر ينطبق عليه ذات السبب ،و بخصوص الفترة الصباحية و هي التي تعبير الأقل مقارنة بسابقاتها فترتيبها منطقي، و النسبة المتحصل عليها جد معقولة باعتبار انم أغلبية المستمعين للبرامج الإذاعية يستمعون اليها عن طريق مذياع السيارة ن و عليه فان جلهم دون الثلاثين و منه عدم اكتمال النضج و سببه يؤكد استجواب الباحث مع عديد المبحوثين من هذه الفئة التي تؤكد أن الأوقات التي يقضونها في السهر، و

منه فمن الطبيعي جدا أن الفترة الصباحية تنفقر لهذا مستمعين، و يبقى متغير المتغير المستوى التعليمي في شقه الجامعي و الذي يسجل اكبر نسبة تقدر ب **35,2%** الخاصة بالمستمعين لبرامج الإذاعة الوطنية و بفارق ضئيل على نظيرتها الخاص بفئة المستوى الثانوي و المتمثلة في **34,7%** في حين أن نسب المستوى المتوسط و كذا الابتدائي تقدر ب **23,6%** و **6,5%** على التوالي ، و لعل سبب النسب المسجلة و الخاصة بالمستمعين للإذاعة الوطنية يرجع الى مدى الوعي في مجال الثقافة المرورية الذي يتحلى به كل من الفئتين الجامعية و الثانوية ، أما بخصوص أولئك الذين لا يستمعون إليها و المقدره نسبهم ب **42,9%** بالنسبة للجامعيين و نسبة قدرت ب **31,0%** للمستوى الثانوي أما المستوى المتوسط و نظيره الابتدائي فان النسب المسجلة قدرت ب **20,2%** و **6,0%** على التوالي. و لعل السبب يرجع الى عدم الاهتمام بالثقافة المرورية أو اهتمامات أخرى تحول دون الاهتمام بمجال التوعية المرورية عبر البرامج الإذاعية ، إضافة الى عنصر اللامبالاة بهذا مواضع و هو الأمر الذي لاحظناه خلال العمل الميداني و تبادل الرؤى و وجهات النظر مع المبحوثين، أما ما تبقى من أطوار التعليم و المتمثل في المستوى المتوسط وكذا الابتدائي، فان النسب المسجلة ترجع الى الشعور بالمسؤولية اتجاه موضوع التوعية والسلامة المروريتين. و الأجدر أن المسؤولية اتجاه الموضوع تشمل كل أطراف المجتمع على اختلاف مستوياتهم التعليمية أو الثقافية أو الاجتماعية و ما الى غير ذلك.

السؤال 03: يبين أي الإذاعات التي تفضل الاستماع إليها عبر للطريق السيار؟

تشير نتائج الجدول في سؤاله الثالث إلى أن نسبة المستمعين لبرامج التوعية المرورية للإذاعة المحلية كانت متقاربة مع نظيرتها الوطنية الى حد كبير، باعتبار أن نسبة

الاستماع الى الإذاعة الوطنية قدرت ب **45,3%** أما نسبة الاستماع الى الإذاعة المحلية فقد قدرت ب **41,0%** و هي نسب ممثلة للفئة العمرية التي تتحصر بين 31 الى 43 سنة، ثم تلتها فئة الأعمار التي تتحصر بين 44 الى 56 سنة بنسبة **22,9%**، و من ثمة عقبها فئة الأعمار المنحصرة بين 57 الى 69 سنة بنسبة قدرت ب **12,7%** و أخيرا فئة الأعمار ما فوق 70 سنة بنسبة ممثلة الذكور ب نسبة قدرت ب **81,1%**. و في الجانب النسوي ب **18,9%**. أما بخصوص نسبة الاستماع للإذاعة الوطنية فقد قدرت ب **79,5%** ممثلة للذكور و للعنصر النسوي بنسبة قدرت **20,5%**. و لعل نتائج هذه النسب المتمثلة في المزج بين الاستماع الى الإذاعة الوطنية و نظيرتها المحلية، حيث نجد تارة الإذاعة الوطنية الأكثر استماعا و تارة أخرى نجد الإذاعة المحلية الأكثر استماعا مقسمة بين الجنسين بشيء من التفاوت النسبي، و هو ما يوحي على أن هناك إقبال على الاستماع للإذاعة بشكل عام في مجال التوعية المرورية ، أما توزيع النسب حسب الفئات العمرية فان ما تم التحصل عليه يوحي أن الفئة العمرية المنحصرة بين 31 الى 43 سنة و هي اكبر نسب الاستماع و الخاصة بالإذاعة المحلية و لعل ما يفسرها هو الميول الى اللغة المحلية البسيطة و المزوجة بالعامية أحيانا مما يجعل عملية الفهم و الاستيعاب سهلة والطريق التي تنتهجها الإذاعات المحلية بشكل عام و هو ذات التفسير الذي ينطبق على الفئة العمرية التي تتحصر بين 44 الى 56 سنة. باعتبار أن الفرق بين النسب المتحصل عليها ضئيل و لا يتجاوز ال **05%** و تذهب على ذات المنوال النسبة الأخيرة و التي يفسرها فارق النسب الذي يتراوح بين **01%**.

أما يمكن الإشارة إليه بخصوص المستوى التعليمي و كذا الوظيفي الذي سجلت بكل منهما نسب استماع متقاربة للبرامج الإذاعية عبر الإذاعة الوطنية و نظيرتها المحلية ، متمثلة في **37,6%** بالنسبة للفئة الجامعية خاصة بالإذاعة الوطنية

ونسبة **36,8%** خاصة بفئة المستوى الثانوي و هو ما يفسره المحتوى الإعلامي للبرنامج التوعوي للإذاعة بشكل عام، في حين أن المستوى التعليمي للطور المتوسط أفضى الى أن الاستماع للإذاعة الوطنية كان اكبر مقارنة بنظيرتها و ذلك بنسبة قدرت ب **35,6%** و **29,5%** على التوالي و يكمن تفسيره في هذه الفئة الى شمولية البرامج الإذاعية و اتساعها من خلال معالجة عديد المواضيع التوعوية على نطاق واسع يشمل تعدادا اكبر لمواضيع التوعية و للأحداث الجانب المرورية بشكل عام مقارنة لنظيرتها المحلية التي تقتصر عادة على الإقليم المحلي و هو التفسير الذي يؤكد المستوى التعليمي الخاص بالفئة العمرية المنحصرة بين 57 الى 69 سنة من خلال تسجيل نسب قدرت ب التي تتجاوز ال 70 سنة من خلال تسجيل نسب قدرت ب **27,4%** خاصة بالإذاعة المحلية و نسبة **20,5%** تختص بها الإذاعة الوطنية و تفسير النسب هذه يؤكد المصون الإعلامي للإذاعة المحلية التي تعتمد اللغة البسيطة و المفهومة باعتبار ما يدرج خلالها من مزيج بين اللغة الفصحى و كذا العامية، وما يفرض التأكيد على هكذا تحليل هو تساوي النسب التي تختص بها الفئة ذات المستوى الابتدائي و التي تؤكد محدودية المستوى الخاص بهم في عملية الاستيعاب ، و هو الذي ينطبق بشكل عام على ما تم سرده في المزج في الاستماع الى البرامج مضامين التوعية المرورية بين الإذاعتين.

تعنى هذه النتائج في متغير الوظيفة الى تقارب كبير بين النسب المتحصل عليها ،تصدرها المستوى الوظيفي بتطابق كلي بين نسب الاستماع الى كلا الإذاعتين و المقدره ب **69,3%** و هو الذي يوحي الى المزج بين الاستماع الى إليهما حسب طبيعة الأحداث و البرامج و كذا المضامين الإعلامية الخاصة بكل إذاعة، ثم تلتها

نسبة المستوى الوظيفي المتعلقة العاطلين عن العمل بنسبة **13,7%** تختص بها الإذاعة الوطنية و نسبة مقدرة ب **10,5%** للإذاعة المحلية لذات المستوى .و لعل السبب في النتائج المتحصل عليها بالنسبة للعاطلين عن العمل يكمن في طبيعة المستمعين من ناحية المهنة الممتهنة أثناء المسار الوظيفي و التي لها علاقة مباشرة مع المستوى المعرفي من ناحية الثقافة المرورية من جهة و من جهة أخرى الميول الى الاستماع الى برامج إذاعة معينة ، و هذا الطرح وخاصة "الميول" التمتناه مع عديد المبحوثين أثناء توزيع الاستثمارات خلال الدراسة الميدانية .أما بخصوص المتقاعدين فان النسب المسجلة أفضت الى الاستماع الى الإذاعة المحلية بنسبة قدرت ب **15,8%** و أخرى قدرت ب **11,7%** خاصة بالإذاعة الوطنية ،و لعل السبب يرجع الى عدم الانشغال بوظيفة معينة و كذا المكوث في البيت مما يجعل هذه الفئة تتطلع الى معرفة الأحداث الجارية في الإقليم الخاص بالولاية بشكل اكبر إضافة الى طبيعة البرامج المختلف الى حد ما عن نظيرتها الوطنية ،هذه التي يرجح الاستماع إليها من طرف فئة المتقاعدين بنسبة اقل الى العادة التي ألفها كل مستمع منذ صغره، وهو طرح تم إبرازه من خلال عديد العينات التي صادفناها أثناء الدراسة الميدانية.

السؤال 04: ما رأيكم في مبادرة تزويد الطريق السيار بإذاعة مرور متخصصة من جانب التوعية المرورية؟

يعتبر الطريق السيار شرق غرب بالجزائر مكسبا اقتصاديا بجميع المقاييس، لكن في ذات الوقت فهو يفتقر لعديد المكملات في صورة تعبر إلزامية و هو الأمر الذي تسعى ، الجزائرية للطرق السيارة الى تجسيده.و انطلاقات من السؤال الرابع، أن

النسب المسجلة على جميع المتغيرات قدرت ب **100 %** و عليه فلا هناك معيار دلالي يستدعي التحليل.

تحليل الجداول حسب متغير السن										المحور 02: إمكانية تأثير الإذاعة على المستمعين من عدمه تحليل الجداول متغير الجنس							
النسبة	70 فأكثر	النسبة	69-57	النسبة	56-44	النسبة	43-31	النسبة	18-31	النسبة	أنثى	النسبة	ذكر	النسبة	التكرار	الإجابات	الاسئلة
4,8%	09	13,9%	30	21,8%	47	43,1%	93	17,1%	37	21,0%	38	79,0%	143	100	181	نعم	س 05: هل بإمكان الإذاعة التأثير على مستعطي المسار؟
3,6%	03	9,7%	08	20,2%	17	40,5%	34	26,2%	22	18,5%	22	81,5%	97	100,	119	لا	
3,2%	04	14,5%	18	24,2%	30	41,9%	52	16,1%	20	20,2%	25	79,8%	99	100,	124	دينية	س 06: ما هي نوعية البرامج الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية التي تدفعك لمتابعها؟
4,0%	05	13,6%	17	17,6%	22	41,6%	52	23,2%	29	19,2	24	80,8%	101	100,	125	اجتماعية	
5,9%	03	5,9%	03	23,5%	12	45,1%	23	9,6%	10	21,6%	11	78,4%	40	100,	51	ثقافية	
3,5%	09	13,4%	34	22,8%	58	42,1%	107	18,1%	46	20,5%	52	79,5%	202	100,	254	نعم	س 07: هل تنقيد بمضامين البرامج الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية
6,5%	03	8,7%	04	13,0%	06	43,5%	40	28,3%	13	17,4%	08	82,6%	38	100	46	لا	
2,3%	02	10,3%	09	27,6%	24	48,3%	42	11,5%	10	17,2%	15	82,8%	72	100,0	87	شاملة	س 08: هل ترى أن البرامج الإذاعية التي شاملة حيثيات التوعية المرورية؟
4,2%	08	14,1%	27	19,8%	32	40,1%	77	21,9%	42	21,4%	41	78,6%	151	100,0	192	بعض الشيء	
4,0%	122	12,7%	38	21,3%	64	42,3%	127	19,7%	59	81,0%	04	81,0%		100%		غير شاملة	

الفصل الرابع:

الجانب التطبيق

المحور الثاني: إمكانية تأثير الإذاعة على المستمعين من عدمه . تحليل الجدول حسب متغير الوظيفة																			تحليل الجدول حسب متغير المستوى التعليمي		
الاسئلة	الإجابة	التكرار	النسبة	طالب	%	موظف	%	بطل	%	متقاعد	%	ابتداء	%	متوسط	%	ثانو	%	جامع	%	النسبة	التكرار
س5: هل تؤثر الإذاعة في المستمع	نعم	181	%100	09	5, %	126	69,6 %	22	12,2 %	24	13,3 %	08	6,7%	21	17,6%	44	37,0 %	46	38,7 %	100, %	119
	لا	191	100, %	06	5, %	82	68,9 %	16	13,4 %	15	12,6 %	11	6,1%	47	26,0%	57	31,5 %	56	36,5 %	100, %	181
س6: نوعية البرامج التي تدفعك للاستماع ؟	دينية	124	100, %	03	2,4 %	86	69,4 %	15	12,9 %	10	8,1%	10	8,1%	31	25,0	34	27,4 %	49	39%	100, %	124
	اجتماعية	125	100, %	10	8, %	82	70,4 %	11	8,8 %	16	12,8 %	06	4,8%	30	24,0%	47	37,6 %	42	33,6 %	100, %	125
	ثقافية	51	100, %	02	3,9 %	34	66,7 %	08	15,7 %	07	13,7 %	03	5,9%	07	13,7%	20	39,2 %	21	41,2 %	100, %	51
س7: هل تتقيد بمضامين البرامج الإذاعية ؟	نعم	254	100, %	13	5,1 %	176	69,3 %	32	12,6 %	33	13%	19	7,5%	57	22,4%	81	31,9 %	97	38,2 %	100, %	254
	لا	46	100, %	02	4,3 %	32	69,6 %	06	13, %	06	13, %	00	%00	11	23,9%	20	43,5 %	15	32,6 %	% 100,	46
س8: هل تراها برامج شاملة من حيث التوعية ؟	شاملة	87	100,	02	2,3 %	66	75,9 %	13	14,9 %	06	6,9 %	04	4,6%	16	18,4%	32	36,8 %	35	40,2 %	% 100,	87
	بعض الشيء	192	100,	08	4,2 %	132	68,8 %	22	11,5 %	30	15,6 %	13	6,8%	51	26,6%	60	31,3 %	68	35,4 %	% 100,	192
	غير شاملة	21	100,	05	23,8 %	10	47,6 %	03	14,3 %	03	14,3 %	02	23,8	01	47,6	09	14,3	06	14,3	% 100,	21

تحليل نتائج الجدول رقم 02:

السؤال 01: هل بإمكان الإذاعة الوطنية و المحلية التأثير في مستعملي المسار في مجال التوعية المرورية؟

تشير نتائج الجدول 02 في سؤاله الأول، إلى أن نسبة عدم إمكانية الإذاعة الوطنية وكذا نظيرتها المحلية على التأثير في مستعملي الطريق السيار في مجال التوعية المرورية و التي كانت الأكبر بشيء من التقارب مقارنة بعدد العينة و المقدرة ب 81,5%، بالنسبة لفئة الذكور، أما بخصوص فئة الإناث فان النسبة المتحصل عليها قدرت ب 18,5% و بخصوص النسب المسجلة بإمكانية الإذاعة الوطنية و كذا المحلية على التأثير في مستعملي الطريق السيار لكلي الجنسين فإنها قدرت ب 79,0% لفئة الذكور و نسبة 21,0% لفئة الإناث و هو عكس الرأي الذي ذهبت عليه الفئة العمرية التي تتحصر ما بين 31 إلى 43 سنة. و التي سجلت أكبر نسبة لعدم تأثير الإذاعة في التوعية المرورية و المقدرة ب 46,4% ولعل هذا يرجع لسبب الحوادث المرور المستمرة ، ثم تلتها الفئة العمرية التي تتحصر بين 18 و 31 سنة بنسبة قدرت ب 14,9% و أخرى قدرت ب 14,4% خاصة بالفئة العمرية التي تتحصر بين 57 إلى 69 سنة و لعل السبب يعود للنسبة الأولى أن الفئة العمرية الخاصة بها كأنها صفحة بيضاء تؤمن أن للإذاعة دور في ترسيخ مفهوم التوعية المرورية ، أما الفئة الأخرى فان تفسير

تأييدها على دور الإذاعة في هذا المجال فعال، يرجع الى أنها بلغت من النضج عتيا. و ما يؤكد رفض الفئة التي ترى انعدام دور الإذاعة في التأثير لان الأرقام و النسب المسجلة يوميا ما فتأت أنها في تزايد طردي مما يؤكد عدم جدوى البرامج الإذاعية في مجال التوعية في نظر البعض منهم، باعتبار أنهم يرون إلزامية اللجوء الى إستراتيجية أخرى تتحصر في تفعيل مصطلح التوعية المرورية وذلك بغرسها في النشء منذ الصغر، على مستوى مراكز التكوين المهني و إدراجها كمادة أساسية و لو أسبوعيا ضمن الأطوار التعليمية الثلاث. في حين ان الفئة التي ترى ان للإذاعة تأثير في مستعملي الطريق السيار تتمسك مؤمنة أن للإذاعة دور كبير في ترسيخ التوعية المرورية، و تفسيرهم للحوادث المرورية المتزايدة يسير في منحى عدم الشعور بالمسؤولية أثناء القيادة و كذا السلوكيات التهورية التي يقوم بها سائقي المركبات و التي تعكس محدودية ثقافتهم المرورية. و هو الأمر الذي أكدته النسب المتحصل عليها بالنسبة للمستوى التعليمي الذي قدرت حصيلته ب

38,7%

للفئة الجامعية، و لجانب الوعي و الثقافة المرورية و كذا الشعور بالمسؤولية دور في تصدر زيادة النسب التي تحمل محدودية الإذاعة في ترسيخ الثقافة المرورية، هذا الطرح الذي أكدته نسبة الفئة الثانوية و المقدره ب **37,0** و سياق الوعي و الإحساس بالمسؤولية لم يكن في منأى عن هكذا حصيلة، أما باقي النسب المسجلة للطورين المتوسط و الابتدائي و المقدره ب **17,6%** و **6,7%**. على التوالي فيرجع السبب الى عدم الاهتمام و كذا الإلمام بموضوع الثقافة المرورية بشكل عام، و في نظرهم أن التوعية عن طريق التساهل لا يأتي بنتيجة، متحججين بذلك باستمرار الحوادث المرورية على مدار أيام السنة، حيث يرون أن أسلوب الردع هو آخر

