

مجلة البحوث الإعلامية

دورية علمية محكمة تصدر عن جامعة الأزهر

داخل العدد

- * دور الصحافة المصرية في تنمية وعي قاندى الركبات بقانون المرور الجديد لعام ٢٠٠٨م.
- * قضايا الفساد كما تعكسها البرامج الحوارية في القنوات الفضائية وعلاقتها بمعرفة المراهقين بهذه القضايا.
- * تصميم مجلة الكترونية رياضية للأطفال للمرحلة العمرية من ١٢-١٥ سنة.
- * استخدام عناصر الفن الصحفى في تناول موضوعات الجريمة، دراسة تطبيقية على جريدة الأنباء الكويتية.
- * محددات تشكيل اتجاهات الراى العام القطرى نحو قضايا العامة المثارة فى قطر «دراسة فى تأثير وسائل الإعلام»
- * دور التليفزيون المصرى فى تلبية احتياجات كبار السن من المعرفة المكتسبة من الصحف المصرية حول المشكلات البيئية «دراسة ميدانية على الهاتف» بمشكلة مصنع أجريوم للبتروكيماويات .
- * استخدامات المصريين فى وسائل الإعلام فى مصر لقناة النيل الدولية والإشهار

العدد

الحادى والثلاثون

يناير ٢٠٠٩م

مجلة

البحوث الإعلامية

دورية علمية محكمة تصدر عن جامعة الأزهر

المحتوى

- * دور الصحافة المصرية فى تنمية وعى قائدى المركبات بقانون المرور الجديد لعام ٢٠٠٨م.
- * قضايا الفساد كما تعكسها البرامج الحوارية فى القنوات الفضائية وعلاقتها بمعرفة المراهقين بهذه القضايا.
- * تصميم مجلة إلكترونية رياضية للأطفال للمرحلة العمرية من ١٢-١٥ سنة.
- * استخدام عناصر الفن الصحفى فى تناول موضوعات الجريمة «دراسة تطبيقية على جريدة الأنباء الكويتية».
- * محددات تشكيل اتجاهات الرأى العام القطرى نحو القضايا العامة المثارة فى قطر «دراسة فى تأثير وسائل الإعلام».
- * دور التليفزيون المصرى فى تلبية احتياجات كبار السن.
- * المعرفة المكتسبة من الصحف المصرية حول المشكلات البيئية «دراسة ميدانية على المهتمين بمشكلة مصنع أجريوم للبتروكيماويات».
- * استخدامات المصريين والأجانب المقيمين فى مصر لقناة النيل الدولية والإشاعات المتحققة.

العدد
الحادى والثلاثون
يناير ٢٠٠٩م

دار الاتحاد التعاوني

للطببع والنشر والتوزيع

ش سيدى بلال من مصطفى حافظ

جسر السويس

ت ٢٢٩٩٩٥٤٥

رقم الإيداع بدار الكتب المصرية

٦٥٥٥

العدد الحادى والثلاثون

يناير ٢٠٠٩ م

مجلة

البحوث الإعلامية

دورية علمية محكمة تصدر عن جامعة الأزهر

رئيس مجلس الإدارة

الأستاذ الدكتور: أحمد الطيب

رئيس التحرير

أ.د: محيى الدين عبد الحلیم

مدير التحرير

أ.د: جابر محمد عبد الموجود

الإشراف الفنى

أ.د: سامى عبد العزيز الكومى

سكرتير التحرير

د/ عبد الراضى حمدى البلبوشى

توجه باسم الدكتور سكرتير التحرير على العنوان التالى : جامعة الأزهر
كلية اللغة العربية بالقاهرة قسم الصحافة والإعلام ت ٥١٠١٤٦٦

الرسائل

دور الصحافة المصرية في تنمية وعي قارئ المركبات

بقانون المرور الجديد لعام ٢٠٠٨م

(دراسة تحليلية وميدانية)

إعداد

د. عبد الصبور فاضل

أستاذ مساعد بقسم الصحافة والإعلام

كلية اللغة العربية - جامعة الأزهر

بالقاهرة

مُتَلَمِّمًا :

تأتي هذه الدراسة في ظل الدور الذي يمكن أن تؤديه وسائل الاتصال بصفة عامة والصحافة المطبوعة بصفة خاصة حيال أزمة أو مشكلة المرور في مصر باعتبارها قضية متعددة الأبعاد فاقت خسائرها البشرية والمادية المعدلات العالمية تقريباً، وذلك انطلاقاً من دور ووظيفة الصحافة في خدمة المجتمع وحل مشكلاته والعمل على تنميته في مختلف المجالات .

فالحديث عن وظائف الصحافة ينطلق من أهمية الدور الذي يمكن أن تقوم به في المجتمعات المعاصرة فدورها لم يعد مقصوراً على الوظائف التقليدية حيث تجاوزت كغيرها من وسائل الاتصال الجماهيري - بما أتيج لها من الإمكانيات التقنية المتطورة وبما اكتسبته من أهمية في حياة الشعوب - ما تعارف عليه الباحثون من وظائف تقليدية للصحافة بصفة خاصة ووسائل الاتصال بصفة عامة فقد أصبحت الوسيلة الإعلامية اليوم مؤسسة اجتماعية تقوم بدور كامل في حياة المجتمع مثل بقية المؤسسات الاجتماعية الأخرى وهي قادرة على تحقيق عدة وظائف أهمها: وظيفة الاستطلاع أو مراقبة البيئة، الوظيفة الإخبارية، الخدمات العامة، توثيق الأحداث، وظيفة الشرح والتفسير والتحليل، وظيفة تكوين الرأي العام، وظيفة الرقابة على مؤسسات المجتمع، وظيفة تحقيق الترابط والتماسك القومي، والوظيفة التنموية والوظيفة الدبلوماسية غير الرسمية ثم الوظيفة التسويقية والترفيهية .

وتسعي هذه الدراسة إلى التعرف على دور وسائل الإتصال بصفة عامة والصحافة المطبوعة بصفة خاصة في توعية قاندي المركبات بقانون المرور الجديد لعام ٢٠٠٨ م وما أثير حوله من إيجابيات وسلبيات ومعالجات تتعلق بحالة المرور في مصر والآثار المترتبة عليها والتي يمكن القول أنها أخذت طابع الأزمة بما أصبحت تسببه من خسائر بشرية واقتصادية واجتماعية وصحية من جراء الحوادث التي تقع بصفة مستمرة في الطرق

وغيرها وتسفر عن قتلي وجرحي منهم من تترك لديه عاهة مستديمة عضوية أو نفسية ، وتسعي الدراسة أيضا إلي التعرف علي أسباب مشكلة المرور والحلول المقترحة من قبل الصحف موضوع البحث من خلال الدراسة التحليلية وقاندى المركبات من خلال الدراسة الميدانية.

ولتحقيق تلك الأهداف تستخدم الدراسة منهج المسح والمنهج المقارن وأداة تحليل المضمون وأداة الاستبيان بالمقابلة الشخصية كما تستعين بالدراسات السابقة التي لها علاقة مباشرة بالموضوع مثل البحوث والدراسات والندوات وأعمال المؤتمرات العلمية المتخصصة أوالتي لها علاقة غير مباشرة مثل الدراسات والبحوث المتخصصة في مجال إدارة ومواجهة الأزمات.

موضوع الدراسة :

تعد مشكلة المرور من أهم المشكلات المجتمعية التي تعاني منها الدول المتقدمة بصفة عامة والنامية بصفة خاصة بما تسببه من خسائر بشرية واقتصادية كبيرة تتمثل في حالات القتل والإصابات والتلفيات حيث أشارت دراسة لمنظمة الصحة العالمية حول السلامة علي الطرق في ١٧٨ بلداً عام ٢٠٠٨ م إلي أن أكثر من ١,٢ مليون شخص يلقون حتفهم سنوياً من جراء تصادمات الطرق في العالم، ويعاني ما يتراوح عدده بين ٢٠ مليوناً و ٥٠ مليون شخص من إصابات غير قاتلة ، وما زال وباء الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق يتزايد في معظم أنحاء العالم، وخلال السنوات الخمس الماضية اعتمدت معظم البلدان توصيات التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، والذي وفر إرشادات بخصوص كيفية إتباع البلدان أسلوباً شاملاً إزاء تحسين السلامة على الطرق والحد من الوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق ،ومع ذلك فحتى الآن لا يشير أي تقييم عالمي للسلامة على الطرق إلى مدى تنفيذ هذا الأسلوب.(١)

كما أشارت إحدى الدراسات إلي أن عدد حوادث قتلي الطرق هو

الأعلى في إفريقيا حيث يبلغ ٢٨,٣ شخصاً لكل مائة ألف شخص بينما انخفضت هذه النسبة في الولايات المتحدة الأمريكية إلى ١٥,٢ وذلك عام ٢٠٠٢ م وقدّر البنك الدولي التكلفة الاقتصادية لحوادث الطرق في إفريقيا بحوالي ٣,٧ بليون دولار سنوياً في حين تقدرها اللجنة الاقتصادية لإفريقيا التابعة للأمم المتحدة بأكثر من عشرة بلايين دولار ، وتمثل الوفيات من حوادث الطرق في إفريقيا ثاني أكبر سبب وفاة لدي الأفراد من ٥ - ٤٤ عاماً . (٢)

وحذرت دراسة لمنظمة الصحة العالمية من مخاطر ارتفاع نسبة ضحايا حوادث المرور بحوالي ٨٠ % بحلول عام ٢٠٢٠ إذا لم تتوفر الإدارة السياسية لاتخاذ الإجراءات الوقائية الضرورية وبالأخص في البلدان ذات الدخل الضعيف أو المتوسط.، وإذا كانت الدراسة التي اعتمدت عليها منظمة الصحة العالمية والتي أسهم في إعدادها البنك العالمي قد استنتجت تحسناً ملحوظاً في البلدان المتقدمة مثل كندا وأستراليا والولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا الغربية بتراجع نسبة حوادث المرور بحوالي ٣٠%، فإنها تثير القلق بالنسبة للبلدان ذات الدخل المتوسط أو الضعيف حيث يتعرض بالدرجة الأولى الراجلون وركاب الدراجات والدراجات النارية وركاب وسائل النقل العمومي لمخاطر حوادث الطرقات ، وأشارت الدراسة إلى أنه بالإضافة إلى العواقب النفسية لحوادث المرور فإن هناك عواقب مادية تقدر بأكثر من ٦٥ مليار دولار سنوياً أي أكثر بكثير مما تستقبله البلدان ذات الدخل المتوسط أو الضعيف من المساعدة في مجال التنمية. وإذا ما شملنا نفقات حوادث المرور في كل بلدان العالم فإن ذلك يصل إلى حدود ٥١٨ مليار دولار سنوياً، وتأتي المنطقة العربية فيما يتعلق بإحصائيات حوادث المرور ضمن الفئة التي تحتل المرتبة الأولى مع الدول الإفريقية، والتي تصل فيها نسبة حوادث المرور بالنسبة لكل ١٠٠ ألف ساكن إلى ما بين ١٩ و ٢٨% ، وبإدماج نسبة وفيات حوادث المرور التي لا يتم الإبلاغ عنها قدرت نسبة الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في المنطقة العربية في العام

٢٠٠٠ بحوالي ١٩,٢% بالنسبة لكل مائة ألف ساكن، ويتوقع أن ترتفع هذه النسبة في عام ٢٠٢٠ إلى حدود ٢٢,٣% (٣).

وأكدت إحدى الدراسات أن المملكة العربية السعودية تخسر سنوياً ٤١ مليار ريال بسبب زيادة معدل الحوادث المرورية الذي يعتبر الأعلى في العالم، وأن ٧٣% من الذين يعانون شللاً في أطرافهم السفلية تعرضوا لتلك الإصابات خلال حوادث السيارات، وأنه من المتوقع أن ترتفع الخسائر الاقتصادية لحوادث المرور في المملكة لتصل إلى ٥٥ مليار ريال على أقل تقدير في عام ٢٠٢٠. (٤) مما حدا بالمملكة العربية السعودية إلي إنشاء اللجنة الوطنية لسلامة المرور في عام ١٤٠٢ هـ وحقق المشروع نجاحاً ملحوظاً في تجربة اللجان الوطنية حيث أنجزت تسع مراحل من هذا المشروع أجريت فيها ٤٨ دراسة غطت أربعة مجالات بحثية لمجاميع العمل، وشملت هذه المجالات التعليم والتدريب والتوعية المرورية منها: ٢١ دراسة في هندسة المرور ونظم المعلومات و١٢ دراسة في التعليم والتدريب والتوعية المرورية و٦ دراسات في الخدمات الطبية والإسعافية و٦ دراسات في التنظيم والإدارة والتشغيل. (٥)

وعموماً فإن حوادث الطرق وماينجم عنها من خسائر هي النتائج الطبيعية للجرائم المرورية التي تكاد تنحصر أسبابها في السرعة الزائدة ، وعدم سلامة المركبة ، والقيادة تحت تأثير الخمر أو المسدرات بجانب عدم صلاحية الطرق وسوء الأحوال الجوية أحياناً ، وتسجل مصر أكبر معدل لحوادث الطرق بين الدول العربية حيث بلغت ١٥٥٩ حادثاً لكل ١٠٠ ألف مواطن وبلغ عدد قتلي وسائل النقل العام بالقاهرة الكبرى، وحدها ٥٣ قتيلاً عام ١٩٩٧/ ١٩٩٨ منهم ٤٧ قتيلاً بنسبة ٩٠% من الأتوبيسات وخمسة قتلي من الترام وقتيل واحد من مترو مصر الجديدة بجانب أن مصر تصل إلي أعلى معدلات وفيات الطرق بالنسبة لكل عشرة آلاف سيارة علي المستوي العالمي ويصل عدد الحوادث لكل ١٠٠٠ سيارة ٩٤ - ١٩٩٥ إلي ١٢,٢

حادث مما يجعل من الجرائم المرورية والتعامل التشريعي معها أمراً في غاية الأهمية. (٦)

وسواء كانت حالة المرور في مصر تمثل مشكلة أو أزمة فكلا الأمرين يستلزم إجراء مزيد من الدراسات العلمية والاستفادة من النظم الحديثة في إدارة الأزمات بالنسبة لمؤسسات الإتصال بصفة عامة والمؤسسات الصحفية بصفة خاصة وقطاع المرور بوزارة الداخلية فالمشكلة تقود إلي الأزمة حيث عرف البعض المشكلة (problem) بأنها: تمثل حالة من التوتر وعدم الرضا نتيجة لوجود بعض الصعوبات التي تعوق تحقيق الأهداف أو الوصول إليها ، وتظهر المشكلة بوضوح عندما نعجز في الحصول علي النتائج المتوقعة من أعمالنا وأنشطتنا المختلفة . أما الأزمة (Crisis) فهي: نتيجة نهائية لتراكم مجموعة من التأثيرات أو حدوث خلل مفاجئ يؤثر علي المقومات الرئيسية للنظام وتشكل تهديداً صريحاً وواضحاً لبقاء المنظمة أو النظام نفسه . (٧)

ويمكن القول أن وجود المشكلة يعني أن هناك طرقاً ووسائل غير صحيحة مستخدمة وأن هناك طرقاً سليمة يجب اتباعها ، والحسم النهائي لأي مشكلة يعتمد علي طبيعة المشكلة وحدتها فالمشكلة البسيطة تتطلب مجهودات أقل بينما المشكلة الأكثر صعوبة تحتاج إلي جدول أعمال مختلف تماماً لأن إدارة الأزمات هي كيفية التغلب عليها بالأدوات العلمية والإدارية المختلفة وتجنب سلبياتها والاستفادة من إيجابياتها (٨).

ويري كل من Yungwook Kim a; Heewon Cha a; Jangyul

Robert Kim (٢٠٠٨) أن هناك عدة مراحل بحثية تعكس خصائص إدارة الأزمات ومنها : دراسة البنود الحقيقية للأزمة من خلال مراجعة الأدبيات العلمية المتعلقة بها مراجعة دقيقة وشاملة والمقابلات العلمية المتعمقة والمراجعة المهنية. (٩) بينما يقترح Denis Smith نموذجاً يقوم علي ثلاثة مراحل لإدارة الأزمات هي: مرحلة الدوافع والأسباب المحتملة لخلق الأزمة، ومرحلة الجاهزية لمواجهة الأزمة ثم مرحلة ما بعد الأزمة (١٠)

ويمكن القول أن لكل أزمة وسيلة اتصال تسهم بدرجة كبيرة في التعامل معها سواء اتصال لفظي أو غير لفظي ، اتصال شخصي أو جماهيري ولذلك يري الباحث أن الصحافة المطبوعة يمكنها أن تؤدي دوراً مهماً فيما يتعلق بمشكلة المرور في مصر .

وتعتمد هذه الدراسة علي عدة مداخل أو نظريات يمكن الموائمة بين منطلقاتها والمزج بين فرضياتها لتحديد المشكلة البحثية وتفسير نتائجها وذلك علي النحو التالي:

١- نظرية أومدخل التدفق علي مرحلتين the two step flow : والتي تقوم علي أن الأفكار غالباً ما تنتقل من الراديو والصحف إلي قادة الرأي ومن هؤلاء إلي القسم الأقل نشاطاً منهم في قطاعات الشعب وهذه النظرية - أياً كانت الانتقادات الموجهة إليها - فإنها أثبتت أن الفرد في جمهور وسائل الإعلام ليس فرداً منعزلاً ولكنه ينتمي بشكل أو بآخر إلي شبكة من العلاقات الاجتماعية أفرادها غير منفصلين عن بعضهم ولكنهم متصلون ببعضهم من خلال قنوات متعددة يتم بينهم الإقتراع وتبادل المعلومات من خلال المناقشات النشطة التي تؤثر في سلوكهم الاتصالي مع وسائل الإعلام وقرارهم الذي يعكس مدي تأثرهم بمحتوي الرسائل الاتصالية من عدمه. (١١)

٢ - نظرية الإعتدال علي وسائل الإعلام : وهي نظرية تجمع بين العناصر الرئيسية لنظرية الاستخدامات والإشباعات من جانب ونظريات التأثير التقليدية من جانب آخر وبالتالي فهي أعمق في التناول والأبعاد وترتبط علاقات الإعتدال بتأثيرات وسائل الاتصال علي العقائد والسلوكيات وتشمل التأثيرات المعرفية ، والتأثيرات الوجدانية والعاطفية والتأثيرات السلوكية .

وتهدف هذه النظرية بصفة عامة إلي الكشف عن الأسباب التي تجعل لوسائل الإعلام أحياناً آثاراً قوية ومباشرة وأحياناً أخرى يكون لها تأثيرات غير مباشرة وضعيفة نوعاً ما. (١٢)

٣ - نظرية فجوة المعرفة : وقد بدأ تعريف الفجوة من خلال الفرض الذي صاغه تيتشنور وزملاؤه حيث يرون فيه أنه مع تزايد اتسياب للمعلومات فى النظام الاجتماعى من خلال وسائل الإعلام تحدث الفجوة فى المعلومات بين الفئات ذات المستوى الاجتماعى والاقتصادى الأعلى وينص الفرض الإمبريقي للنظرية على أن تدفق المعلومات من وسائل الإعلام داخل لتنظام الاجتماعى يؤدي إلى جعل فئات الجمهور ذوي المستوى الاقتصادى والاجتماعى المرتفع يكتسبون هذه المعلومات بمعدلات أسرع من لفئات الأقل وبالتالي تتجه فجوة المعرفة بين فئات الجمهور المختلفة إلى للزيادة بدلاً من النقصان .^(١٣) ، ويتم حالياً تطبيق هذه النظرية على مستويين الأول: للمستوى الفردي الضيق ويتضمن اكتساب الفرد للمعرفة من وسائل الاتصال ويتحكم فى ذلك الفروق الفردية ومهارات الاتصال والقدرة للمعرفة ومستوى اهتمام الفرد وغير ذلك من العوامل الفردية ، والآخر المستوى للمجتمع الأشمل ويشمل طبيعة البناء الاجتماعى والمتغيرات المرتبطة بالمجتمع كأساليب نشر المعلومات وتوزيعها ووسائل الاتصال المتاحة ونمط ملكية وسائل الإعلام وغير ذلك.^(١٤)

مشكلة الدراسة :

صدر قانون المرور الجديد رقم (١٢١) لسنة ٢٠٠٨م بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ م ونشر بالجريدة الرسمية فى العدد (٢٣) مكرر الصادرة فى ٥ جمادى الآخرة ١٤٢٩هـ الموافق ٢٠٠٨/٦/٩ م وبدأ تنفيذه اعتباراً من أول أغسطس ٢٠٠٨ م وشهد هذا القانون جدلاً واسعاً قبل وبعد إصداره مابين معارض ومؤيد ومتحفظ على بعض مواد للقانون وبخاصة مايتعلق منها بالعقوبات السالبة للحرية وغيرها سواء فى المجالس التشريعية أو وسائل الإعلام أو منظمات المجتمع المدني فقد انتهت الحكومة من إعداد مشروع قانون المرور الجديد فى أواخر مارس ٢٠٠٨م وأحالته إلى مجلس الشعب ، وبعد مناقشات مستفيضة للجان المختصة قرر المجلس رفع مشروع القانون من جدول أعماله بعد أن كان مقرراً مناقشته يوم ٥ مايو

٢٠٠٨ م من حيث المبدأ، وأرجعت مصادر برلمانية أسباب إلغاء مناقشة المشروع إلى عدم موافقة النواب بمن فيهم نواب الأغلبية علي كثير من نصوصه وبخاصة تلك التي تتضمن العقوبات السالبة للحرية في معظم المخالفات ولذات السبب أدرج نادي القضاة مشروع قانون المرور الجديد علي جدول أعمال الاجتماع الموسع الذي عقده النادي مساء يوم ٢ مايو ٢٠٠٨ م لمناقشة مشروعات القوانين التي أعدها المستشار ممدوح مرعي، وزير العدل وتواجه برفض عام بين القضاة وهي مشروعات المحاكم الاقتصادية والمدعي العام الاشتراكي وأكاديمية القضاء ، وفي ٣ مايو من العام نفسه طلب أكثر من مائة نائب في مجلس الشعب من الأغلبية والمعارضة والمستقلين تأجيل مناقشة تعديلات قانون المرور إلى الدورة لبرلمانية المقبلة بعد عطلة الصيف، والإكتفاء بعقد جلسات استماع للخبراء والمختصين في مجال المرور بعدما أثار مشروع القانون الجديد جدلاً واسعاً في الشارع المصري فيما يتعلق بالعقوبات المغلظة علي مخالفات قواعد المرور التي أجازت الحبس ورفعت الغرامات ، ورأى النواب في مذكرة عاجلة لرئيس المجلس الدكتور فتحي سرور "أن مشروع قانون المرور الجديد لن يسهم في حل أزمات المرور، وأن تشديد العقوبات السالبة للحرية في مخالفات المرور سيعرض ما بين ٥٠ - ١٠٠ ألف من قاندى المركبات للحبس سنوياً ، وهو ما أظهرته مناقشات اللجنة التشريعية في المجلس التي شهدت خلافات حادة بين النواب وممثلي وزارة الداخلية التي طرحت مشروع القانون".^(١٥)

وفي ١٤ أبريل ٢٠٠٨ بدأ مجلس الشورى مناقشة مشروع القانون ووافق عليه في اليوم التالي من حيث المبدأ ثم وافق عليه مجلس الشعب بصورة نهائية في أول يونيو ٢٠٠٨ م وبدأ تنفيذه في أول أغسطس من العام نفسه واختلف موقف وسائل الإعلام ومنها الصحافة تجاه القانون الجديد ما بين مؤيد ومعارض ومحايد ومتحفظ. كما اختلف الرأي العام المصري وبخاصة قاندى المركبات حوله أيضا ، ومن ثم تتمثل مشكلة الدراسة في التعرف علي دور الصحافة المصرية القومية والحزبية والخاصة في تنمية وعى قاندى

للمركبات بتعديلات قانون المرور الجديد لعام ٢٠٠٨م وبلورة موقف الصحف المصرية من هذا القانون ودورها في تشكيل اتجاهات قاضي المركبات نحوه سلباً أو إيجاباً من خلال الدراسة التحليلية لتلك الصحف وفي الوقت نفسه التعرف علي اتجاهات قاضي المركبات نحو تعديلات القانون الجديد من خلال الدراسة الميدانية ولذلك كان موضوع هذه الدراسة هو: " دور الصحافة المصرية في تنمية وعي قاضي المركبات بتعديلات قانون المرور الجديد لعام ٢٠٠٨م - دراسة تحليلية وميدانية" وتتبلور المشكلة البحثية في التساؤلات التالية :-

أولاً - تساؤلات الدراسة التحليلية :

- ١ - ما أهم القضايا التي نالت اهتمام صحف الدراسة فيما يتعلق بقانون المرور الجديد؟
- ٢ - ما موقف صحف الدراسة من قانون المرور الجديد؟
- ٣ - هل هناك فروق جوهرية بين صحف الدراسة في معالجتها لقانون المرور الجديد؟
- ٤ - ما الأشكال التحريرية التي اعتمدت عليها صحف الدراسة في تناولها للقانون الجديد؟
- ٥ - ما مصادر المعلومات التي اعتمدت عليها صحف الدراسة في تناولها للقانون الجديد؟

ثانياً - تساؤلات الدراسة الميدانية :

- ٦ - ما خصائص للمبجوثين قاضي المركبات؟
- ٧ - ما مدي معرفة قاضي المركبات بالتعديلات الجديدة في قانون المرور؟
- ٨ - ما الصحف التي اعتمد عليها قانئو المركبات في معرفة التعديلات الجديدة للقانون؟
- ٩ - إلي أي مدي أثرت هذه الصحف علي اتجاهات قاضي المركبات نحو

قانون المرور الجديد.؟

١٠- ما موقف المبحوثين من القانون الجديد بصفة عامة ومن تعديلاته الفرعية بصفة خاصة.؟

١١- مارؤية المبحوثين نحو أسباب حوادث المرور.؟

١٢- ما اقتراحات المبحوثين لتطوير المرور في مصر.؟
فروض الدراسة :

الفرض الأول : توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين نمط ملكية صحف الدراسة وموقفها من قانون المرور الجديد بصفة عامة.

الفرض الثاني : توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين صحف الدراسة ودرجة اهتمامها بتفاصيل قانون المرور الجديد.

الفرض الثالث : توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين صحف الدراسة وموقفها من تعديلات قانون المرور الجديد.

الفرض الرابع : توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين تركيز صحف للدراسة علي بنود قانون المرور الجديد ومسارات الإقناع التي استخدمتها.

الفرض الخامس : توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الأشكال التحريرية المستخدمة وفقاً للصحف عينة الدراسة.

الفرض السادس : توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين وسائل الإبراز وفقاً لاستخدامات الصحف عينة الدراسة لها.

الفرض السابع : توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين موقع للمادة التحريرية وفقاً لصحف الدراسة.

الفرض الثامن : توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مصادر للمعلومات وفقاً للصحف عينة الدراسة.

الفرض التاسع : توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين موقف المبحوثين واتجاهات صحف الدراسة نحو قانون المرور الجديد.

الفرض العاشر : توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين موقف المبحوثين من تفاصيل تعديلات قانون المرور الجديد.

أهمية الدراسة :

تكتسب هذه الدراسة أهميتها من عدة جوانب أهمها:

١- أنها تتناول موضوعاً بالغ الأهمية يتمثل في النقل بمختلف وسائله وهو قطاع هام في النشاط الاقتصادي علي مستوى الفرد والمجتمع بل إنه أصبح ضرورة ملحة تقتضيها التطورات الزمانية والمكانية محلياً وإقليمياً ودولياً.

٢- حاجة المكتبة العربية إلي المزيد من مثل هذه الدراسات التي تبرز دور الصحافة المصرية في تنمية وعي الجمهور المصري بصفة عامة وقائدي المركبات بصفة خاصة بنظم المرور وبتعديلات قانون المرور الجديد لعام ٢٠٠٨ م انطلاقاً من وظيفة الصحافة ودورها في خدمة المجتمع وحل مشكلاته كما أنها تهتم بمرفق حيوي في البلاد.

٣- أن هذه الدراسة تتناول موضوعاً يتعلق بالتعديلات الجديدة لقانون المرور لعام ٢٠٠٨ م وهي التعديلات التي أثارت جدلاً كبيراً علي مستوى السلطة التشريعية ومنظمات المجتمع المدني والرأي العام المصري وبخاصة قائدي المركبات وقد عكست وسائل الإعلام وللصحافة بصفة خاصة هذا الجدل ومردوداته.

أهداف الدراسة :

تسعى هذه الدراسة لتحقيق عدة أهداف أهمها:

١ - رصد موقف الصحف المصرية لليومية للقومية والحزبية والخاصة من قانون المرور الجديد.

٢ - التعرف علي خصائص المبحوثين من قائدي المركبات.

٣ - معرفة مدي تأثير الصحف المصرية علي اتجاهات قائدي

المركبات نحو قانون المرور الجديد سلباً أو إيجاباً.

٤ - رصد أهم القضايا التي نالت اهتمام صحف الدراسة والمبجوثين علي حد سواء فيما يتعلق بتعديلات قانون المرور الجديد.

٥ - رصد أهم الأشكال التحريرية التي وظفتها صحف الدراسة لمعالجة قانون المرور الجديد

٦ - توفير معلومات أمام المسؤولين في السلطتين التشريعية والتنفيذية وبخاصة وزارة الداخلية ممثلة في قطاع المرور للإستفادة منها عند إعادة النظر في هذا القانون أو إصدار قوانين أخرى بما يكفل تحقيق المصلحة العامة.

الدراسات السابقة :

أولاً- الدراسات العربية:

- دراسة سعد الدين ع شماوي (٢٠٠٣) بعنوان " التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور " تناولت الأهمية الاقتصادية لحوادث المرور التي تنتج عنها وفيات أو عاهات وبخاصة لذوي الأعمار من ١٠ - ٣٥ سنة وتوصلت إلي تحديد مجموعة من عناصر تكاليف حوادث المرور أهمها تكلفة الإصابات البشرية ، تلف المركبات أو الممتلكات ، التكلفة الاجتماعية نتيجة لتوقف حركة المرور أو إعاقة انسيابه لمدة معينة من الوقت ، ويؤخذ علي هذه الدراسة علم تحديد نوعيتها ومنهجها وأدوات جمع البيانات. (١٦)

- دراسة محمود السيد أبو النيل (٢٠٠٤) بعنوان " علم النفس ومشكلات المرور " استهدفت التعرف علي طرق مواجهة قاندي للمركبات للضغوط متمثلة في محاولة التغيير في الجانب السلوكي بإزالة أو خفض المشقة Stress ومحاولة التغيير في الجانب الإنفعالي بإزالة أو خفض المشاعر السلبية ثم محاولة تغيير الإدراك ، وقد ركزت للدراسة علي تعريف المقصود بسلوكية المرور ونشأة قسم علم النفس والمرور رقم (٨) في جمعية علم النفس التطبيقي ، كما تناولت كيفية مواجهة السائق للضغوط الخاصة بالعمل

من التزامه بالوقت وتعارض ذلك مع درجة الأمان واستجاباته للسيكوفسيولوجية نتيجة لذلك فى إطار فهم سلوك قيادة المركبات ومشاهدة السائق لذاته وطرق إعداده وتعليمه وتدريبه. (١٧)

- دراسة إمام حسنين خليل (٢٠٠٨) بعنوان قواعد المسؤولية عن الجرائم المرورية والمواطنة- دراسة لبعض أحكام لقانون (١٢١) لسنة ٢٠٠٨ تناولت هدفاً رئيسياً يتمثل فى رصد وتحليل بعض نصوص التشريعات المنظمة للمرور لاستجلاء فكرة المواطنة بها وأهدافاً فرعية تتمثل فى الوقوف على فلسفة التعديلات الأخيرة لقانون المرور ورصد وتحليل تداعيات تطبيق عدد من النصوص الواردة ذات الصلة المباشرة بقطاعات عريضة من المخاطبين بأحكامه وخلصت الدراسة إلى أن العقوبات السالبة للحرية فى الحد من الجرائم المرورية وعدم انتهاج سياسة واضحة للتحذير أو للتببيه قبل الحبس وقاعلية تطبيق نصوص الحبس فى العديد من الجرائم المرورية يوحى بوجود لتقاء فى عملية انفاذ القانون لصالح بعض الفئات دون الأخرى الأمر الذى يؤثر بشكل كبير على فكرة المواطنة ، ويمكن أن يقوض أركانها وأوصت للدراسة بضرورة إجراء دراسات ميدانية للوقوف على مدى تأثير فكرة المواطنة بتطبيق قواعد وأحكام قانون المرور. (١٨)

- وعلى صعيد الكتب التى تناولت هذا الموضوع ظهر كتاب صفوت لعالم (١٩٩٩) بعنوان "دراسات فى الإعلام المروري فى مصر والخليج العربى " اشتمل على دراستين الأولى تناولت أسس الإعلام المروري - دراسة تطبيقية وتضمنت خمسة فصول تركزت فى العلاقات العامة فى مجال المزور ، وسائل الإعلام المروري المطبوعة والسمعية والمرئية والأحداث الخاصة فى الإعلام المروري ، الرسالة الإعلامية فى مجال المرور ، الشعارات وللجمال الإرشادية الخاصة بالتوعية المرورية ودور التخطيط الإعلامى فى مواجهة الحوادث المرورية بينما تركزت الدراسة الأخرى فى الإعلام المروري الخليجى دراسة حالة للبرنامج التليفزيونى " قف " وتضمنت

فصليين الأول تناول خصائص الإعلام المروري في الخليج والآخر البرنامج التليفزيوني " قف " دراسة حالة وخلصت الدراسة التطبيقية إلي أن البرنامج تميز بالشمول والتنوع والتكامل في تناول أهم الأفكار الرئيسية والتوظيف الإعلامي والدعائي الجيد لبيت وإذاعة حلقات البرنامج في تليفزيونات دول الخليج مع توظيف معظم الأشكال الفنية والإخراجية والتصويرية عند تقديم بعض الحلقات. (١٩)

- كما ظهر كتاب لـ شاكرا الحاج مخلف (٢٠٠٥) بعنوان " دراسة في الإعلام والتوعية المرورية" ضم خمسة عشرة مبحثاً تناولت التوعية المرورية وبرامجها وتوعية الأطفال والمخالفات والجهد الإعلامي ونماذج إعلامية عن المخالفات المرورية وعن أسباب الحوادث المرورية وعن استخدام حزام الأمان والغازات والسموم وعوادم السيارات كما عرضت لنموذج قصص أطفال مصورة عن التوعية المرورية. (٢٠)

- ندوة حوادث المرور المنعقدة في جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية خلال الفترة من ١٤ - ١٦ / ١٠ / ١٤٢٤هـ الموافق ٨ - ١٠ / ١٢ / ٢٠٠٣م استهدفت التأكيد على أهمية الإحصاءات المرورية، واستخدام الطرق الإحصائية المناسبة لدراسة الحوادث المرورية، والآثار والأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والنفسية للحوادث المرورية، والتخطيط العمراني والعوامل الهندسية في ظاهرة حوادث السيارات، وإبراز أهمية التوعية المرورية في تقليل حوادث المرور، وأوصت الندوة بتفعيل استخدام الطرق الإحصائية المتقدمة في تحليل الظاهرة المرورية في الدول العربية، وتضمين برامج التوعية المرورية المزيد من المعلومات والحقائق، واستخدام الأبعاد الدينية والمعلومات النفسية والاجتماعية والاقتصادية والطبية للتأثير على الرأي العام باتجاه تحقيق مزيد من السلامة المرورية. (٢١)

- ندوة " نحو مرور عصري ومجتمع آمن " تحت شعار " السلامة المرورية .. مسؤولية الجميع " بوزارة الداخلية المصرية ، (٢٠٠٨) استهدفت إلقاء الضوء علي التعديلات التشريعية الجديدة لقانون المرور للعام ٢٠٠٨ ومردوداتها الإيجابية في تحقيق الإنضباط المروري وتفعيل مسارات التعاون بين أجهزة الدولة الحكومية ومنظمات المجتمع المدني وتوظيف التقنيات الحديثة في تحقيق السلامة المرورية وترسيخ الثقافة المرورية وإبراز الدور الإعلامي في نشر وتعميق الوعي المروري لدي الجمهور ، وأوصت الندوة بعقد دورات تدريبية مشتركة للكوادر المعنية بجهات إنفاذ القانون تتضمن برامجها ماتم استحدثائه من أحكام في قانون المرور الجديد وأوصت بالتوسع في إصدار المجلات والكتيبات والمطويات والنشرات المتخصصة في مجال التوعية المرورية وإنشاء المزيد من جمعيات أصدقاء المرور وإنشاء محطة إذاعية خاصة بجهاز الشرطة تسهم في تحقيق التوعية المرورية. مع إرساء خطة قومية للنهوض بمنظومة النقل الجماعي وتطوير وسائل النقل البديلة بالسكة الحديد والنقل النهري وازدواج الطرق السريعة. (٢٢)

ثانيا - الدراسات الأجنبية :

- دراسة Caroline Fisk (١٩٨٠) التي تناولت بعض التطورات التي يمكن أن تحدث توازنا في حركة المرور وذهبت إلي أن مشكلة شبكة المرور تكمن أساسا في حركة ازدحام المرور وما يترتب عليها من آثار في مختلف المجالات باعتبارها تمثل حالة خاصة ومن ثم يمكن وضع أساليب محددة ومتطورة لتخطيط حركة المرور وأن هذه الدراسة أظهرت تشابهاً إلي حد ما بين استخدام المناهج العلمية في تقدير الموقف وبين الاعتماد علي الحاسوب في وضع الحلول المتوازنة للمشكلة. (٢٣)

- دراسة WILDE, GJs (١٩٨١) حول صحافة الحوادث ودورها

في تعليم سلامة المرور وهي دراسة تحليلية وميدانية أجريت علي ١٢

صحيفة يومية في أونتااريو وكيبك بكندا واستخدمت أسلوب تحليل مضمون ٥١ مادة صحفية تناولت حوادث المرور لمدة ثلاثة شهور كما أجري صاحب الدراسة مقابلات هاتفية مع ٣٩٢ من حملة رخصة قيادة سارية المفعول في كينغستون ، أونتااريو كمجموعة ضابطة ودراسة استقصائية ومقابلات هاتفية أخرى قبل وبعد ثمانية أسابيع من عملية التحليل مع ١٢٠٠ من السائقين المرخصين بجانب تحليل بعض البيانات التي تم الحصول عليها من واقع بلاغات حوادث السير الواردة من قاندي المركبات والمحافظات والإدارات والوزارات والنقل بصفة عامة وتبين أن نسبتها ضعيفة مما نشرته الصحف وأنها تحتوي علي معلومات قليلة عن أسباب هذه الحوادث وأثبتت الدراسة أيضا أن هناك تغييرات كبيرة في آراء المواطنين حول الإبلاغ عن حوادث المرور ، وتصوراتهم لحجم المشكلة ، وخطورتها وأسبابها. (٢٤)

- دراسة Nguyen, Sang و Cascetta, Ennio نحو إطار موحد لتقييم إحصاءات المرور، وهي دراسة متعمقة لطرق تقييم إحصائيات حركة المرور مستخدمة خريطة الحالة العامة للمرور وأوصت بضرورة استخدام نماذج علمية من خلال الحاسوب تأخذ في حسابها الخريطة المرورية وحالة شبكات الطرق والنقل لقياس مستوي الأداء وبالتالي يمكن تقدير حجم المشكلات التي تواجه حركة المرور. (٢٥)

- دراسة Brian L. Smith (١٩٩٧) حول التنبؤ بحركة المرور استهدفت التنبؤ بحجم الحركة التشغيلية للمرور في عاصمة ولاية فرجينيا الشمالية باستخدام أسلوب مقارنة النماذج مثل نموذج السلاسل الزمنية ، والشبكة العصبية ، و نماذج الانحدار (nonparametric) وتوصلت الدراسة إلي فاعلية استخدام هذه النماذج مع إمكانية وضع نماذج أخرى لاختبار حركة تدفق المرور كما توصلت إلي إمكانية استخدام نموذج الإنحدار بسهولة حيث ثبتت فاعليته في تقدير حركة المرور في ١٥ دقيقة. (٢٦)

- دراسة Sand Bernd R. T. Simoncit (١٩٩٨) حول المركبات العضوية المنبعثة من حركة مرور السيارات داخل وخارج نفق لوس أنجلوس بالولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٩٨ وحُسبت معدلات الانبعاث علي أساس استهلاك الوقود وأظهرت النتائج أن معدلات انبعاثات أول أكسيد الكربون كانت أعلى مما كان متوقفاً وهي أكبر من النسب المتعارف عليها عالمياً ما فيها المركبات العضوية المتطايرة التي استخدمت فيها دراسات الاستشعار عن بعد علي جانب الطريق في لوس أنجلوس. (٢٧)

- دراسة Alexander C. Wagenaar, David M. Murray, L. Toomey (٢٠٠٠) حول علاقة تعاطي الكحول بحوادث المرور وطبقت علي عينتين من الشباب في الفئة العمرية (١٥-١٧ و ١٨-٢٠) وعينة ضابطة (٢١ سنة فما فوق) مع الاستعانة بإحصائيات حوادث المرور في المدة من ١٩٨٧-١٩٩٥؛ وخلصت الدراسة إلي أهمية تعبئة المجتمعات المحلية والمجالس التنفيذية للمدن والأحياء للإقلاع عن تعاطي الكحول من قبل الشباب والكبار أثناء قيادة المركبات فربما يكون لهم دور أكثر فاعلية من أسلوب العقاب مثل الحبس والإعتقال. (٢٨)

- دراسة Yusheng Ji (٢٠٠١) حول أثر تنظيم حركة المرور علي الجودة في شبكات الخدمات المتكاملة واعتمدت علي المعلومات الإحصائية مثل البيانات التي جُمعت من شرائط الفيديو المستخدمة في مراقبة حركة المرور وأوصت بضرورة تنظيم حركة المرور من خلال وسائل مراقبة متنوعة مثل الشكليات الشرطة والأليات وذلك لضمان جودة الخدمات واستخدام الموارد والاستثمارات بكفاءة في المجالات الأخرى (٢٩)

- دراسة Eero Pasanen (٢٠٠٣) حول مخاطر ركوب الدراجات في هلسنكي التي أصبحت تمثل ٦ ٪ من جميع الرحلات ونسبة ٣٢ ٪ من إجمالي رحلات وسائل النقل العام في مدينة ايندهوفن الهولندية وتبين أن عدد الإصابات الناتجة عن حوادث الدراجات لكل كيلو متر في مدينة

هلسنكي هو خمسة أضعاف بالنسبة لحوادث السيارات وعشرة أضعاف بالنسبة لحركة مرور الجافلات أوالباصات وحذرت الدراسة من وجود مسارات ثنائية للدراجات في شبكات الشوارع داخل المدن حتى في البلدان الأكثر تقدماً ، مثل ركوب الدراجات في الدنمارك وهولندا من خلال اتجاه واحد للممرات والمسارات ، فقد ثبت أن ركوب الدراجات لا يزال أخطر بكثير من قيادة السيارات أو وسائل النقل العام ،وأشارت الدراسة إلي انخفاض نسبة مستخدمي الخوذة من قائدي الدراجات في هولندا وذلك علي العكس من فنلندا والسويد حيث يقوم ما يقرب من ثلث راكبي الدراجات بارتداء الخوذة طواعية وبمحض إرادتهم مما يقلل من نسبة الحوادث فيهما ، وأوصت الدراسة بإلزام مستخدمي الدراجات بارتداء الخوذة وتفعيل اللوائح والقوانين في هذا الصدد.(٣٠)

- دراسة Kurt Dresner حول إدارة حركة المرور لتحسين آلية مراقبة التقاطعات (٢٠٠٥) بالولايات المتحدة الأمريكية وتوصلت الدراسة إلي أن الاختناقات المرورية هي واحدة من الأسباب الرئيسية لفقدان الإنتاجية، وانخفاض مستوى المعيشة في المناطق الحضرية مما يحتم ضرورة استغلال التطورات الحديثة في مجال الذكاء الاصطناعي للتحكم الذاتي في حركة مرور المركبات .(٣١)

- دراسة Eva-Karin Olsson عام ٢٠٠٨ حول إدارة وسائل الإعلام للأزمات في غرف الأخبار التقليدية والرقمية استهدفت التعرف علي قدرة غرف الأخبار علي تغطية أحداث الأزمات مثل الهجوع الذي تعرضت له أمريكا في الحادي عشر من سبتمبر ٢٠٠١ وخلصت الدراسة إلي أن غرفة الأخبار الرقمية المصممة للتعامل مع التقارير الإخبارية علي مدار ٢٤ ساعة لا يعني بالضرورة قدرتها علي إدارة وتغطية الأزمات الطارئة بنجاح تلقائياً ما لم تتوفر لها كوادر بشرية مناسبة للتعامل مع حالة الأزمة تعتمد علي الإستقلالية واللامركزية للصحفيين . ومالم يتحقق ذلك فإنه قد تؤدي التغطية

إلي نتائج عكسية عند التعامل مع أحداث الأزمة. (٣٢)

- دراسة Yungwook Kim a; Heewon Cha a; Jangyul Robert

Kim (٢٠٠٨) وهي دراسة تطبيقية في كوريا الجنوبية استهدفت وضع وثيقة لإدارة الأزمات بحيث تكون مؤشراً تعتمد عليه مؤسسات إدارة الأزمات بكفاءة عالية على الرغم من أن معظم نماذج إدارة الأزمات التي تم وضعها في الدول الغربية هي التي تطبق علي نطاق واسع خارج نصف الكرة الغربي . وتنتشر هذه الدراسة المراحل البحثية المتعددة التي تعكس خصائص إدارة الأزمات ومنها : دراسة البنود الحقيقية للأزمة من خلال مراجعة الأدبيات العلمية المتعلقة بها مراجعة دقيقة وشاملة والمقابلات العلمية المتعمقة والمراجعة المهنية. (٣٣)

- ورقة Denis Smith نحو نموذج أفضل لإدارة الأزمات استهدفت

استعراض المساهمات الأساسية لإدارة الأزمات ، وتناول مختلف أبعادها وتفاصيل المراحل الرئيسية في إطار إدارة ومعالجة الأزمات التي تحدث وذلك بعد التخطيط لمواجهة الطوارئ كما تسعى إلي تطوير نموذج تخطيطي للأزمات ويقترح النموذج ثلاثة مراحل لإدارة الأزمات : مرحلة الدوافع والأسباب المحتملة لخلق الأزمة ، ومرحلة الجاهزية لمواجهة الأزمة ثم مرحلة ما بعد الأزمة. (٣٤)

نوع الدراسة ومنهجها:

تتنمي هذه الدراسة إلي نوعية البحوث الوصفية التي تهدف إلي التعرف علي طبيعة دور الصحافة المصرية القومية والحزبية والخاصة في تشكيل اتجاهات قارئ المركبات نحو قانون المرور الجديد ، وتستخدم الدراسة منهج المسح بشقيه الوصفي والتحليلي لجمع البيانات وتحليلها وتفسيرها للوصول إلي دلالات ذات أهمية علمية ، والمنهج المقارن للمقارنة بين صحف الدراسة بأنواعها الثلاثة ، وتستخدم أداة تحليل المضمون الذي يعتمد علي القياس الكمي والكيفي للمضمون الظاهر لصحف الدراسة التي تم تحليلها في المدة من أول مايو حتي ٣٠ سبتمبر ٢٠٠٨م بحيث روعي

اختيار ثلاثة شهور قبل تطبيق قانون المرور الجديد في أول أغسطس من نفس العام نظراً للجدل الكبير الذي دار حوله وشهرين بعد تطبيقه ، وشملت عينة الصحف : جريدة الأهرام ممثلة للصحف القومية أو شبه الرسمية ، وجريدة الوفد ممثلة للصحف الحزبية ، وجريدة المصري اليوم ممثلة للصحف الخاصة.