الحلول، مستبدلين ذلك بإستراتيجية مفادها تكوين نشء ينشأ على اكتساب ثقافة مرورية للأسرة و المدرسة بأطوارها الثلاث، دور فعال في ذلك ،.أما بخصوص الفئة التي ترى أن للإذاعة دور في التأثير في مجال التوعية المرورية لمستعملي الطريق السيار و التي سجلت نسب متفاوتة مقدرة ب **36,5%** كأعلى نسبة لفئة للفئة الجامعية ،ثم تلتها نسبة الطور الثانوي **31,5%** أما نسب الأَطوار المتبقية فقدرت ب **26,0%** للطور المتوسط و الذي يرى فيه فاعلوه أن دور الإذاعة لم يحقق الهدف المرجو ،بدليل تعاقب الحوادث المرورية ، و تأييدهم المحتشم في إمكانية الإذاعة على التأثير في مستعملي الطريق السيار كان على مضض ، و هذا من خلال تطلعهم الى استحداث بدائل أخرى. و نسبة خاصة لنظيره الابتدائي مقدرة ب **6,1%** و يكمن تسجيل هذه النسبة في أن كلا الفئتين تراهن على أن الإذاعة قاصرة الى حد ما ،رغم تأييدهم لها بالقدرة على ترسيخ التوعية المرورية و لعل للمستوى التعليمي المحدود دور فعال في هكذا وجهة نظر. في حين أن الوظيفي ساهم في عملية التحليل لهذا السؤال و المتمثل في دور الإذاعة في التأثير على مستعملي الطريق السيار و في جانب التوعية المرورية ، و معززا للرؤى السابقة، و هذا من خلال تسجيله لنسب مؤيدة لدور الإذاعة في هذا المجال،و ذلك الذي تفسره النسب المتمثلة في **69,6%** و الخاصة بفئة الموظفين و التي تلتها فئة المتقاعدين بنسبة قدرت ب **13,3%** أما النسب الخاصة ب العاطلين عن العمل و الطلبة فقد قدرت على التوالي ب **12,2%** و **5,0%** و لعل تفسيرها ،يوحي أن للموظف اهتمام بدور الإذاعة في هذا المجال و تؤكد الفئة الموالية الخاصة بالمتقاعدين باعتبارهم مروا على ذات المسار متشبعين بثقافة مفادها أن للإذاعة دور فعال في ترسيخ مفهوم التوعية المرورية لمستعملي المسار

و هذا من خلال تجاربهم اليومية التي مروا بها، أما فئة الطورين الآخرين و خاصة فئة العاطلين عن العمل الذين يرون أن الأهمية تكمن في الحصول على الوظيفة و يعتبرون مسألة التوعية أمراً ثانوياً مقارنة بما يصبون الى الحصول عليه، أما فئة الطلبة فان الاهتمام بالدراسة و تكوين الذات أولى من أي اهتمام آخر ، و هو الأمر الذي التمسناه من عدديهم خلال العمل الميداني في انجاز هذا البحث العلمي. أما في ما يخص الفئة التي ترى عدم إمكانية الإذاعة على التأثير في مستعملي الطريق السيار من ناحية التوعية المرورية ، فان النسبة الأكبر قدرت ب **68,9%** و تختص بها فئة الموظفين ويكمن السبب في هكذا نسبة في أن للموظفين رؤية باعتبارهم يرتادون المسار بشكل يومي ، و الحوادث لا تزال على حالها في منحنى تصاعدي، مما يؤكد أن لا هناك أهمية في للإذاعة في مجال التوعية، رغم أن الطرح على هذا المنوال ليس بالضرورة، ثم تليها فئة العاطلين عن العمل بنسبة قدرت ب **13,4%** و السبب يرجع الى الحديث عن الحوادث والمرورية و الأرقام و النسب و غيرها من مخلفات الحوادث المرورية يَكُون مواضيع النقاش و تبادل أطراف الحديث عنها ، ومنه فان الإذاعة في نظرهم لا ترتقي أن تجسد التوعية المرورية ، وهو ذات الطرح الذي ذهبت عليه فئة المتقاعدين من خلال تسجيلها لنسبة متقاربة الى حد كبير مع سابقتها و التي قدرت ب **12,6%** ، أما بخصوص فئة الطلبة التي سجلت نسبة قدرت ب **5,0%** فإنهم يعتبرون مواقع التواصل الاجتماعي أجدر أن تقوم بهكذا تجسيد في مستعملي الطريق السيار و يستبعدون دور الإذاعة في هكذا مجال.

السؤال 06: ما هي نوعية البرامج الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية التي تدفعك لمتابعتها؟

تشير نتائج الجدول في سؤاله الثاني و الذي يتمحور حول **نوعية البرامج الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية التي تدفع المستمع الى متابعتها و التي سجلنا من خلالها نسب تشير الى اختلاف نسبي في الاستماع الى برامج التوعية المرورية، التي تحوي البرامج الدينية، و الاجتماعية وكذا الثقافية، حيث تصدرت البرامج الاجتماعية نسبة الاستماع و قدرت ب **80,8%** لفئة الذكور ونسبة **19,2%** لفئة الإناث في حين أن البرامج الدينية سجلت بها نسبة استماع قدرت ب **79,8%** تختص بها فئة الذكور أما فئة الإناث فقد سجلت بها نسبة قدرت ب **20,2%** أما بخصوص البرامج الثقافية فقد سجلت بها نسب قدرت ب **78,4%** خاصة بالذكور و أخرى خاصة بالإناث قدرت ب **21,6%** و هي نتائج جد منطقية تجمع بين المتغيرات الثلاث لكلى الجنسين بفارق يتراوح بين **1%** الى **1.5%** سواء بالنسبة للذكور أو بالنسبة للإناث، و هذا ما يوحي الى المزج بين الجانب الاجتماعي، الديني و كذا الثقافي انطلاقا من ان موضوع التوعية المرورية يشمل تداخلا بين المعايير الثلاث، لكن ما تم تحصيله في هذا السؤال يشمل شيئا من التفاوت النسبي في متغير السن، إذ نجد نسبة الفئة العمرية التي تتحصر بين **31** الى **43** سنة قد قدرت ب **45,1%** و التي تهتم بالبرامج الاجتماعية ثم تلتها نظيرتها التي تتحصر بين **44** الى **56** سنة بنسبة **23,5%**. و لعل عامل السن في هذا الطرح يفرض حب التطلع و الذي بدوره يترجم تراكم عديد القضايا الاجتماعية المختلفة و مسألة التوعية المرورية تدرج ضمنها و انطلاقا من شيء من الفضول و حب التوسع و كذا اكتساب المعارف في هذا مجال، يدفع هذه الفئة الى اختيار البرامج الاجتماعية التي بدورها تشكل خزانة تستسقى منه النصائح و الإرشادات التي توجه للأبناء**

باعتبار أنها فئة غالبا ما تكون أسرا ناشئة. أما الأعمار المتبقية و التي تنحصر بين 56 الى 69 سنة و كذا الفئة التي تتجاوز 70 سنة فالنسب المسجلة فيها متساوية و قدرت ب **5,9%** لكليهما ،و هو ذات الطرح الذي ينطبق على سابقه و النصح و الإرشاد لأفراد العائلة جوهره. و انطلاقا من ان الجانب الديني مصدر للثقافة فان ما سجل في الجانبين متساوي **بنسبة موحدة** التي تختص بها فئة الأعمار التي تنحصر بين 31 الى 43 سنة و المقدرة ب **41,9%** ثم تلتها الفئة العمرية التي تتراوح أعمارها بين 44 الى 56 سنة بنسبة قدرت ب **24,2%** تختص بها البرامج الدينية و هو العامل الذي يؤكد أن موضوع التوعية المرورية أولى اهتماما بالغا عبر البرامج الإذاعية التي تعالجه من منظور ديني، باعتبار أن مجال المرور يدرج ضمن المصالح المرسله، هذه الأخيرة التي تدرج ضمن أدوات التشريع الإسلامي و قانون المرور جاء خصيصا للحفاظ على الأرواح البشرية و منه منفعة الصالح العام ،و لا شك أن الاستماع الى هكذا برامج يزيد من الثقافة المرورية في جانبها العقائدي،و لعل وسيلة هذه الحقبة العمرية و كذا التي تليها بنسبة قدرت ب **14,5%**، تكمن في البرامج الإذاعية حول موضوع التوعية المرورية التي من خلالها تسعى للتفقه فيه و الإلمام بحيثياته. أما النسبة الخاصة بفئة أعمار ما بين 18 الى 31 سنة و المقدرة ب **16,1%** سببها يعود الى إلحاح الأهل و النصح المتواصل انطلاقا من ضرورة الاعتبار "اخذ العبرة" من ما تم فقدانهم من الأهل و الأصحاب و الأحبة ،و هو طرح استنتجنا فحواه من خلال محادثات صادفناها مع الآباء أثناء توزيع الاستمارة عبر الطريق السيار وكذا عديد العائلات التي يتكفل بنقلهم الأبناء.

*إن البرامج الثقافية لم تكن في منأى عن نظيراتها السابقة، باعتبار ما تم تسجيله للفتة العمرية التي تتحصر بين 31الى 44 سنة و التي أفضت الى نسبة قدرت ب **41,6%** ثم تلتها الفتة العمرية التي تتحصر بين 18الى 31 سنة و المقدرة ب **23,2%** ثم عقبها الفتة التي تتحصر بين 44الى 56 سنة بنسبة قدرت **17,6%** و بخصوص فئة الأعمار التي تتراوح ما بين 57 الى 69 سنة فان النسبة المسجلة قدرت ب **13,6%** و أخيرا الفتة التي تتجاوز 70 سنة ب **4,0%** و يكمن تفسير النسب في أن اعلي نسبة تهتم بالتوعية المرورية من الناحية الثقافية و الذي يؤكد المستوى التعليمي الذي يعتبر قاسما مشتركا بينهما و ثنائية مرتبة من و هذا من خلال ما تم تسجيله في المستوى الجامعي و الثانوي بنسب قدرت ب **41,2%** و نسبة **39,2%** على التوالي على غرار الجانب الديني الذي سجلت به نسبة قدرت ب **39,5%** و هذا انطلاقا مما سبق ذكره في بداية تحليل نتائج هذا السؤال و المتمثل في أن الدين مصدر للثقافة. أما مستوى طور المتوسط و الابتدائي فقد تم تسجيل نسبة قدرت ب **13,7%** و **5,9%** تختص بها البرامج الثقافية وهي نسب تعكس المستوى في هذا المجال. أما البرامج الاجتماعية الخاصة بالمستوى الثانوي و المقدرة ب **27,4%** وهي تقارب الى حد كبير نسبة الطور المتوسط و المتمثلة في **25,0%** و هي نسب تتصهر في البرامج التوعوية التي تعالج المخلفات الاجتماعية التي تسببها حوادث المرور على وجه الخصوص، و التي تعتبر دافعا تسوق هذه الفتة الى الاستماع إليها . أما الطور الابتدائي فتتمثل نسبة الاستماع الى البرامج الاجتماعية به في **8,1%**، و هو أمر طبيعي، لهذا مستوى انطلاقا من تعقيد موضوع التوعية المرورية في شقه الاجتماعي و هذا لان التوعية و السلامة المرورية و كذا حوادث المرور لا تختزل في مجرد نسب و

أرقام فحسب ،بل تتعدى هذا بشكل كبير باعتبار ما تخلفه من مخلفات و نتائج سلبية تتعكس سلبيا على ذوي الضحايا و أقرباءهم و كذا الأصدقاء و غيرهم من من لهم سابق معرفة للمفقودين ،إضافة الى عديد الأضرار النفسي التي تخلفها و هي التي ينجر عنها تراكمات أخرى، أن الجانب الاجتماعي في مجال التوعية المرورية يتصف بالتعقيد و هو أمر ليس باليسير التعرض على فئة المستوى الابتدائي، عكس الجانب الوظيفي الخاص بفئة الموظفين التي قدرت نسبتهم ب **70,4%** في الشق الاجتماعي .ثم تلتها فئة العاطلين عن العمل

بنسبة **12,8%** و يرجع سبب النتائج المتحصل عليها الى أن الموظفين يعتمون بالجانب الاجتماعي أكثر من الفئة المتقاعدة باعتبار ما يتداول أثناء العمل من خلال تبادل الرؤى في مجال التوعية المرورية و مواكبة ما يطرأ من جديد بشأن الموضوع على الساحة ،عكس الفئة المتقاعدة التي تنصب اهتماماتها على شؤون أخرى. أما بخصوص الشق الديني للبرامج الإذاعية فان النسب المسجلة قدرت ب **70,4%** اختصت بها فئة الموظفين ونسبة قدرت ب **12,8%** خاصة

بالمقاعدین و تتطابق التحليل الى حد كبير مع سابقه و المتمثل في الجانب الاجتماعي باعتبار التقارب بين النسب ،أما بخصوص العاطلين عن العمل في الجانب الديني فان النسبة المتحصل عليها قدرت ب **15,3%** و هي ذاتها المتحصل عليها في الشق الثقافي كأعلى نسبة و التي تقدر ب **66,7%** كأعلى نسبة ثم تليها نسبة ب **15,7%** لذات الفئة و هي نسب تؤكد علاقة الدين بالثقافة .أما الفئة الخاصة ب المتقاعدين فان النسب تجمع بين الجانب الديني و الثقافي بالمساواة على مستوى الاستماع و هذا ما يزيد من تبيان وطادة العلاقة

بينهما. و تبقى نسب الاستماع للطلبة هي الأدنى على كل المستويات ، و هو ما يفسر الاهتمام بانشغالات أخرى تصب في طلب العلم بصفة اكبر.

السؤال 07: هل تتقيد بمضامين البرامج الإذاعية حول التوعية المرورية ؟

تشير نتائج الجدول في سؤاله الثاني و الذي يتمحور حول **التقيد بمضامين البرامج**

الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية، و بعد التمعن في نتائج الجدول خلصنا الى

أن النسب في متغير الجنس كانت متقاربة بين الجنسين حيث قدرت ب **82,6%**

لفئة الذكور و نسبة **17,4%** بالنسبة للعنصر النسوي ، و كلاهما نسب تعبر عن

عدم التقيد بالبرامج التوعوية للإذاعة على اختلافها، محلية كانت أو وطنية، و حتما

أن سبب **عدم تقيد** المستمعين لا يرجع الى البرامج في حد ذاتها، لان المحتويات

الإذاعة في هذا الخضم و إن كانت أحيانا قاصرة و لا تفي بالغرض في منظور

البعض منهم، إلا أنها تقوم بعمل جبار، تعمل من خلاله على تنوير جمهورها بكل

ما يزيد من الرصيد المعرفي و التعليمي و الثقافي في كل المجالات ، بما فيها

جانب التوعية المرورية ، و عليه فان سبب الرفض المرجح يرجع الى المستمع

بدرجة اكبر، و هو ما تؤكدته النسبة المتحصل عليها في المستوى التعليمي الخاص

ب الطور الثانوي والمقدرة ب **43,5%** ، ثم تليها نسبة الفئة الجامعية بنسبة

32,6% وتليها فئة الطور المتوسط ب **23,9%** هذه الخيرة تفسر منطق

علاقة المستوى التعليمي بالوعي في حين أن المستوى الثانوي و نظيره الجامعي

يتنافى و هذا المنطق. أما نسب المستوى الجامعي و نظيره الثانوي فقد كانت

معتبرة من خلال ما أسفرت عليه نسب هذا المتغير الذي يتمثل في نسبة **38,2%**

و أخرى خاصة بالمستوى الثانوي قدرت ب **31,9%** في حين أن مستوى الطور

المتوسط و نظيره الابتدائي تمثلت في **22,4%** و نسبة **7,5%** هذا الذي يوحي

أن الدرجة العلمية متعلقة بمستوى الوعي ، و لعل ما يفسر عدم التقيد بالبرامج الإذاعية يكمن في الاستهتار بها ، و هو ما تترجمه التصرفات التي تنتافى مع ما تنص عليه قوانين المرور و الإرشادات التي تبث بشكل دوري عبر البرامج الإذاعية و خاصة في المواسم التي تكثر فيها الحوادث المرورية مثل المواسم و العطل الصيفية و غيرها ... و المتمثلة في السلوكيات اللامسؤولة التي نرصدها بشكل يومي عبر طرقاتنا و خاصة عبر الطريق السيار (شرق -غرب) ، أما بخصوص الفئة المؤيدة من ذات الجنس فقد بلغت نسبة **79,5%** أما فئة الإناث فقد بلغت **20,5%** و الملاحظ بين النسب ، أن الفارق بينهما سواء على مستوى أولئك الذين يتقيدون أو ما دونهم ، تقدر بما يقارب **03,%** و هو السبب الذي يعكس حجم الوعي و طريف التفكير و مقدار الثقافة المرورية الخاصة بكل فئة ،متمثلة كانت أو عكسها،و ما يؤكد هكذا تفسير هي النسب المسجلة و الخاصة بالمستوى التعليمي في شقه الممثل لما تحمله البرامج الإذاعية في مجال التوعية.أما ما يمكن الإشارة إليه في مستوى الوظيفة و متغير السن على حد سواء هو النسب المسجلة ،حيث أسفرت على نسبة قدرت ب **43,5%** اختصت بها فئة الأعمار التي تنحصر بين 31الى 43 سنة وهي التي لا تتقيد بالمضامين الإعلامية للبرامج الإذاعية ،في حين أن نسبة الفئة المؤيدة لما تحمله البرامج الإذاعية تمثلت في **42,1%** من ذات الفئة العمرية ،و الفارق بينهما لا يتجاوز **02, %** و هو سبب يفسر الرغبة في اكتساب ثقافة مرورية من خلال الإذاعة كمصدر لهكذا ثقافة،و يبرؤ الإذاعة على أنها لا تراقي الى تنوير المتلقي، و هو ما تذهب فيه النسب الخاصة فئة الأعمار م ا بين 44الى 56 سنة و المقدره ب **22,8%** في حين أن نظيرتها في الفئة الغير مؤيدة للمضامين الإعلامية و

لا تتمثل بما تبثه الإذاعة في هذا المجال تتمثل في **13,0%** بالنسبة للفئة التي لا تتقيد بهكذا مضامين و عليه فان كبر السن في هذه المفارقة يكتسي علاقة بمستوى الوعي، مقارنة بالفئة الراضة لما تحمله البرامج من مضامين إعلامية، في حال عدم وجود احتمالات أخرى تحول دون التعرض لبرامج الإذاعة، مثل اللامبالاة، بدائل أخرى مثل الإعلام الجديد، عدم الاهتمام بهكذا مواضيع و غيرها من التي يتعذر عنا حصرها. أما بخصوص المستوى الوظيفي فان ما تم تدوينه من نسب يتمثل في تساوي النسب بين من يتقيد و بين ما دون ذلك **69,6%** و **69,3%** و هي نسب تختص بها على التوالي الفئة الموظفة **13,0%** كنسبة تعبر عن الرأيين في فئة المتقاعدين ،و نفس النسبة عبرت عن رأي العاطلين عن العمل ، **12,6%** و أخرى من ذات الفئة تتقيد بالبرامج التي تحملها الإذاعة في الشق التوعوي الخاص بالثقافة المرورية، ولعل هذا التطابق في الرؤى يفسره الأواء والرغبات الخاصة بكل مستمع و كذا طبيعة العلاقة التي نشأ عليها مع وسائل الإعلام ،إضافة الى التمايز الفكري بين عناصر الفئة المؤيدة و المسلمة و نظيرتها المخالفة.