كما استخدمت الدراسة أداة الاستقصاء بالمقابلة الشخصية لأنها الأنسب لطبيعة البحث وموضوعه والأكثر ملائمة لخصائص المبحوثين من قاندى المركبات والأقدر علي تحقيق أهداف الدراسة والإجابة علي تساؤلاتها بجانب ما توفره من ضمانات ارتفاع معدلات استجابة المبحوثين الذين تمت مقابلتهم في مواقف السيارات والميادين العامة بالقاهرة.

عينة الدراسة :

استخدمت الدراسة الميدانية العينة العشوائية التي تم تطبيقها علي (٢٠٠) مفردة من قاندى المركبات بمختلف أنواعها الخاصة والمهنية وأجريت خلال شهر سبتمبر ٢٠٠٨ م ، أما الدراسة التحليلية فقد تم تطبيقها في المدة من أول مايو حتي ٣٠ سبتمبر ٢٠٠٨ م علي صحف الأهرام والوفد والمصري اليوم بأسلوب المسح الشامل حيث بلغت الأعداد التي تم تحليلها خلال تلك المدة (٤٥٩) عدداً بواقع ١٥٣ عدداً لكل صحيفة .

أسلوب جمع البيانات :

تم تصميم استمارة الاستقصاء بالمقابلة منهجياً ونظرياً في ضوء أهداف الدراسة وتساؤلاتها وتضمنت ٢٧ سؤالاً موزعين علي عدة محاور وقام الباحث بتدريب أربعة معيدين^(٥) بقسم الصحافة والإعلام بكلية اللغة العربية بجامعة الأزهر علي الإستمارة بما يكفل درجة عالية من الدقة في مرحلة جمع البيانات من المبحوثين التي اقتضت علي توجيه السؤال للمبحوث ثم تدوين إجابته دون تدخل من الباحث أو مساعديه إلا في توضيح سؤال أوجز منه بناءً علي طلب المبحوث. كما استخدمت الدراسة لهذا

الغرض من صحيفة تحليل المضمون التي اشتملت علي فئات رئيسية وأخرى فرعية تتعلق بالشكل والمضمون وتغطي جوانب الدراسة وتجيب علي تساؤلاتها وأهدافها قدر الإمكان.

اختبار الصدق والثبات :

فيما يتعلق بصدق التحليل تم عرض الاستمارة علي مجموعة من الخبراء والمتخصصين في مجال المرور والإعلام والتاريخ (***) لمعرفة ما إذا كانت الاستمارة تقيس بالفعل ما وضعت لقياسه وأيدي المحكمون عددًا من الملاحظات التي تختم البحث وقام الباحث بتعديلها ومنها ما يتعلق باستمارة المقابلة العلمية مثل: تعديل البديل الأول من السؤال الثالث من " أقرأ وأكتب " إلي " أجيد القراءة والكتابة" ، ونوع الرخصة (خاصة - مهنية " أولي ، ثانية ،ثالثة") بدلا من : (ملاكي - نقل - أجرة) وحذف فئة (لعدم الجدية في تطبيق القانون) بالسؤال الثامن وإضافة فئة (لم أسمع عنه) بدلا منها ، وحذف فئة (الجريدة الرسمية) في السؤال العاشر ، كذلك حذف السؤال رقم ١٢ الخاص بالأشكال الصحفية التي ساعدت المبحوث علي معرفة قانون المرور الجديد وإضافة سؤال (ما معدل قراءتك للصحف " دائما - أحيانا - نادرا ") بدلا منه ، كما اقترح المحكمون نقل السؤال رقم (١٥) ونصه : مارأيك في تعديلات قانون المرور التالية... ووضع قبل السؤال الأخير مع تعديل صيغته ليصبح : ما موقفك من تعديلات قانون المرور الجديد التالية ؟ وحذف فئة مخالفة قانون المرور وأدابه من السؤال (١٥) وإضافة فئة : (محدد السرعة) وتعديل البديل السادس في السؤال رقم (١٧) من (لأن شبكة الطرق ضعيفة .. إلي : لأن شبكة الطرق غير صالحة) مع إضافة بديل آخر للسؤال ذاته هو: (ضيق أماكن انتظار السيارات وعدم كفايتها) وحذف البديل الرابع من السؤال (١٩) ونصه : لأن عوادم السيارات تملأ الشوارع .. وإضافة بديل للسؤال نفسه وهو: لانعدام القدوة من بعض رجال الشرطة بجانب إضافة بديلين للسؤال الأخير وهما : نقل العاصمة خارج المدن الكبرى وتوعية تلاميذ المدارس بالسلوك المروري ، وفيما يتعلق بصحيفة

تحليل المضمون فبجانب بعض الملاحظات السابقة عليها إلا أنها انفردت بملاحظات أخرى منها :إضافة فئات خاصة بوسائل الإبراز ومسارات الإقناع وإضافة فئة خاصة بتطبيق القانون ، وأسباب مشكلة المرور وغيرها. أما ثبات التحليل فقد تم إجراء اختبار بعدي علي حوالي ١٠ % من عينة الدراسة لكل استمارة وتم استخلاص نسبة الثبات المسموح بها علمياً وهي : ٩١,٣ % للإستبيان و٩٣,٦% لاستمارة تحليل المضمون.

وفيما يتعلق بالمعالجة الإحصائية اعتمد الباحث علي النسب المئوية والمتوسطات الحسابية مع الجداول التكرارية البسيطة والمركبة ، إضافة إلى تطبيق اختبار كا٢ للتعرف علي دلالة الفروق بين المتغيرات المبحوثة ، بجانب معامل التوافق كاختبار لاحق للاختبار السابق لتبيان مستوى شدة العلاقة الإحصائية عند ثبوتها .

نتائج الدراسة أولاً- نتائج الدراسة التحليلية

جدول (١) يوضح المساحة

%	م	المساحة
		الصحيفة
٤٠,٤	١٥١٥٠	المصري اليوم
٣١,٦	١١٨٥٠	الوفد
٢٧,٩	١٠٤٥٠	الأهرام
٩٩,٩	٣٧٤٥٠	الإجمالي

تبين أن جريدة "المصري اليوم" الخاصة كانت أكثر صحف الدراسة اهتماماً بتعديلات قانون المرور الجديد رقم (١٢١) لسنة ٢٠٠٨ م يليها جريدة الوفد الحزبية ثم جريدة الأهرام القومية حيث حظيت الأولى بنسبة ٤٠,٤ % من إجمالي المساحة التي خصصتها صحف الدراسة لمعالجة القانون الجديد بينما حظيت الثانية بنسبة ٣١,٦ % أما الأخيرة فكانت نسبتها ٢٧,٩ % جدول (١) رغم أن الأهرام أكبر من حيث عدد الصفحات وذلك لأنها تولى اهتماماً لبعض القضايا الأخرى ، وقد يرجع ذلك إلى طبيعة نمط ملكيتهما إذ الأولى خاصة وحديثة للعهد بالصدور وتريد أن تشعر القارئ المصري أنها تتبني مشكلاته وقضايا الملحة والأخرى حزبية هدفها تسليط الضوء على سابيئات الحكومة ونقدها لذلك أقرتنا مساحة أكبر من صحيفة الأهرام التي يغلب عليها الطابع للرسمي وبخاصة في قضية شغلت الرأي العام وحتى بعض المؤسسات الرسمية والتشريعية ومنظمات المجتمع المدني وهي التعديلات الجديدة في قانون المرور موضوع الدراسة.

جدول (٢)

موقف الصحف نحو القانون

الاتجاه		مؤيد		معارض		محايد	
الصحيفة	ك	%	ك	%	ك	%	ك
الأهرام	٦٠	٢٠,٠	٤٥	٢٢,٥	٩٥	٤٧,٥	
الوفد	٤٣	٥٩,٧	١٧	٢٣,٦	١٢	١٦,٧	
المصري اليوم	٧٤	٤٤,٨	٦٤	٣٨,٨	٢٧	١٦,٣	
الإجمالي	١٧٧	٤٠,٥	١٢٦	٢٨,٨	١٣٤	٣٠,٧	
٢٤ المحسوبة	٥٦,٠٨		دح	٤	م	٠,٠٥	
٢٤ الجدولية	٩,٤٩		التوافق	٠,٣٣٧	العلاقة	متوسطة	

ويلاحظ أن صحف الدراسة مجتمعة غلب عليها طابع التأييد لقانون المرور الجديد وذلك بنسبة ٤٠,٥ % من إجمالي فئات موقف صحف الدراسة من القانون الجديد بصفة عامة يليه في المرتبة الثانية موقفها المحايد من القانون بنسبة ٣٠,٧ % ثم الموقف المعارض في المرتبة الثالثة بنسبة متقاربة جداً ٢٨,٨ % (جدول ٢).

أما على مستوى صحف الدراسة فكما يتبين من الجدول السابق أن أكثر الصحف تأييداً لقانون المرور وتعديلاته الجديدة هي جريدة للوفد حيث احتلت المرتبة الأولى بنسبة ٥٩,٧ % من إجمالي تكرارات موقف الصحيفة من القانون الجديد بينما انخفضت نسبة معارضتها للقانون إلي ٢٣,٦ % ثم موقفها المحايد في المرتبة الأخيرة ١٦,٧ % في حين ظهر توازن في جريدة المصري اليوم في موقفها من القانون بين التأييد والمعارضة حيث بلغت نسبة التكرارات المؤيدة للقانون ٤٤,٨ % والمعارضة ٣٨,٨ % وأما جريدة الأهرام فغلب عليها الحياد إلي حد ما وذلك بنسبة ٤٧,٥ % بينما انخفضت نسبة التكرارات المؤيدة إلي ٣٠ % ثم المعارضة إلي ٢٢,٥ % . وتفسير ذلك أن جريدة الوفد تبنت تشديد العقوبات في كثير من بنود القانون كالمسير في الاتجاه المعاكس وحزام الأمان ووقف ترخيص السيارات القديمة وغيرها

لذلك غلب عليها تأييد القانون في مجمله في الوقت الذي عارضت فيه بعض البنود الأخرى .

وقد ثبت وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين نمط ملكية صحف الدراسة وموقفها من قانون المرور الجديد حيث كانت كا ٢ ٥٦,٠٠٨ وهي أعلى من كا ٢ الجدولية ٩,٤٩ وقد ثبتت العلاقة عند مستوي معنوية ٠,٠٥ بينما دل معامل التوافق البالغة قيمته ٠,٣٣٧ علي أن هذه العلاقة متوسطة وعلي هذا ثبت صحة الفرض الأول .

جدول (٣)
يوضح درجة اهتمام صحف الدراسة بتفاصيل القانون (***)

الاجمالي		الوفد		المصري اليوم		الأهرام		الصحيفة
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	الفئة
٢٠,٣	٨٩	٢٤,٧	٢٢	٣٨,٢	٣٤	٢٧,٠	٢٣	تطبيق القانون
١٤,١	٦٢	١١,٢	٧	١٢,٩	٨	٧٥,٨	٤٧	أسباب مشكلة المرور
١٣,٢	٥٨	١٥,٥	٩	٣٦,٢	٢١	٤٨,٢	٢٨	حقيبة الاسعافات الأولية.
٥,٢	٢٣	٨,٧	٢	٢١,٧	٥	٦٩,٦	١٦	وقف ترخيص سيارات الأجرة.
٥,٠	٢٢	٢٧,٢	٦	٤٠,٩	٩	٣١,٨	٧	المتلث المعاكس.
٤,١	١٨	١٦,٧	٣	٢٧,٧	٥	٥٥,٦	١٠	للوحات المعدنية الجديدة
٣,٩	١٧	٢٣,٥	٤	٤٧,٠	٨	٢٩,٤	٥	وقف ترخيص المقطورات
٣,٧	١٦	٣١,٢	٥	٤٣,٨	٧	٢٥	٤	عقوبة السير في الاتجاه المعاكس
٣,٤	١٥	٣٣,٣	٥	-	-	٦٦,٧	١٠	للتوعية بالقانون
٢,٩	١٣	٧,٧	١	٦٩,٢	٩	٢٣,٠	٣	عقوبة عدم ارتداء حزام الأمان
٢,٩	١٣	٢٣,١	٣	٣٨,٤	٥	٣٨,٤	٥	عقوبة تلويث الطريق
٢,٧	١٢	٨,٣	١	٥٠,٠	٦	٤١,٧	٥	ترخيص للتوك توك
٢,٧	١٢	-	-	٥٨,٣	٧	٤١,٧	٥	عقوبة الانتظار الخاطئ
٢,٢	١٠	١٠	١	٥٠	٥	٤٠	٤	عقوبة السير بعدد معطل
٢,٠٥	٩	١١,١	١	٥٥,٦	٥	٣٣,٣	٣	عقوبة عدم وجود محدد السرعة
١,٨	٨	-	-	١٠٠	٨	-	-	عقوبة استخدام التليفون المحمول
١,٦	٧	-	-	٤٢,٩	٣	٥٧,١	٤	عقوبة القيادة تحت تأثير المخدر
١,٦	٧	١٤,٢	١	٢٨,٦	٢	٥٧,١	٤	تحويل المقطورات إلى تریلات
١,٣	٦	-	-	٦٦,٧	٤	٣٣,٣	٢	عقوبة تعطيل المرور عمدا
١,٣	٦	١٦,٧	١	٦٦,٧	٤	١٦,٧	١	عقوبة طلب أجرة زائدة
١,١	٥	-	-	٨٠,٠	٤	٢٠	١	الصندوق الأسود للسيارات
١,١	٥	-	-	٨٠,٠	٤	٢٠,٠	١	عقوبة الامتناع عن نقل الركاب
٠,٩	٤	-	-	٧٥	٣	٢٥,٠	١	عقوبة الفعل للفاضح
-	-	-	-	-	-	-	-	إشارات الديجيتال
٩٩,٩	٤٣٧	١٦,٥	٧٢	٣٧,٩	١٦٦	٤٥,٥	١٩٩	الإجمالي

٢١ المحسوبة = ٩٥,١١٦ الجدولية = ٥٥,٨ دح = ٤٦
مستوى المعنوية = ٠,٠٥ معامل التوافق = ٠,٤٢٢ العلاقة متوسطة

يتبين من الجدول (٣) أن اهتمام صحف الدراسة بتفاصيل القانون تركز في تطبيق القانون وأسباب مشكلة المرور وحقيقية الإسعافات الأولية حيث احتلت طرق وأساليب وزارة الداخلية لتطبيق قانون المرور الجديد المرتبة الأولى بنسبة ٢٠,٣ % من إجمالي فئات تفاصيل القانون التي تم تحليلها يليه في المرتبة الثانية أسباب مشكلة المرور بنسبة ١٤,١ % فحقيقية الإسعافات الأولية في المرتبة الثالثة بنسبة متقاربة جداً ١٣,٢ % ثم وقف ترخيص سيارات الأجرة في المرتبة الرابعة بنسبة منخفضة إلي حد ما ٥,٢ % والمثلث العاكس في المرتبة الخامسة بنسبة شبه متساوية ٥,٠ % .

ويلاحظ من الجدول السابق أن هناك شبه اتفاق بين صحيفتي المصري اليوم والأهرام في تغطيتهما لتطبيق القانون حيث حظيت الأولى بنسبة ٣٨,٢ % من إجمالي التكرارات والأخري ٣٧ % بينما تفرقت الأهرام بمعالجة أسباب مشكلة المرور بنسبة مرتفعة جداً بلغت ٧٥,٨ % . في الوقت الذي تفوقت فيه أيضاً في تغطية حقيقية الإسعافات الأولية وما أثير حولها وذلك بنسبة ٤٨,٢ % تليها المصري اليوم بنسبة ٣٦,٢ %، ويرجع ذلك إلي وجود بعض كتّاب الأعمدة الذين لديهم اهتمام بقضايا المرور في صحيفة الأهرام مثل صلاح منصر وأحمد البري بجانب ملحق للسيارات التي تصدره الصحيفة.

ومن أمثلة ما نشرته المصري اليوم حول تطبيق القانون خبر بعنوان "وزير للداخلية : المخالفات الفورية مخصوصة علي الضباط فقط"^(٣٥) وتقرير بعنوان "تخوف بعض السائقين ومخالفات محدودة في اليوم الأول لتطبيق قانون المرور والمواجهة الحقيقية السبت"^(٣٦) وتقرير يقول "مخالفات بالألف ثاني أيام قانون المرور الجديد وقيادات المرور في الشوارع - منصور (محمد منصور مدير الإدارة العامة للمرور) : الجهل بالقانون لا يمنع من العقوبة" وقالت الصحيفة إنه تم ضبط ١٥ ألف مخالفة في هذا اليوم تركزت في السير في الاتجاه للمعكس وتجاوز السرعة.^(٣٧)

وتحقيق بعنوان "سيارات الميكروباص تختفي من مواقف القاهرة بسبب «هسوة» القانون الجديد" حيث كتبت تقول: في خامس أيام تطبيق قانون المرور الجديد تواصلت حالة الارتباك الناتجة عن تناقص عدد سيارات الأجرة والميكروباص العاملة علي عدد من الخطوط الرئيسية بعد أن فضل أصحابها وسائقوها البقاء في المنازل هرباً مما أسموه «تسفاً» يمارسه رجال شرطة المرور ضدهم في حين عاني مواطنون من التأخر عن أعمالهم ، فضلاً عن قيام عدد من السائقين برفع أجرة الركوب أو إنهاء رحلة السير في منتصف الطريق تجنباً لمواجهة رجال المرور.^(٣٨) ومقال بعنوان "وهم الإنضباط: «لواء» بدلاً من «عسكري» المرور" عارضت فيه انتشار الرتب العسكرية في الشوارع وتتحية عساكر المرور جانباً لفترة ستكون محدودة وستعود الأمور إلي ما كانت عليه قريباً جداً، لأنه كان يجب عمل الاستعدادات اللازمة لتنظيم حركة المرور وتوعية الناس وليس مجرد جلبة الأموال لصالح الشرطة والدولة.^(٣٩) ونشرت الصحيفة تقريراً صحفياً نقلت عن إحدى الصحف الأجنبية عنوانه: «فاينانشيال تايمز»: شوارع مصر تحتاج إلي «نظام تأديبي».. والمواطنون يتوقعون فشل قانون المرور الجديد وأن مصيره سيكون مثل سابقه، وأن الأمر سيخرج عن السيطرة خلال أيام وأشارت إلي أن بعض أبناء ذوي النفوذ في مصر، يحصلون علي تراخيص للقيادة قبل أن يتعلموها، وتخالف سيارات للشرطة والحكومة اللوائح أكثر من أي شخص آخر، ويصعب علي أي سائق يريد الإلتزام بالقانون أن يجد مكاناً لانتظار سيارته، الأمر الذي يدفعه إلي إعطاء بعض «الفكة» لشرطي المرور ذي الراتب المتدني حتي يسمح له بالانتظار صفاً ثانياً.^(٤٠)

ومما نشرته "الأهرام" حول تطبيق القانون تحقيق بعنوان: "نجاح قانون المرور الجديد يتوقف علي شفافية ونزاهة رجال المرور وسلوك المواطنين" وطالبت بالتشدد في منح رخصة القيادة والقضاء علي عبث المتهورين والمستهترين بتغليظ العقوبات والردع للفوري.^(٤١) وخبر بعنوان: "وزحام شديد أمام نيابات القليوبية والسائقون يطالبون برقابة رجال

للمرور" بسبب عدم الإعلان عن اللائحة التنفيذية للقانون الجديد في الجهات المسؤولة.^(٤٢) ، ومقال عمودي بعنوان ثابت : " طريق السلامة " وعنوان تغوي : " للبدل الأفضل قالت فيه : أما عن تطبيق القانون فلا بد أن يتساوي فيه لجميع قترك الأمور تسير بنظام "أنا مين " و"لين مين " يزيد من الأوضاع سوءاً.^(٤٣) وخبر عنوانه: " قانون المرور في يومه الأول : شوارع لقاهرة والجيزة خالية و ٢٠٠٠ مخالفة بالشرقية"^(٤٤) وخففت الأهرام من حدة المخالفات في خبر نشرته بعنوان : "في اليوم الثاني لتطبيق قانون المرور: آلاف للمخالفات وتحصيل قوري لها بنصف الحد الأدنى."^(٤٥)، ودافعت الأهرام عن القانون في مقالها الافتتاحي "رأي الأهرام" بعنوان : " إعادة الإنضباط" قالت فيه : بشكل تطبيق قانون المرور الجديد مرحلة مهمة لإعادة الإنضباط لي للشارع المصري والقضاء علي مظاهر الفوضى .. وقد راعت وزارة للدخلية للقيام بالإجراءات الكفيلة بإنجاح العمل بهذا القانون ... ورغم ذلك فإن البعض لم يصدق أن الحكومة جادة في تطبيق القانون واستطردت تقول : إن هذا القانون لم يستهدف جمع حصيلة معينة من المخالفات.^(٤٦)

ولكن للصحيفة انتقدت القانون واعتبرت مظاهر تطبيقه مؤقتة وأن رجال الشرطة أنفسهم يخالفون القانون وطالبت بتطوير النقل الجماعي وتطبيق للقانون بحسم فقد نشرت خبراً بعنوان: " رجال الشرطة خالفوا قانون المرور- الخبراء : الإنضباط للحالي ظاهري ومؤقت " حيث تم ضبط سيارتي شرطة بقا لم يلتزم سائقها بارتداء حزام الأمان وتم تغريم عقيد شرطة بنجع حمادي ٥٠ جنياً للمخالفة نفسها ثم أعقبته بتحقيق صحفي في ذات للعدد عنوانه: "لترام ظاهري بقواعد المرور.. واختفاء للميكروباصات للمخالفة- للخبراء يحذرون: الإنضباط المروري مؤقت" - في القاهرة ضبط ٩ سيارات شرطة مخالفة"^(٤٧) كما نشرت تحقيقاً آخر بعنوان: "ماذا بعد للميكروباصات للمخالفة؟- تطوير النقل الجماعي.. مهمة عاجلة- في القاهرة ضبط ٩ سيارات شرطة مخالفة - ٢٤٨٢ مخالفة و ٢٠٤٦ رخصة مسحوبة -

التصالح في المخالفات وراء الزحام المروري - مظالم المرور أمام مجلس الدولة" وطالبت في مقال عمودي بعنوان: "تقاط ساخنة" - تحدي المرور - بتطبيق القانون بكل حسم لأن أعداء النجاح والفوضى يريدون إفشاله. (٤٨)، وخبر بعنوان: "إنذار لمحافظة كفر الشيخ .. ومخالفة خطيرة أغفلها قانون المرور" وهي الحمولات الكبيرة التي يمكن أن تسبب كوارث علي أي من وسائل النقل. (٤٩) وحوار أجرته مع عبدالعظيم وزير محافظ القاهرة بعنوان: "بعد أسبوع من تطبيق قانون المرور - محافظ القاهرة يبوح بأسرارها: ٣٠% من سكان القاهرة يركبون الميكروباص .. وفي إلغائه مشكلة كبيرة - اتفاق بين القاهرة والقليوبية علي ضبط خطوط سيره وتقييد حركته" (٥٠) .. كذلك نشرت مقالاً تحليلياً بعنوان: "قانون المرور .. سعيكم مشكور!" انتقد فيه كاتبه أسلوب تحرير آلاف المخالفات في اليوم الأول وأرجع سيولة المرور إلي بداية تطبيقه في أيام العطلات حيث كتب يقول: في الأول من أغسطس الحالي بدأ تنفيذ قانون المرور .. مصحوباً بضجة إعلامية كبرى رصعتها تصريحات رسمية بتحرير أكثر من عشرة آلاف مخالفة في اليوم الأول أكثرها في الشرقية .. ولاحظ الناس سيولة الحركة في الشوارع مما جعلهم يعتقدون أنه قد حقق أهدافه مع أن ذلك يرجع لعدة أسباب مؤقتة منها: أن الأيام الأولى للتنفيذ كانت الجمعة والسبت والأحد وهي أيام عطلة أسبوعية كما أنها نهاية الأسبوع التي يسافر فيها كثيرون إلي خارج المدن سواء إلي المصايف أو إلي بلدانهم وقراهم .. وأيضاً بسبب اختفاء نسبة كبيرة من سيارات الميكروباص وخوف البعض من القانون ، وكان ينبغي اتخاذ عدة اجراءات قبل تنفيذ القانون منها: إزالة الإشغالات من نهر الطريق وفتح الجراجات المغلقة والتي تحولت إلي أنشطة أخرى و تركيب عدادات سيارات التاكسي لتكون بداية الحساب جنيهين وإعداد كوادر بشرية من رجال المرور للمتابعة والمراقبة والتنظيم داخل المدن وعلي الطرق الرئيسية حولها وبين المحافظات .. وتعبيد للطرق وغير ذلك. (٥١) ، ومقال تحليلي آخر بعنوان: "قانون المرور .. وضرورة التوعية" يقترح فيه كاتبه أنه قبل تنفيذ القانون

ينبغي عقد دورات تثقيفية وتدريبية لرجال المرور في مستوياتهم الدنيا وإقناعهم بكل الوسائل بضرورة احترام وتنفيذ القانون بحذافيره لأنه مقدس ومخالفته جريمة لا تغتفر مهما كان ثمنها. (٥٢) ، ونشرت الصحيفة رسالة لأحد القراء بعنوان : " التجربة تقول " يري فيها أننا من أكثر دول العالم إصداراً للقوانين والتشريعات وعلينا أن نقوم بتفعيل القوانين القائمة واستطرد يقول : أنه من الملاحظ بعد مرور شهر ونصف الشهر من تطبيق قانون المرور أنه لم يؤثر كثيراً في حالة عدم الإنضباط المروري ولم يمنع المخالفات الجسيمة إلا بقدر ضئيل . (٥٣)

وتناولت "الأهرام" أسباب مشكلة المرور وقالت إنها تكمن في عدة أسباب منها: عدم التزام قائدي مركبات النقل العام والميكروباص بالسير في أقصى يمين الطريق وانتشار المطبات الصناعية بدون ضوابط أو معايير واستيلاء كثير من المواطنين علي أجزاء من الشوارع لوضع سياراتهم ومستلزماتهم وبخاصة أصحاب المحلات والمعارض وبعض السفارات والمؤسسات والوزارات وغيرها وقيام البعض بوضع السلاسل فوق الأرصفة بالمخالفة للقانون والسير ببطء والتوقف في مطالع ومنازل الكباري ومداخل ومخارج الأنفاق لإنزال وتحميل الركاب وغير ذلك، ومما نشرته في هذا الصدد خبر بعنوان: " مجلس الشعب يوافق بصورة نهائية علي تعديلات قانون المرور " وأشارت فيه إلي ضرورة التزام قائدي مركبات النقل والنقل العام والميكروباص بالسير في أقصى يمين الطريق . (٥٤) وخبر عنوانه: " نجاح قانون المرور يتوقف علي شفافية ونزاهة رجال المرور وسلوك المواطنين " وذكرت فيه أن القانون يمنع استخدام آلة التنبيه في غير الغرض المخصص لها ، وتحت العنوان ذاته قالت: إن القانون يجرم التوقف أو السير ببطء في مطالع ومنازل الكباري ومداخل ومخارج الأنفاق لإنزال وتحميل الركاب بصورة تعوق حركة المرور، وأن القانون يجرم استعمال الأنوار المبهرة للعالية ، وطالبت في ذات الخبر بنقل السفارات والقنصليات ومعارض السيارات خارج العاصمة باعتبارها من أسباب أزمة المرور، وقالت إن

القانون يجرم التعدي علي نهر الطريق سواء بإقامة مطبات صناعية أو اقتطاع جزء يحول دون الإنسياب المروري.^(٥٥) كما نشرت خبراً بعنوان: "تقاط الموت علي الطريق الدائري" نظراً لعدم استواء الطريق مما يتسبب في انقلاب السيارات وبخاصة في الجزء الشمالي من الطريق الدائري.^(٥٦)

ونشرت "الأهرام" تحقيقاً بعنوان: "هل تصلح قوانين المرور ما أقسده السادة المخططون؟ - التخطيط العمراني .. المتهم البرئ - الخبراء: الشارع الذي يبلغ عرضه ٢٠ متراً لا يستغل منه سوى عشرة أمتار فقط - مطلوب التوسع في النقل العام علي حساب السيارات الخاصة - في غياب التخطيط المروري للقاهرة الجديدة و٦ أكتوبر تشكوان أزمة مرورية" قالت فيه: طالما أن شوارعنا غير مخططة لاستيعاب كل هذا العدد من السيارات والمشاة والفوضي. وطالما أن مدننا غير مخططة لاستيعاب الزيادات حتي عشر سنوات قادمة ، فهل يظن أحدكم أن الحالة المرورية في مصر يمكن أن تتصلح لمجرد تشريع قانون مرور حازم كل شهر؟! الإجابة قاطعة: لا وللمتهم في هذه المسألة ليس رجال المرور وليس رجال التخطيط وليس سلوكيات الناس. المتهم في كل تلك منظومة متكاملة تعتمد علي نظرية: أنظر تحت قدميك ولا تفكر فيما هو أبعد من ذلك نحن الآن نعاني من آثار هذه النظرية.^(٥٧) كذلك نشرت تحقيقاً عنوانه: "الحوازر والسلاسل الحديدية مخالفة للقانون - الجراجات المغلقة لاتزال مشكلة"^(٥٨) وأتبعته بتحقيق آخر تحت عنوان: "بالرغم من قانون المرور الجديد - الجراج مغلقة والمخالف بنك" ويتناول الجراج الملحق بالعمارة ١٥ بشارع أحمد أبو العلا بالمنطقة الثامنة بحي مدينة نصر الذي أجّره المالك لأحد البنوك الوطنية الذي حوّلته إلي مخزن للبويات ومواد قابلة للإشتعال.^(٥٩) كما نشرت صورة خبرية تحت عنوان: "قانون المرور في إجازة - بعض المواطنين يضعون السلاسل فوق الأرصفة بالمخالفة للقانون" وذلك في أرصفة شارع الهرم الرئيسي بمحطة الكوم الأخضر بجوار مسجد المشاري.^(٦٠)

وركزت " المصري اليوم " في أسباب مشكلة المرور علي سوء حالة الطرق وتجاوزات رجال الشرطة واستغلال المواطنين والباعة للشوارع والأرصفة وعدم التزام السائقين بقواعد وأداب المرور وانتشار الوساطة والمحسوبية في استخراج رخص القيادة وغير ذلك ومما نشرته في هذا الصدد خبر بعنوان " هل تحبس وزارة الداخلية رجالها بـ «قانون المرور الجديد»! »^(٦١) ونشرت مقالاً عنوانه " أقوال أخري " ذهب فيه كاتبه إلي أن قانون مرور الجديد لن يحل المشكلة وطرح بعض الحلول التي اعتبرها أساساً للمشكلة مثل نقل السفارات خارج العاصمة واستخدام مترو الأنفاق.^(٦٢) ونشرت مقالاً في ذات العدد بعنوان " الضرب بيد من حديد روي فيه كاتبه بعض مخالفات رجال الشرطة التي شهدها بنفسه والتي يعتبرها من أسباب المشكلة وقال إن الكرة الآن في ملعب مجلس الشعب للقضاء علي مثل هذه التجاوزات.^(٦٣) وخبر بعنوان " إزالة ٢٣٢ حالة إعاقة و ٧٤ مخالفة مرورية و ٩٠ متهماً في حملة علي شوارع الجيزة " حول قيام مديرية أمن الجيزة بإزالة التعديات علي الشوارع بوضع السلاسل والحواجز في الشوارع والأرصفة وتعديات الباعة التي تعيق حركة المرور.^(٦٤) وخبر عنوانه " مؤتمر الاتجاهات الحديثة للسلامة علي الطرق يؤكد وجود ١٢٠ «نقطة موت» في مصر " أبرزها طريق بني سويف - المنيا، وطريق العباسية شرقية والكيلو ٥٢ علي طريق الإسكندرية - القاهرة للصحراوي، بالإضافة إلي طرق «الإسماعيلية - السويس» و«الإسماعيلية - بورسعيد» و«بني سويف - العياط» ووصلة أبوسلطان.^(٦٥) كما نشرت مقالاً بعنوان " قانون غير مناسب في وقت غير مناسب " تسائل فيه كاتبه قائلاً: هل يصلح هذا القانون الجديد بصورته الحالية في أن يرضي مطامح الناس في تغيير حقيقي في إدارة العملية المرورية بنجاح؟ وهل جاء بعد دراسة كافية لظروف وأوضاع الشارع المصري؟ وأوضح أن أسباب أزمة المرور التي لن يعالجها للقانون تكمن في موافقة الحكومة علي استيراد ٣٠٠ ألف سيارة سنوياً، بعد أن كانت تسمح باستيراد ٦٠ ألف سيارة منذ ٧ سنوات، هذا بالإضافة إلي ١٠٠ ألف سيارة يتم تصنيعها محلياً وأن بعض رجال الشرطة يتعمدون

غض الطرف عن الأخطاء والتجاوزات. (٦٦) ونشرت مقالا بعنوانه " أزمة مرور" ذهب فيه كاتبه إلي أن السبب الرئيسي في الأزمة يتركز في وجود هذا الكم الهائل من المصالح الحكومية والوزارات والإدارات يتقل كاهلها في الوسط والأطراف.. بالإضافة إلي كم أكثر هولا من المصانع والورش و الزرائب ومقالب القمامة التي تحيط بها من الجهات الأربع والحل هو نقل هذا كله إلي أماكن أخري أو تبني عاصمة إدارية وسياسية جديدة لمصر. (٦٧)

أما صحيفة الوفد فقد أرجعت أسباب أزمة المرور إلي وجود الوزارات والمصالح الحكومية والسفارات والفنادق في وسط العاصمة ومواكب المسئولين وعدم وجود جراجات أسفل العمارات ووضع السلاسل والحواجز أمام المحلات والمعارض وغيرها فقد نشرت عموداً بعنوان "صواريخ" - قانون مرور التكدير العام - قالت فيه : مشكلات المرور لها عدة أسباب منها الكثافة المرورية أكبر من طاقة الشوارع والزيادة السنوية في نسبة السكان وتمركز الوزارات والمصالح الحكومية في وسط العاصمة ، عدم وجود جراجات أسفل العمارات ، والوجه السياسي الذي لم يمد مقصوراً علي مواكب كبار المسئولين والوزراء وإنما شمل أموراً كثيرة منها إغلاق عدد من الشوارع بسبب بعض السفارات ومساكن السفراء، والدبلوماسيين والفنادق والأماكن التي يتردد عليها السائحون.. الخ. (٦٨) ونشر عنوانه " قبل أيام من تطبيق قانون المرور - فتح جراجات القاهرة المغلقة بالقوة الجبرية - وزير" يأمر بإزالة السلاسل والأعمدة الحديدية التي يضعها السكان أمام العمارات" (٦٩) ونشرت صورة خبرية بعنوان " الشوارع الجانبية لا تعرف قانون المرور" أشارت فيه إلي السير عكس الاتجاه والانتظار صف ثاني والحواجز الحديدية في كل مكان. (٧٠)

وقد ثبت وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين درجة اهتمام صحف الدراسة بتفاصيل القانون حيث بلغت قيمة كا المحسوبة ٩٥,١١٦ وهي أكبر من كا الجدولية البالغة ٥٥,٨ وقد ثبتت العلاقة عند مستوى معنوية ٠,٠٥. بينما دل معامل التوافق البالغة قيمته ٠,٤٢٢ علي أن هذه العلاقة متوسطة وعلي هذا ثبت صحة الفرض الثاني .

جدول (٤)

يوضح فئات موقف الصحف من تعديلات قانون المرور

الاتجاه		مؤيد		معارض		محايد		الاجمالي	
ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
٤٠	٤٤,٩	٣٣	٣٧,١	١٦	١٧,٩	٨٩	٢٠,٣		
١٤	٢٢,٦	١١	١٧,٧	٣٧	٥٩,٧	٦٢	١٤,١		
١٨	٣١,٠٣	٣٥	٦٠,٣٤	٥	٨,٦٢	٥٨	١٣,٢		
٦	٢٦,١	٦	٢٦,١	١١	٤٧,٨	٢٣	٥,٢		
١٠	٤٥,٥	٩	٤٠,٩	٣	١٣,٦	٢٢	٥,٠		
٩	٥٠,٠	٢	١١,١	٧	٣٨,٩	١٨	٤,١		
٦	٣٦,٢	٥	٢٩,٤	٦	٣٥,٢	١٧	٣,٩		
٧	٤٣,٨	٢	١٢,٥	٧	٤٣,٨	١٦	٣,٧		
١٤	٩٣,٣	-	-	-	-	١	٦,٧	١٥	٣,٤
٦	٤٦,١	٥	٣٨,٤	٢	١٥,٤	١٣	٢,٩		
٩	٦٩,٢	١	٧,٧	٣	٢٣,٠	١٣	٢,٩		
٥	٤١,٧	٣	٢٥,٠	٤	٣٣,٣	١٢	٢,٧		
٥	٤١,٧	٢	١٦,٧	٥	٤١,٧	١٢	٢,٧		
٣	٣٠,٠	٢	٢٠,٠	٥	٥٠,٠	١٠	٢,٢		
٥	٥٥,٦	١	١١,١	٣	٤٤,٤	٩	٢,٠٥		
٤	٥٠,٠	٢	٢٥,٠	٢	٢٥,٠	٨	١,٨		
٢	٢٨,٦	١	١٤,٢	٤	٥٧,١	٧	١,٦		
١	١٤,٢	-	-	-	-	٦	٨٥,٧	٧	١,٦
٤	٦٦,٧	١	١٦,٧	١	١٦,٧	٦	١,٣		
٢	٣٣,٣	٣	٥٠,٠	١	١٦,٧	٦	١,٣		
٣	-	-	-	٢	-	٥	١,١		
٢	٤٠	١	٢٠	٢	٤٠	٥	١,١		
٢	٥٠,٠	١	٢٥,٠	١	٢٥,٠	٤	٠,٩		
-	-	-	-	-	-	-	-		
١٧٧	٤٠,٥	١٢٦	٢٨,٨	١٣٤	٣٠,٧	٤٣٧	٩٩,٩		

٢١١,١٣٧ = المحسوبة = الجدولية = ٥٥,٨ د ح = ٤٦

مستوى المعنوية = ٠,٠٥ معامل التوافق = ٠,٤٦٥ العلاقة متوسطة

تشير نتائج الدراسة إلي أن الصحف موضوع البحث غلب عليها تأييد تفاصيل قانون المرور الجديد وتعديلاته وذلك بنسبة ٤٠,٥ % من

إجمالي فئات موقف الصحف يليه في المرتبة الثانية موقف الصحف المحايد من تلك التعديلات ٣٠,٧ % في حين جاء الموقف المعارض في المرتبة الأخيرة بنسبة متقاربة جداً مع الموقف المحايد ٢٨,٨ % (جدول ٤) وذلك لأن الصحف لم ترفض تعديلات القانون كلها حيث انحصرت معارضتها في بعض التعديلات التي لم تلق قبولاً من الرأي العام المصري بصفة عامة ومن قاندى المركبات بصفة خاصة مثل العقوبات السالبة للحريات والتي تتعارض حتى مع مبدأ المواطنة وحقيبة الإسعافات الأولية والمثلث العاكس وجانب منها يتعلق بمعارضة إلغاء تراخيص سيارات الأجرة التي مضي علي صنعها أكثر من خمس سنوات ثم أكثر من عشر سنوات ثم أصبحت أكثر من عشرين عاماً بعد الموافقة علي القانون وذلك لآثارها الاقتصادية والاجتماعية علي المجتمع المصري.

وفيما يتعلق بتفاصيل اتجاهات الصحف نحو فئات القانون فيلاحظ أن تأييد تطبيق القانون حظي بالمرتبة الأولى بنسبة ٤٤,٩ % من إجمالي فئات الإتجاه يليه الإتجاه للمعارض لأساليب تطبيق القانون بنسبة شبه متوازنة ٣٧,١ % ثم الإتجاه للمحايد في المرتبة الأخيرة بنسبة منخفضة ١٧,٩ % . أما أسباب مشكلة المرور فغلب عليها الإتجاه المحايد بنسبة مرتفعة ٥٩,٧ % وذلك لأن الصحف كانت تطرح رؤي عماية لأسباب أزمة المرور وطرق حلها بينما غلب علي حقيبة الإسعافات الأولية الإتجاه المعارض بنسبة مرتفعة بلغت ٦٠,٣٤ % وذلك من منطلق أن عملية الإسعافات تحتاج إلي متخصصين مدربين وأن اتجاه الخبراء أنفسهم كان التحذير من قيام قاندى المركبات العاديين بدور للمسعفين لما يمثله من خطورة علي المصابين في حوادث السيارات في الوقت الذي غلب فيه الإتجاه المحايد علي وقف ترخيص سيارات الأجرة التي مضي علي تصنيعها أكثر من عشرين عاماً بنسبة مرتفعة ٤٧,٨ % وقد يرجع ذلك إلي أن هذه الفئة حظيت في البداية بمعارضة شديدة عندما طرح مشروع القانون وقف الترخيص للسيارات التي مضي عليها أكثر من خمس سنوات ثم أكثر من عشر سنوات لكن التعديل

النهائي للقانون حدد أكثر من عشرين سنة بعد الموافقة عليه . (جدول ٤)

ويلاحظ من الجدول السابق التوازن بين التأييد والمعارضة للمثلث العاكس حيث بلغ الإتجاه المؤيد ٤٥,٥ % من إجمالي الإتجاه نحو هذه الفئة والمعارض ٤٠,٩ % بينما ظهر تأييد شبه واضح لمعظم بقية الفئات ولكن التأييد جاء مقترناً بشروط منها تأييد ارتداء حزام الأمان علي الطرق السريعة فقط وتوقيع عقوبة الإنتظار الخاطئ بشرط توفير أماكن لانتظار السيارات وعقوبة السير في الإتجاه المعاكس عمداً وليس من قبيل الخطأ.

وقد ثبت وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين صحف الدراسة وموقفها من تعديلات قانون المرور الجديد حيث بلغت قيمة كا المحسوبة ١٢١,١٣٧ وهي أكبر من كا الجدولية البالغة ٥٥,٨ وقد ثبتت العلاقة عند مستوي معنوية ٠,٠٥ بينما دل معامل التوافق البالغة قيمته ٠,٤٦٥ علي أن هذه العلاقة متوسطة وعلي هذا ثبت صحة الفرض الثالث .