السؤال 08: هل ترى أن البرامج الإذاعية التي تتناول الحملات التحسيسية

شاملة لكل حيثيات التوعية المرورية؟

تشير نتائج الجدول في سؤاله الثامن إلى أن نسبة المعبرين بان البرامج الإذاعية في مجال التوعية المرورية **شاملة** في فئة الذكور قدرت ب **82,8%** أما بخصوص نسبة الإناث المعبرة على أن البرامج الإذاعية تشمل موضوع التوعية المرورية **بعض الشيء** فقط ،فقد قدرت ب **21,4%**، ولعل ما يفسر هذه النتائج هو مستوى الثقافة المرورية لكل طرف ،و هو ما يؤكد هذا الطرح ،هو المستوى التعليمي

الخاص بالفئة الجامعية وكذا نظيرتها في الطور الثانوي بنسبة موحدة قدرت ب **42,9%**. صنفت في خانة المعبرين على أنها برامج غير شاملة و أخرى صنفت في خانة الفئة المعبرة على أنها برامج شاملة، قدرت بنسبة **40,2%** تختص بها الفئة الجامعية أما نسبة الطور الثانوي فقد أسفرت على نسبة تمثلت في **36,8%**. أما نظيراتها في كل من المستوى المتوسط و الابتدائي أفضت الى نسبة قدرت ب **26,6%** معبرة عن الرأي الذي مفاده أن البرامج **شاملة بعض الشيء** و في ذات الفئة عبرت على أنها شاملة قدرت نسبتها ب **18,4%** و أخرى جاءت نسبتها ب **9,5%** اختص بها الرأي في المستوى الابتدائي الذي يرى على أنها **غير شاملة**. و منه فان الرؤى تختلف اختلاف الأفراد ،و كما ذكرناه آنفاً، أن للمستوى العلمي و الفكري و كذا الثقافي في مجال التوعية المرورية دور فعال يفرض هذا التناغم في التعبير عن الآراء ،هذا دون التغاضي عن محتوى المضامين الإعلامية للإذاعة ،و الذي بدوره يعتبر عاملا أساسيا يساعد في استخلاص هكذا نتائج،بمعنى: غزارة الإنتاج الإذاعي و تنوعه و كذا مواكبة الأحداث الطارئة في هذا المجال يحدد ما أن كانت برامجا شاملة أو الى حد ما أو دون ذلك. وبالطبع أن النتائج المتحصل عليها تربطها علاقة بأعمار الأفراد ،حيث نجد الفئة العمرية التي تتراوح أعمارها بين 31الى 43 سنة سجلت بها اكبر النسب و التي اختصت بها الفئة المعبرة عن شمولية البرامج الإذاعية لموضوع التوعية المرورية ،من خلال تسجيل ثم **75,9%** . أكدتها نسبة الفئة الموظفة و التي قدرت ب **48,3%**نسبة قدرت ب ثلثها الفئة المعبرة على أن البرامج تشمل موضوع التوعية **بعض الشيء** بنسبة قدرت و أخيرا و في **47,6%** . ذهبت في ذات السياق الفئة الموظفة بنسبة قدرت ب **40,1%** . كان فيه **38,1%** نفس الفئة عبرت على **عدم شمولية البرامج** الإذاعية بنسبة قدرت ب

وتعنى هذه النتائج الى أن الفئة العمرية %47,6 للفئة الموظفة رأى مؤيد بنسبة قدرت ب الخاصة بها تهتم بشكل كبير بموضوع التوعية المرورية من خلال البرامج الإذاعية، و هو طرح يفسر أن الأفراد يستعملون الطرقات بشكل عام و الطريق السيار على وجه الخصوص على غرار الفئة الموظفة ، و اختلاف الرؤى يترجم التفاوت النسبي في المعارف و المعلومات و كذا الثقافة المرورية ، أما باقي النسب الأخرى فتنقسم عبر مختلف الفئات العمرية ، تتصدرها الفئة الشابة 18 الى 31 سنة ، برأى مفاده أنها برامج غير شاملة. و هو ما سبق تفسيره في سؤال مدى الاستماع للبرامج الإذاعية و يؤكد الميول الى استخدام الإعلام الجديد عبر مواقع التواصل الاجتماعي التي بدورها تغطي الحملات التحسيسية عبر الطريق السيار

تحليل الجداول حسب متغير السن												المحور الثالث:						تحليل الجداول متغير الجنس	
النسبة	التكرار	النسبة	أكثر 70	النسبة	69-57	النسبة	56-44	النسبة	43-31	النسبة	18-31	النسبة	أنثى	النسبة	ذكر	النسبة	التكرار	الإجابات	الاسئلة
100,0 %	181	3,9%	07	14,4 %	26	21,5 %	39	40,9 %	74	19,3 %	35	19,3 %	35	80,7%	146	100,0 %	181	نعم	س 09: هل أنت راض عن الإشارات المرورية المثبتة حالياً؟
100,0 %	119	4,2%	05	10,1 %		21,0 %	24	44,5 %	53	20,2 %	54	21,0 %	25	79,0%	94	100,0 %	119	لا	
100,0 %	216	4,6%	10	13,0 %	28	19,4 %	42	42,1 %	91	20,8 %	45	19,9 %	43	80,1%	173	100,0 %	216	موافق	س 10: ما رأيكم في اللوحات الالكترونية الإرشادية التي سببت عبر الطريق السيار
100,0 %	77	2,6%	02	2,6%	02	11,7 %	09	28,6 %	22	40,3 %	31	18,2 %	14	81,8%	63	100,0 %	77	موافق بشدة	
100,0 %	07	0,0%	00	2,6%	02	11,7 %	09	28,6 %	22	40,3 %	31	42,9 %	03	57,1%	04	100,0 %	07	غير موافق	
100,0 %	273		11	12,8 %	35	22,0 %	60	42,5 %	116	18,7 %	51	19,4 %	53	80,6%	220	100,0 %	273	نعم	س 11 : مواقع التواصل الاجتماعي وسيلة فعالة في نشر التوعية المرورية؟
100,0 %	27		01	11,1 %	03	14,8 %	04	40,7 %	11	29,6 %	08	25,9 %	07	19,4%	20	100,0 %	27	لا	
100,0 %	290	4,1%	12	12,8 %	37	21,4 %	62	41,7 %	121	20,0 %	58	19,7 %	57	80,3%	233	100,0 %	290	نعم	س 12: هل تعتبر واقع التواصل الاجتماعي مساهم في نشر التوعية
100,0 %	10	0,0%		10,0 %	01	20,0 %	02	60,0 %	06	10,0 %	01	30,0 %	03	70,0%	07	100,0 %	10	لا	

100,0%	227	3,5%	08	12,3%	28	21,6%	49	46,7%	106	15,9%	36	20,3%	46	79,7%	181	100,0%	227	نعم	س 13: معرفتكم حول تطبيق Radio Info trafic Algérie en temps reel
100,0%	73	5,5%	04	13,7%	10	20,5%	15	28,8%	21	31,5%	23	19,2%	14	80,8%	59	100,0%	73	لا	س 14: في حال سابق معرفة، هل تراه تطبيقا مساهما في التوعية المرورية؟
100,0%	231	3,5%	08	12,0%	28	20,0%	47	46,3%	107	17,7	41	20,3%	47	79,7%	184	100,0%	231	نعم	س 14: في حال سابق معرفة، هل تراه تطبيقا مساهما في التوعية المرورية؟
100,0%	69	5,8%	04	14,5%	10	24,6%	17	29,0%	20	26,1%	18	18,8%	13	81,2%	56	100,0%	69	لا	س 14: في حال سابق معرفة، هل تراه تطبيقا مساهما في التوعية المرورية؟

المحور الثالث: تساهم مواقع التواصل الاجتماعي المتخصصة. وكذا اللوحات الالكترونية لإشارات حركة المرور التي ستثبت عبر الطريق السيار، في التوعية المرورية؟

الاسئلة

تحليل لجداول حسب متغير المستوى التعليمي

تحليل لجداول حسب متغير الوظيفة

النسبة	لتكرا	النسبة	الجامعي	النسبة	الثانوي	النسبة	لمتوس ط	النسبة	الابتدائي	النسبة	التكرار	النسبة	متقاعد	النسبة	بطل	النسبة	موظف	النسبة	طالب	الإجابة	
100	119	34,8%	63	38,1%	69	20,4%	37	6,6%	12	100,0%	181	15,5%	28	8,3%	15	71,3%	129	5,0%	09	نعم	س 09: هل أنت راض عن الإشارات المرورية عبر المسار؟
100,	181	41,2%	49	26,9%	32	26,1%	31	5,9%	07	100,	119	9,2%	11	19,3%	23	66,4%	79	5,0%	06	لا	س 10: رأيكم في اللوحات الالكترونية التي ستثبت عبر الطريق السيار؟
100,	216	37,0%	80	33,3%	72	23,1%	50	6,5%	14	100,0%	216	13,0%	28	12,5%	27	69,0%	149	5,6%	12	موافق	س 11: هل ترى في مواقع التواصل الاجتماعي فاعلية في
100,	77	40,3%	31	33,8%	26	19,5%	15	6,5%	05	100,0%	77	13,0%	10	11,7%	09	71,4%	55	3,9%	03	موافق بشدة	س 11: هل ترى في مواقع التواصل الاجتماعي فاعلية في
100,	07	14,3%	01	42,9%	03	42,9%	03	0,0%	00	100,0%	07	14,3%	01	28,6%	02	57,1%	04	0,0%	00	غير موافق	س 11: هل ترى في مواقع التواصل الاجتماعي فاعلية في
100,	273	39,2%	107	31,9%	87	22,3%	61	6,6%	18	100,0%	237	12,8%	35	13,6%	37	68,5%	187	5,1%	14	نعم	س 11: هل ترى في مواقع التواصل الاجتماعي فاعلية في
100,	27	18,5%	05	51,9%	14	25,9%	07	3,7%		100,0%	27	14,8%	04	3,7%	01		21	3,7%	01	لا	س 11: هل ترى في مواقع التواصل الاجتماعي فاعلية في

100,0%	290	37,9%	110	33,1%	96	22,8%	66	6,2%	18	100,0%	290	13,1%	38	13,1%	38	69,0%	200	4,8%	14	نعم	س12: هل تعتقد مواقع التواصل الاجتماعي عامل مساهم في نشر التوعية المرورية	
100,0%	10	20,0%	02	50,0%	05	20,0%	02	10,0%	01	100,0%	10	10,0%	01	0,0%	00	80,0%	08	10,0%	01	لا		
100,0%	273	38,3%	87	23,3%	76	23,3%	53	4,8%	11	100,0%	227	11,5%	26	11,5%	26	72,7%	165	4,4%	10	نعم	س13: معرفتكم حول تطبيق Radio Info traffic Algérie	
100,0%	27	34,2%	25	34,2%	25	20,5%	15	11,0%	08	100,0%	73	17,8%	13	16,4%	12	58,9%	43	6,8%	05	لا		
100,0%	231	38,1%	88	34,6%	80	21,7%	53	4,3%	10	100,0%	231	11,7%	27	11,3%	26	72,3%	167	4,8%	11	نعم	س14: في حال سابق معرفة، هل تراه تطبيقا مساهما في التوعية المرورية؟	
100,0%	69									100,0%	69											
100,0%	300	34,8%	24	30,4%	21	21,7%	15	13,0%	09	100,0%	=300	17,4%	12	17,4%	12	59,4%	41	5,8%	04	لا		

السؤال 09 و 10: رأيك في الإشارات المرورية الحالية وكذا تلك التي ستثبت عبر الطريق السيار ؟

ارتأينا في هذه الخطوة من التحليل أن نجمع بين السؤالين التاسع و العاشر ،و هذا لطبيعة
طرحهما ،باعتبار أن كلاهما يصب في منحى موحد،و عليه فان نتائج الجدول في كلا
السؤالين تنتهي الى أن النسب التي عبرت عنها فئة الذكور برأي الموافقة "نعم" الخاص ب
الإشارات المثبتة حاليا تتمثل في **80,7%** أما الفئة المعبرة بالرفض "لا" فتتمثل نسبتها في
79,0% في حين أن العنصر النسوي عبر بالرفض بنسبة قدرت ب **21,0%** و أخرى بنعم
من ذات الفئة قدرت ب **19,3%** و الملاحظ أن الفارق بين النسب يقدر بنسبة واحدة
01%. تجمع بين الموافقة و الرفض بين كلا الجنسين، يندرج تفسيره تحت الرؤية الخاصة
لكل فئة،في حين أن النسب المسجلة في الجانب الخاص بالإشارات التي ستثبت عبر
المسار أفضت الى **الموافقة بشدة** بنسبة فارق كبير على **عدم الموافقة** و هذا من خلال ما
تم تسجيله من نسب قدرت ب **81,8%** بالنسبة لفئة الذكور و نسبة **80,1%** لذات الفئة
،و هو ذات الرأي الذي ذهب عليه العنصر النسوي من خلال النسبة المعبرة عن الموافقة و
المقدرة ب **19,9%** ثم تلتها النسبة المعبرة عن الموافقة بشدو تمثلت في **18,2%** و لعل
تفسير النتائج يتجلى في أن الإشارات المثبتة حاليا لا ترتقي الى تأدية المهام التي وجدت من
اجلها ،باعتبار ما تتصف به من عدم الظهور الجيد للكتابة و الذي يسبب تعذر مستعمل
المسار في معرفة الاتجاه المقصود أو المحطة و ما الى ذلك. و ما يزيد في التأكيد على
النتائج المتحصل عليها هو عامل السن للفئة العمرية التي تتراوح أعمارها بين 31الى 43 و
بتسجيلها لنسبة قدرت ب **44,5%** غير موافقة و أخرى موافقة قدرت ب **40,9%** هي
الفئة التي تستعمل الطريق السيار بشكل اكبر من خلال معيار قوة التحمل لمشقة السفر و

غيرها من المؤهلات، إضافة الى مستوى **الوظيفة** التي يزيد من التأكيد على أن الإشارات المثبتة حاليا لا ترقى الى الدور المنوط بها ،و المقدره ب **66,4%** و أخرى موافقة تم نسبتها في **71,3%** و الملاحظ هنا أن الفئة الموافقة اكبر من تلك الغير موافقة ، و هذه النتيجة لها علاقة بالتكرار الخاص بتوزيع العينة المبحوثة عبر الطريق السيار في شقه الشرقي ،الذي يخلوا نهائيا من الإشارات المهترءة،و عليه فان الطرح الذي ذهبت عليه الفئة العاطلة عن العمل و كذا تلك المتقاعدَة يتراوح بين نسب مختلفة قدرت ب **19,3%** و **9,2%** غير موافقة و نسبة قدرت ب **8,3%** و أخرى ب **15,5%** موافقة على التوالي.

أما المستوى التعليمي فقد أشارت نتائجها الى **41,2%** كنسبة اكبر عنيت بها الفئة الجامعية رافضة للإشارات ال الحالية و تلتها نسبة **34,8%** من نفس الفئة أيدت دور الإشارات عبر المسار و يبقى دائما السبب في توزيع العينة عبر اشطر الطريق السيار أما المستوى الثانوي و المتوسط فان نسب الرفض للإشارات قدرت بالتساوي و تمثلت في **26,9%** أما الفئه الموافقة فقد قدرت نسبتها **38,1%** و نسبة **20,4%** أما المستوى الابتدائي فان النسب التي اختص بها في موافقته على لإشارات الحالية فقد قدر ب **6,6%** في حين أن من عبر ب الرفض فقد قدرت نسبته ب **5,9%** ،ومنه فان هذه النتائج تعنى الى أن المستوى التعليمي يقدم معيار دلالي بقدر ما يقدمه مدى استعمال المسار و كذا الشطر الذي يتواجد فيه مرتاد الطريق السيار.

ان فحوى السؤال العاشر يعتبر بديلا أو بالأحرى إضافة الى الإشارات الحالية باعتبارها إشارات الكترونية و أن النتائج المتحصل عليها بالموافقة و الموافقة بشدة منطقية جدا ،باعتبار ما ستقدمه لمرتاد الطريق السيار من إضافة،و هذا ما أكدته نتائج المستوى التعليمي للفئة الجامعية في السؤال العاشر و التي أفضت الى نسب تعبر عن **الموافقة**

بشدة تتمثل في 40,3% ثم تلتها نسبة الموافقة من ذات الفئة قدرت ب 37,0% في حين أن المستوى الثانوي و كذا المتوسط عبر بالنسبة الكبيرة ب بالرفض و المقدره بالتساوي ب 42,9% و لعل السبب يكمن في عدم درايتهم بهكذا إشارات أو محدودية الثقافة المرورية او احتمال الفهم المحدود الذي يعكسه المستوى التعليمي و يؤكدده مستوى الفئة العمرية المنحصرة أعمارها بين 31الى 43 سنة بنسبة رافضة لتزويد الطريق السيار بإشارات الكترونية حديثة قدرت ب 71,4% ثم تلتها نسبة موافقة من نفس الفئة تمثلت في 42,1% و أعقت بنسبة موافقة بشدة قدرت ب 40,3% أما ما يلفت الانتباه في فئة الأعمار التي تتحصر بين 44 الى 56 سنة و نظيرتها الأكثر من 70 سنة. هو النسبة التي قدرت 0,0% لكلا الفئتين ، بالرأي الغير موافق بمعنى أن الأفراد من هذه الحقبة العمرية لم يصوت احد منهم ب عدم الموافقة و عليه فان الإلمام بمحتوى السؤال و الفهم الجيد لمضمونه يؤكد على أنها فئة ناضجة فكريا و لها من الثقافة المرورية ثقل يعكسه النضج المستمد من العمر شهد عديد التجارب المرورية.أما بخصوص مستو الوظيفة فان ما سجل بها من نسب يأتي في ذات المنحى الأخير و هذا من خلال النسبة المقدره ب 71,4% موافقة بشدة للفئة الموظفة و أخرى مقدره ب 69,0% معبرة بالموافقة من نفس الفئة ،أما الفئة الغير موافقة فقد قدرت نسبتها ب 57,1% و هي آخر نسبة في هذه الفئة ثم تلتها فئة العاطلين عن العمل بنسبة قدرت ب 28,6% بالإجابة الغير الموافقة ، أما إجابة الموافقة و الموافقة بشدة لذات الفئة فقد قدرت ب بنسب متقاربة تتمثل في 12,5% و 11,7% على التوالي، ثم تلتها فئة المتقاعدين التي قدرت ب 14,3% مثلت الفئة غير الموافقة و تلتها النسب المعبرة عن الموافقة و الموافقة بشدة بالتساوي مقدره نسبتها ب 13,0% لكليهما.و لعل سبب الرفض في هذه النتائج يرجع الى طبيعة الوظيفة التي لها

علاقة بالثقافة المرورية الأصح هو استعمال الطريق السيار من خلال افتقادهم لرؤية خاصة بهكذا نوع من الإشارات المرورية الحديثة. و هو ما تؤكد نسبة الرفض التام لفئة الطلبة و هو طرح هذا يترجمه الوظيفة في حد ذاتها و هي طلب العلم، أي اكتساب ثقافة عامة و تتدرج تحت طياتها تلك الخاصة بالمرور، و هذا لعدم تصويتهم بالرفض إطلاقاً، أي بنسبة 0,0%.