جدول (٥) يوضح مسارات الإقناع

الإجمالي		عرض وجهة نظر واحدة		عرض وجهتي النظر		بيانات وأرقام		لغة وبراهين		مسارات الإقناع
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	الفئة
٢٠,٣	٨٩	١٤,٦	١٣	٢٠,٢	١٨	٢٤,٧	٢٢	٤٠,٤	٣٦	١ - تطبيق للفتون
١٤,١	٦٢	١٩,٣	١٢	٣٢,٢	٢٠	٢٠,٩	١٣	٢٧,٤	١٧	٢ - أسباب مشكلة المرور
١٣,٢	٥٨	٢٥,٩	١٥	١٠,٣	٦	٢٢,٤	١٣	٤١,٣	٢٤	٣ - حقبة الاسعافات الأولية.
٥,٢	٢٣	٢١,٧	٥	٢١,٧	٥	٣٤,٨	٨	٢١,٧	٥	٤ - وقف ترخيص سيارات الأجرة.
٥,٠	٢٢	٢٧,٢	٦	١٣,٦	٣	٢٢,٧	٥	٣٦,٣	٨	٥ - المثبت العاكس.
٤,١	١٨	٢٢,٢	٤	٢٢,٢	٤	٢٧,٨	٥	٢٧,٨	٥	٦ - قلوحت المعدنية الجديدة
٣,٩	١٧	١١,٨	٢	١٧,٦	٣	٢٩,٤	٥	٤١,١	٧	٧ - وقف ترخيص المقطورات
٣,٧	١٦	١٨,٨	٣	١٨,٨	٣	٣٧,٥	٦	٢٥	٤	٨ - عقبة سير في الاتجاه المعكس
٣,٤	١٥	-	-	٢,٠	٣	١٣,٣	٢	٦٦,٧	١٠	٩ - للتوعية بالفتون
٢,٩	١٣	٣٠,٨	٤	١٥,٣	٢	٢٣,٠	٣	٣٠,٨	٤	١٠ - عقبة عدم ارتداء حزام الأمان
٢,٩	١٣	٢٣,١	٣	١٥,٣	٢	٢٣,١	٣	٣٨,٤	٥	١١ - عقبة تلوين الطريق
٢,٧	١٢	٢٥	٣	٨,٣	١	٤١,٧	٥	٢٥	٣	١٢ - ترخيص التوك توك
٢,٧	١٢	٨,٣	١	٢٥	٣	٢٥	٣	٤١,٧	٥	١٣ - عقبة الانتظار الخاطئ
٢,٢	١٠	٣٠,٠	٣	١٠,٠	١	٢٠,٠	٢	٤٠,٠	٤	١٤ - عقبة السير بعد معطل
٢,٠٥	٩	-	-	٣٣,٣	٣	١١,١	١	٥٥,٦	٥	١٥ - عقبة عدم وجود محدد السرعة
١,٨	٨	١٢,٥	١	١٢,٥	١	٥٠,٠	٤	٢٥,٠	٢	١٦ - عقبة استخدام للتليفون المحمول
١,٦	٧	١٤,٢	١	٤٢,٩	٣	١٤,٢	١	٢٨,٦	٢	١٧ - عقبة القيادة تحت تأثير المخدر
١,٦	٧	١٤,٢	١	٢٨,٦	٢	٢٨,٦	٢	٢٨,٦	٢	١٨ - تحويل المقطورات إلى تریلات
١,٣	٦	١٦,٧	١	-	-	١٦,٧	١	١٦,٦	٤	١٩ - عقبة تعطيل المرور عدا
١,٣	٦	١٦,٧	١	١٦,٧	١	٣٣,٣	٢	٣٣,٣	٢	٢٠ - عقبة طلب أجرة زائدة
١,١	٥	٢٠	١	-	-	٢٠	١	٦٠	٣	٢١ - الصندوق الأسود للسيارات
١,١	٥	٤٠,٠	٢	-	-	٢٠,٠	١	٤٠,٠	٢	٢٢ - عقبة الامتناع عن نقل الركاب
٠,٩	٤	-	-	-	-	٥٠,٠	٢	٥٠,٠	٢	٢٣ - عقبة الفعل الفاضح
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	٢٤ - إشارات للديجيتال
٩٩,٩	٤٣٧	١٨,٨	٨٢	١٩,٢	٨٤	٢٥,١	١١٠	٣٦,٨	١٦١	الإجمالي

د ح = ٦٩ العلاقة غير دالة

٢١٦ المحسوبة = ٥٥,٧٠ الجدولية = ٧٩,١

مسارات البرهنة:

تركزت مسارات البرهنة التي تبنتها صحف الدراسة في الأدلة والبراهين التي جاءت في المرتبة الأولى بنسبة ٣٦,٨ % من إجمالي المسارات يليها في المرتبة الثانية البيانات والأرقام ٢٥,١ % يليها في المرتبة الثالثة عرض وجهتي النظر بنسبة شبه منخفضة ١٩,٢ % بينما جاء عرض وجهة نظر واحدة في المرتبة الأخيرة بنسبة شبه متساوية ١٨,٨ % (جدول ٥).

ويلاحظ من تفاصيل الجدول السابق أن مسار الأدلة والبراهين كان أكثر استخداماً في : فئات تطبيق القانون ٤٠,٤ % وحقبة الإعفاءات الأولية ٤١,٣ % والمثلث العاكس ٣٦,٣ % و وقف ترخيص المقطورات ٤١,١ % والتوعية بالقانون ٦٦,٧ % وعقوبة تلويث الطريق ٣٨,٤ % وذلك لأنها اعتمدت على الأدلة والبراهين العلمية والمهنية مثل مدي قدرة قاندي للمركبات غير المتخصصين على استخدام حقبة الإعفاءات بالطرق العلمية السليمة. بينما استخدمت صحف الدراسة البيانات والأرقام كمسار للإقناع فيما يتعلق بفئات وقف ترخيص سيارات الأجرة ٣٤,٨ % من إجمالي مسارات البرهنة وعقوبة السير في الاتجاه المعاكس ٣٧,٥ % واللوحات المعدنية الجديدة ٢٧,٨ % وذلك لأن هذه الفئات اعتمدت على الأرقام والإحصائيات التي تبين عدد سيارات الأجرة التي مضي عليها أكثر من عشرين عاماً وعدد اللوحات المعدنية التي سيتم الإستغناء عنها واستبدالها باللوحات الجديدة مما يحمل قاندي المركبات أعباء مالية جديدة . في الوقت الذي استخدمت فيه صحف الدراسة عرض وجهتي النظر كمسار للإقناع في أسباب مشكلة المرور بنسبة ٣٢,٢ % من إجمالي المسارات الخاصة بهذه الفئة انطلاقاً من اعتمادها على آراء متعددة مثل المسؤولين عن المرور وقاندي المركبات والمواطنين ومنظمات المجتمع المدني وغير ذلك .

وتبين أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين تركيز صحف

الدراسة علي بنود قانون المرور الجديد ومسارات الإقناع التي استخدمتها حيث بلغت قيمة كا المحسوبة ٥٥,٧٠ وهي أقل من كا الجدولية البالغة ٧٩,١ ومن ثم تكون العلاقة غير دالة وبالتالي لم يثبت صحة الفرض الرابع.

جدول (٦)

يوضح الأشكال التحريرية

الشكل		الصحيفة		الأهرام		الوفد		المصري اليوم		الإجمالي	
الخبير		المقال		ك		%		ك		%	
خبير				٢٤	٢٣,٥	٢٤	٣٥,٢	٢٠	٢٧,٨	٦٨	٢٨,٠
عمودي		٢٢	٧٥,٩	٢	٢,٩	٢	٢,٩	٢	١٢,٥	٢٦	٥٣,٠
تحليلي		٦	٢٠,٧	١	١,٤	١	١,٤	١٣	٨١,٣٥	٨	١٦,٣
نقدي		-	-	١	١,٤	١	١,٤	١	٦,٢٥	١٤	٢٨,٦
افتتاحي		١	٣,٤	-	-	-	-	-	-	١	٢
المجموع		٢٩	٢٨,٤	٢٨	٥,٩	٢٨	٥,٩	١٦	٢٢,٢	٤٩	٢٠,٢
تحقيق		١٧	١٦,٧	١١	١٦,١	١١	١٦,١	٢	٢,٨	٣٠	١٢,٤
ماجريات		٦	٥,٩	٨	١١,٨	٨	١١,٨	١١	١٥,٢	٢٥	١٠,٣
تقرير		٤	٣,٩	٤	٥,٩	٤	٥,٩	١٥	٢٠,٨	٢٣	٩,٥
صورة خبرية		١	٠,٩	١٧	٢٥,٠	١٧	٢٥,٠	-	-	١٨	٧,٤
رسائل قراء		١٠	٩,٨	-	-	-	-	٧	٩,٧	١٧	٧,٠
رسوم ساخرة		٩	٨,٨	-	-	-	-	-	-	٩	٣,٧
حديث		٢	١,٩	-	-	-	-	-	-	٢	٠,٨
اشكال ابية		-	-	-	-	-	-	١	١,٣	١	٠,٤
الإجمالي		١٠٢	٤٢,١	٦٨	٢٨,٠	٦٨	٢٨,٠	٧٢	٢٩,٨	٢٤٢	٩٩,٩

كا المحسوبة = ٩٤,٤٠٣ الجدولية = ٣٦,٤ دح = ٢٤
 مستوى المعنوية = ٠,٠٥ معامل التوافق = ٠,٥١٧ العلاقة متوسطة

فئات الشكل :

تشير بيانات (جدول ٦) إلي أن صحف الدراسة وظفت عددًا من الأشكال التحريرية في معالجتها لقانون المرور الجديد تركزت في الخبر والمقال الصحفي بأنواعه المختلفة حيث جاء الخبر الصحفي في مقدمة الفنون التحريرية التي استخدمتها صحف الدراسة بنسبة ٢٨,٠ % من إجمالي الفنون التحريرية المستخدمة في معالجة الموضوع يليه في المرتبة الثانية المقال الصحفي ٢٠,٢ % تركزت غالبيتها في المقال العمودي حيث جاء في المرتبة

الأولي بنسبة مرتفعة ٥٣,٠ % من إجمالي أنواع المقال الصحفي في صحف الدراسة يليه في المرتبة الثانية المقال النقدي ٢٨,٦ % فالمقال التحليلي في المرتبة الثالثة بنسبة منخفضة ١٦,٢ % ويأتي المقال الافتتاحي في المرتبة الأخيرة بنسبة ضعيفة جداً لم تتجاوز ٢ % وذلك لعدة أسباب منها : أنه ينشر مرة واحدة في العدد الواحد من الصحيفة بعكس الأعمدة الصحفية والمقالات النقدية والتحليلية التي يمكن تعددها كما أن بعض صحف الدراسة لا تنشر المقال الافتتاحي بصفة دائمة مثل صحيفة الوفد والمصري اليوم بينما جاء التحقيق الصحفي في المرتبة الثالثة ولكن بنسبة منخفضة ١٢,٤ % ثم الماجريات الصحفية في المرتبة الرابعة ١٠,٢ % بينما جاء التقرير الصحفي في المرتبة الخامسة بنسبة ٩,٥ % في حين لم تحظ بقية الفنون التحريرية إلا بنسبة ضعيفة وضعيفة جداً بحد أقصى ٧,٤ % للصورة الخيرية وحد أدنى ٠,٤ % للأشكال الأدبية ، وتفسير ذلك أن التعديلات الجديدة لقانون المرور ومناقشاتها والإعترضات التي وجهت إليها من قارئ المركبات والمجالس النيابية ومنظمات المجتمع المدني والمتخصصين منذ وسائل الإعلام بمواد خبرية متعددة لذلك احتل الخبر للصحفي المرتبة الأولى من منطلق أن الأخبار تمثل الشكل التحريري الأكثر توظيفاً في التعبير عن الوقائع والأحداث الجارية وفي الوقت نفسه فقد انعكس ذلك علي كتاب المقالات والأعمدة الصحفية فعبروا عن وجهة نظرهم حيال القانون الجديد لذلك جاء المقال الصحفي في المرتبة الثانية لكونه تعبيراً عن سياسة الصحيفة وتعبيراً عن آراء كتسابها في الأحداث الجارية وفي القضايا التي تشكل الرأي العام ، ويقوم بهذه الوظيفة من خلال شرح وتفسير هذه الأحداث والتعليق عليها بما يكشف عن أبعادها ودلالاتها المختلفة .

ويلاحظ من الجدول السابق تفوق جريدة الأهرام فيما يتعلق باستخدامها لفنون التحرير الصحفي حيث جاءت في المرتبة الأولى بنسبة مرتفعة ٤٢,١ % من إجمالي الفنون التحريرية التي استخدمتها صحف الدراسة في معالجة القانون الجديد بينما جاءت جريدة المصري اليوم والوفد في المرتبة

الثانية بنسبة شبه متساوية لكل منهما ٢٩,٨ % للأولي و ٢٨,٠ % للأخري ويرجع ذلك إلي إمكانيات "الأهرام" البشرية والمادية والتكنولوجية وكثرة كُتَّابها من داخل الجهاز التحريري ومن خارجه ، ولكن يلاحظ أن الفنون التحريرية في جريدة الأهرام تركزت في المقال والخبر والتحقيق الصحفي حيث احتل المقال المرتبة الأولى بنسبة ٢٨,٤ % من إجمالي الفنون التحريرية المنشورة فيها تركزت غالبيتها في المقال العمودي بنسبة مرتفعة بلغت ٧٥,٩ % من إجمالي أنواع المقال الصحفي المنشورة في الجريدة يليه الخبر الصحفي في المرتبة الثانية ٢٣,٥ % ثم التحقيق الصحفي في المرتبة الثالثة ١٦,٧ % بينما لم تحظ بقية الفنون التحريرية إلا بنسبة ضعيفة وضعيفة جداً بحد أقصى ٩,٨ % لرسائل القراء وحد أدني ٠,٩ % للصورة الخيرية .

ومن أمثلة المقالات التي نشرتها "الأهرام" مقال عمودي بعنوان: "مجرد رأي-عيادة بكل سيارة..!!" (٧١). وعمود بعنوان "كلام X السيارات" (٧٢) ، ومقال عمودي بعنوان "طريق السلامة _ اسعفني .. من فضلك" (٧٣)، ومن أمثلة المقالات التحليلية مقال بعنوان: "قانون المرور..هل يحتاج إلي استكمال؟" (٧٤) ومقال بعنوان "قانون المرور ..وقوانين الشارع" (٧٥) .. ومقال عنوانه: "قانون المرور..سعيكم مشكور" (٧٦) ومقال آخر بعنوان: "قانون المرور بين الإلتزام والفوضى" (٧٧)

ومن أمثلة الأخبار التي نشرتها الأهرام خبر عنوانه: "حدها قانون المرور الجديد - مواصفات خاصة لحقيبة الإسعافات الأولية بالسيارات" (٧٨)، وخبر علي لسان حبيب العادلي وزير الداخلية عنوانه: "العادلي : تطبيق قانون المرور علي الجميع" (٧٩)، وخبر عنوانه: "حقائب الإسعافات الأولية المطروحة بالأسواق" (٨٠) ، ومن أمثلة التحقيقات الصحفية التي نشرتها الجريدة تحقيق بمناسبة وقف ترخيص سيارات الأجرة التي مضي علي صنعها أكثر من عشرين عامًا بعنوان: "بورصة ملاكي لأرقام سيارات

الأجرة بالإسكندرية - لوحة التاكسي تباع بـ ٤٠ ألف جنيه والميكروباص بـ ٥٠ ألف والبقية تأتي " وتحقيق آخر عنوانه: " هل تصلح قوانين المرور ما تُفصده السادة المخططون ؟" ^(٨١) وتحقيق بعنوان: "التزام ظاهري بقواعد المرور.. واختفاء الميكروباصات المخالفة" ^(٨٢) وتحقيق عنوانه: " الحواجز والسلاسل الحديدية مخالفة للقانون - الجراجات المغلقة لاتزال مشكلة" ^(٨٣).

بينما اختلف الأمر بالنسبة لجريدة المصري اليوم حيث تركزت الفنون التحريرية فيها في الخبر والمقال والتقرير فقد احتل الخبر المرتبة الأولى بنسبة ٢٧,٨ % من إجمالي الفنون التحريرية التي استخدمتها في معالجة قانون المرور الجديد يليه المقال الصحفي في المرتبة الثانية بنسبة ٢٢,٢ % تركز معظمها في المقال التحليلي والتقرير الصحفي في المرتبة الثالثة بنسبة شبه متساوية ٢٠,٨ % ، وقد يرجع ذلك إلى طبيعة السياسة التحريرية للجريدة التي تهتم بالجانب الخبري على جانب الفنون التي تجمع بين الرأي والخبر ومواد الرأي كما أن كتابها المتخصصين في مجال المرور مازالوا قليلين بحكم حداثة عهدا بالصدور، ومن أمثلة الأخبار التي نشرتها الجريدة خير يشير إلى الخلاف بين رئيس مجلس الشعب الدكتور أحمد فتحي سرور والدكتور مفيد شهاب وزير الشؤون البرلمانية بعنوان: " أول صدام بين سرور وشهاب بسبب غياب الحكومة عن مناقشة قانون المرور" ^(٨٤) وخبر يشير إلى موقف نواب الإخوان المسلمين في بداية الدورة البرلمانية الجديدة من قانون المرور بعنوان: " نواب يفتحون الدورة البرلمانية الجديدة بتحديات قانون المرور" ^(٨٥) وخبر يقول: "مدير أمن حلوان يضبط ٦ سيارات مخالفة" ^(٨٦) ومن أمثلة التقارير الصحفية التي نشرتها تقرير بعنوان: "في اليوم الثالث لقانون المرور: سحب رخص ٤ وكلاء نيابة ومصادرة سيارة كارو وتحرير ٢٠ ألف مخالفة" ^(٨٧).

أما جريدة الوفد فقد تركز اهتمامها في الخبر الصحفي وللصورة للخبرية ثم التحقيق الصحفي في معالجتها لقانون المرور الجديد حيث جاء

الخبر في المرتبة الأولى بنسبة ٣٥,٢ % من إجمالي الفنون التحريرية التي استخدمتها يليه الصورة الخبرية في المرتبة الثانية بنسبة ٢٥ % ثم التحقيق الصحفي ١٦,١ % ، ومن أمثلة الأخبار التي نشرتها الجريدة قبل صدور القانون خبر بعنوان: "خناقة في مجلس الشعب بسبب قانون المرور" (٨٨) وخبر بعنوان: "خفض الحد الأقصى لعقوبة سحب الرخصة في مخالفات السير" (٨٩). ومن الأخبار التي نشرتها للوفد بعد تطبيق القانون خبر عنوانه: "مجزرة الساعات الأولى لتطبيق قانون المرور الجديد - ١٥٥٧٥ مخالفة في ٩ محافظات و٢٦ ألف جنيه غرامات فورية بالقاهرة" (٩٠). وخبر بعنوان: "حملة انضباطية علي منطقة العمرانية" وآخر بعنوان: "ضبط عواكس وشنط إسعاف مصرية بالإسكندرية" (٩١) .

ومن أمثلة الصورة الخبرية التي نشرتها الجريدة صورة توضح الزحام الشديد للمرور بعنوان: "هل تختفي هذه الصورة من شوارع القاهرة بعد تغيير قانون المرور؟! " (٩٢) ، وصورة بعنوان: "الشوارع الجانبية لاتعرف قانون المرور-السير عكس الإتجاه ..والإنتظار صف ثان..والحواجز الحديدية في كل مكان" (٩٣). وصورة أخري توضح رجال المرور وهم يقودون حملة انضباط في الشرقية بعنوان: "حملات انضباطية لضبط المخالفات المرورية بشوارع الشرقية" (٩٤).

وقد ثبت وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين صحف الدراسة والأشكال التحريرية التي استخدمتها في معالجة قانون المرور الجديد حيث بلغت قيمة كا المحسوبة ٩٤,٤٠٣ وهي أكبر من كا الجدولية البالغة ٣٦,٤ وقد ثبتت العلاقة عند مستوي معنوية ٠,٠٥ . بينما دل معامل التوافق البالغة قيمته ٠,٥١٧ علي أن هذه العلاقة متوسطة وعلي هذا ثبت صحة الفرض الخامس .

جدول (٧) يوضح وسائل الإبراز

الإجمالي		المصري اليوم		الوفد		الأهرام		الصحيفة وسائل الإبراز
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
٧٠,٢	٣٥٤	٦٤,٧	١٠١	٦٥,٩	٨٥	٧٦,٧	١٦٨	العناوين
٢٢,٨	١١٥	٢٨,٨	٤٥	٢٦,٣	٣٤	١٦,٤	٣٦	للصورة
٦,٩	٣٥	٦,٤	١٠	٧,٧	١٠	٦,٨	١٥	لرسم
٩٩,٩	٥٠٤	٣٠,٩	١٥٦	٢٥,٦	١٢٩	٤٣,٤	٢١٩	الإجمالي

٢١ المحسوبة = ٩,٦١١ الجدولية = ٩,٤٩ د ح = ٤ مستوى
المعنوية = ٠,٠٥ معامل التوافق = ٠,١٣٦ العلاقة ضعيفة

تشير نتائج الدراسة إلي أن وسائل الإبراز تركزت في العناوين بصفة أساسية حيث احتلت المرتبة الأولى بنسبة مرتفعة بلغت ٧٠,٢ % من إجمالي وسائل الإبراز في صحف الدراسة بينما جاءت الصورة في المرتبة الثانية ولكن بنسبة منخفضة ٢٢,٨ % يليها الرسوم في المرتبة الأخيرة بنسبة ضعيفة ٦,٩ % (جدول ٧)

ويتضح من الجدول السابق تفوق جريدة الأهرام فيما يتعلق باستخدامها لوسائل الإبراز حيث احتلت المرتبة الأولى بنسبة ٤٣,٤ % من إجمالي وسائل الإبراز في صحف الدراسة وذلك مرتبط بتاريخها وإمكاناتها البشرية والإقتصادية والفنية يليها في المرتبة الثانية جريدة المصري اليوم ٣٠,٩ % ثم جريدة الوفد في المرتبة الأخيرة ٢٥,٦ % ، ويلاحظ أن العناوين حظيت بنسبة مرتفعة في صحف الدراسة بصفة عامة يليها الصور ثم الرسوم ويؤخذ علي صحف الدراسة عموماً ضعف بعض وسائل الإبراز فيها مثل الصور والرسوم بأنواعها المختلفة رغم أن الصورة علي سبيل المثال أصبحت تمارس تأثيراً متزايداً في صياغة النص الإخباري وغيره من النصوص للصحفية ونظراً لهذه الأهمية فقد دخلت المادة للمصورة عالم الرقابة حتي في الولايات المتحدة الأمريكية حيث خضعت المادة المصورة سواء للصحف أو للتليفزيون لرقابة أشد وطأة من النصوص

الإخبارية في حرب الخليج (٩٥)

وقد ثبت وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين صحف الدراسة ووسائل الإبراز التي استخدمتها في معالجة قاتون المرور الجديد حيث بلغت قيمة كا المحسوبة ٩,٦١١ وهي أكبر من كا الجدولية البالغة ٩,٤٩ وقد ثبتت العلاقة عند مستوي معنوية ٠,٠٥ بينما دل معامل التوافق البالغة قيمته ٠,١٣٦ علي أن هذه العلاقة ضعيفة وعلي هذا ثبت صحة الفرض السادس .

جدول (٨)

يوضح موقع المادة التحريرية

الإجمالي		المصري اليوم		الوقد		الأهرام		الصحيفة
ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	الموقع
١٣	١٤,١	٢٢	٤٣,١	١٠	١٤,٠	٤٥	٢١,٠	الصفحة الأولى
٧٧	٨٣,٧	٢٨	٥٤,٩	٥٨	٨١,٧	١٦٣	٧٦,٢	الصفحات الداخلية
٢	٢,١	١	١,٩	٣	٤,٢	٦	٢,٨	الصفحة الأخيرة
٩٢	٤٢,٩	٥١	٢٣,٨	٧١	٣٣,٢	٢١٤	١٠٠	الإجمالي

كا المحسوبة = ٢٠,٣٣٢ الجدولية = ٩,٤٩ دح = ٤ مستوى
المعنوية = ٠,٠٥ معامل التوافق = ٠,٢٤٩ العلاقة ضعيفة

كما تشير نتائج الدراسة إلي أن معظم المعالجة الصحفية لقانون المرور الجديد تركزت في الصفحات الداخلية حيث حظيت بنسبة مرتفعة ٧٦,٢ % من إجمالي موقع النشر في صحف الدراسة يليها في المرتبة الثانية الصفحة الأولى ٢١,٠ % وهي تعدّ نسبة ملائمة بحكم أنها الصفحة التي يمكن إبراز أهم الأخبار فيها في حين أن الصفحات الداخلية متعددة ويمكن أن تهتم بنشر المواد الخبرية والمواد التي تجمع بين الرأي والخبر ومواد الرأي بينما لم تحظ الصفحة الأخيرة إلا بنسبة ضعيفة لم تتجاوز ٢,٨ % بحكم أنها تخصص للمواد الخفيفة وبعض الأعمدة الصحفية غالباً. (جدول ٨)

وتجدر الإشارة إلي أن "الأهرام" حظيت بالمرتبة الأولى فيما يتعلق بتنوع موقع نشر المواد الصحفية فيها الخاصة بقانون المرور الجديد وفقاً لبيانات الجدول السابق بنسبة ٤٢,٩ % وذلك من منطلق عدد صفحاتها التي

تصل أحياناً إلي أكثر من خمسين صفحة والملاحق التي تصدرها وبخاصة ملحق السيارات وغير ذلك يليها في المرتبة الثانية جريدة المصري اليوم ٢٣,٢ % بينما تأتي جريدة الوفد في المرتبة الأخيرة ٢٣,٨ % ولكن يلاحظ أنها تميزت بتركيزها في معالجة قانون المرور الجديد علي النشر في الصفحة الأولى التي حظيت بنسبة مرتفعة بلغت ٤٣,١ % وهي نسبة تقاربت كثيراً مع نسبة الصفحات الداخلية مجتمعة وذلك من منطلق أنهاء جريدة معارضة أبرزت ما يتماشى مع سياستها التحريرية في صفحاتها الأولى.

وقد ثبت وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين موقع المادة التحريرية وفقاً لصحف الدراسة فيما يتعلق بمعالجتها لقانون المرور الجديد حيث بلغت قيمة كا المحسوبة ٢٠,٣٣٢ وهي أكبر من كا الجدولية البالغة ٩,٤٩ وقد ثبتت العلاقة عند مستوي معنوية ٠,٠٥ بينما دل معامل التوافق البالغة قيمته ٠,٢٤٩ علي أن هذه العلاقة ضعيفة وعلي هذا ثبت صحة الفرض السابع.

جدول (٩)
يوضح مصادر المعلومات

الصحيفة	الأهرام		الوفد		المصري اليوم		الإجمالي	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
مسئولون	٥٩	٣٥,٩	٣٠	٤١,٠	١٨	٢٣,٠	١٠٧	٣٣,٩
كاتب داخلي	٣٢	١٩,٥	١٨	٢٤,٧	٢٢	٢٨,٢	٧٢	٢٢,٩
متخصصون	٣١	١٨,٩	١٣	١٧,٨	١٠	١٢,٨	٥٤	١٧,١
جمهور عام	١٨	١٠,٩	٣	٤,١	٩	١١,٥	٣٠	٩,٥
قائدو المركبات	١٣	٧,٩	٤	٥,٤	٤	٥,١	٢١	٦,٧
كاتب خارجي	٤	٢,٤	٢	٢,٧	١٤	١٧,٩	٢٠	٦,٣
غير محدد المصدر	٧	٤,٢	٣	٤,١	-	-	١٠	٣,٢
أخري	-	-	-	-	١	١,٠٠	١	٠,٣
الإجمالي	١٦٤	٥٢,٠	٧٣	٢٣,١	٧٨	٢٤,٨	٣١٥	٩٩,٩

كا المحسوبة = ٧,٠٥٧ الجدولية = ٢٣,٧ دح = ١٤ العلاقة غير دالة

ويتضح من (جدول ٩) أن أهم مصادر المعلومات التي اعتمدت عليها

صحف الدراسة في معالجتها لقانون المرور الجديد هي : المسؤولون عن المرور والجهات المعنية والكتاب الداخليون في صحف الدراسة والمتخصصون كالأطباء والمهندسين وغيرهم حيث جاء المسؤولون في المقدمة بنسبة ٣٣,٩ % من إجمالي مصادر المعلومات يليهم الكتاب من داخل الجهاز التحريري ٢٢,٩ % ثم المتخصصون ١٧,١ % بينما لم تحظ بقية الفئات إلا بنسبة ضعيفة وضعيفة جداً بحد أقصى ٩,٥ % للجمهور العام وحد أدنى ٣,٢ % للمعلومات غير محددة المصدر، ويلاحظ أن جريدة الأهرام حظيت بالنصيب الأكبر من مصادر المعلومات بنسبة بلغت ٥٢ % من إجمالي مصادر المعلومات التي اعتمدت عليها صحف الدراسة بحكم تاريخها وإمكاناتها يليها في المرتبة الثانية جريدة المصري اليوم ٢٤,٨ % ثم جريدة الوفد في المرتبة الأخيرة بنسبة شبه متساوية ٢٣,١ % . ويلاحظ أن جريدة المصري اليوم هي الوحيدة التي احتل فيها الكتاب الداخليون المرتبة الأولى من بين مصادر المعلومات فيها بنسبة ٢٨,٢ % وذلك لكثرة الأعمدة والأركان التي تخصصها لمحريها وهي من سمات الصحف الشعبية .

وقد تبين عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مصادر المعلومات وفقاً لصحف الدراسة فيما يتعلق بمعالجتها لقانون المرور الجديد حيث بلغت قيمة كاي ٢ المحسوبة ٧,٠٥٧ وهي أقل من كاي الجدولية البالغة ٢٣,٧ ومن ثم تكون العلاقة غير دالة وعلي هذا لم تثبت صحة الفرض الثامن .

جدول (١٠) يوضح خصائص المبحوثين

الجنس	ك	%
ذكر	١٧٠	٨٥
أنثى	٣٠	١٥
الإجمالي	٢٠٠	١٠٠
* السن		
من ١٨ إلى أقل من ٣٠	٦٨	٣٤,٩
من ٣٠ إلى أقل من ٤٠ سنة	٤٨	٢٤,٦
من ٤٠ إلى أقل من ٥٠ سنة	٣٨	١٩,٥
من ٥٠ إلى أقل من ٦٠ سنة	٣٤	١٧,٤
من ٦٠ سنة فأكثر	٧	٣,٦
الإجمالي	١٩٥	١٠٠
** المؤهل العلمى		
جامعى	٩٦	٥٠,٥
فوق الجامعى	٢٩	١٥,٢
فوق المتوسط	٢٧	١٤,٢
الثانوية أو ما يعادلها	٢٣	١٢,١
يجيد القراءة والكتابة	٨	٤,٢
الإعدادية	٧	٣,٧
الإجمالي	١٩٠	٩٩,٩
*** المهنة		
مهني	٥٩	٣٣,٩
سائق	٣٧	٢١,٣
موظف	٢٣	١٨,٩
أكاديمى	١٥	٨,٦
مدير عام	٩	٥,١
أعمال حرة	٨	٤,٦
حرلى	٥	٢,٩
طالب	٥	٢,٩
إعلامى	٣	١,٧
الإجمالي	١٧٤	٩٩,٩

(*) لم يجب ٥ مبحوثين على هذا السؤال

(**) لم يجب ١٠ مبحوثين على هذا السؤال

(***) لم يجب ٢٦ مبحوثا على هذا السؤال

ثانياً - نتائج الدراسة الميدانية :

أولاً- خصائص المبحوثين :

تشير نتائج الدراسة الميدانية إلى أن المبحوثين من حيث الجنس تركزوا في الذكور الذين حظوا بنسبة مرتفعة بلغت ٨٥% من إجمالي العينة بينما انخفضت نسبة الإناث إلى ١٥ % فقط (جدول ١٠) وذلك يرجع إلى طبيعة المرأة في المجتمع العربي بصفة عامة والمصري بصفة خاصة التي تجعلها تتحفظ في الاستجابة للمشروعات التي يقوم عليها الرجال وبخاصة مثل هذه البحوث والدراسات الميدانية . أما من حيث السن فوفقاً للجدول السابق جاءت الفئة العمرية من ١٨ إلى أقل من ٣٠ سنة في المرتبة الأولى بنسبة ٣٤,٩ % من إجمالي المبحوثين يليها في المرتبة الثانية الفئة العمرية من ٣٠ إلى أقل من ٤٠ سنة ٢٤,٦ % ثم من ٤٠ إلى أقل من ٥٠ سنة في المرتبة الثالثة ١٩,٥ % ثم من ٥٠ إلى أقل من ٦٠ سنة في المرتبة الرابعة ١٧,٤ % بينما جاءت الفئة العمرية من ٦٠ سنة فأكثر في المرتبة الأخيرة وبنسبة ضعيفة لم تتجاوز ٣,٦ % . وفيما يتعلق بالمؤهل تركز المبحوثون في الحاصلين علي مؤهل جامعي بنسبة ٥٠,٥ % من إجمالي المبحوثين بينما يليهم في المرتبة الثانية الحاصلون علي مؤهل لىق الجامعي ولكن بنسبة منخفضة ١٥,٢ % ثم المؤهل فوق المتوسط في المرتبة الثالثة بنسبة شبه متساوية ١٤,٢ % فالثانوية أو ما يعادلها في المرتبة الرابعة ١٢,١ % بينما لم يحظ الذين يجيدون القراءة والكتابة وحملة الإعدادية إلا بنسبة ضعيفة ٤,٢ % و ٣,٧ % .

أما من حيث العمل فقد تركز المبحوثون في المهنيين مثل الأطباء والمحامين وغيرهم حيث احتلوا المرتبة الأولى بنسبة ٣٣,٩ % يليهم السائقون في المرتبة الثانية ٢١,٣ % ثم الموظفون في المرتبة الثالثة ١٨,٩ % وجاء الأكاديميون في المرتبة الرابعة بنسبة منخفضة ٨,٦ % بينما لم تحظ بقية الفئات إلا بنسبة ضعيفة جداً بحد أقصى ٥,١ % للمدراء العموم وحد أننى ١,٧ % للإعلاميين.

جدول (١١)

يوضح نوع الرخصة

نوع الرخصة	ك	%
خاصة	١٥٤	٧٧
القيادة	أولي	٥٠
	ثانية	١٧,٣
	ثالثة	٣٢,٦
المجموع	٤٦	٢٣
الإجمالي	٢٠٠	١٠٠

وكشفت نتائج للدراسة أن المبحوثين تركزوا في حاملي رخصة القيادة الخاصة بنسبة ٧٧ % من إجمالي أفراد العينة يليهم في المرتبة الثانية حاملو الرخصة المهنية ٢٣ % منهم ٥٠ % لحاملي رخصة القيادة الأولى و ٣٢,٦ % للثالثة و ١٧,٣ % للثانية. (جدول ١١) ويرجع ذلك إلي تراجع تعاون أصحاب الرخصة المهنية نظراً لظروفهم في السعي لتوفير لقمة العيش وارتباطهم بمواعيد محددة مع الزبائن أوتوصيل الركاب أوالبضائع والمنقولات.

جدول (١٢)

يوضح سنوات الخبرة في القيادة *

الخبرة في القيادة	ك	%
من ٣ سنوات إلي أقل من ٥ سنوات	٣٧	١٩,٥
من ١٠ سنوات إلي أقل من ٢٠ سنة	٣٧	١٩,٥
من ٥ سنوات إلي أقل من ١٠ سنوات	٣٤	١٧,٩
من ٢٠ سنة إلي أقل من ٣٠	٣٠	١٥,٩
من سنة إلي أقل من ٣ سنوات	٢٤	١٢,٦
من ٣٠ سن فأكثر	١٥	٧,٩
سنة	١٣	٦,٨
الإجمالي	١٩٠	١٠٠

* لم يجب ١٠ مبحوثين علي هذا السؤال .

وتبين أن سنوات الخبرة للمبحوثين في قيادة المركبات بأنواعها المختلفة كانت وفقاً لجدول (١٢) من ٣ - ٥ سنوات ومن ١٠ - ٢٠ سنة في المرتبة الأولى بنسبة متساوية ١٩,٥ % لكل منها يليها في المرتبة الثانية من ٥ - ١٠ سنوات بنسبة متقاربة ١٧,٩ % ثم من ٢٠ - ٣٠ سنة في المرتبة الثالثة ١٥,٩ % بينما جاءت سنوات الخبرة من سنة إلى أقل من ٣ سنوات في المرتبة الرابعة ١٢,٦ % و من ٣٠ سنة فأكثر في المرتبة الخامسة بنسبة منخفضة ٧,٩ % وأخيراً الخبرة سنة واحدة ٦,٨ %.

جدول (١٣) معرفة قانون المرور

معرفة القانون	ك	%
نعم	١٧٩	٨٩,٥
لا	٢١	١٠,٥
الإجمالي	٢٠٠	١٠٠

ثانياً - معرفة قاندي المركبات بقانون المرور الجديد :

تبين أن غالبية المبحوثين لديهم معرفة بقانون المرور الجديد بصفة عامة وذلك بنسبة ٨٩,٥ % من إجمالي المبحوثين بينما انخفضت نسبة الذين ليس لديهم علم أو معرفة بالقانون الجديد إلى ١٠,٥ % ورغم ذلك فهي نسبة لا بد أن تؤخذ في الحسبان وبخاصة نحن في عصر السموات المفتوحة وقد برروا عدم سماعهم عن القانون الجديد بسبب رئيسي وهو عدم قيام وزارة الداخلية والأجهزة المختصة بالدعاية اللازمة للقانون وذلك بنسبة ٤٤,٨ % من إجمالي أسباب عدم معرفة المبحوثين بالقانون الجديد يليه في المرتبة الثانية عدم اهتمام المبحوثين أنفسهم بمعرفة القانون ٢٠,٧ % ثم لتداخل القوانين وكثرتها في المرتبة الثالثة ١٧,٢ % فلعدم وجود الوقت ١٣,٨ % ثم لعدم سماعهم أصلاً عن القانون في المرتبة الأخيرة بنسبة ضعيفة ٣,٤ % فقط. (جدول ١٣، ١٤)

جدول (١٤)

يوضح أسباب عدم معرفة القانون

أسباب عدم معرفة القانون	ك	%
لعدم الدعاية اللازمة	١٣	٤٤,٨
لأننى غير مهتم	٦	٢٠,٧
لتداخل القوانين وكثرتها	٥	١٧,٢
لعدم وجود وقت	٤	١٣,٨
لم أسمع عنه	١	٣,٤
لعدم الجدية في تطبيق القانون	-	-
الإجمالي	٢٩	٩٩,٩

جدول (١٥)

يوضح مصادر معرفة قانون المرور *

مصادر معرفة القانون	ك	%
من الصحف	١٢٣	٤٣,٨
من التلفزيون	٥٨	٢٠,٦
منشورات وزارة الداخلية	٣٨	١٣,٥
الزملاء والأصدقاء	٣٠	١٠,٧
شبكة الانترنت	٢٢	٧,٨
أخري	١٠	٣,٦
الإجمالي	٢٨١	١٠٠

أما الذين عرفوا القانون فكانت الصحف أهم مصادر معرفتهم به حيث جاءت في المرتبة الأولى بنسبة ٤٣,٨ % من إجمالي مصادر معرفة المبحوثين بالقانون يليها في المرتبة الثانية التلفزيون ولكن بنسبة منخفضة ٢٠,٦ % فمنشورات وزارة الداخلية في المرتبة الثالثة ١٣,٥ % يليها في المرتبة الرابعة زملاء المبحوثين وأصدقائهم ١٠,٧ % ثم شبكة الانترنت ٧,٨ % (جدول ١٥) وهذا يعني أن الصحف المطبوعة ما زالت تلعب دورها في تزويد الناس بالمعلومات في مصر في الوقت الذي تراجع فيه التلفزيون بسبب عدم قدرة قارئ المركبات وبخاصة أصحاب الرخصة

* لم يجب مبحوثان علي هذا السؤال

المهنية من متابعتها لارتباطهم بعملهم الذي يتطلب كثرة التنقل وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه بعض الدراسات العلمية التي طبقت نظرية فجوة المعرفة حيث أشارت إلي أن مستوى المعرفة المتعمقة لدي المعتمدين علي الصحف أكبر من مستوى المعرفة المتعمقة لدي المعتمدين علي التليفزيون.^(٩٦) كما أثبتت دراسة أخرى وجود علاقة ارتباطية إيجابية بين التعرض للصحف ومستوي المعرفة وتوجد علاقة سلبية بين التعرض للتليفزيون والإذاعة ومستوي المعرفة.^(٩٧) لكن الغريب أن منشورات وزارة الداخلية تراجع دورها رغم إمكانيات الوزارة في الوقت الذي تراجع فيه دور شبكة الإنترنت وقد يرجع ذلك إلي طبيعة أعمار المبحوثين الذين تركزوا في المراحل العمرية من ٣٠ - ٦٠ عاماً التي لا ترتبط غالباً بالشبكة .

جدول (١٦)

يوضح الصحف مصادر المعرفة بالقانون *

الصحيفة	ك	%
الأهرام	٨٣	٣٧
الأخبار	٣٨	١٦,٩
المصري اليوم	٣٠	١٣,٤
أخبار اليوم	٢٢	٩,٨
الجمهورية	٢١	٩,٤
الدستور	١٤	٦,٢
المساء	٤	١,٨
الأهرام المسائي	٣	١,٤
الوفد	٣	١,٤
البديل	٣	١,٤
الأحرار	٢	٠,٩
البلاغ	١	٠,٤
الغد	-	-
مجلة أكتوبر	-	-
مجلة روزاليوسف	-	-
مجلة آخر ساعة	-	-
الإجمالي	٢٢٤	١٠٠

* لم يجب ٦ مبحوثين علي هذا السؤال

وتشير بيانات (جدول ١٦) إلي أن أهم الصحف التي كانت مصدراً للمعرفة بالقانون لدي المبحوثين هي : الأهرام في المرتبة الأولى بنسبة ٣٧ % من إجمالي صحف الدراسة يليها في المرتبة الثانية الأخبار ولكن بنسبة منخفضة ١٦,٩ % فالمصري اليوم في المرتبة الثالثة ١٣,٤ % ثم أخبار اليوم في المرتبة الرابعة ٩,٨ % فالجمهورية في المرتبة الخامسة بنسبة شبه متساوية ٩,٤ % ثم الدستور ٦,٢ % بينما لم تحظ بقية الصحف إلا بنسبة ضعيفة جداً بحد أقصى ١,٨ % لجريدة المساء وحد أدنى ٠,٤ % لجريدة البلاغ ، ويستخلص من ذلك أن الصحف القومية مازالت هي مصدر للمعلومات للقراء وبخاصة فيما يتعلق بالقوانين بحكم العادة وتاريخها الطويل وأن الصحف الخاصة تأتي في المرتبة الثانية باستثناء جريدة المصري اليوم التي تقدمت علي بعض الصحف للقومية مثل أخبار اليوم والجمهورية والمساء والأهرام المسائي بسبب قدرتها علي تغطية الأحداث بطريقة متوازنة غالباً وإخراجها الجيد بجانب انفرادها بإجراء عدد من الحوارات الجريئة مع الكاتب الصحفي محمد حسنين هيكل حول الشأن العام في مصر والمنطقة العربية والعالم مما أعطاها شهرة في سوق الصحف المصرية والعربية كما يلاحظ أن المجلات المصرية لم تكن مصدراً لتعريف المبحوثين بالقانون بحكم دورية صدورها الأسبوعية.

جدول (١٧)

درجة اسهام الصحف*

درجة الاسهام	ك	%
درجة متوسطة	٦٩	٥٧,٥
درجة عالية	٣٧	٣٠,٨
درجة منخفضة	١٤	١١,٧
الإجمالي	١٢٠	١٠٠

وقال ٥٧,٥ % من المبحوثين الذين عرفوا قانون المرور الجديد من خلال الصحف إن درجة إسهام الصحف بتعريفهم ببعض تفاصيل القانون

(*) لم يجب ٣ مبحوثين علي هذا السؤال

كانت متوسطة بينما ذكر ٣٠,٨ % منهم أنها كانت عالية في حين قال ١١,٧ % منهم فقط أنها كانت منخفضة. (جدول ١٧)

جدول (١٨)

يوضح معدل قراءة الصحف *

معدل القراءة	ك	%
دائماً	٦٣	٥٣,٤
أحياناً	٤٩	٤١,٥
نارداً	٦	٥
الإجمالي	١١٨	٩٩,٩

وحول معدل قراءة المبحوثين للصحف أفاد ٥٣,٤ % منهم بأنهم يقرأون الصحف دائماً بينما قال ٤١,٥ % منهم إنهم يقرأونها أحياناً في حين قال ٥ % منهم فقط إنهم نادراً ما يقرأونها. (جدول ١٨) وهذا يشير إلى حرص المبحوثين على قراءة الصحف بصفة دائمة.

جدول (١٩)

يوضح محاور الصحف **

المحاور	ك	%
تغليظ العقوبات	٥٧	٢٥,٣
المثلث العاكس وحقيبة الإسعاف	٥٣	٢٣,٦
عقوبة الحبس	٤٤	١٩,٦
التوعية بالفكر المروري	٣٠	١٢,٣
النهوض بالخدمات المرورية	٢٠	٨,٩
التسرع في إصدار القاتون	١٦	٧,١
أخرى	٥	٢,٢
الإجمالي	٢٢٥	١٠٠

وقال المبحوثون إن الصحف بصفة عامة ركزت على عدة محاور تتعلق بقانون المرور الجديد أهمها: تغليظ العقوبات التي جاءت في المرتبة الأولى بنسبة ٢٥,٣ % من إجمالي المحاور التي ركزت عليها صحف الدراسة

(*) لم يجب ٥ مبحوثين على هذا السؤال

(**) لم يجب ١٢ مبحوثاً على هذا السؤال

يليه في المرتبة الثانية المثلث العاكس وحقبة الإسعافات الأولية بنسبة متقاربة ٢٣,٦ % ثم عقوبة الحبس في المرتبة الثالثة ١٩,٦ % فالتوعية بالفكر المروري في المرتبة الرابعة ١٣,٣ % ثم النهوض بالخدمات المرورية في المرتبة الخامسة ٨,٩ % وأخيراً التسرع في إصدار القانون ٧,١ % وهو ما يتفق مع نتيجة الدراسة التحليلية . (جدول ١٩)

جدول (٢٠)

مدى وجود اختلافات بين الصحف *

مدى الاختلاف	ك	%
إلى حد ما	٦٩	٥٩,٥
نعم	٣٧	٣١,٩
لا	١٠	٨,٦
الإجمالي	١١٦	١٠٠

وعن مدى وجود اختلاف بين الصحف للمصرية في معالجة قانون المرور الجديد وفقاً لنمط ملكيتها واتجاهاتها السياسية قال ٥٩,٥ % من المبحوثين بوجود اختلاف إلى حد ما بينما قال ٣١,٩ % بوجود اختلاف واضح في حين رأى ٨,٦ % فقط عدم وجود اختلاف بين الصحف. (جدول ٢٠) ويرجع ذلك إلى اتجاهات صحف الدراسة ونمط ملكيتها المختلف ما بين صحف قومية أو شبه رسمية متمثلة في الأهرام وصحف خاصة متمثلة في المصري اليوم وصحف حزبية متمثلة في الوفد فكان طبيعياً أن يدرك المبحوثون وجود اختلاف نسبي بينها في معالجة تعديلات قانون المرور الجديد.