السؤال 11: رأيكم في مواقع التواصل الاجتماعي كوسيلة في نشر التوعية المرورية؟

تشير نتائج الجدول في سؤاله الثامن إلى أن نسبة المعبرين "بنعم" من فئة الذكور سجلت بها أكبر نسبة و التي قدرت بـ 80,6% و نسبة اختصت بها نفس الفئة عبرت بـ "لا" قدرت بـ 74,1% أما فئة الإناث فقد سجلت بها نسبة عبرت بـ "لا" قدرت بـ 25,9% في حين أن نسبة المعبرين بـ "بنعم" قدرت بـ 19,4%. و تعنى هذه النتائج الى أن سبب التعبير بالموافقة بنسبة لفئة الذكور أكثر من نظيره النسوي، على اعتبار أن الأغلبية القصوى لمستعملي المركبات من الفئة المذكورة و هو ما يعكس الاهتمام الكبير بالمواقع الاجتماعية و الاستخدام للإعلام الجديد بشكل عام، أما بخصوص النسبة المعبرة عن المواقع الاجتماعية على أنها لا تساهم في نشر التوعية المرورية فان السبب في هذا، يكمن في الاهتمام بمواقع التواصل الاجتماعي في مجال التوعية المرورية، و ما يرجح أيضاً كسبب في النتائج المتحصل عليها هو عدم امتلاكهم للوسائل الالكترونية التي تدار عبرها مواقع التواصل الاجتماعي، أما بخصوص العنصر النسوي فان النسبة التي أفضت الى أن مختلف المواقع الاجتماعية لا تساهم في نشر التوعية المرورية يرجع فيه السبب الى عدم استعمالها في مجال مرور بشكل عام، بل توظيفها في مجالات أخرى تختص بها الفئة النسوي و هو ما تؤكد فئة المعبرة بالموافقة. و التي تعتبر اقل النسب و هو ما يعزز التحليل الذي ينحصر

في عدم اهتمام العنصر النسوي بالجانب التوعوي في مجال المرور. و هو طرح ذهبت عليه الفئة الموظفة في متغير المستوى الوظيفي، و ذلك بتسجيله لأكبر نسبة قدرت ب **77, 8%** و التي تعبر عن رأيها في مجال التوعية من خلال المواقع الاجتماعية بالرفض، ثم تلتها فئة ذهبت في ذات الرأي خصت بها فئة المتقاعدين بنسبة تمثلت في **14,8%** و أخيرا نسبة موحدة لكل من الطلبة و العاطلين عن العمل قدرت ب **3,7%**. و ترجع نتائج مختلف الفئات الى الاهتمامات الفردية بالدرجة الأولى و كذا اختلاف الرؤى و نسبة توظيف مواقع التواصل في مجال التوعية المرورية مقارنة بالمجالات الأخرى، في حين أن النسب المعبر بالموفقة على دور المواقع الاجتماعية في التوعية المرورية يعكس مدى استخدامها و مجال التوظيف و كذا الاهتمام بالثقافة المرورية. و لعل هذا التفسير ينطبق بشكل كبير على مستوي التعليم و هذا من خلال ما سجلته النسب المعبرة "بلا" و المقدره ب **51,9%** للمستوى الثانوي كابر نسبة، ثم تلتها نسبة قدرت ب **25,9%** للطور المتوسط أما المستوى الجامعي فنسبة التعبير بالرفض قدرت ب **18,5%**، في حين أن النسب المؤيدة لدور المواقع الاجتماعية في نشر التوعية المرورية تصدرتها الفئة الجامعية بنسبة **39,2%** ثم فئة الطور الثانوي بنسبة **31,9%** ثم تلتها فئة الطور المتوسط بنسبة **22,3%** و أخيرا فئة الطور الابتدائي بنسبة **6,6%** موافقة و نسبة **3,7%** عكس ذلك. و لعل الاهتمام و مجال الاستخدام و كذا تفاوت الثقافة المرورية تغيب دورا لمستوى التعليمي و هو ما يترجمه سهولة الاستخدام لهذه الوسائل. أما متغير السن فان نسبة الفئة العمرية التي تتحصر بين 31 الى 43 سنة كانت الأكبر في تعبير الموافقة، حيث سجلت نسبة قدرت ب **42,5%** وأخرى رافضة قدرت ب **40,7%** ثم تلتها نسبة الأعمار التي تتحصر بين 44 الى 56 سنة عبرت "بنعم" و المقدره ب **22,0%** في حين أن النسبة الغير مؤيدة قدرت

ب14,8% أما النسبة المعبرة "بلا" ثم تلتها الفئة الشابة بنسبة 18,7% أيدت فعالية المواقع الاجتماعية في نشر التوعية المرورية ونسبة أخرى عبرت عن رؤى مخالفة من ذات الفئة قدرت 29,6% اختصت بها الفئة الأصغر سنا. أما النسب المتبقية الخاصة بالفئات العمرية الأكبر فقد كانت قيمها 11,1% و 3,7% و نسبة 4,0% لفئة أكثر من 70 سنة. رغم النسب المعبرة عن الموافقة على أن المواقع الاجتماعية فعالة في نشر التوعية المرورية إلا أن ما رصدناه ميدانياً أفضى إلى أن عديد المبحوثين لا يأنهون بهكذا مواقع، و خاصة في المقطع الغربي للطريق السيار.

السؤال 12: هل تعتبر مواقع التواصل الاجتماعي عامل مساهم في نشر التوعية المرورية عبر الحملات التحسيسية، أن ما يلاحظ على مستو هذا السؤال انه يتشابه الى حد كبير مع نظيره السابق ، و عليه فإننا ارتأينا أن نتناول تحليله انطلاقاً من انه لا يقدم إضافة للدراسة، و هذا بعد تعمقنا في النسب التي تتطابق والنسب السابقة، الخاصة بالسؤال الحادي عشر.

السؤال 13: معرفتكم حول تطبيق Radio Info traffic Algérie en temps reel (يهدف هذا السؤال الى استخلاص العدد الخاص بمن لديهم سابق معرف حول تطبيق Radio Info traffic Algérie en temps reel و التي أفضت الى أن العدد الجمالي قدر ب277 بنسبة 92,33% من مجموع نسب العينة المبحوثة، وهو ما سيتم تحليله من خلال السؤال 14: و الذي يركز على دور هذا التطبيق في التوعية المرورية. و عليه فان نتائج الجدول من خلال هذا السؤال تعنى الى، أن النسبة الأكبر تختص بها فئة العنصر الذكري التي أسفرت على نسبة قدرت ب 81,2% أجمعت على أن التطبيق لا ساهم في التوعية

المرورية، أما بخصوص الفئة المؤيدة لمساهمة في مجال التوعية المرورية من نفس الفئة، فقد قدرت نسبتها بـ **79,7%**، و بخصوص الجانب النسوي فإن النسبة المتحصل عليها قد قدرت بـ **20,3%** بالرأي المؤيد، في حين أن النسبة الفئة الراض لمساهمة التطبيق في التوعية فقد تمثلت في **18,8%**، و لعل سبب نتائج الرفض يرجع الى مجرد معرفة التطبيق و ليس استعماله ، على اعتبار انه تطبيق عالمي معمول به دوليا و له من التنوير لمستعمليه، و هذا من خلال إتاحة المعرفة المسبقة لمستخدميه عن أماكن الاختناقات المرورية عبر الطرقات و هو ما أكدته النسب الخاصة بالفئة المؤيدة من الجنسين ، و لو أنها تقل نظيرتها الراضة، لكن بفارق ضئيل يقدر ب نسبة **02%**.

و لان التطبيق ليس له علاقة أولا يقدم دلالة معيارية لباقي المتغيرات سنكتفي بمتغير المستوى التعليمي الذي نستله بالنسبة الأكبر و التي تختص بها فئة الجامعيين في رأيها المؤيد و المقدر بـ **38,1%** ثم تلتها فئة الطور الثانوي بنسبة قدرت بـ **34,6%** في ذات الرأي، أما الطور المتوسط فقد أجمعت فئته على نسبة قدرت بـ **22,9%** و أخيرا المستوى الابتدائي بنسبة **4,3%** وأخرى قدرت بنسبة **4,3%** و نسبة **30,4%** ونسبة **21,7%** و نسبة **13,0%** نسبة، و هي نسب تمثل فئات نظيراتها السابقة على التوالي في الشق المؤيد، حيث أجمعت الفئات الخاصة بها لكل مستوى تعليمي، على أن التطبيق لا يساهم في التوعية المرورية، و يرجع سبب النتائج لطبيعة الأفراد المعبرة من كل مستوى تعليمي، باعتبار أن كل منهم يختص برؤية معينة للتوعية المرورية و كذا الوسائل الأنجع لتحقيقها، هذا ما يؤكد مزيج النسب المتحصل عليها و التي تتراوح ما بين مؤيد و راض و هذا بفارق نسب ضئيل بين هذا و ذلك. لكن ما يمكن استخلاصه في هذا الطرح، أن للتطبيق مزايا عديدة، تعمل على توفير المعلومة لأصحاب المركبات المستخدمة له، و هو ما ينجر

عنه ربح للوقت، من خلال التطلع المسبق عن حالة الطرق بخصوص الازدحام، و لعل
العنصر الأكثر أهمية يكمن في اجتناب الضغط النفسي الذي الناتج عنه ، و لا يخفى على
احد مدى حجمه و مخلفات تأثيراته.

المحور الرابع: السلامة المرورية الناتجة عن الإعلام المروري و علاقتها بالتنمية الاقتصادية

الاسئلة

النسبة	تكرار	النسبة	اكثـر- 70	النسبة	-57 69	النسبة	-44 56	النسبة	-31 43	النسبة	-18 30	النسبة	أنثى	النسبة	ذكر	النسبة	التكرار	الإجابات
100,0 %	277	0,0 %	00	12,3 %	34	21,7 %	60	41,9 %	116	19,9%	55	21,3%	59	78,7%	218	100,0%	277	نعم
100,0 %	23	0,0 %	00	17,4 %	04	17,4 %	04	47,8 %	11	17,4%	04	4,3 %	01	95,7%	22	100,0%	23	لا
100,0 %	296	3,7 %	11	12,8 %	38	21,6 %	64	42,9 %	127	18,9%	56	19,9%	59	80,1%	237	100,0%	237	نعم
100,0 %	04	25,0%	01	0,0 %	00	0,0 %	00	0,0 %	00	75,0%	03	25,0%	01	75,0%	03	100,0%	59	لا
100,0 %	295	4,1 %	12	12,9 %	38	21,7 %	64	42,4 %	125	19,0%	56	20,0 %	59	80,0%	236	100,0%	259	نعم
100,0 %	05	0,0 %	00	0,0%	00	0,0%	00	40,0 %	02	60,0%	03	20,0 %	01	80,0%	04	100,0%	05	لا

س15: هل ترى في التوعية المروري، مساهمة في تحقيق السلامة المرورية ؟

س 16: هل يترتب عن الإعلام المروري التقليل من الاختناقات و حوادث

س 17: هل ترى الإعلام المروري عاملا في إزالة الضغوطات النفسية

100,0 %	185	4,9 %	09	20,5 %	22	20,5 %	38	21,1 %	77	21,1%	39	23,2 %	43	76, 8%	142	100, 0%	185	موافق	س 18: من خلال الإعلام المروري يتحقق ربح الوقت، سرعة التنقل هل تراها عوامل تنعكس على التنمية الاقتصادية بالإيجاب
100,0 %	109	2,8 %	03	14,7 %	16		26	16,5 %	46	16,5%	18	13,8 %	15	86, 2%	94	100, 0%	109	موافق بشدة	
100,0 %	06	0,0 %	00	0,0% 00	00	0,0% 00	00	66,7 %	04	33,3%	02	33,3 %	02	66, 7%	04	100, 0%	06	غير موافق	
100,0 %	300 =															100, %	=300		

3

الإطار التطبيقي

تحليل الجداول حسب متغير المستوى التعليمي										تحليل الجداول حسب متغير المستوى الوظيفي										المجموع	
النسبة	التكرار	النسبة	جامعي	النسبة	ثانوي	النسبة	متوسط	النسبة	ابتدائي	النسبة	متقاعد	النسبة	بطل	النسبة	موظف	النسبة	طالب	النسبة	التكرار	الإجابة	الاسئلة
100,0%	277	36,8%	102	33,9%	94	23,1%	64	6,1%	17	12,6%	35	13,0%	36	70,0%	194	4,3%	12	100,0%	277	نعم	س15: هل ترى في التوعية المرورية الناجمة عن الإعلام المروري ، مساهمة في تحقيق السلامة المرورية؟
100,0%	23	43,5%	10	30,4%	07	17,4%	04	8,7%	02	17,4%	04	8,7%	02	60,9%	14	13,0%	03	100,0%	23	لا	
100%	300																	100,0%	300=		
100,0%	296	37,5%	111	33,8%	100	22,6%	67	6,1%	18	12,8%	38	12,8%	38	69,3%	205	5,1%	15	100,0%	296	نعم	س16: هل يترتب عن الإعلام المروري التقليل من الاختناقات و حوادث المرور عبر الطريق السيار؟
100,	04	25,0%	01	25,0%	01	25,0%	01	25,0%	01	25,0%	01	0,0%	00	75,0%	03	0,0%	00	100,0%	04	لا	
100,	=300																	100,0%	=300		

الإطار التطبيقي

100,0 %	295	38, 0%	112	32, 9%	97	22, 7%	67	6,4%	19	13, 2%	39	12, 9%	38	69,2 %	204	4,7 %	14	100,0 %	295	نعم	س 17: هل ترى الإعلام المروري عامل افي إزالة الضغوطات النفسية
100,0 %	05	0,0	00	80, 04	20, 01	0,0%	00	05	00	0,0	00	80,0	04	20, 01	100, 05	100, 300	لا				
100,0 %	185	41, 6%	77	27, 6%	51	24, 3%	45	6,5%	12	12, 4%	23	15, 1%	28	67,6 %	125	4,9 %	09	100, 0%	185	موافق	س 18: من خلال الإعلام المروري يتحقق ربح الوقت،سرعة التنقل هل تراها عوامل تنعكس على التنمية الاقتصادية بالإيجاب؟.
100,0 %	109	29, 4%	32	45, 0%	49	20, 2%	22	41,6 %	06	14, 7%	16	9,2 %	10	71,6 %	78	4,6 %	05	100,0	109	موافق بشدة	
100,0 %	06	50, 0%	03	16, 7%	01	16, 7%	01	16,7 %	01	0,0 %	00	0,0 %	00	83,3 %	05	16, 7%	01	100,0 %	06	غيرموافق	

الإطار التطبيقي

السؤال 15: هل ترى في التوعية المرورية الناتجة عن الإعلام المروري المتخصص، مساهمة في تحقيق السلامة المرورية؟

أفضت نتائج الجدول في سؤاله و المتمثل في مساهمة الإعلام المروري المتخصص في تحقيق السلامة المرورية، 15% ان النسب المتحصل عليها تتصدرها نسبة فئة الذكور المعبرة بالرأي المخالف و التي قدرت ب **95,7%** في حين أن النسبة التي تلتها قدرت في ذات الفئة قد قدرت ب **78,7%** و هي التي تحمل رأي الموافقة على أن الإعلام المرورية الخاص بالطريق السيار يسهم في تحقيق السلامة المرورية في حين أن النسب المسجلة على مستوى عنصر الإناث قد أفضت الى أن الفئة المؤيدة لذات الطرح كانت الأكبر و ذلك بنسبة **21,3%** أما الفئة المخالفة من ذات الفئة فقد قدرت نسبتها ب **21,3%** ولعل السبب في النتيجة الأولى و التي تعتبر مخالف المنطق و هو الأمر الذي يعكس افتقاد أفرادها الى ثقافة عامة بشكل عام و الثقافة المرورية على وجه الخصوص و لعل الاحتمال الأرجح يكمن في عدم فهم فحوى السؤال بطريق جيدة أو نظيره الأكثر ترجيحاً و المتمثل في أن السلامة المرورية لا تقتصر على الإعلام المروري فحسب بل تتعدى ذلك بكثير وتحققها محددات عدة تنتهي في معنى الثقافة المرورية الحقة و أن الإعلام المروري يهدف بشكل كبير الى تنظيم حركة المرور على اعتبار ما يوفره من معلومات مسبقة لمستعملي المسار و ذلك من خلال عدم الإسهام في مضاعفة الاكتظاظ المروري. على عكس فئة الإناث التي ذهبت في الطرح الذي يؤكد أن للإعلام المروري مساهمة في تحقيق السلامة المرورية و هي نتائج جد منطقية تترجم للإمام بالثقافة المرورية لديهن، و هو ما يؤكد المستوى التعليمي للفئة الجامعية التي سجلت بها نسبة قدرت ب **43,5%** تتنافى و رؤية العنصر النسوي في حين أن الفئة المعبرة بالتأييد من ذات الفئة سجلت بها نسبة قدرت ب **36,8%** و هي نسب تنطبق مع التحليل السابق

الخاص بفئة الذكور في متغير الجنس ،عكس المستوى التعليمي الذي سجلت به نسبة الموافقة بدور الإعلام المروري في تحقيق السلامة المرورية و المقدرة نسبتها ب **33,9%** ،في حين أن النسبة الخاصة بذات الفئة في رأيها المؤيد الذي اختص به الطور الثانوي قدرت نسبتها ب **33,9%** ،أما الرأي المخالف فقد جاء على نحو نسبة قدرت ب **30,4%** و لعل السبب يعكس الرؤية الخاصة بكل مستوى تعليمي لموضوع السلامة المرورية و علاقتها بالإعلام المروري و كذا التوعية المرورية بشكل عام و هو ذات الرأي الذي اختصت به فئة الطور المتوسط و الذي أفضى الى نسبة مؤيدة وأخرى مخالف تمثلت في **23,1%** و **17,4%** على التوالي،في حين أن نسب المستوى الابتدائي سجلت به نسبة الرفض اكبر من نظيرتها المؤيدة و قدرت ب **8,7%** و **6,1%** على التوالي و هو ما يعكس رؤية للموضوع من بابيه الضيق.

و في حال ما إذا تطرقنا الى جانب مستوى الفئات العمرية فنجد اختلاف بين نسب التأييد و المعارضة حول علاقة التوعية المرورية الناتجة عن الإعلام المروري بالتحقيق السلامة المرورية،من خلال ما تم تسجيله على مستوى الفئة التي تتراوح أعمارها بين 31 الى 43 سنة و التي أحصت اكبر نسبة تمثلت في **47,8%** تحمل مغزى الرأي المخالف في حين أن الرأي المؤيد من ذات الفئة سجل نسبة قدرت ب **41,9%** و يرجع السبب الى اختلاف زوايا الرؤى بين أفراد ذات الفئة و قناعة كل منهم حول مسالة علاقة الإعلام المروري بتحقيق السلامة المرورية،أما بخصوص نسبة الفئة المنحصرة أعمارها بين 44 الى 56 سنة فان الرؤية تختلف عن سابقتها من خلال النسبة المقدرة ب **21,7%** و التي تراه فاعلا أساسيا في تحقيق السلامة المرورية و لعل ما يرجح هذه الرؤية المؤيدة ،يكمن في الثقافة المرورية الواسعة لإفرادها، و هذا من خلال عديد العقود التي أكسبتهم تجارب مختلفة في المجال.أما نسبة ذات الفئة العمرية المنافسة للطرح قدرت ب **17,4%** و هي نفس نسبة الفئة العمرية التي تنحصر بين 57الى 69 سنة التي ذهبت في سياق الرفض ،و ما يفسر هذه النتيجة يكمن في أن تحقيق السلامة المرورية لا يقتصر على الإعلام المروري فحسب بل هناك عديد الأسباب الأخرى ،تنتهي في مفهوم الثقافة المرورية الواسع الذي يتعلق

بالشعور بالمسؤولية حيال الآخرين و احترامهم، و كذا العمل على التحلي بضمير حي أثناء القيادة، مصدره احترام الذات. أما النسبة المسجلة في ذات الفئة في الرأي المؤيد تكمن في **12,3%** وهي نظرة توجي أن الإعلام المروري يعتبر إضافة بناءة في تحقيق السلامة المرورية، باعتبار ما سجل من نسب بخصوص الفئة الأكبر سنا و التي أسفرت على نسبة قدرة ب **0,0%** في الرأي المخالف و أخرى ب **4,3%** مؤيدة لدور التوعية المرورية الناتجة عن الإعلام المروري في تحقيق السلامة المرورية و للتجارب المتراكمة و النظرة الواسعة اتجاه هذه المسألة دور في تحقيق هكذا نتائج. و يبقى المستوى الوظيفي في آخر التحليل لهذا السؤال ، و الذي سجلت به اكبر نسبة مؤيدة لدور التوعية في تحقيق السلامة المرورية، للفئة الموظفة قدرت ب **70,0%** نفس الرأي بالنسبة ل فئة العاطلين عن العمل و كذا المتقاعدين من خلال النسب المسجلة و المتمثلة في **13,0%** و **12,6%** على التوالي و أخرى منافية من الفئة الموظفة قدرت ب **60,9%** و لعل الاستعمال اليومي للطريق السيارة كان عاملا في تحديد النسبة المؤيدة أما نظيرتها المخالفة فيرجع السبب الى رؤية أخرى من باب آخر لموضوع السلامة المرورية و علاقتها بالإعلام الم و التوعية المروريتين باعتبار ما سجل من نسب قدرت ب **8,7%** و **17,4%** للفئة العاطلة عن العمل و كذا المتقاعدة على التوالي.