جدول (٢١)

يوضح الرأي في العبارات التالية *

البيان	محايد		معارض		مؤيد		العبرة
	%	ك	%	ك	%	ك	
أيدت الصحف القومية القانون بكامله انطلاقاً من تأييدها للحكومة	١٠٠,٣	١١	٢٠,٦	٢٢	٦٩,١	٧٤	
جميع الصحف لم تعكس الرأي العام الحقيقي لدى الجماهير	٢٠,٦	٢١	٢١,٦	٢٢	٥٧,٨	٥٩	
ركزت الصحف الخاصة على قضايا معينة في القانون وتجاهلت قضايا أخرى	١٠,٦	١٠	٢٨,٧	٢٧	٦٠,٦	٥٧	
عارضت الصحف الحزبية القانون بكامله من منطلقات حزبية	٢١,٥	٢٠	٤٥,١	٤٢	٣٣,٣	٣١	
عالجت جميع الصحف تعديلات القانون بموضوعية	٥٤,٧	٥٨	٢٤,٥	٢٦	٢٠,٨	٢٢	
الإجمالي	٢٣,٩	١٢٠	٢٧,٧	١٣٩	٤٨,٤	٢٤٣	

٢١ المحسوبة = ١٠٧,٤٤٨ الجدولية = ١٥,٥ اد ح = ٨

مستوى المعنوية = ٠,٠٥ معامل التوافق = ٠,٤١٩ العلاقة متوسطة

وأيد ٦٩,١ % من المبحوثين فكرة تأييد الصحف القومية للقانون بكامله انطلاقاً من تأييدها للحكومة وفي الوقت نفسه أيد ٥٧,٨ % فكرة أن جميع الصحف لم تعكس الرأي العام الحقيقي لدى الجماهير كما ذهب منهم ٦٠,٦ % إلي أن الصحف الخاصة ركزت على قضايا معينة في القانون وتجاهلت قضايا أخرى بينما عارض ٤٥,١ % فكرة أن الصحف الحزبية عارضت القانون بكامله من منطلقات حزبية في الوقت الذي التزم فيه ٥٤,٧ % الحياد تجاه عبارة أن جميع الصحف عالجت تعديلات القانون بموضوعية. (جدول ٢١) وهذا يرجع إلي طبيعة الاتجاهات السياسية لصحف الدراسة بدءاً من الصحف شبه الرسمية التي يغلب عليها التعبير عن سياسة الدولة وحتى الصحف الخاصة والحزبية تحكماً اعتبارات سياسية في

(*) لم يجب ١٠ مبحوثين على هذا السؤال

علاقتها بالحكومة قد لا تتماشى أحيانا مع سياسة الجهة أو الحزب الذي يصدرها وبالتالي تنعكس هذه المواقف علي القوانين والقرارات التي تتخذها الحكومة ما بين التأييد والرفض والحياد.

وقد ثبت وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين بين موقف المبحوثين واتجاهات صحف الدراسة نحو قانون المرور الجديد حيث بلغت قيمة كا المحسوبة ١٠٧,٤٤٨ وهي أكبر من كا الجدولية البالغة ١٥,٥ وقد ثبتت العلاقة عند مستوي معنوية ٠,٠٥ . بينما نل معامل التوافق البالغة قيمته ٠,٤١٩ علي أن هذه العلاقة متوسطة وعلي هذا ثبت صحة الفرض التاسع.

جدول (٢٢)

يوضح تأثير الفروق بين الصحف *

تأثير الفروق	ك	%
لم تؤثر في موقفي	٥٠	٤٤,٦
جعلتني أكثر تأييدا للتعديلات	٣٨	٣٣,٩
جعلتني أكثر معارضة للتعديلات	٢٤	٢١,٤
الإجمالي	١١٢	٩٩,٩

ويتضح من (جدول ٢٢) أن ٤٤,٦ % من المبحوثين قالوا إن الصحف بتوجهاتها المختلفة لم تؤثر في موقفهم من قانون المرور الجديد بينما قال ٣٣,٩ % منهم أن معالجة الصحف للقانون جعلتهم أكثر تأييدا للتعديلات الجديدة في القانون في حين قال ٢١,٤ % إن موقف الصحف جعلهم أكثر معارضة للتعديلات القانونية وذلك من منطلق أن الجمهور ليس سلبياً مطلقاً ولا إيجابياً مطلقاً لأنه لا يستجيب بشكل نمطي واحد للرسائل الإعلامية التي يتعرض لها لكنه يأخذ ما يقتنع به أو ما يريد ويرفض ما يتعارض معه أو ما لا يشبع رغباته أو حاجاته وأن استجابته للرسائل الإعلامية إنما تتأثر بالإتجاهات والقيم والمبادئ والمعايير التي يؤمن بها.^(١٨) وفقاً لنظرية التعرض الانتقائي للرسالة الإعلامية. كما أن هناك دوافع وحاجات فردية تعد

(*) لم يجب ١١ مبحوثاً علي هذا السؤال

من العوامل الأساسية المحركة لعملية الإتصال فإذا جاءت الرسالة الإتصالية محققة لها أو لأحدها فإن الفرد يستجيب لها غالباً وتلك الدوافع والحاجات متعددة تختلف باختلاف الأعمار والأدوار والمعايير الثقافية والإجتماعية^(٩٩).

جدول (٢٣)

يوضح تأثير المبحوثين بالكتاب*

الفئة	ك	%
نعم	٢٧	٦٥,٩
لا	١٤	٣٤,١
الإجمالي	٤١	١٠٠

وحول مدى تأثير المبحوثين بكتاب الصحف فيما يتعلق بقانون المرور الجديد قال ٦٥ % منهم أنهم تأثروا بكتاب الأعمدة والمقالات في حين انخفضت نسبة الذين قالوا أنهم لم يتأثروا إلي ٣٤,١% . (جدول ٢٣) ومن الكتاب الذين تأثر بهم المبحوثون: صلاح منتصر ، إبراهيم عيسي ، مجدي الجلاد ، سليمان جوده ، بلال فضل ، حسين عبدالواحد ، أحمد رجب ، إبراهيم نافع ، عادل حموده ، مصطفى بكري ، إبراهيم السايح ، سمير رجب ، أحمد موسي، وائل الابراشي ، أحمد المسلماني ، سلامة أحمد سلامة ، صفية أمين وأحمد عطية صالح .

جدول (٢٤)

الاستفادة من ملاحق السيارات**

الفئة	ك	%
نعم	٦٠	٥٢,١
لا	٥٥	٤٧,٨
الإجمالي	١١٥	٩٩,٩

(*) لم يجب ٨٢ مبحوثاً علي هذا السؤال

(**) لم يجب ٨ مبحوثين علي هذا السؤال

جدول (٢٥)

بوضوح ملاحق السيارات

الملاحق	ك	%
ملحق الأهرام	٤١	٥٨,٦
ملحق أخبار اليوم	٢١	٣٠
ملحق صوت الأمة	٦	٨,٦
ملحق الجمهورية	٢	٢,٩
الإجمالي	٧٠	١٠٠

وقال ٥٢,١% من المبحوثين إنهم استفادوا من ملاحق السيارات التي تصدرها بعض الصحف المصرية وجاء ملحق الأهرام في المرتبة الأولى بنسبة ٥٨,٦% من إجمالي الملاحق التي استفاد منها أفراد العينة يليه في المرتبة الثانية ملحق أخبار اليوم ٣٠% ثم ملحق جريدة صوت الأمة في المرتبة الثالثة بنسبة ضعيفة ٨,٦% وأخيراً ملحق جريدة الجمهورية ٢,٩% فقط بينما قال ٤٧,٨% من أفراد العينة أنهم لم يستفيدوا من ملاحق السيارات وهذا يعني أن هناك توازناً بين الذين استفادوا والذين لم يستفيدوا من ملاحق السيارات (جدول ٢٥، ٢٥)

جدول (٢٦)

بوضوح موقف المبحوثين من القانون*

الفئة	ك	%
مؤيد	١٠٠	٥٩,١
معارض	٦٩	٤٠,٨
الإجمالي	١٦٩	٩٩,٩

ثالثاً - موقف المبحوثين من القانون:

تبين من نتائج الدراسة أن هناك توازناً بين المؤيدين والمعارضين لقانون المرور الجديد بصفة عامة حيث أيده ٥٩,١% من إجمالي المبحوثين الذين أجابوا علي هذا السؤال بينما عارضه ٤٠,٨% . (جدول ٢٦)

(*) لم يجب ١٠ مبحوثين علي هذا السؤال

جدول (٢٧)
بوضوح أسباب تأييد قناتون المرور*

الأسباب	ك	%
لارتفاع نسبة حوادث المرور	٦٩	٢٤,٢
للقضاء على قوضى المرور	٦٤	٢٢,٥
لأن تغليط للعقوبة رادع مهم	٣٧	١٢,٩
لتحقيق انسياب المرور	٢٦	٩,١
لأن بعض التعديلات ايجابية	٢٦	٩,١
لتخفيف حدة التلوث	٢٢	٧,٧
لأنه مجرد خطوة للتطوير	١٥	٥,٢
لتحقيق هبة الدولة	١٤	٤,٩
لأنه لا جدوى من الإعتراض	١١	٣,٩
أخري	١	٠,٤
الإجمالي	٢٨٥	٩٩,٩

ونكر المبحوثون الذين أيدوا للقانون عدة أسباب لهذا التأييد يأتي في مقدمتها ارتفاع نسبة حوادث المرور بنسبة ٢٤,٢ % من إجمالي أسباب تأييد القانون يليها في المرتبة الثانية للقضاء على قوضى المرور بنسبة متقاربة جدا ٢٢,٥ % ثم لأن تغليط للعقوبة رادع مهم في المرتبة الثالثة بنسبة منخفضة ١٢,٩ % فتحقيق انسياب المرور لأن بعض التعديلات ايجابية في المرتبة الرابعة بنسبة متساوية ٩,١٤ % لكل منها بينما لم تحظ بقية الفئات إلا بنسبة ضعيفة إلي حد ما بحد أقصى ٧,٧ % لتخفيف حدة التلوث وحد أدنى ٣,٩ % لعدم جدوى الإعتراض على القانون الجديد. (جدول ٢٧)

(*) لم يجب ١٣ مبحوثًا علي هذا السؤال

جدول (٢٨)

يوضح أسباب معارضة القانون*

الأسباب	ك	%
لأن القانون لا يطبق بعدالة	٤٨	١٨,٧
لأن شبكة الطرق غير صالحة	٣٧	١٤,٤
لعدم مراعاتها للظروف الاقتصادية	٣٦	١٤.
عدم كفاية أماكن انتظار السيارات	٢٧	١٠,٥
لأن التوعية أهم من القوانين	٢٤	٩,٣
لأن الإرشادات المرورية غير متوفرة	٢٣	٨,٩
لعدم مراعاتها للظروف الإنسانية	٢١	٨,١
لأن القانون ينظر لقائد المركبة كمجرم	٢١	٨,١
لأن القانون وحده لا يكفي	٢٠	٧,٩
لعدم أخذ رأي قاندي المركبات	١٨	٧.
أخري	٣	١,١
الإجمالي	٢٥٧	٩٩,٩

أما المبحوثون الذين عارضوا القانون فبرروا معارضتهم بعدة أسباب يأتي في مقدمتها: أن القانون لا يطبق بعدالة وذلك بنسبة ١٨,٧ % من إجمالي أسباب معارضة القانون يليها في المرتبة أن شبكة الطرق غير صالحة ١٤,٤ % فلعدم مراعاة القانون الجديد للظروف الاقتصادية للمجتمع في المرتبة الثالثة بنسبة شبه متساوية ١٤ % ثم لعدم كفاية أماكن انتظار السيارات في المرتبة الرابعة ١٠,٥ % ولأن التوعية أهم من القوانين في المرتبة الخامسة ٩,٣ % ولأن الإرشادات المرورية غير متوفرة في المرتبة السادسة ٨,٩ % يأتي بعدها في المرتبة السابعة عدم مراعاة القانون للظروف الإنسانية و لأن القانون ينظر لقائد المركبة كمجرم بنسبة متساوية ٨,١ % لكل منها . (جدول ٢٨)

(*) لم يجب ١٤ مبحوثاً علي هذا السؤال

جدول (٢٩)

يوضح الموقف من تفاصيل تعديلات قانون المرور الجديد*

الإجمالي	محايد		معارض		مؤيد		الإتجاه الفئة
	%	ك	%	ك	%	ك	
١٥٦	٧	١١	٤٨	٧٥	٤٤,٩	٧٠	حقيبة الاسعافات الاولية
١٥٩	٦,٩	١١	١٢,٦	٢٠	٨٠,٥	١٢٨	المثلث العاكس
١٤٢	١٥,٥	٢٢	٤٧,١	٦٧	٣٧,٣	٥٣	وقف ترخيص سيارات الاجرة
١٤٨	١٠,١	١٥	٢١,٦	٣٢	٦٨,٢	١٠١	وقف ترخيص المقطورات
١٤٦	١٢,٣	١٨	١٨,٥	٢٧	٦٩,١	١٠١	تحويل المقطورات الى تريلات
١٥٩	٧,٥	١٢	٩,٤	١٥	٨٣	١٣٢	عقوبة السير فى الاتجاه المعاكس
١٥٣	١٣,٧	٢١	٢٠,٩	٣٢	٦٥,٣	١٠٠	عقوبة عدم ارتداء حزام الامان
١٥٥	١٠,٣	١٦	١١,٦	١٨	٧٨	١٢١	عقوبة الانتظار الخاطى
١٤٩	١,٣	٢	٦	٩	٩٢,٦	١٦٨	عقوبة تعطيل المرور عمدا
١٤٦	١٩,٩	٢٩	٤٤,٥	٦٥	٣٥,٦	٥٢	ترخيص التوك توك
١٥٣	١١,١	١٧	١٣	٢٠	٧٥,٨	١١٦	عقوبة استخدام التليفون المحمول
١٤٦	١٩,٢	٢٨	٢٨	٤١	٥٢,٧	٧٧	الصندوق الأسود للسيارات
١٤٤	١٧,٣	٢٥	٢٣,٦	٣٤	٥٩	٨٥	اللوحات المعدنية الجديدة
١٤٥	١٤,٥	٢١	٢٠	٢٩	٦٥,٥	٩٥	اشارات الديجيتال
١٥١	٠,٧	١	١,٩	٣	٩٧,٣	١٤٧	عقوبة الفعل الفاضح
١٤٩	٠,٧	١	٧,٨	١٢	٩١,٥	١٤٠	عقوبة القيادة تحت تأثير المخدر
١٤٩	٤,٧	٧	١٢	١٨	٨٣,٢	١٢٤	عقوبة الامتناع عن نقل الركاب
١٥٤	٣,٩	٦	٨,٤	١٣	٨٧,٧	١٣٥	عقوبة طلب اجرة زائدة
١٥٦	٩,٦	١٥	٨,٣	١٣	٨٢	١٢٨	عقوبة السير بعداد معطل
١٥٣	٣,٩	٦	٧,٨	١٢	٨٨,٢	١٣٥	عقوبة تلويث الطريق
١٦٣	١٥,٩	٢٦	٩,١	١٥	٧٤,٨	١٢٢	عقوبة عدم وجود محدد السرعة
٣١٨٠	٩,٧	٣١٠	١٧,١	٥٧٠	٧٢,٣	٢٣٠٠	الإجمالي

٢١٨ المحسوبة = ٥٤٨,٨٣ الجدولية = ٥٥,٨ د ح = ٤٠
مستوى المعنوية = ٠,٠٥ معامل التوافق = ٠,٣/٣ = ٠,٣ العلاقة متوسطة

وفيما يتعلق بتفاصيل قانون المرور الجديد تبين أن ٧٢,٣ % من المبحوثين يؤيدون تفاصيل القانون الجديد بينما انخفضت نسبة المعارضين إلى ١٧,٩ % في الوقت الذي لم يحظ فيه موقفهم المحايد بالإنسبة ضعيفة جداً

(*) لم يجب ١٥ مبحوثاً على هذا السؤال

لم تتجاوز ٩,٧ % (جدول ٢٩) وعلي مستوي فئات القانون فينتبين من الجدول السابق أن غالبية بنود القانون أيدها المبحوثون مثل المثلث العاكس ٨٠,٥ % ووقف ترخيص المقطورات ٦٨,٢ % و تحويل المقطورات إلى تريللات ٦٩,١ % وعقوبة السير في الإتجاه المعاكس إذا كان متعمداً ٨٣ % وعقوبة عدم ارتداء حزام الأمان ٦٥,٣ % ولكنهم اشترطوا أن يكون ذلك مرهونا بالسير علي الطرق السريعة فقط وكذلك عقوبة تعطيل المرور عمداً ٩٢,٦ % والفعل الفاضح ٩٧,٣ % وعقوبة القيادة تحت تأثير المخدر ٩١,٥ % مع المطالبة بتشديدهما ، أما أكثر بنود القانون الجديد التي لقيت معارضة من المبحوثين فكانت حقيبة الإسعافات الأولية ٤٨ % ووقف ترخيص سيارات الأجرة ٤٧,١ % و ترخيص التوك توك ٤٤,٥ % .

وقد ثبت وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين موقف المبحوثين من تفاصيل تعديلات قانون المرور الجديد حيث بلغت قيمة كا المحسوبة ٥٤٨,٨٣ وهي أكبر من ذا الجدولية البالغة ٥٥,٨ وقد ثبتت العلاقة عند مستوي معنوية ٠,٠٥ ، بينما دل معامل التوافق البالغة قيمته ٠,٣٨٣ علي أن هذه العلاقة متوسطة وعلي هذا ثبت صحة الفرض العاشر .

جدول (٣٠)

يوضح مدي حدوث تغييرات في المرور *

الفئة	ك	%
نعم	٧٧	٤٦,٤
لا	٨٥	٥١,٢
إلي حد ما	٤	٢,٤
الإجمالي	١٦٦	١٠٠

ويتضح من (جدول ٣٠، ٣١) ارتفاع نسبة المبحوثين الذين قالوا بعدم حدوث تغييرات ايجابية في المرور بعد صدور القانون الجديد إلي ٥١,٢ % من إجمالي المبحوثين الذين أجابوا علي هذا السؤال وبرروا ذلك بعدة أسباب

(*) لم يجب ١٣ مبحوثاً علي هذا السؤال

جدول (٣١)

أسباب عدم حدوث تغييرات إيجابية*

الأسباب	ك	%
لعدم التزام بعض رجال الشرطة	٥٠	٢٧,٨
حوادث المرور مازالت قائمة	٤٦	٢٥,٦
لأن مخالفة القانون قائمة	٤٠	٢٢,٢
لأن القانون لا يطبق بحسم	٣٨	٢١,١
أخري	٦	٣,٣
الإجمالي	١٨٠	١٠٠

منها : عدم التزام بعض رجال الشرطة في المرتبة الأولى ٢٧,٨ %
ولأن حوادث المرور مازالت قائمة في المرتبة الثانية ٢٥,٦ % ولأن مخالفة
القانون مازالت قائمة في المرتبة الثالثة ٢٢,٢ % ثم لأن القانون لا يطبق
بحسم في المرتبة الرابعة ٢١,١ %.

جدول (٣٢)

أسباب حدوث تغييرات إيجابية**

الأسباب	ك	%
لاتسياب حركة المرور	٢٩	٣٠,٩
لتراجع حوادث المرور	٢٥	٢٦,٦
لأن القانون يطبق بعدالة	١٢	١٢,٨
لوجود الارشادات المرورية	٩	٩,٦
لتحسن شبكة الطرق	٧	٧,٤
لتراجع عوادم السيارات	٦	٦,٤
أخري	٦	٦,٤
الإجمالي	٩٤	١٠٠

بينما قال ٤٦,٤ % أن هناك تغييرات إيجابية حدثت في المرور بعد
صدور القانون لعدة أسباب منها في المقام الأول: الإنسياب الذي تحقق في

(*) لم يجب ١٣ مبحوثاً علي هذا السؤال
(**) لم يجب ٢٥ مبحوثاً علي هذا السؤال

حركة المرور وذلك بنسبة ٣٠,٩ % من إجمالي المبحوثين الذين أجابوا علي هذا السؤال ولترجع حوادث المرور في المرتبة الثانية ٢٦,٦ % ثم لأن القانون يطبق بعدالة في المرتبة الثالثة ولكن بنسبة منخفضة ١٢,٨ % (جدول ٣٢,٣٠)

جدول (٣٣)

يوضح أسباب حوادث المرور*

الأسباب	ك	%
قائدو المكروباص	١٠٥	١٤,١
الطرق المتهالكة	٩٦	١٢,٩
قائدو المقطورات	٩٢	١٢,٤
القيادة تحت تأثير المخدرات	٨٥	١١,٥
قائدو التريلات	٧٠	٩,٤
قلة تواجد رجال المرور	٦٧	٩
قائدو السيارات من الشباب	٦٤	٨,٦
ضعف الغرامات القاتونية	٤٣	٥,٨
المطبات الصناعية	٤٢	٥,٧
قائدو سيارات الأجرة	٢٨	٣,٨
ضعف العقوبات القاتونية	١٨	٢,٥
قائدو السيارات الخاصة	١٦	٢,١
أخري	١٦	٢,١
الإجمالي	٧٤٢	٩٩,٩

ويرى المبحوثون أن حوادث المرور ترجع إلي عدة أسباب أهمها :
 قائدو الميكروباص في المرتبة الأولى بنسبة ١٤,١ % والطرق المتهالكة في
 المرتبة الثانية ١٢,٩ % فقائدو المقطورات في المرتبة الثالثة بنسبة شبه
 متساوية ١٢,٤ % ثم القيادة تحت تأثير المخدرات في المرتبة الرابعة ١١,٥
 % . فقائدو التريلات في المرتبة الخامسة ٩,٤ % يليها في المرتبة السادسة قلة
 تواجد رجال المرور بنسبة شبه متساوية ٩ % (جدول ٣٣)

(*) لم يجب ١٦ مبحوثاً علي هذا السؤال

جدول (٣٤)

يوضح اقتراحات تطوير المرور*

الاقتراحات	ك	%
تحسين شبكة الطرق	١٣١	١٧,٣
التوعية من خلال وسائل الاعلام	١٠٦	١٤,٠
تطبيق القانون بحسم	٩٥	١٢,٦
توعية التلاميذ بالسلوك المروري	٨٢	١٠,٨
تكثيف الحملات المرورية	٨١	١٠,٧
نقل العاصمة خارج المدن	٨١	١٠,٧
التوعية من خلال المساجد والكنائس	٤٩	٦,٥
تغليظ العقوبة	٤٦	٦,٠
التوعية من خلال الندوات	٣٤	٤,٥
التوعية من خلال العمل	٣٣	٤,٤
أخري	١٨	٢,٤
الإجمالي	٧٥٦	٩٩,٩

ورصد المبحوثون عدة اقتراحات لتطوير المرور يأتي في مقدمتها :
تحسين شبكة الطرق بنسبة ١٧,٣ % من إجمالي المقترحات يليها في المرتبة الثانية التوعية المرورية لقائدي المركبات والجمهور العام من خلال وسائل الاعلام ١٤,٠ % فتطبيق القانون بحسم في المرتبة الثالثة ١٢,٦ % ثم توعية التلاميذ والطلاب بمراحل التعليم المختلفة بالسلوك المروري في المرتبة الرابعة ١٠,٨ % يليها في المرتبة الخامسة تكثيف الحملات المرورية ونقل العاصمة خارج المدينة بنسبة ١٠,٧ % لكل منها . (جدول ٣٤) .