السؤال 16: : هل يترتب عن الإعلام المروري التقليل من الاختناقات و حوادث المرور عبر الطريق السيارة؟

تشير نتائج الجدول في سؤاله السادس عشر أن النسبة الأكبر اختصت بها لفئة الذكور في شق الموافقة على أن للإعلام المروري دور فعال في التقليل من الحوادث و كذا الاختناقات المرورية و التي قدرت ب **80,1%** في حين أن النسبة الغير مؤيدة لهذا الطرح قدرت ب **75,0%** من ذات الفئة أما نسبة الفئة الغير مؤيدة من الجنس النسوي فقد كانت الأكبر مقارنة ب الفئة المعبرة بالموافقة من ذات الجنس و قدرت **75,0%** و **19,9%** و لعل السبب في تحصيل هذه النتائج يرجع الى ان العنصر النسوي قليل الاهتمام بالجانب المروري مقارنة بنظيره الذكري ، هذا الأخير الذي عكست نسب إجاباته الاهتمام البالغ بمجال

الاختناقات عبر الطريق السيار و كذا الحوادث المرورية انطلاقا من الاستعمال الكثيف للطريق السيار و هو الأمر الذي يفسر ما يواجهه مستعملي المسار من اختناقات مرورية تتعدى أحيانا الساعتين ، و معلوم ما يترتب عنها من ضغوطات نفسية ، و الإجابة على السؤال المطروح بالموافقة دليل على أن مستعملي المسار يتطلعون لإيجاد حلول من شأنها التقليل من هكذا اختناقات و حوادث و ضغوطات نفسية و غيرها من يترتب عن الازدحام عبر الطريق السيار. أما بخصوص ما تم رصده من نسب اختص بها المستوى التعليمي فقد قدرت بالأغلبية بالنسبة للموافقة لجميع المستويات ، على دور الإعلام المروري في التقليل من الحوادث و الاختناقات المرورية ، باستثناء المستوى الابتدائي التي كان فارقها معتبرا بين معارض و مؤيد في دور الإعلام المروري و علاقته بالازدحام حيث تمثلت في نسبة **25,0%** و نسبة **6,1%** على التوالي و لعل هذا الرفض في الموافقة ، يرجع لعدم الدراية لهكذا نوع من الإعلام و كذا المستوى المحدود للمعبرين عنها ، أما النسب الأخرى فقد تصدرتها الفئة الجامعية و المتمثلة **37,5%** ثم تلتها فئة المستوى الثانوي بنسبة **33,8%** و ختمت النسب فئة الطور المتوسط ب نسبة قدرت ب **22,6%** في حين أن نسب الفئات المستوى التعليم في رأيها المعارض شكلت نسب متفاوتة بين المستويات و المتمثلة في المستوى الجامعي بنسب متساوية قدرت ب **25,0%** لباقي المستويات التعليمية الأخرى وتعنى هذه النتائج في شق الموافقة على الدراية و الوعي المكتسب في المجال المروري أما الفئة المخالفة فيرجع رأيها الى عديد الاحتمالات ، تتصدرها احتمال عدم الاهتمام و قلة الثقافة المرورية المكتسبة إضافة الى المستوى المحدود الذي يعكس درجة الفهم و الاستيعاب و كذا عدم الولوج في مجال موضوع المرور بصفة عامة ، و اذا ما أدرجنا مستوى الوظيفة فان النسب المسجلة تصدرتها فئة الموظفين **75,0%** و ثم تلتها فئة العاطلين عن العمل و المتقاعدين بنسبة موحدة تمثلت في بنسبة **12,8%** نسبة الطلبة قدرت ب **5,1%** في حين ان النسب المعرضة فقد شكلت اكبر نسبة للفئة الموظفة و المقدرة ب **69,3%** ولعل السبب يرجع الى طبيعة العمل أي استعمال الطريق السيار بنسبة قليلة أو رأي آخر يبقى متحفظا صاحبه به ، انطلاقا من ما رصدناه ميدانيا ببعض المبحوثين الذين يعتمدون عدم الإدلاء بالرأي الصحيح ، و إلا فكيف لموظف يستعمل الطريق السيار و يعارض عن دور الإعلام المروري في التقليل من الحوادث أما نسب المستويات الأخرى فقد قدرت ب **0,0%** للطلبة

و العاطلين عن العمل ،أما المتقاعدين فقد جاءت نسبة بعبيرهم ب **25,0%** و تفسير هذه النسب الضئيلة يصب في منحى الموافقة علو الدور الذي يقوم به الإعلام المتخصص في التقليل من الاختناقات و الحوادث المروري و كذا الضغوطات النفسية التي تنتج عنها.أما مستوى السن فإننا قد تغاضينا عن تحليله باعتباره لا يقدم معيار دلالي باستثناء المستوى الوظيفي الذي أحصيت نسبة ب **75,0%** لفئة الرأي المعبر "بلا" أما نظيرتها المعبرة بالموافقة على دور الإعلام المروري في التقليل من الحوادث و الاختناقات و التي قدرت ب **69,3%** ثم تلتها نسبة المتقاعدين الذين عبريو بعدم المساهمة بنسبة **25,0%** ونسبة **12,8%** عبرت عن التأييد دور ،أما باقي النسب الأخرى فقد قدرت ب **0,0%** لفئة الطلبة وكذا العاطلين العمل و جانب الموافقة اخذ حصة الطلبة بنسبة مقدارها **5,1%**. و الأرجح في تفسير هذه النتائج يكمن في التفاوت بين مقادير حجم الثقافة المرورية المكتسبة و كذا الرؤى الخاصة بكل فرد من الفئات على اختلافها، إضافة الى عنصر محدودية المعرفة في مجال الإعلام المروري المتخصص ،باعتباره حديث مقارنة مع الإعلام التقليدي المتمثل في وسائل الاتصال الجماهيري.

السؤال 17: هل ترى أن الإعلام المروري عامل يزيل الضغط النفسي الذي يسببه الاختناق المروري؟ تم إدراج هذا السؤال ضمن اسئلة الاستمارة رغم أن الإجابة تبدو واضحة انه سبب ضغطا نفسيا رهيب ، و لان الإجابة قدرت بإجماع العينة من مختلف المستويات على الموافقة الساحقة بنعم ، فان النسبة المعبرة طابقت الإجابة المتوقعة قبل طرح السؤال ، و عليه فلم يتم تحليل النسب المتحصل عليها في هذا الطرح.

السؤال 18: من خلا الإعلام المروري يتحقق ربح الوقت،سرعة التنقل... الخ هل تراها عوامل تنعكس ايجابيا على التنمية الاقتصادية .؟

تشير النتائج المتحصل عليها في السؤال الأخير أن النسب الم عرة موافق بشدة بالنسبة للذكور ثم تلتها النسبة المقدره ب **76,8%** في التعبير عن الموافقة ،من ذات الجنس ،أما النسبة الغير موافقة فقد قدرت ب **66,7%** و هي نسبة مهيبه تتنافى و ما يقوم به الإعلام المروري من خلال تحقيق السلامة المرورية من تنشيط للحركية الاقتصادية و سرعة النقل و

غيرها من الامتيازات التي يسهما الإعلام المروري المتخصص بالطرق السيارة، باستثناء حالات أخرى، ترى أن التنمية الاقتصادية تتنامى بطرق أخرى، ولعل الأفراد المعبرين بهكذا رأي يرونها من منظور يختص بهم، و هي النسبة التي أكدت الطرح الأخير و التي اختصت بها الفئة الجامعية حيث قدرت ب **50,0%** و أخرى للأطوار المتبقية اشتركت في النسبة الموحدة و المقدرة ب **16,7%** هي نسبة تعبر عن وجود منافذ اكبر للتنمية الاقتصادية وما الإعلام المروري المتخصص إلا عاملا مسهلا في العملية الاقتصادية في شقها التجاري...، و بخصوص النسبة المسجلة في، أما الفئة النسوية فان النسب المسجلة في خانتها قدرت ب **23,2%** في الرأي **الموافق** و أخرى اختص بها نظيره المعبر ب**الموافق بشدة بنسبة** قدرت ب **13,8%** أما من رأى أن الإعلام المروري لا يساهم في التنمية الاقتصادية من العنصر النسوي فقد قدرت نسبته ب **33,3%** و اختلاف الرؤى افي هذا يعكس الرؤية التي تعبر العلام مساهما لكنه لا يرتقي الى درجة تحقيق التنمية الاقتصادية، و هو طرح استخلصناه ميدانا مع عديد العينات من الجنسين، على مستوى الطور الثانوي في التعبير بموافق بشدة فان النسبة المسجلة قدرت ب **45,0%** و أخرى في التعبير في رأي موحد قدرت ب **27,6%** ثم تلتها النسبة المقدرة ب **24,3%** للطور المتوسط معبرة عن الموافقة، في حين أن من صوت ب موافق بشدة فقد قدرت نسبته ب **24,3%** من ذات الفئة أما الفئة المخالفة للطرح، فقد قدرت مسبتها ب **16,7%** و هي ذات النسبة و ذات التعبير بالنسبة للمستوى الابتدائي، لا شك أن للمستوى التعليمي دور في تحصيل هذه النتائج، باعتبار أن النسب تتنافى و المنطق، حيث لا يعقل أن الإعلام المروري لا ينعكس بالإيجاب على الاقتصاد بشكل عام في أبعاده المختلفة. و ما يرجح كاحتمال آخر، هو الفهم الخطأ للسؤال أو تعمد الإجابة بغير بصدق. وهو احتمال تؤكدته النسب المتحصل عليها في متغير مستوى الأعمار، حيث نج د أن الفئة الشابة و التي تليها، من أفراد تتراوح أعمارهم بين 18 الى 31 سنة و أخرى بين 31 الى 44 سنة، أين سجلت به نسب قدرت ب **33,3%** و نسبة **66,7%** على التوالي، في حين ان النسب المتبقية لباقي الأعمار قدرت ب **0,0%** لكل فئة عمرية، و هذا يعنى التأييد التام للطرح المتمثل

في انعكاس الإعلام المروري و سرعة التنقل و غيرها من الميزات التي تتعكس على التنمية الاقتصادية بالإيجاب، أما النسب الأخرى فقد تراوحت قيمها بين %01 الى %03 في التعبير عن موافق و موافق بشدة بما فيه المستوى الوظيفي و ما يستنبط من نتائج السؤال الأخير، أن أغلبية النسب أكدت على دور الإعلام المروري المتخصص في دفع عجلة التطور للنمو الاقتصادي بشكل عام و ذلك عن طريق توفير المعلومة الآنية و الفعلية لمرتادي الطريق السيار شرق غرب و التي ينجر عنها عديد الامتيازات التي تتعكس بالإيجاب على الوطن و المواطن.

الاستنتاجات العامة ومناقشة الفرضيات:

الاستنتاجات العامة:

هدفت الدراسة الى التعرف عن مدى تأثير الإعلام المروري في التوعية المرورية على مستعملي الطريق السيار شرق غرب،و في ما سيأتي سنتناول أهم ما جاءت به من نتائج:

في ما يخص مستمعي برامج التوعية المرورية للإذاعة الوطنية :

أسفرت الدراسة على أن اغلب المبحوثين يستمعون للإذاعة في برامجها التوعية الخاصة بالمرور ،حيث أحصيت فيها نسبة %82,1 و أخرى خاصة بالذكر قدرت ب %79,2 و ما دون ذلك لا يستمعون الى برامجها ، منها نسبة %43,1 للفئة المنحصرة أعمارهم بين 31الى 43 و تطبق هذه النسب على المستوى الوظيفي التي قدرت ب %70,4 في حين أن الفءة التي لا تستمع قدرت نسبتها ب %66,7 و هو ذات الرأي الذي ذهبت عليه الفئة الجامعية %42,9 ثم تلتها الفئة المستمعة بنسبة %35,2

ان نسبة الاستماع التي سجلتها هذه الفئات من عدمها ،كانت تفضل فترات معينة ،حيث سجلت الفترة الليلية اكبر قدر باعتبار ما سجل بها من نسب اختصت بها فئة الذكور المتمثلة في %80,6 ثم تلتها الفترة الصباحية ب نسبة %79,1 فنسبة الفترة المسائية ب %78,3 ، في حين أن نسبة الإناث أفضت الى أن الفترة المسائية هي المفضلة باعتبار نسبتها المقدره ب %21,7 ثم تلتها الفترة ب نسبة %20,9 وأخيرا نسبة الفترة

الليلية ب **19,4%** ، أما بخصوص الفئات العمرية فان تلك التي تتحصر أعمارها بين 31 الى 43 سنة كانت الأكبر تسجيلا في النسب ، باعتبار أن ما سجل بها يقدر **45,5%** في الفترة الصباحية و نظيرتها المسائية، عكس فترة الفئة الموظفة التي سجلت بها نسبة **75,0%** في الفترة الليلية، و نسبة **70,1%** في الفترة المسائية . و بنسبة **66,7%** في الفترة الصباحية .أما بخصوص ذات الفئة العمرية فان الفترة الصباحية جاءت في المرتبة الأخيرة باعتبار نسبتها المقدره ب **37,0%** ، أما الفئة الجامعية من المستوى التعليمي فان الفترة الليلية كانت المفصلة ب نسبة سجلت بها قدرت ب **47,2%** ثم تلتها الفترة الصباحية المقدره ب

33,6% و آخر النسب في هذا المستوى اختصت به الفترة المسائية بنسبة **30,4%** ان العينة المبحوثة كانت مخيرة بين إذاعة محلية و أخرى وطنية و عليه فان نسب الاستماع المسجلة على هذه الأخيرة في جانب الذكور قدرت ب **81,1%** أما الخاصة بالمحلية فان نسبتها قدرت ب **79,5%** ، من فئة الأعمار التي تتحصر بين 31 الى 43 سنة و المقدره نسبتها ب **45,3%** و نسبة تخص الإذاعة المحلية قدرت ب **41,0%** أما بخصوص العنصر النسوي فان النسب قدرت **20,5%** اختصت بها الإذاعة المحلية ،و أخرى قدرت ب **18,9%** لنظيرتها الوطنية. . جاءت هذه النسب ب تعداد متفاوت نسبيا ،عكس الموظفين التي كانت نسبهم متساوية و الأكبر في ذات الوقت و المقدره ب **69,5%** لكل إذاعة،أما العينة من المستوى التعليمي فان الفئة الجامعية كانت الأكبر استماعا للإذاعة المحلية بفارق ضئيل تمثل في **1%** من خلال نسبة **37,6%** و **36,8%** على التوالي .

لا محالة أن الهدف من الاستماع للبرامج الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية يكمن في الاستزادة في موضوع الثقافة المرورية بشكل عام بما فيها ثقافة المرور الخاصة بالطريق السيار ،و عليه فان العينة المبحوثة في دراستنا هذه وضعنا بين أيديها سؤال مفاده ان **الطريق السيار** سيتم تزويده **بإذاعة** خاصة به ، تعتبر إضافة بناءة في مجال الإعلام المروري ،و هذا لما تقدمه من امتيازات لمستعمليه بالدرة الأولى و يترتب عنه من ايجابيات في مختلف الكيادين من جهة أخرى. و منه فان النسب المسجلة حو آراءهم بهذا مشروع

كانت ساحقة بالموافقة و المقدرة **100%** . من خلال نسبة **80,0%** خاصة بالذكور و أخرى قدرت ب **20,0%** للعنصر النسوي.

من خلال النسب المسجلة على مستوى هذا المحور، و التي تشير الى نتائج هذه الدراسة عبر أسئلتها المختلفة، سواء حول مدى الاستماع او الفترات المفضلة في ذلك و التي تمثلها المتغيرات المختلفة لأفراد العينة، توحى أن مجال التوعية المرورية حضى باهتمام كبير من طرف المبحوثين المتمثلين في مستعملي الطريق السيار من مختلف أنحاء الوطن و عبر طول المسار ، و هو الأمر الذي يؤكد ان عديد المواطنين يتطلعون الى اكتساب ثقافة في هذا المجال و يعتمدون في ذلك على الإذاعة الوطنية و كذا المحلية كمصدر للتزود بالمعلومات و مواكبة المستجدات الحاصلة في الحياة المرورية بشكل عام .

***بخصوص إمكانية الإذاعة الوطنية و الإذاعات المحلية عبر برامج التوعية المرورية ، التأثير على مستعملي الطريق السيار. من عدمها.**

تقدر نسبة العينة المبحوثة من فئة الذكور التي لا تتأثر بالبرامج الإذاعية ب **81,5%** و عكسها نسبة قدرت ب **79,0%** من ذات الفئة، أما بخصوص فئة الإناث فان النسب المعبرة عن التأثير كانت الأكبر ، حيث قدرت ب **21,0%** و أخرى لا تتأثر قدرت ب **18,5%** سجلت الفئة الموظفة في هذا الطرح اكبر النسب لكن من ناحية التأثير، و بفارق ضئيل على ما دون ذلك، من خلال ما قدر ب **69,6%** و نسبة **68,9%** أما بخصوص الفئة العمرية المنحصرة بين 31 الى 43 سنت فقد جاءت معبرة عن تأثر أفرادها اكبر من أولئك الذين لا يتأثرون بالبرامج الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية حيث قدرت ب **46,4%** في حين أن نسبة من لا يتأثرون من ذات الفئة قدرت ب **36,1%** و يبقى المستوى التعليمي يسجل فارق نسب مقدرة ب **02,02%** للفئة الجامعية في رأيها بين من يتأثر و من دون ذلك بنسب قدرت ب **36,5%** و **38,7%** على التوالي.

و من بين الأسباب المحددة لتأثر أفراد العينة من عدمه نجد تنوع البرامج التي تجمع بين الدينية، الاجتماعية والثقافية، إذ سجلت البرامج الاجتماعية اكبر نسبة لفئة الذكور و المقدرة ب **80,8%** فالبرامج الدينية ب **79,8%** و أخيرا البرامج الثقافية بنسبة **78,4%** أما العنصر النسوي فقد تصدرته نسبة البرامج الثقافية المقدرة ب **21,6%** ثم نظيرتها الدينية

20,2% فالاجتماعية بنسبة **19,2%** ، و بخصوص المتأثرين من الفئة العمرية فان تلك التي تتحصر أعمارها بين 31 الى 43 سنة سجلت بها اكبر النسب، و المتمثلة في **45,1%** و أعقبت ب نسب متساوي تقسمها البرامج الدينية و الاجتماعية على التوالي ب**41,6%** و الفئة الجامعية من المستوى التعليمي التي تمثلت نسبها في **41,2%** ثم الدينية **39,5%** و أخيرا الاجتماعية ب **33,6%** ،أما بخصوص الفئة الموظفة من مستويات المتغير الوظيفي فقد سجلت به اكبر النسب و المتمثلة في **70,4%** بالنسبة للبرامج الاجتماعية ثم نسبة **69,4%** للبرامج الدينية وأخيرا نظيرتها الثقافية ب **66,7%** ، و اختلفت الرؤى الخاصة بمدى تأثير البرامج الإذاعية ، فمنهم من يراها شاملة قدرت نسبتها ب**82,8%** لفئة الذكور بنسبة **81,0%** اختصت بها الفئة المعبرة بان البرامج غير شاملة **81,0%** و من يراها بعض الشيء قدرت ب **78,6%** . اما من الجانب النسوي فان ما سجلت رؤى يتقدمه الرأي الذي يرى تأثيرها بعض الشيء و المتمثل نسبة **21,4%** أما الفئة التي تنفي شموليتها في مجال التوعية، قدرت نسبتها ب **19,0%** و أخريات يرونها شاملة قدرت ب **17,2%** ،أما بخصوص الفئة العمرية فن تلك التي تتحصر أعمارها بين 31 الى 43 سنة كان رأيا الأكبر ،ممثلا في نسبة **48,3%** اختص بها رأي الشمولية ثم تلاها من عبر على أنها شاملة بعض الشيء بنسبة **48,3%** و أخيرا نسبة من يرون أنها دون الاثنتين بنسبة قدرت ب **38,1%** ، اما الجانب الوظيفي فقد سجلت به نسب متفاوتة قدرت أكبرها ب **75,9%** ، في الرأي الشامل ،ثم أعقبتها من يرونها بعض الشيء بنسبة **68,8%** و أخيرا من لا يوافقون على أنها شاملة بنسبة قدرت ب **47,6%** و تبقى تتصدر الفئة الجامعية بقية النسب في المستوى التعليمي مسجلة نسبة قدرت ب **42,9%** اختص بها رأي غير الشمولية ثم أعقبه رأي الشمولية بنسبة **40,2%** بعض الشيء من الشمولية بنسبة قدرت ب **35,4%** .

و عليه فان الاستنتاج الذي يمكن استنباطه ،يتطابق مع ما ذكرناه في تحليل الجداول ، و هو الذي مفاده أن تفاوت المستويات و خاصة المستوى التعليمي يعكس مدى الرغبة و الإقبال لهكذا برامج ،إضافة الى طبيعة المضامين الإعلامية للبرامج ، التي تعتبر محددًا

للاستقطاب.دون أن ننسى عاملا أساسيا يؤكد منطقية النتائج و المتمثل في الإعلام البديل (مواقع التواصل الاجتماعي). التي تعتبر مصدرا موازيا للأعلام التقليدي المتمثل في الإذاعة.

***فيما يخص مساهمة مواقع التواصل الاجتماعي المتخصصة.و كذا اللوحات الالكترونية لإشارات حركة المرور التي ستنثب عبر الطريق السيار، في التوعية المرورية.**

لا يقتصر تفعيل مفهوم التوعية المرورية على وسيلة معينة ،بل عديد الآليات تتشارك في تجسيد هذا المفهوم ، و من بينها مواقع التواصل الاجتماعي ،و هي التي سلطنا الضوء عليها في دراستنا هذه بمعية الإشارات المرورية الالكترونية التي ستنثب عبر مسار الطريق السيار،اذ سجلت نسب تصب في منحى الموافقة بشكل كبير باعتبار أن فئة الذكور عبر بنسبة **80,7%** في حين أن من يرونها عكس ذلك فقد قدرت نسبهم ب **79,0%** و أخرى للجنس الآخر تراها لا تساهم في تفعيل التوعية المرورية بنسبة قدرت ب **21,0%** وأخرى تراها عكس ذلك قدرت نسبتها ب **19,3%**. أما في ما يخص فئة الأعمار فان التي تتحصر بين 31الى 43 سنة كانت الأكبر بتسجيلها لنسبة **44,5%** في شق غير الموافقة و أخرى عكس ذلك قدرت ب **40,9%** أما بخصوص المستوى الوظيفي ،فان فئة الموظفين المعبرة بالموافقة،سجلت نسبة قدرت ب **71,3%** و أخرى عكس ذلك قدرت ب **66,4%** أما المستوى التعليمي فان فئة الجامعيين كانت الأكبر حيث سجلت نسبة عدم موافقة قدرت ب **41,2%** و أخرى موافقة قدرت ب **34,8%**.

أن رؤى أفراد العينة المعبر عنها حول مدى المساهمة من عدمها يدعمه الرضى الخاص ب الإشارات المرورية المثبتة عبر الطريق السيار حيث أجمعت فئة الذكور على أنها راضية به بنسبة **80,7%** و أخرى غير راضية بنسبة **79,0%** أما فئة الإناث فان نسبة عدم الرضى قدرت ب **21,0%** أما ما دون ذلك فقد تمثل في **19,3%** . و بخصوص السن فان فئة الأعمار بين 31 الى 43 سمن قدرت نسبتها ب **44,5%** في شق عدم الرضى أما عكس ذلك فان النسبة قدرت ب **40,9%** و بخصوص المستوى الوظيفي فان النسب المسجلة برأي يعبر عن رضى أفرادها قدرت ب **71,3%** في حين أن ما دون ذلك قدر ب **66,4%**،و أخيرا المستوى التعليمي الممثل في الفئة الجامعية التي قدر نسبتها ب

41,2% في شق عدم الرضى، في حين أن الفئة التي تعبر عن رضاها قدرت نسبتها ب**34,8%**.

ما يؤكد الرؤى المعبر عنها بالنسب المسجلة في هذا المحور يزيد من تأكيد السؤال الذي يتمحور حول وجهة النظر الخاصة بأفراد العينة المبحوثة و الذي مفاده: ما رأيك في اللوحات الالكترونية التي ستنثب عبر الطريق السيار ؟ و عليه فان النسب المسجلة أفضت الى الرؤى الموافقة بشدة بنسبة **81,8%** أما الموافقة بنسبة **80,1%** في حين الغير موافق فقد قدرت نسبتته ب **57,1%**، هي نسب اختصت بها فئة الذكور اما العنصر الأخر فان النسب المسجلة جاءت كما يلي **42,9%** معبرة بعدم الموافقة، ثم تلتها الفئة الموافقة ب **19,9%** أما بخصوص فئة الأعمار فان النسب المسجلة أفضت الى الرأي الغير الموافق ب **71,4%** و الموافق ب **42,1%** اما موافق بشدة فقد قدرت نسبتته ب **40,3%** أما بخصوص **الوظيفة** فان النسب المسجلة أفضت الى الرأي الموافق بشدة ب **71,4%** و الموافق ب **69,0%** اما الغير موافق فقد قدرت نسبتته ب **57,1%** و أخيرا المستوى التعليمي في شقيه المتوسط و الثانوي التي أسفرت النسب المسجلة الى الرأي الغير الموافق بنسبة موحدة قدرت ب **42,9%** و الموافق بنسبة **33,8%** اختص به المستوى المتوسط أما الرأي الموافق فقد قدرت نسبتته ب **33,3%** أما من ذات المستوى.

عبرت الفئة المبحوثة من العينة عن فعالية مواقع التواصل الاجتماعي في نشر التوعية المرورية و هذا من خلال ما سجل من نسبت تصدتها فئة الذكور ب **80,6%** في الإجابة بنعم أما العنصر النسوي فقد قدرت نسبتته ب **25,9%** في ذات الرأي ، أما فئة الأعمار فان النسب المسجلة قدرت ب **42,5%** في رأي الموافقة ، في حين أن الفئة الموظفة أسفرت نتائج الدراسة على نسبة **77,8%** في شق غير الموافقة و نسبة أخرى في ذات الرأي اختص بها المستوى الثانوي بنسبة **77,8%** .

أصبحت مواقع التواصل الاجتماعي عاملا لا يمكن الاستغناء عنه في الحياة اليومية و هذا لما تقدمه من عديد الامتيازات ،بما فيها الطرح الذي سبق تناوله في المحور الذي نحن

بصد مناقشته والذي ينتهي الى انها وسيلة مساهمة في تفعيل مفهوم التوعية المرورية بشكل كبير و هذا نتاج لهذه الدراسة فس هذا المحور ،باستثناء الرأي إلي يختص به فئة الأعمار التي تتحصر بين 31الى 43 و التي ترى أنها غير مساهمة ، و لعل السبب و هو ما اوضحناه في تحليل الجداول راجع الى عدم الاهتمام بهكذا مواقع ، و هو نتاج لعدد الأسباب لعل أبرزها غياب الميول ، أو انشغالات أخرى ،او ما تفسره **نظرية الفجوة الرقمية** و هو استعمال الوسائل التكنولوجية ، إضافة الى الفئة **الموظفة** و نظيرتها المن المستوى التعليمي في شقه الثانوي التي أفضت الى نتائج معبرة عن رأي **الرفض** في المساهمة ،و لعل هذا يرجع الى عدم الاكتراث لموضوع السلامة المرورية بشكل عام ،ما دون ذلك فان النتائج جد منطقية،و يبقى السؤال **13 و 14** الذي يندرج تحت ذات المعنى ،تعمدنا عدم التطرق إليه ،بناء على هذا السبب.

*حسب ما جاءت به نتائج الدراسة أن تأثير الإعلام المروري ينعكس بالإيجاب على العنصر البشري ، (**تحقيق السلامة المرورية**) هذا الأخير الذي يساهم بدوره في الحياة الاقتصادية ،باعتباره فاعل أساسي،و عليه فان المحور الأخير يندرج تحت هذا المعنى ، **لكن المفارقة**، أن ما تم التحصل عليه **ينافي** ما تم سرده ،على اعتبار أن النسب المسجلة أسفرت على الرأي **الغير الداعم** بنسبة اكبر سجلتها فئة الذكور و قدرت ب **95,7%** أما نظيرتها من الإناث فقد قدرت نسبتها. برأي **موافق** ب **21,3%** في حين أن فئة الأعمار ما بين 31الى 43 سنة سجلت بها نسبة **47,8% غير داعمة للطرح** ،عكس الفئة الموظفة التي سجلت نسبة **بنعم** قدرت ب **70,0%** وأخيرا نسبة الفئة الجامعي التي أسفرت نتائج نسبها على **43,5%** في شق الموافقة.

أما بخصوص دور الإعلام المروري في إزالة الضغوطات النفسي التي يسببها الاختناق المروري

أن رؤى أفراد العينة المعبر عنها حول دور الإعلام المروري في إزالة الضغوطات النفسية من عدمه أجمعت فيها فئة الذكور على أنها راضية به بنسبة **80,1%**

و أما فئة الإناث فان نسبة عدم الرضى قدرت ب **25,0%** .في حين ان سبة الفئة العمرية التي تتحصر بين 18 الى 31 سنة فإنها قدرت ب **75,0%** أما الفئة الموظفة فقد قدرت نسبتها ب **75,0%** في حين ان المستوى التعليمي الممثل في الجامعيين قدرت نسبته ب **37,5%**، و هي نسبة منطقية يؤكدها المستوى التعليمي الذي يرى في الإعلام المروري وسيلة لتفعيل السلامة المرورية بما فيها إزالة الضغوطات النفسية الناتجة عن الاختناقات المرورية.

*بغض النظر عن النسب المعبرة **بنعم** و التي تعتبر جد منطقية ،على اعتبار أن الإعلام المروري يساهم في تنشيط الحركة الاقتصادية ،و غيرها من عديد الامتيازات الأخرى التي لا يمكن نكرانها ، إلا أن ما أفرزته نتائج هذه الدراسة و النسب التي سجلت عكس ذلك تدعو الى التساؤل، و تفتح عديد الاحتمالات أولها :

-سوء الفهم و الإدراك، الخاص بفحوى السؤال.

-تعمد التعنت في الإجابة لأجل التعنت ليس إلا .

-عدم فهم السؤال جيدا و عليه فان الإجابة تكون عشوائية

-رؤى أخرى،مفادها ان التنمية الاقتصادية تختص بها مصادر غير الإعلام المروري، من شأنها دفع عجلة التطور للتنمية الاقتصادية.

مناقشة الفرضيات:

الفرضية الأولى:

هناك إمكانية للإذاعة الوطنية بالتنسيق مع الإذاعات المحلية و كذا إذاعة الطريق السيار، المرتقبة مستقبلا، تغطية الحملات الإعلامية التحسيسية التي تقوم بها مختلف الهيئات و الجمعيات عبر الطريق السيار، و نقلها إلى مستعمليه.

توصلت النتائج الى أن اغلب أفراد العينة يرون أن الإذاعة الوطنية بالتنسيق مع الإذاعات المحلية و كذا إذاعة الطريق السيار، المرتقبة مستقبلا، تغطية الحملات الإعلامية

التحسيسية و هذا من خلال مدى التعرض لبرامجها و هو ما يتجلى في تسجيله من نسب ، اذ أسفرت الدراسة على أن اغلب المبحوثين يستمعون للإذاعة في برامجها التوعوية الخاصة بالمرور ،حيث أحصيت فيها نسبة **82,1%** و أخرى خاصة بالذكور قدرت ب **79,2%** و الفترات التي يفضلونها تمثلت نسبها في **80,6%** ليلا ثم تلتها الفترة الصباحية ب نسبة **79,1%** فنسبة الفترة المسائية ب **78,3%** ،

لمختلف الفئات العمرية فان تلك التي تتحصر أعمارها بين 31 الى 43 سنة كانت الأكبر تسجيلا في النسب ،باعتبار أن ما سجل بها يقدر **45,5%** في الفترة الصباحية و نظيرتها المسائية، عكس فترة الفئة الموظفة التي سجلت بها نسبة **75,0%** في الفترة الليلية، و نسبة **70,1%** أما الفئة الجامعية من المستوى التعليمي فان الفترة الليلية كانت المفضلة ب نسبة سجلت بها قدرت ب **47,2%**. المسجلة على هذه الأخيرة في جانب الذكور قدرت ب **81,1%** أما الخاصة بالمحلية فان نسبتها قدرت ب **79,5%** ، من فئة الأعمار التي تتحصر بين 31 الى 43 سنة و المقدرة نسبتها ب **45,3%** و نسبة تخص الإذاعة المحلية قدرت ب **41,0%** أما بخصوص العنصر النسوي فان النسب قدرت **20,5%** اختصت بها الإذاعة المحلية ،و أخرى قدرت ب **18,9%** لنظيرتها الوطنية. جاءت هذه النسب ب تعداد متفاوت نسبيا ،عكس الموظفين التي كانت نسبهم متساوية و الأكبر في ذات الوقت و المقدرة ب **69,5%** لكل إذاعة،أما العينة من المستوى التعليمي فان الفئة الجامعية كانت الأكبر استماعا للإذاعة المحلية بفارق ضئيل متمثل في **1%** من خلال نسبة **37,6%** و **36,8%** على التوالي .

و بناء على هذه النسب فانه بإمكان القول أن الفرضية محققة نسبيا انطلاقا من إقبال أفراد العينة على الاستماع الى الإذاعة طيلة فترات اليوم ،محلية كانت او وطنية ،إضافة الى الترحيب بفكرة إنشاء إذاعة طريق سيار خاصة به و المقدرة نسبة الموافقة عليها ب **100%** . من خلال نسبة **80,0%** خاصة بالذكور و أخرى قدرت ب **20,0%** للعنصر النسوي.و حتما أن سبب التعرض للبرامج التوعوية عبر الإذاعة بأنواعها يدعم الرصيد الثقافي في مجال الحياة المرورية بشكل عام.

نتائج هذه الفرضية تتوافق الى حد كبير مع نتائج مذكرة الطالبة وفاء كعوس، المقدمة لنيل شهادة الماستر في علوم الإعلام و الاتصال) و المعنونة **بدور الإذاعة المحلية في نشر الوعي المروري - إذاعة أم البواقي** أنموذج-دراسة ميدانية على عينة من مستخدمي الطرق بمدينة أم البواقي-¹ في نتائج محاورها و خاصة الأولى منها، الذي يتطرق الى مدى استماع أفراد العينة للبرامج الإذاعية في المجال الوعي المروري.

الفرضية الثانية :

*** بإمكان الإذاعة الوطنية بالتنسيق مع الإذاعات المحلية عبر برامج التوعية المرورية، التأثير على مستعملي الطريق السيار.**

في هذا الخضم ، سجلت نسب تصب في منحى الموافقة بشكل كبير باعتبار أن فئة الذكور عبر بنسبة **80,7%** و أخرى للجنس الأخر تراها **لا تساهم** في تفعيل التوعية المرورية بنسبة قدرت ب **21,0%** أما في ما يخص فئة الأعمار، فان تلك التي تنحصر بين 31 الى 43 سنة كانت الأكبر بتسجيلها لنسبة **44,5%** في شق الرأي **الغير موافق** و أخرى عكس ذلك قدرت ب **40,9%** أما بخصوص المستوى الوظيفي، فان فئة الموظفين **الموافقة** سجلت نسبة قدرت ب **71,3%** أما المستوى التعليمي فان فئة الجامعيين كانت الأكبر حيث سجلت نسبة عدم موافقة قدرت ب **41,2%** و أخرى موافقة قدرت ب **34,8%**.

تشير نتائج هذه المحور أن هناك اختلاف في مدي تأثير البرامج التوعوية في مجال المرور على أفراد العينة و هذا لعدد الأسباب سبق ذكرها على مرحلتين ، و منه يمكن القول ان النتائج المتحصل عليها **لا تتوافق مع الفرضية** . و هي التي بدورها **لا تتوافق مع الاستنتاجات العامة للدراسة الخاصة بالمذكرة المعنونة ب (مسموعية الإذاعة ودورها في نشر الوعي المروري ، دراسة ميدانية على عينة من السائقين بمدينة ورقلة)**، و خاصة في

¹ وفاء كعوس، دور الإعلام المروري في نشر الوعي المروري ،إذاعة أم البواقي أنموذج،مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر ،تخصص اعلام و اتصال، نقلا عن < jspui > bit stream > http://bib.Univ-oeb.dz >،تاريخ الاطلاع 2021/06/18 سا .14:27

الاستنتاج الثامن منها. و الذي يسلط الضوء على حملات التوعية المرورية عبر الإذاعة و دورها في تعديل سلوك السائقين و تطويرها بنسبة **75 %**، تختص بحملات التوعية المرورية و نسبة **67,16 %**. يشعرون بالخوف تأثرا بالبرامج الإذاعية في مجال التوعية المرورية.¹
الفرضية الثالثة:

* هناك استحسان من قبل مرتادي الطريق السيارات لإشارات حركة المرور التي ستنبت عبر المسار و كذا مواقع التواصل الجماهيري باعتبارها تدرج ضمن الإعلام المروري،
المساهمة في التأثير على التوعية المرورية.

سجلت نتائج الدراسة في هذا المحور نسب توجي أن هناك استحسان لإشارات المرور التي ستنبت عبر الطريق السيارة ، و هذا من خلال ما سجل من نسب اختصت بها فئة الذكور في رؤية مؤيدة و مستبشرة بتجسيد هكذا إشارات ، من شأنها السمو بالإعلام المروري في البلاد، إذ سجلت نسب تصب في منحنى **الموافقة** بشكل كبير باعتبار أن فئة الذكور عبرت بنسبة **80,7%** في حين أن الجنس الآخر يراها لا تساهم في تفعيل التوعية المرورية بنسبة قدرت ب **21,0%**، إذ انقسم آراء التعبير عن الموافقة الى عديد النسب الموافق بشدة بنسبة **81,8%** و نظيره الموافق بنسبة **80,1%** . و بخصوص فعالية مواقع التواصل الاجتماعي في نشر التوعية المرورية فقد سجلت نسب تصدرتها فئة الذكور ب **80,6%** في الإجابة بنعم أما العنصر النسوي فقد قدرت نسبته ب **25,9%** في ذات الرأي.

¹ ونيس ليندة، مسموعية الإذاعة ودورها في نشر الوعي المروري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في علوم الإعلام و اتصال، نقلا عن <https://dspace.Univ-ouargla.dz> تاريخ الاطلاع 2021/06/17 سا 16:00.

و عليه فالإمكان القول أن نتائج الدراسة تتطابق مع الفرضية الى حد كبير من خلال التوافق بين الرؤى الذي رجح الاستحسان بإشارات المرور الالكترونية المرتقبة ، و كذا التأييد على دور مواقع التواصل لاجتماعي في تفعيل التوعية المرورية لمستعملي الطريق السيار ،

و هي نتائج تتوافق بشكل كبير مع مضمون المجلة الجزائرية للأبحاث و الدراسات، وهي الدراسة التي هدفت الى الوقوف على مدى مساهمة شبكات التواصل الاجتماعي في التحسيس بمخاطر حوادث الطرقات و إيجاد السبل الكفيلة بالتقليل من حجمها.¹
الفرضية الرابعة:

* يوجد هناك مساهمة في النمو الاقتصادي بمختلف أبعاده، من خلال تحقيق التوعية المرورية الناتجة عن الإعلام المروري لمستعملي الطريق السيار (شرق - غرب).
على اعتبار أن النسب المسجلة أسفرت على الرأي الغير الداعم بنسبة اكبر سجلتها فئة الذكور و قدرت ب **95,7%** أما نظيرتها من الإناث فقد قدرت نسبتها. برأي موافق بنسبة **21,3%** في حين أن فئة الأعمار ما بين 31 الى 43 سنة سجلت بها نسبة **47,8%** غير داعمة للطرح ،عكس الفئة الموظفة التي سجلت نسبة **بنعم** قدرت ب **70,0%** وأخيرا نسبة الفئة الجامعي التي أسفرت نتائج نسبها على **43,5%** في شق الموافقة. أما بخصوص دور الإعلام المروري في إزالة الضغوطات النفسية فان رؤى أفراد العينة المعبر عنها بالموافقة من عدمها أجمعت فيها فئة الذكور على أنها **مؤيدة** بنسبة **80,1%** و أما فئة الإناث فان نسبة **عدم التأييد** قدرت ب **25,0%** و لعل تفسير عدم

¹ الكاتبة نفيصة نابلي ، سلمى مساعدي ، حملات التوعية الالكترونية من خلال شبكات التواصل الاجتماعي في الجزائر،

المجلة الجزائرية للأبحاث و الدراسات، نقلا عن ، Volume 1, Numero4 Page 185-202,

article > <http://193.194.91.150> تاريخ الاطلاع ، 2021/06/14 سا 13:22

رضى العنصر النسوي يكمن في عدم إدراكهن لمرارة الضغط النفسي الذي يترتب عن الاختناق المروري عبر مسار الطريق السيار، أما بخصوص علاقة الإعلام المروري بالتوعية و كذا علاقته بالتنمية الاقتصادية فوجب الوقوف عنده في محاولة لإيجاد رؤى دون التي سبق ذكرها، تتوافق مع آراءهم التي أجمعت على ان **لا هناك** إسهام للإعلام المروري في تحقيق السلامة المرورية و منه التنمية الاقتصادية بشكل عام .

وعليه فالقول في هذا الطرح انه لا يتوافق إطلاقا مع الفرضية الخاصة به ،و هي التي لا تتوافق مع الدراسة الخاصة ب مذكرات عدة من بينها مذكرة **لكحل عبد العزيز** المقدمة لنيل شهادة الماستر، علوم اقتصادية و علوم التسيير، تخصص الإمداد و النقل، **المعنونة ب دور الطرق السريعة في تحسين التنقلات ،دراسة حالة الطريق السيار (شرق غرب)** و حسب ما جاء في محور الايجابيات و تحديدا في العنصر السادس، الذي يتمحور حول حركية التبادلات بين مختلف أنحاء البلاد هذا الذي من شأنه النهوض بالقطاعات الاقتصادية المختلفة.¹ إضافة الى البحث المنشور على شبكة الانترنت من خلال **مجلة بونة للبحوث و الدراسات و الذي أفضى الى دور النقل في التنمية الاقتصادية على قطاعات الفلاحة،التجارة، الصناعة، السياحة ..**²

¹ لكحل عبد العزيز، مذكرة شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية، دور الطرق السريعة في تحسين التنقلات ،دراسة حالة الطريق السيار (شرق غرب) ، pdf ، <http://lab.univ-batna.dz> تاريخ الاطلاع 2021/06/15 سا

14:55

² كنزه زواري: دور و أهمية قطاع النقل في تحقيق و تمويل التنمية الاقتصادية ' مجلة بونة للبحوث و الدراسات، تاريخ الاطلاع : 062021/18 سا <https://www.researchgate.net> > publication > links15:01

حدود الدراسة :

متعارف عيله أن في البحث العلمي يتم كتابة حدود البحث الدراسة، وهي التي تتمثل في الحواجز والحدود التي تلزم الباحث أن يقف عندها، و لعل ما يتناسب مع دراستنا هذه، و رغم ما أسفرت عليه من نتائج الى أنها تبقى كدراسة قاصرة الى حد ما، و تشوبها بعض النقائص لسبب أو لآخر . و لعل من أسباب قصورها نجد الوضع الصحي الذي كان حائلا بيننا وبين انجاز دراسة قد تكون أكثر تعمق و بشكل اكبر دقة، من خلال عينة البحث التي كان من الممكن أن تكون اكبر تبعا للمجتمع الكلي، و عليه فان هذا القصور الشكلي يفتح أبوابا للباحثين لتكملة الدراسة من زوايا مخالفة و برؤية اشمل.

خاتمة:

ما يمكن التطرق إليه في شكل خاتمة لهذه الدراسة المعنونة بـ "تأثير الإعلام المروري في التوعية و السلامة المرورية"، والتي من خلالها حاولنا التعرف على دور الإعلام المروري في التوعية الخاصة بمجال المرور، و هذا لتحقيق السلامة المرورية عبر الطريق السيار "شرق -غرب"، من خلال الدراسة الميدانية التي أجريت على عينة من مـ رتاديي و البالغ عددها 300 فرد مستعملا المسار، تم فيها رصد آراءهم حول دور الإعلام المروري المتخصص و ما يمكن أن يحققه من إضافة مادية و معنوية، تنتهي عند مفهوم الارتقاء بقيادة تحمل معنى الراحة و الطمأنينة لمستعمليه، و هذا من خلال توفير المعلومة في الوقت الفعلي و الآني لكل مستجد يحصل عبر المسار و الذي من شأنه تعطيل حركة السير، هذا الذي يسبب اختناقات مرورية تنعكس بالسلب على الدور الذي وجد من اجله هذا المكسب، على اعتبار عديد المزايا التي يمتاز بها، و التي تنحصر في مفهوم دفع عجلة تطور التنمية الاقتصادية بمختلف قطاعاتها، إضافة الى الجانب المعنوي الذي يتمثل في إزالة الضغط النفسي الذي يسببه الاختناقات المرورية و التي يتمخض عنها أضرار نفسية جمة و عديد المخلفات الأخرى، مشكلتا نوعا من التراكم السوسولوجي، يترجم في إطار سلوكيات غير محبذة في الوسط الاجتماعي و تنعكس سلبا على الحياة الاجتماعية لمستعمل الطريق السيار، و كلها مكتسبة جراء ما يسببه الازدحام و التكدس المروري عبر المسار. و لعل هذا يندرج ضمن الأسباب الموضوعية لاختيار موضوع البحث في شقه النفسي الاجتماعي الذي ما فتئ يتزايد بشكل مستمر و بوتيرة متسارعة، هذا الذي فرض علينا تناوله من زاوية خاصة في حدود مقدورنا و بقراءة نسعى من خلالها أن تكون شاملة، و من خلال ما تطرقت له الدراسة مع العينة المبحوثة حول التغيرات التي طرأت على مجال التوعية المرورية في شكلها الحديث و المتمثل في إدراج التكنولوجيا عبر الطريق السيار من خلال وساطتها المختلفة بما فيها **إذاعة تختص** به، أيقنا أنها ضرورة لا مناص منها دون تناسي الوسائل التقليدية المساهمة في تكريس مفهوم التوعية المرورية من أيام دراسية و حملات تحسيسية و غيرها، مستعينين في ذلك بنماذج عن الإعلام المروري المتخصص في بعض

الدول المتطورة ،هذه التي تعتبره مكسبا اقتصاديا في حد ذاته و بكل المقاييس،وهي الطموحات الضمأى التي رصدناها ميدانيا بنظرة تحمل شيئا من التذمر حيالها ،بمعنى أنها مستبعدة الى حد ما في نظر البعض ،لكن الدراسة أثبتت أن الواقع غير ذلك، و هذا من خلال ما كرسته الإدارة المسؤولة على تسيير الطريق السيار "الوكالة الوطنية للطرق السريعة سابقا - الجزائرية للطرق السيارة حاليا" من موارد مالية و بشرية و أغلفة مالية معتبرة، من شأنها مواكبة الركب المتطور في مجال الإعلام المروري المتخصص من الدول ،و الذي تختص به الطرق السيارة، و هو مشروع تترجمه الهبة المتكاملة في انجازه على جميع الأصعدة و بوتيرة انجاز متسارعة، وهذا في محاولة للارتقاء بالعنصر البشري و كذا بالطريق السيار،و فق المقاييس الإعلامية العالمية للإعلام المروري المعمول بها، و هو طرح أكدته الدراسة بشكل واضح و جلي من خلال النسب و الأرقام التي أفرزتها و التي ذهبت اغلبها في التأييد مع الإلحاح المتلهف في تجسيده في اقرب الآجال.

و بناء على ما تم سرده،نأمل أن تتال هذه الدراسة أذانا صاغية للقراء بشكل عام و إقبالا لما سيأتي بعدها من دراسات تعززها من منظور زوايا أخرى، قد تكون أدق و اشمل ،و كلها دراسات تصب في منحى تكريس مفاهيم التوعية و السلامة المروري، بشتى الوسائل، تقليدية كانت أو حديثة ، إضافة الى إثراء مكتبة المديریات و الفروع الخاصة بالوكالة الساهرة على انجازها،و الذي يهدف الى تزويد أبناءها بهكذا نوع من المعلومات.

الملاحق

وزارة التعليم و البحث العلمي

جامعة أَلجلالي بونعامة خميس مليانة

كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية

شعبة علوم الإعلام و الاتصال.

تخصص الاتصال الجماهيري و الوسائط الجديدة.

نضع بين أيديكم سيدي (ة) هذا الاستبيان المتعلق بمجال البحث العلمي ، الذي يحمل مجموعة من الأسئلة خاص بمستعملي الطريق السيار،لذا نرجوا منكم التكرم بالإجابة عنها و هذا لتكملة الجانب التطبيقي لمذكرة تخرج مقدمة لينيل شهادة الماستر في علوم الأعلام والاتصال، تخصص الاتصال الجماهيري و الوسائط الجديدة.

عنوان المذكرة :

تأثير الإعلام المروري في التوعية والسلامة المرورية على مستعملي الطريق السيار

دراسة ميدانية على عينة من مستعملي الطريق السيار

إشراف الأستاذ:

إعداد الطالب:

د/عز الدين مداني

شهمي جلول

العام الجامعي 2020 / 2021

البيانات الشخصية:

- *الجنس: ذكر أنثى
- *المستوى التعليمي: ابتدائي متوسط ثانوي جامعي
- * المهنة: طالب موظف عاطل عن العمل متقاعد
- *رقم ولايتك؟

المحور الأول:التغطية الإعلامية للإذاعة الوطنية و الإذاعات المحلية و كذا إذاعة الطريق
السيار المرتقبة مستقبلا في مجال الحملات التحسيسية.

01-:هل أنت من مستمعي برامج التوعية المرورية للإذاعة الوطنية؟ نعم لا .

02-: في حال انك من مستمعيها ،أي الأوقات التي تفضل الاستماع إليها؟

صباحا مساء ليلا

03:أي الإذاعات تفضل استماعها أثناء استعمالك للطريق السيار؟ وطنية محلية .

04:الطريق السيار شرق-غرب سيتم تزويده مستقبلا بإذاعة متخصصة تعمل على تنوير
مستمعيه بكل مستجد هل ترى في هذه المبادرة تجسيدا للتوعية المرورية ؟

نعم لا

المحور الثاني:

بإمكان الإذاعة الوطنية و الإذاعات المحلية عبر برامج التوعية المرورية ،التأثير على

مستمعي الطريق السيار 05:هل تتقيد بمضامين البرامج الإذاعية الخاصة بالتوعية

المرورية التي تبثها مختلف الإذاعات ؟ نعم لا

06- ما هي نوعية البرامج الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية التي تدفعك لمتابعتها؟

دينية اجتماعية ثقافية .

07: هل ترى في هذه البرامج تأثير من ناحية التوعية المرورية؟ نعم لا

08: هل ترى أن البرامج الإذاعية التي تتناول الحملات التحسيسية عبر المسار شاملة لكل حيثيات التوعية المرورية؟
شاملة بعض الشيء غير شاملة

المحور الثالث: تساهم مواقع التواصل الاجتماعي المتخصصة. وكذا اللوحات الإلكترونية

لإشارات حركة المرور التي ستنبت عبر الطريق السيار، في التوعية المرورية؟

09: باعتبارك من مرتادي الطريق السيار شرق غرب، هل أنت راض عن الإشارات

المرورية المثبتة حاليا عبر المسار؟
 لا نعم

10-: ما رأيك في اللوحات الإلكترونية التي ستنبت عبر الطريق السيار؟

موافق موافق بشدة غير موافق

11- : هل ترى في مواقع التواصل الاجتماعي وسيلة فعالة في نشر التوعية المرورية؟

نعم لا

12-: هل تعتبر مواقع التواصل الاجتماعي عامل مساهم في نشر التوعية المرورية عبر

الحملات التحسيسية؟ نعم لا

13-: هل لكم سابق معرفة حول التطبيق المثبت عبر الهواتف الذكية (تطبيق راديو انفو

ترافيك ألجي في الوقت الفعلي

(Radio Info traffic Algérie en temps reel) نعم لا

14-: في حال ما لديكم سابق معرفة عن وجود هذا التطبيق، هل تراه تطبيقا مساهما في

التوعية المرورية؟ نعم لا

المحور الرابع

* يحقق الإعلام المروري السلامة المرورية عبر الطريق السيار و عديد الامتيازات التي تساهم في تنشيط النمو الاقتصادي بأبعاده المختلفة.

15- هل ترى في التوعية المرورية المحققة عن طريق الإعلام المروري المتخصص

مساهمة في تحقيق السلامة المرورية ؟ نعم لا

16- الإعلام المروري يقلل من الاختناقات المرورية و يسهل في سرعة التنقل عبر

المسار هل تراه عاملا في إزالة الضغوطات النفسية التي تسببها الاختناقات .

نعم لا

17- ربح الوقت و سرعة التنقل،...الخ، عوامل تنعكس بالإيجاب على النمو الاقتصادي

في شتى أبعاده (الاقتصادية، الثقافية الاجتماعية و السياحية).

موافق موافق بشدة غير موافق

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر و المراجع:

قائمة الكتب:

- *01- : حمد جمعة الريامي: إعداد العاملين في سلطنة عمان (تحديات العولمة والتربة السياسية والبيئة) ،عالم الكتب الحديث الأردن،ط1.
- *02-: أديب خضور، حملات التوعية المرورية العربية ، مركز دراسات البحوث،جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ،الرياض ،2012ط1،ص 13
- *03-: عامر مصباح، منهجية البحث العلمي في العلوم السياسية والإعلام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 200 ص، 51.
- *04- : رحي مصطفى عليان و عثمان محمد غنيم ،مناهج وأساليب البحث العلمي"النظرية و التطبيق ، ط ، 1،دار صفاء ، عمان .2000،ص33.
- *05- : مروان عبد المجيد إبراهيم ، أسس البحث العلمي لإعداد الرسائل الجامعية ، ط،1مؤسسة الوراق،عمان،2000 ص165.
- *06- : محمد عبيدات و محمد أبو نصار و عقلة مبيضين ، منهجية البحث العلمي"القواعد والمراحل والتطبيقات ، "د ن، دار وائل، عمان، 63 ،ص199.
- *07-: حمد مرسلي، مناهج البحث العلمي في علوم الإعلام والاتصال،ط،2،ديوان المطبوعات الجامعية،الجزائر،،2005ص.
- *08-: منبر محمد حين، بحوث الإعلام، دراسات في مناهج البحث العلمي-عالم الكتب، القاهرة، مصر، ط2، 1995، ص208.

- *09-: صلاح مصطفى الفوال:مناهج البحث في العلوم الاجتماعية، مكتب غريب، القاهرة، مصر، ط1983، 2، ص306.
- *10-: رشيد زرواتي:تدريبات على منهجية البحث اعلمي في العلوم الاجتماعية، ط1، الجزائر، جامعة بوضياف بالمسيلة، 2002، ص191، 198.
- *11-: د /السعدي الغول السعدي، مناهج البحث، العينات و أنواعها، الدبلوم الخاص في التربية(جميع الأقسام)، جامعة القدس المفتوحة 1994، ص9.
- *12-: زهير احدادن، تاريخ الإذاعة والتلفزيون، ديوان المطبوعات الجامعية، ط1، 1986 ص89.
- *13-: عبد العزيز شرف ، مدخل الى وسائل الإعلام ،دار الكتاب المصري -القاهرة - مصر 1989.
- *14-: كمال عبد الرؤوف، نظريات وسائل الإعلام ، ملفين ل. د د يظير - ساندرابول - روكيتش، ط1،(القاهرة:الدار الدولية للنشر و التوزيع، دت)ص44.
- *15-: ماجي الحلواني حسين، محمد مهني، مقدمة في الفنون الإذاعية، ط1،(القاهرة: مركز التعليم، المفتوح، 1999)ص15.
- *16-: د يظير - ساندرابول روكيتش، ط1،(القاهرة:الدار الدولية للنشر و التوزيع، ص146.
- *17-: حمدي حسن، مقدمة في دراسة و أساليب الاتصال، ط1(القاهرة:دار الفكر العربي، 1987)ص47.
- *18-: جيهان احمد رشتي، النظم الإذاعية في المجتمعات الغربية ، ط1(القاهرة: دار النهضة العربية، 1994)ص6.

- *19-: محمود عبد الرؤوف كامل، نجيب أَلحصادي، علم الإعلام و الاتصال بين الناس، ط1(القاهرة :مكتبة نهضة الشرق،1995)ص196.
- *20-: خليل صابات ، وسائل الاتصال و تطورها، ط 6(القاهرة :مكتبة الاجلومصرية،1991)ص66.
- *21-: احمد بدر، الإعلام الدولي، ط 4، (القاهرة:مكتبة النهضة المصرية، 1998)ص16.
- *22-: حسن عماد مكاوي، عادل عبد الغفار، الإذاعة في القرن الواحد و العشرين، ط1،(القاهرة :الدار المصرية اللبنانية،2008)
- *23-: عبد المجيد شكري ، الإذاعات المحلية لغة العصر، ط1(القاهرة :دار الفكر العربي،1987) ص 12.
- *24-: جيهان رشتي،الإعلام الدولي،(القاهرة :دار الفكر العربي 1986)ص،22.
- *25-: هانس ادلر : التخطيط في قطاع ومشاريع النقل . ترجمة كمال عبد القادر ولي- وزارة التخطيطيين.بغداد، 1970، ص5.

قائمة المذكرات و المنشورات:

- *26-: دراسة وفاء كعوس معنونة:بدور الإذاعة المحلية في نشر الوعي المروري،دراسة ميدانية على عينة من مستخدمي الطرق بأم البواقي،إذاعة أم البواقي الجمهورية،أنموذج.للعام الجامعي2015/2016
- *27-: دراسة نصور التركي معنونة ب "تطوير نظام المراقبة الذاتية في إدارات المرور: تطبيق التنظيم الإداري لتقييم الأداء الميداني لرجال المرور" دراسة مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية المملكة العربية السعودية1994.

*28-: د ريم عبود، الإجازة في الإعلام و الاتصال BMC، من منشورات الجامعة الافتراضية السورية، الجمهورية العربية السورية، 2020.

*29-: بوسكار ربيعة ، اثر تحرير النقل : تقييم كمي و نوعي، دراسة حالة لمدينة بسكرة ، رسالة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة باتنة ، 2003/2002، ص 08.

قائمة المجلات و الجرائد و المطويات :

*30-: جريدة التحرير، عن المجلة الدورية السنوية الصادرة عن الوكالة الوطنية للطرق السريعة للسيارات، 2009، ط3، ص05.

*31-: مجلة دورية، صادرة عن مديرية الوكالة الوطنية للطرق السيارة، 2016، ص09 و10.

*32-: مطوية صادرة عن الجزائرية لتسيير الطرق السريعة، 84/85 و100، شارع محمد الخامس

ص ب ، 321 فرحات بوسعد، الجزائر العاصمة.

نفس المرجع السابق، ص04.

*33-: مجلة دورية، صادرة عن الجزائرية للطرق السيارة، 2016، ص، 27.

*34-: مجلة صادرة عن الجزائرية لتسيير الطرق السريعة AGA، ص

85، 84/100، شارع محمد الخامس ص ب 321، فرحات بوسعد، الجزائر العاصمة.

*35-: مقدمة عن السلامة المرورية، -قلمي.

قائمة المواقع الإلكترونية:

*36- : معجم المعاني ، ، www.maanni.com

*37- : ، ، https://almerja.Com › reading

*38- : ، تعريف و شرح معنى الوعي بالعربي - ar ، ، https://www.almaany.com ›

في معاجم اللغة

*39- : ، ، www.aga.dz

*40- : منظمة الأغذية و الزراعة للأمم المتحدة ، المصدر : مصلحة التنمية

المستدامة.نقلا عن http //www.faw.org

*41- : الكاتب محمد شلوش ، ، سنقلا عن .www.radioalgerie.dz.koteyb radio

*42- : ، ، http://saidbouizerie.net

*43- : ، ، www.ministerecommunication.org.dz

*44- : حصيلة حوادث المرور بالجزائر سنة 2020،نقلا عن .

،https://algeriescop.dz

*45- : حوادث السير الأقل سوءا في الجزائر سنة 2020،وكالة الأنباء الجزائرية ، نقلا

عن https://www.maghrebvoice.com

*46- : ، ، www.prnewswire.com, News provided by INRIX, Oct 23,

00:36 ،سا 2012, 03:58 ET

*47- : ، ، https://www.prnewswire.com › news-releases › une-app.

gratuite, pour mieux slalomer à Une appli iPhone

،travers, /04/29 2021 سا .01:43.

radiotoday.co.uk › 2011/11 › traffic. Traffic scotland launches :-48*
, web radio stream

Viasuisse.ch, Donne Viasuisse, **le principale canal de la :-49***
,distribution pour les informations routière et la radio

Radio.Vinci.autoroute.com–page écouter la radio en direct, :-50*

www.autoroutes.fr, **Le site portail :-51***

métrie sur des sociétés d'autoroute, étude publiée par Média
les audiences des radios écoutées sur les principaux axes
autoroutiers français (avril 2011).

:-53* www.voiyage .Aprr.fr autoroute– info la–Radio, :-52*

,www.dtrf.fr, Dtrf Dt2334, **exploitation de la route – PDF, P**

Tech&Web, **Comment fonction l'info–trafic des GPS, Par :-54***

D,S, Publie 10/10/2007a16 :00,mis a jour22/10/2007a 10 :50

. wwwTrafficvision.com :-55*

https://al–sharq.Com/**article:-56***

Deliverse New HD Traffic www.corusent.com, Radio :-57*

Service in Canada

www.theradiosource.com, **ITS6000 Highway Advisory** :-58*
Radio,

Mhcorbin.com, **product Article, Highway Advisory Radio** :-59*
Travel- MHcorbin>Products>Products>,

WWW.lta.gov.sg, **GettingAround/Driving in** -60*
.56:Singapore/Intelligent Transport 21/03/2021a 02

Www Google recherche, **اكبر طريق السيارات في روسيا** :-61*

www.semantic sholare.org L. Cai Chunlei Meng L. :-62*

Allows traffic light.www.wmbf news.com, **New technologie Hao**
publie2013. The Chinese Highway Traffic Dedicated Broadcast/
،Semantic Scholar

www.brookings edu>uploads>2017/12 Smarte, **PDF Smart** :-63*
transportation in China and the United Statesa 01:34.

link.springer.com › content › pdf, **Research on Frequency** :-64*
Automatically Switching Technology 01:16.

-65* وليد عبد الرحمان «مرور أف أم» أول إذاعة للطرق في مصر الشرق الأوسط.
نقلا عن ، www. aawsat.com

*66-: محمد عبد العزيز، تصنيف الطرق بالأرقام و الرموز و الألوان، نقلا عن
www.al-watan.com

*67-: **Une radio d'information sur le trafic des autoroutes ...** – Tic Maroc
www.tic-maroc.com

*68-: **Autoroutes du Maroc demande une licence a la HACA ...** ALE 360
http://m.le360.ma

*69-: **لوط وروت-نظام-جديد-بمحطات-الأداء.** https://teleplus.ma/

*70-: **des information sur Egis** https://www.google.com/search,

*71-: http://www.alkalimah.net

*72-: https://www.elikhbaria.com

*73-: https://www.aljazairalyoum.dz

*74-: https://www.el-massa.com

*75-: https://www.Akhersaa.

*76-: **الصفحة الرسمية عبر موقع الفاييبوك،الجمعية الوطنية للوقاية من حوادث المرور،طريق السلامة ، مكتب تلمسان،تاريخ الاطلاع،2021/04/29.سا 09:40.**

*77-: **https://geekyalgeria.com/info-traffic-algerie-application-** . :
،mobile/

https://www.garminalgerie.com › product-page › Nüvi-2.. :-78*

مفهوم https:// Sites.google.com, **Traffic Safety Google Site**: :-79*

السلامة المرورية .

A lassroom.over-blog.com, OverblogP **ECONOMIE LE** :-80*

DEVELOPEMENT ECONOMIQUE 14MAI 2018.rédige par E-

Classroomet publié depuis OverblogP.. تاريخ الاطلاع،2021/05/10سا

.13:00

https://radioalgerie.eu › chaine-3. :-81* تاريخ الاطلاع،

https://www.radioalgerie.dz › rai › :-82*

التعريف بالإذاعة الثقافية الجزائرية. https://www.radioalgerie.dz :-83*

https://www.radioalgerie.dz › jilfm :-84*

http://www.bv.transports.gouv.qc.ca › mono, Instruction :-85*

, , général sur la signalisation routière de Québec ، ص 90.

https://qafilah.com › 22:12:-86* إشارات-المرور و لغتها البصرية-،¹. مجلة

القافلة .

المقابلات الشخصية:

-87* :مقابلة شخصية مع المكلف بالإعلام لجمعية إنفو ترادفيك الجزائر،يوم

2021/04/19 سا 11:00.الجزائر العاصمة

*88-: مقابلة مباشرة مع كل من المدير المتقاعد للإذاعة الجهوية لولاية الطارف، السيد
لخضر دراجي، و كذا خبير السلامة المرورية د/أحمد كواش،

قائمة الأشكال و الجداول

قائمة الأشكال و الجداول

قائمة الأشكال و الجداول

01	المعايير التقنية لنظام "أف أم" في مركز DREX	-77 81
03	شكل يمثل: أجهزة إرسال التردد الموحد 107.7 عبر طول الطريق السيار (شرق-غرب)	85
04	صورة تمثل: خريطة التغطية الشاملة لشبكة التردد عبر طول مسار الطريق السيار (شرق-غرب)	86
05	شكل: يمثل المعدات اللاسلكية	92
06	شكل: يمثل صورة لفاصل الترددات	92
07	شكل: يمثل الهوائي خاص باستقبال البث الإذاعي	93
09	أعمدة بيانية تمثل توزيع العينة حسب متغير الجنس	140
10	أعمدة بيانية تمثل توزيع العينة حسب متغير السن	141
11	دائرة نسبية تمثل توزيع العينة حسب متغير المستوى التعليمي	143
12	دائرة نسبية تمثل توزيع العينة حسب متغير المستوى الوظيفي	143

رقم الجدول	قائمة الصور	الصفحة
15	الصورة 01: خاصة بطبيعة المناخ بسويسرا، وإشارات المرور التقليدية و الالكترونية المثبتة عبر الطرق السيارة.	13
16	صورة 02: تمثل: مركز الهندسة وإدارة المرور "CIGT" الصورة 05 : مركز المراقبة والتدخلات: كيف تدار الطرق والطرق السريعة في مرسيليا	19
	صورة03: تمثل:مركز المراقبة بالفيديو في مبنى CIGT	20
	صورة04:تمثل: تصميم مبتكر وخيارات عرض فريدة.	26
20	تم مسبقاً تحميل خريطة أوروبا (40 دولة)	
21	الصورة 05: تمثل محول شبكة من الطرق السيارة بأمريكا مزودة بتكنولوجيا اعلامية خاصة بالمرور .	33
22	. الصورة 06-07 تمثل كاميرات ذكية تعمل بالتنسيق مع تقنية سيارات الإسعاف تتحكم في الأضواء المتنوعة، (ميرتل بيتش).	34 35
23	صورة (08-09) صورة تبين حجم الاختناق المروري في روسيا و	
24	استخدام الذكاء الاصطناعي لتنظيم حركة المرور.	39
25	صورة ،10-11-12. الطريق سيار بالصين الشعبية، (50 رواق (مزود بالاعلام المروري و مراقب بواسطة طائرات بدون طيار، ترصد كل المخالفات المرورية.	42 43-

53	صورة 13: (مرور أف أم) - أول - إذاعة - للطرق - في مصر	26
50	صورة: 14: تشغيل منظومة كاميرات المراقبة.	27
51	(الصورة15) لوحة الكترونية إرشادية بقطر، مزودة بالأرقام، الحروف، الألوان و الرموز	28
54	الصورة 16 (خدمة اللوحات الالكترونية بأسماء الطرق و المدن، تدخل حيز التنفيذ بقطر)	29
58	الصورة 17: إدارة الطرق السيارة بالمغرب تطلق قريبا إذاعة المرور	30
58	الشكل 18 إدارة الطرق السيارة بالمغرب تفتح غرف المراقبة للمركز الجديد للمعلومات المرورية.	31
58	الصورة 19: لوط و روت - نظام - جديد - بمحطات - الأداء جواز	32
66	صورة (20): تبين مخطط التجهيزات التكنولوجية لأنفاق الطريق السيار شرق غرب نفق (بوزقة)	34
67	صورة (21) تمثل الكاشف الآلي للحوادث، مثبت عبر الطريق السيار	35
68	صورة: (22). جهاز الاتصال الاضطراري، PAU مثبت على جانبي الطريق السيار	36
69	صورة: (23). محطة الأرصاد الجوية، مثبتة عبر الطريق السيار (شرق - غرب)	37

70	صورة 24 : صورة لمركز المراقبة المرتقب عبي الطريق السيار(شرق - غرب)	38
71	الصورة (25) اللوحات الالكترونية بالطريق السيار	39
72	صورة (26)تمثل: مركز الاستغلال و الصيانة على مستوى الطريق السيار (شرق - غرب).	40
76	صورة (28):تمثل جهاز RDS (Radio Data System	
78	الصورة (29) :استديو المحطة الإذاعية ، يسمح بتحضير البرامج و البث المباشر	42
80	صورة (30): لمحطة إذاعية، تسمح للصحفيين بالقيام بعمل ومضات إخبارية و معلومات المرور في مناطقهم	43
78	(الصورة 31): استيدي خاص بالبرامج التي تبث لاحقا)	44
77	صورة (32) .المواقع التقنية لأجهزة البث الإذاعي FM في شطر الطريق السيار	45
90	31 و 32 تمثل مركبات بتجهيزات البث و استقبال البث ، صورة من الواقع ب(خميس الخشنة)	46
119	صورة (34) تمثّل تطبيق(ITA)	47
120	الصورة (35) تمثل جهاز نظام GPS	48

122	الصورة 36 Voiture Nüvi 2797 Ecran 7" avec carte GPS Algérie	49
-----	---	----

قائمة الجداول المركبة

الصفحة	رقم الجدول
-146 149	55 جدول يمثل تحليل اسئلة المحور الأول 01+03- كل المتغيرات-
-158 159	65 جدول يمثل تحليل اسئلة المحور الثاني 01+02 - كل المتغيرات-
-173 174 175	57 جدول يمثل تحليل اسئلة المحور الثالث 01+03- كل المتغيرات-
-184 187	58 جدول تحليل اسئلة المحور الرابع 01+03- كل المتغيرات-

فهرس المحتويات

رقم الصفحة

قائمة المحتويات

.....	الشكر و التقدير.....
.....	الإهداء.....
.....	ملخص الدراسة باللغة العربية.....
.....	ملخص الدراسة باللغة الانجليزية.....

الإطار المنهجي

.....	مقدمة.....
.....	إشكالية الدراسة.....
.....	تساؤلات الدراسة و فرضياتها.....
.....	أسباب اختيار الموضوع.....
.....	أهداف الدراسة.....
.....	أهمية الدراسة.....
.....	تحديد مفاهيم الدراسة.....
.....	الدراسات السابقة.....
.....	منهج و أداة الدراسة.....
.....	أدوات جمع البيانات.....
.....	مجتمع البحث و عينته.....
.....	مجال الدراسة.....
.....	صعوبات الدراسة.....

الإطار النظري

المبحث الأول : نماذج عن الإعلام المرور و بعض إذاعات الطرق السيارة في العالم:01

المطلب الأول:إذاعة الطريق السيار في شمال غرب أوروبا.....01

المطلب الثاني: معلومات حركة المرور وخدمات محسنة للركاب.....04.

المطلب الثالث :الإعلام المروري للطرق السريعة في اسكتلندا:07.

المبحث الثاني: الإعلام المروري للطرق السيارة في جنوب أوربا:.....09

المطلب الأول: إذاعة حركة المرور في سويسرا:.....09

*المطلب الثاني : معلومات المرور والحلول العالمية الحديثة في سويسرا:.....11

المبحث الثالث :الإعلام المروري في فرنسا:.....12

المطلب الأول:إذاعة الطريق السيار VINCI:.....14

المطلب الثاني: الإذاعة المتنقلة عبر الطرق السريعة:.....16

المطلب الثالث: برنامج دعم موضوعي: Autoroute INFO.....18

المبحث الرابع: لتجهيزات الأساسية: للاتصال عبر مسار الطريق السريع:.....21

المطلب الأول: الشبكات العامة: مثل (G.S.M. (Global System Mobile):.....21

المطلب الثاني:تجهيزات إضافية.....23

المطلب الثالث : كيف تعمل معلومات حركة المرور GPS؟.....24

فهرس المحتويات

- المبحث الرابع: الإعلام المروري في قارة أمريكا: 27.....
- المطلب الأول: الإعلام المروري المتخصص بمحافظة تورنتو (كندا): 27.....
- المطلب الثاني: الإعلام المروري عبر الطرق السيارة في كندا. 29.....
- المطلب الثالث: تكنولوجيا الإعلام المروري في شرق أمريكا: 31.....
- المطلب الثالث: إذاعة الطرق السيارة في فرجينيا (أمريكا): 35.....
- المبحث الخامس: الإعلام المروري للطرق السيارة بآسيا: 37.....
- المطلب الأول: التحكم و الاستجابة للحوادث عبر الطرق السريعة بسنغافورا: 37.....
- المطلب الثاني: تكنولوجيا الإعلام المروري في روسيا: 37.....
- المطلب الثالث: إذاعة الطرق السريعة في الصين: 39.....
- المطلب الرابع: إشارات المرور الديناميكية وأجهزة الاستشعار عن بعد و مشاركة المركبات ذاتية القيادة: 40.....
- خلاصة الفصل: 45.....

الفصل الثاني

- المبحث الأول : نماذج عن الإعلام المروري في الدول العربية..... 48
- المطلب الأول: إذاعة المرور FM بمصر: 48.....
- المطلب الثاني: اللوحات الإرشادية الالكترونية بقطر..... 52.....
- المطلب الثالث: إذاعة الطريق السيار بالمغرب: 55.....
- المبحث الثاني: الإعلام المروري الخاص بالطريق السيار (شرق - غرب) بالجزائر..... 59.....

فهرس المحتويات

- المطلب الأول: السلامة المرورية عبر الطريق السيار (شرق - غرب):.....60.
- *1-: التكنولوجيا الحديثة من أجل أمن وسلامة مستعملي الطريق السيار (شرق-غرب) 62.
- المطلب الثاني: الخدمات الإعلامية المرورية التي توفرها الجزائرية للطرق السيارة.....65.
- المطلب الثالث: تجسيد إذاعة الطريق السيار "أف أم" بالجزائر على الواقع:.....72.
- المطلب الرابع: الهندسة الخاصة براديو الطريق السريع (شرق -غرب).....77.
- المطلب الخامس: برامج راديو انفو ترافيك AEO الجزائرية للطرق السيارة.....:.....83.
- المبحث الثالث:(نظام بيانات الراديو) RDS :.....84.
- المطلب الأول: خدمات الراديو الاستثنائية:84.
- المطلب الثاني: مجال التغطية عبر طول المسار.....86.
- المبحث الرابع:أسس تمركز المواقع الإذاعية لراديو الطريق السيار (شرق غرب) 87
- المطلب الأول:المعايير الرئيسية لتنشيت المواقع الإذاعية:.....87.
- المطلب الثاني:دراسة نظرية خاصة بالتغطية الشاملة للمسار:.....88.
- المطلب الثالث :المعدات المستخدمة.....89.
- ملخص الفصل الثالث.....95.

الفصل الثالث

- المبحث الأول: نبذة عن الإذاعة الوطنية و نظيرتها المحلية في الجزائر 99
- المطلب الأول: القناة الأولى:.....99.
- المطلب الثاني: محتوى برامج الإذاعة المحلية و أهدافها:.....102.

فهرس المحتويات

المطلب الثالث:الإذاعة الرقمية:.....	103.....
لمطلب الرابع: إحصاءات عن مخلفات حوادث المرور:.....	104.....
المبحث الثاني: مفهوم التوعية المرورية:.....	108.....
المطلب الأول:الوعي المروري:.....	108.....
المطلب الثاني: ماهية التوعية المرورية:.....	109.....
*المطلب الثالث: أهداف التوعية المرورية:	111.....
المطلب الرابع: الحملات الإعلامية التحسيسية عبر الطريق السيار.....	114.....
المطلب الخامس: نبذة عن تطبيق:	
(انف ترافيك الرجيري) (Infotrafic Algérie ITA).....	118.....
المبحث الثاني:السلامة المرورية و دورها في التنمية الاقتصادية.....	123.....
المطلب الأول: مفهوم السلامة المرورية:.....	123.....
المطلب الثاني: دور إشارات المرور عبر الطريق السريع.....	124.....
المطلب الثالث: علاقة السائق الإدراكية بإسرار اللافتات من ناحية الشكل و اللون	
.....	125..
المطلب الرابع: دور قطاع النقل في دفع عجلة التنمية:.....	130.....
المبحث الثالث:علاقة الإعلام المروري بالتنمية الاقتصادية: ..	129.....
المطلب الأول: التمييز بين النمو الاقتصادي و التنمية الاقتصادية.....:	130.....
دور الأعلام المروري المتخصص في التنمية بمختلف أبعادها:.....	131
ملخص الفصل.....	134

فهرس المحتويات

الجانب التطبيقي

البيانات الأولى للدراسة

نتائج محاور الدراسة.....	
الاستنتاجات العامة و مناقشة الفرضيات.....	
خاتمة.....	
الملاحق.....	
قائمة المراجع و المصادر.....	
قائمة الأشكال و الجداول.....	
الفهرس.....	

فهرس المحتويات