(*) لم يجب ١٩ مبحوثاً علي هذا السؤال

نتائج الدراسة وتوصياتها

استهدفت هذه الدراسة التعرف علي دور الصحافة المصرية القومية أو شبه الرسمية والخاصة والحزبية في تنمية وعي قاندي المركبات بتعديلات قانون المرور الجديد رقم (١٢١) لعام ٢٠٠٨م وذلك من خلال تحليل مضمون الصحف عينة الدراسة (الأهرام - الوفد - المصري اليوم) في المدة من أول مايو حتي ٣٠ سبتمبر ٢٠٠٨م بأسلوب الحصر الشامل حيث بلغت الأعداد التي تم تحليلها خلال تلك المدة (٤٥٩) عدداً بواقع ١٥٣ عدداً لكل صحيفة بجانب الدراسة الميدانية باستخدام استمارة الإستبيان بالمقابلة الشخصية لعينة عشوائية من قاندي المركبات شملت ٢٠٠ مفردة في مواقف السيارات والميادين العامة والشوارع الرئيسية بالقاهرة خلال شهر سبتمبر من العام نفسه مستخدمة منهجي المسح الإعلامي والمقارن في ضوء نظرية أومدخل التدفق علي مرحلتين the two step flow ونظرية الإعتماد علي وسائل الإعلام ونظرية فجوة المعرفة وتوصلت الدراسة إلي عدة نتائج منها مايلي:

١- تبين من الدراسة التحليلية أن جريدة "المصري اليوم" الخاصة كانت أكثر صحف الدراسة اهتماماً بتعديلات قانون المرور الجديد من حيث المساحة يليها جريدة الوفد الحزبية ثم جريدة الأهرام القومية وذلك رغم أنها أكبر من حيث عدد الصفحات ، وقد يرجع ذلك إلي طبيعة نمط ملكيتهما إذ الأولى خاصة والأخري حزبية .

٢ - غلب علي صحف الدراسة مجتمعة طابع التأييد لقانون المرور الجديد بنسبة ٤٠,٥ % يليه في المرتبة الثانية موقفها المحايد من القانون بنسبة ٣٠,٧ % ثم موقف الصحف المعارض في المرتبة الثالثة بنسبة متقاربة جداً ٢٨,٨ % ، ويلاحظ أن معارضة الصحف والمبحوثيين في الدراسة الميدانية تركزت في بعض تعديلات وبنود القانون الجديد التي لم تلق قبولاً من الرأي العام المصري بصفة عامة ومن قاندي المركبات بصفة خاصة

مثل العقوبات السالبة للحريات والتي تتعارض حتي مع مبدأ المواطنة وحقيبة الإسعافات الأولية والمثلث العاكس وجانب منها يتعلّق بمعارضة إلغاء تراخيص سيارات الأجرة لآثارها الاقتصادية والاجتماعية السلبية علي المجتمع بينما ظهر تأييد شبه واضح لمعظم بقية الفئات مقترناً بشروط منها : تأييد ارتداء حزام الأمان علي الطرق السريعة فقط وتوقيع عقوبة الإنتظار الخاطئي بشرط توفير أماكن لانتظار السيارات وعقوبة السير في الإتجاه المعاكس إذا كان عمداً وليس من قبيل الخطأ. أما علي مستوي صحف الدراسة فتبين أن أكثر الصحف تأييداً لقانون المرور وتعديلاته الجديدة هي جريدة الوفد في حين ظهر توازن في جريدة المصري اليوم في موقفها من القانون بين التأييد والمعارضة ، أما جريدة الأهرام فغلب عليها الحياد إلي حد ما، وتكاد تتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه الدراسة الميدانية التي أجريت علي ٢٠٠ مفردة من قاضي المركبات حيث تبين أن هناك توازناً بين المؤيدين والمعارضين لقانون المرور الجديد بصفة عامة حيث أيده ٥٩,١ % من إجمالي المبحوثين بينما عارضه ٤٠,٨ % أما فيما يتعلّق بتفاصيل قانون المرور الجديد فقد تبين أن ٧٢,٣ % من المبحوثين يؤيدون تفاصيل القانون الجديد بينما انخفضت نسبة المعارضين إلي ١٧,٩ % في الوقت الذي لم يحظ فيه المحايدون إلا بنسبة ضعيفة .

٣- أن اهتمام صحف الدراسة بتفاصيل القانون تركز في تطبيق القانون وأسباب مشكلة المرور وحقيبة الإسعافات الأولية وتتفق هذه النتيجة إلي حد ما مع ما توصلت إليه الدراسة الميدانية حيث قال المبحوثون إن الصحف بصفة عامة ركزت علي عدة محاور تتعلّق بقانون المرور الجديد أهمها: تغليظ العقوبات التي جاءت في المرتبة الأولى يليها في المرتبة الثانية المثلث العاكس وحقيبة الإسعافات الأولية بنسبة متقاربة ثم عقوبة الحبس في المرتبة الثالثة فالتوعية بالقانون الجديد ، وعلي صعيد الدراسة التحليلية هناك شبه اتفاق بين صحيفتي المصري اليوم والأهرام في تغطيتهما لتطبيق القانون بينما انفردت الأهرام بمعالجة أسباب مشكلة المرور بنسبة مرتفعة في الوقت

الذي تفوقت فيه أيضا في تغطية حقيقية الإصعافات الأولية وما أثير حولها ومع ذلك فقد انتقدت الصحيفة القانون واعتبرت مظاهر تطبيقه مؤقتة وأن رجال الشرطة أنفسهم يخالفون القانون وطالبت بتطوير النقل الجماعي وتطبيق القانون بحسم وركزت " المصري اليوم " في أسباب مشكلة المرور علي سوء حالة الطرق وتجاوزات رجال الشرطة واستغلال المواطنين والباعة للشوارع والأرصفة وعدم التزام السائقين بقواعد وأداب المرور وانتشار الوساطة والمحسوبية في استخراج رخص القيادة أما صحيفة الوفد فقد أرجعت أسباب أزمة المرور إلي وجود الوزارات والمصالح الحكومية والسفارات والفنادق في وسط العاصمة ومواقب المسئولين وعدم وجود جراجات أسفل العمارات ووضع السلاسل والحواجز أمام المحلات والمعارض وغيرها.

٤ - تبين أن صحف الدراسة وظفت عدداً من الأشكال التحريرية في معالجتها لقانون المرور الجديد تركزت في الخبر والمقال الصحفي بأنواعه المختلفة بنسبة ٢٨.٠ % من إجمالي الفنون التحريرية المستخدمة في معالجة الموضوع لأول و ٢٠.٢ % للآخر وذلك لأن التعديلات الجديدة لقانون المرور ومناقشاتها والاعتراضات التي وجهت إليها من قاندي للمركبات والمجالس النيابية ومنظمات المجتمع المدني والمتخصصين أثرت وسائل الإعلام بمواد خبرية متعددة ولأن الأخبار تمثل الشكل التحريري الأكثر توظيفاً في التعبير عن الوقائع والأحداث الجارية وفي الوقت نفسه فقد انعكس ذلك علي كتّاب المقالات والأعمدة الصحفية فعبروا عن وجهة نظرهم حيال القانون الجديد، وتفوقت جريدة الأهرام فيما يتعلق باستخدامها لفنون التحرير الصحفي حيث جاءت في المرتبة الأولى بينما جاءت جريدة المصري اليوم والوفد في المرتبة الثانية بنسبة شبه متساوية لكل منهما ويرجع ذلك إلي إمكانيات "الأهرام" البشرية والمادية والتكنولوجية وكثرة كتّابها من داخل الجهاز التحريري ومن خارجه ، ولكن يلاحظ أن الفنون التحريرية في جريدة الأهرام تركزت في المقال والخبر والتحقيق الصحفي. بينما اختلف الأمر

بالنسبة لجريدة المصري اليوم حيث تركزت الفنون التحريرية فيها في الخبر والمقال والتقرير أما جريدة الوفد فقد تركز اهتمامها في الخبر الصحفي والصورة الخبرية ثم التحقيق الصحفي، وأن أهم مصادر المعلومات التي اعتمدت عليها صحف الدراسة في معالجتها لقانون المرور الجديد هي : المسؤولين والكتاب الداخليون والمتخصصون.

٥ - أشارت نتائج للدراسة الميدانية إلي أن غالبية المبحوثين لديهم معرفة بقانون المرور الجديد بصفة عامة بنسبة ٨٩,٥ % من إجمالي المبحوثين بينما انخفضت نسبة الذين ليس لديهم علم أو معرفة بالقانون الجديد إلي ١٠,٥ % فقط ورغم ذلك فهي نسبة لا بد أن تؤخذ في الحسبان وبخاصة نحن في عصر السموات المفتوحة ، وكانت الصحف أهم مصادر معرفتهم بالقانون الجديد حيث جاءت في المرتبة الأولى بنسبة ٤٣,٨ % من إجمالي مصادر معرفة المبحوثين بالقانون يليها في المرتبة الثانية التليفزيون ولكن بنسبة منخفضة ٢٠,٦ % فمشورات وزارة الداخلية في المرتبة الثالثة ١٣,٥ % يليها في المرتبة الرابعة زملاء للمبحوثين وأصدقائهم ١٠,٧ % ثم شبكة الإنترنت ٧,٨ % وهذا يعني أن الصحف المطبوعة ما زالت تلعب دورها في تزويد الناس بالمعلومات في مصر .

٦ - وقال المبحوثون إن أهم الصحف التي كانت مصدراً لمعرفتهم بقانون المرور الجديد هي : الأهرام في المرتبة الأولى يليها في المرتبة الثانية الأخبار ولكن بنسبة منخفضة فالمصري اليوم في المرتبة الثالثة ثم أخبار اليوم في المرتبة الرابعة فالجمهورية في المرتبة الخامسة بنسبة شبه متساوية ثم الدستور بينما لم تحظ بقية الصحف إلا بنسبة ضعيفة مثل جريدة المساء والأهرام المسائي و الوفد والبديل والأحرار والبلاغ في حين لم تحظ للمجلات المصرية بأية نسبة وذلك بحكم دورية صدورها الأسبوعية مثل مجلة أكتوبر و روزاليوسف و آخر ساعة ويستخلص من ذلك أن الصحف القومية ما زالت هي مصدر المعلومات للقراء وبخاصة فيما يتعلق بالقوانين

بحكم العادة وأن الصحف الخاصة والحزبية تأتي في المرتبة الثانية باستثناء جريدة المصري اليوم الخاصة التي تقدمت علي بعض الصحف القومية مثل أخبار اليوم والجمهورية والمساء والأهرام المسائي.

٧ - يتضح من نتائج الدراسة ارتفاع نسبة المبحوثين الذين قالوا بعدم حدوث تغييرات إيجابية في المرور بعد صدور القانون الجديد إلي ٥١,٢ % من إجمالي المبحوثين الذين أجابوا علي هذا السؤال وبرروا ذلك بعدة أسباب منها : عدم التزام بعض رجال الشرطة في المرتبة الأولى ولأن حوادث المرور مازالت قائمة في المرتبة الثانية ولأن مخالفة القانون مازالت قائمة في المرتبة الثالثة ثم لأن القانون لا يطبق بحسم في المرتبة الرابعة.

٨ - يري المبحوثون أن حوادث المرور ترجع إلي عدة أسباب أهمها : قائدو الميكروباص في المرتبة الأولى بنسبة ١٤,١ % والطرق المتهالكة في المرتبة الثانية ١٢,٩ % فقائدو المقطورات في المرتبة الثالثة بنسبة شبه متساوية ١٢,٤ % ثم القيادة تحت تأثير المخدرات في المرتبة الرابعة ١١,٥ % ، واقترح المبحوثون عدة بنود لتطوير المرور يأتي في مقدمتها: تحسين شبكة الطرق يليها في المرتبة الثانية التوعية المرورية لقائدي لمركبات والجمهور العام من خلال وسائل الإعلام فتطبيق القانون بحسم في المرتبة الثالثة ثم توعية التلاميذ والطلاب بمراحل التعليم المختلفة بالسلوك المروري في المرتبة الرابعة يليها في المرتبة الخامسة تكثيف الحملات المرورية ونقل العاصمة خارج المدينة.

٩ - وفيما يتعلق بالتحليل الاحصائي ثبت صحة فروض الدراسة حيث وجدت علاقة ذات دلالة إحصائية باستثناء الفرض الرابع الذي لم تثبت صحته حيث لم توجد فروق ذات دلالة بين تركيز صحف للدراسة علي بنود قانون المرور الجديد ومسارات الإقناع التي استخدمتها وكذلك الفرض الثامن لعدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مصادر المعلومات وفقاً لصحف الدراسة فيما يتعلق بمعالجتها لقانون المرور الجديد.

توصيات الدراسة

١٠ - من منطلق دور الصحافة في خدمة المجتمع يجب علي الصحف المصرية ضرورة الإهتمام بمشكلة المرور باعتبارها مشكلة مجتمعية لها أبعادها الصحية والإنسانية والاقتصادية والاجتماعية وعدم النظر إليها كمشكلة آنية تتحصر في مجرد تغطية وقائع إصدار أو تطبيق قانون أو نظام جديد للمرور مع النظر إلي المشكلة باعتبارها مشكلة المدن المصرية كلها وليس القاهرة الكبرى فحسب .

١١ - وفي إطار المسؤولية الاجتماعية لوسائل الإعلام المصرية بصفة عامة والصحف بصفة خاصة ينبغي استحداث برامج وأبواب وأركان صحفية جديدة ودائمة لنشر الثقافة المرورية بين قارئ المركبات وتزويدهم بالمعلومات المرورية أولاً بأول مع العمل علي إنشاء صحيفة وإذاعة متخصصة في المرور .

١٢ - ينبغي علي رجال المرور عدم استغلال نفوذهم أو التعتنت مع قارئ المركبات وبخاصة قارئ الأجرة والنقل وتطبيق روح القانون بما يحقق المصلحة العامة ، وفي الوقت نفسه ينبغي علي وزارة الداخلية العمل علي تحسين أوضاعهم المالية وبخاصة الجنود وجنود الصف وأمناء الشرطة وأمثالهم مع تشديد العقوبة ضد كل من يستغل سلطته منهم في إنفاذ القانون أو ضد قارئ المركبات .

١٣ - ينبغي الاهتمام بتدريب رجال المرور علي فهم وأساليب تنفيذ القانون والأبعاد الإنسانية والاجتماعية والاقتصادية المحيطة بتلك المهمة .

١٤ - ضرورة استعانة وزارة الداخلية بحملة المؤهلات العليا والمتوسطة للعمل في تنظيم حركة المرور وتنفيذ القانون لأنهم الأقرب إلي استيعاب المعلومات والتعليمات .

مصادر الدراسة ومراجعها

- ١ - موقع منظمة الصحة العالمية :
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/ar/index.html
- ٢ - إمام حسنين خليل ، قواعد المسؤولية عن الجرائم المرورية والمواطنة : دراسة لبعض أحكام القانون (١٢١) لسنة ٢٠٠٨ ، بحث مقدم للمؤتمر السنوي الحادي عشر للمركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية بمصر المنعقد في المدة من ١٦ - ١٩ مايو ٢٠٠٨ م ص ١
- ٣ - رجع الباحث إلى:
- موقع أخبار سويسرا في عالم اليوم
http://www.swissinfo.ch/ara/swissinfo.html?siteSect=2002&cache=no&r_cached=n&sid=4850388&ts=20090522161346
- موقع جريدة الرياض اليومية
<http://www.alriyadh.com/2007/05/16/article249757.html>
- ٤ - موقع جريدة البيان الإماراتية ، الإثنين ٢٥ يونيو ٢٠٠٧
<http://www.elaph.com/ElaphWeb/NewsPapers/2007/6/243039.htm>
- ٥ - موقع اللجنة الوطنية لسلامة المرور بالمملكة العربية السعودية
http://www.trafficsafety.org.sa/Achievements/Studies_and_researches/studies_and_researches.htm
- ٦ - رجع الباحث إلى :
- سعد الدين عشاوي ، " التكلفة الإقتصادية لحوادث المرور " مجلة كلية الدراسات العليا بأكاديمية مبارك للأمن، العدد التاسع، جماد أول ١٤٢٤هـ - يوليو ٢٠٠٣م ، ص ٦٥ ، ٦٦
- إمام حسنين خليل ، المرجع السابق ، ص ١ ، ٢ .
- ٧ - محمد عبد الغني حسن هلال ، مهارات إدارة الأزمات - الأزمة بين الوقاية منها والسيطرة عليها ، ط ١ القاهرة ، مركز تطوير الأداء والتنمية ، ١٩٩٦م ، ص ٩ ، ١٠ .

٨ - رجع الباحث إلي:

- المرجع السابق

- محسن أحمد الخضيرى ، إدارة الأزمات - منهج اقتصادي إداري

متكامل لحل الأزمات ، القاهرة ، مكتبة مدبولي ، ١٩٩٠ م ، ص ١٩ .

- السيد اسماعيل .، سيكلوجية التفاوض وإدارة الأزمات ، الاسكندرية،

منشأة المعارف ، ١٩٩٨ ، ص ١٠١ .

٩- Yungwook Kim a; Heewon Cha a; Jangyul Robert," Developing a Crisis Management Index: Applications in South Korea", Journal of Public Relations Research, Volume ٢٠, Issue ٣ July ٢٠٠٨ , pp: ٣٢٨ - ٣٥٥.

١٠- Denis Smith," Beyond contingency planning: towards a model of crisis management", Organization & Environment, Vol. ٤, No. ٤, ٢٦٣-٢٧٥ (١٩٩٠).

١١ - محمد عبد الحميد ، " نظريات الاعلام واتجاهات التأثير " ط١ القاهرة، عالم الكتب ، ١٩٩٧ م ص ١٧٧ ، ١٧٦

١٢ - حسن عماد مكاوي وليلى حسين ، "الاتصال ونظرياته المعاصرة" ، ط٣ القاهرة ، الدار المصرية اللبنانية ، ص ٣٤١

١٣ - المرجع السابق ، ص ٣٣٩ - ٣٤١

١٤ - المرجع السابق نفسه.

١٥ - رجع الباحث في هذه النقطة إلي:

- جريدة الأهرام المصرية

- جريدة البديل

- موقع مصراوي

- مضبطة مجلس الشعب المصري علي موقعه في شبكة المعلومات الدولية

- موقع:

<http://www.link.٧٧٧.com/Articles/POLITICS/default.aspx?url=http://news.link.٧٧٧.com/News/politics/٢٠٠٨/march/٢٢/traffic.aspx>

- ١٦ - سعد الدين عشاوي ، المرجع السابق .
- ١٧ - محمود السيد أبو النيل ، " علم النفس ومشكلات المرور " مجلة الأمن والقانون ، أكاديمية شرطة دبي ، السنة الثانية عشرة ، العدد الثاني ، يوليو ٢٠٠٤ م .
- ١٨ - إمام حسنين خليل ، المرجع السابق .
- ١٩ - صفوت العالم ، " دراسات في الإعلام المرور في مصر والخليج العربي " ط ٢ القاهرة ، دار الثقافة العربية ، ١٩٩٩ م .
- ٢٠ - شاكرا الحاج مخلف ، " دراسة في الإعلام والتوعية المرورية " منشورات علاء الدين ، ٢٠٠٥ م .
- ٢١ - مجلة البحوث الأمنية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، المملكة العربية السعودية ، ندوة الآثار الاقتصادية لحوادث المرور ، ربيع الآخر ١٤٢٥ هـ العدد (٢٧) في موقعها :
- http://www.kfsc.edu.sa/docs/Journal/142504R027/Reports/R027-R22.doc_cvt.aspx
- ٢٢ - وزارة الداخلية المصرية ، ندوة " نحو مرور عصري ومجتمع آمن " تحت شعار " السلامة المرورية .. مسؤولية الجميع " المنعقدة بأكاديمية مبارك للأمن بالتعاون بين الإدارة العامة للإعلام والعلاقات ومركز بحوث الشرطة بالوزارة ٢٠٠٨ م .
- ٢٣- Fisk, Caro.lne," Some developments in equilibrium traffic assignment " Transportation Research Part B: Methodological, ١٩٨٠, vol. ١٤, issue ٣, pages ٢٤٣-٢٥٥.
- ٢٤- WILDE, GJS," TRIS Online: ACCIDENT JOURNALISM AND TRAFFIC EDUCATION". IN :
<http://ntlsearch.bts.gov/tris/record/tris/00366867.html>
- ٢٥ - E. Cascetta, S. Nguyen," A unified framework for estimating or

- updating origin/destination matrices from traffic counts".
Transportation Research Part B: Methodological. Vol. ٢٢, No.
٦. (December ١٩٨٨), pp. ٤٣٧-٤٥٥
- ٢٦ - Brian L. Smith. " Traffic Flow Forecasting: Comparison of
Modeling Approaches" Journal of Transportation Engineering,
Vol. ١٢٣, No. ٤, July/August ١٩٩٧, pp. ٢٦١-٢٦٦.
- ٢٧- Sand Bernd R. T. Simonei,"
Gas-Phase and Particle-Phase Organic Compounds Emitted from
Motor Vehicle Traffic in a Los Angeles Roadway Tunnel"
Environ. Sci. Technol., ١٩٩٨, ٣٢ (١٤), pp ٢٠٥١-٢٠٦٠.
- ٢٨ - Alexander C. Wagenaar, David M. Murray, Traci L. Toomey."
Communities Mobilizing for Change on Alcohol (CMCA):
effects of a randomized trial on arrests and traffic crashes" In:
<http://www.interscience.wiley.com/journal/120190700/abstract>
- ٢٩ - Yusheng Ji, " On the Effect of Traffic Regulation to the Quality of
Services in Integrated Services Networks"
NII Journal No.٢ ABSTRACT (ملخص- [١١/٢٠٠١] في موقعها:)
http://www.nii.ac.jp/journal/abstract/abst_2e.html
- (*هم : علي حمودة جمعة سليمان ، محمود عاطف شهاب الدين ، محمد
حسني حسين محروس ومحمود اسماعيل عبد الرؤوف .
- (**هم: الدكتور محي الدين عبدالحليم أستاذ الإعلام بجامعة الأزهر، الدكتور
جابر عبد الموجود أستاذ ورئيس قسم الصحافة بجامعة الأزهر،
والدكتور جمال النجار أستاذ ورئيس قسم الإعلام بكلية البنات
الإسلامية بجامعة الأزهر والدكتور سعد بدير الحلواني أستاذ التاريخ
المعاصر بجامعة الأزهر ، واللواء / صلاح عبدالوهاب السخاوي
وكيل الإدارة العامة للمرور بتوجيهات من اللواء مساعد وزير الداخلية
للعلاقات والإعلام.
- (***هم) لمزيد من الوقوف علي تفاصيل وبنود القانون الجديد وتعريفاتها راجع
نص قانون المرور الجديد رقم ١٢١ لسنة ٢٠٠٨م ولائحته التنفيذية .
- ٣٠ - Eero Pasanen, " The risks of cycling" ,In:

<http://www.bikexpert.com/research/pasanen/helsinki.htm>

٣١- Kurt Dresner, " Multiagent traffic management: an improved intersection control mechanism" in: <http://portal.acm.org/citation.cfm?id=1082473,1082545>

٣٢- Eva-Karin Olsson, " Media Crisis Management in Traditional and Digital Newsrooms" The International Journal of Research into New Media Technologies, Vol. ١٥, No. ٤, (٢٠٠٨), pp: ٤٤٦-٤٦١

٣٣-Yungwook Kim a; Ibid

٣٤ - Denis Smith, Ibid.

٣٥- المصري اليوم ، ٣١ يوليو ٢٠٠٨ ، ص ٤ .

٣٦- المصري اليوم ، ٢ أغسطس ، ص ١ .

٣٧- المصري اليوم ، ٣ أغسطس ، ص ٤ .

٣٨- المصري اليوم ، ٦ أغسطس ، ص ٤ .

٣٩- طارق الغزالي حرب ، مقال بعنوان " وهم الانضباط: «لواء» بدلاً من

«عسكري» المرور ، صحيفة المصري اليوم ، ٩ أغسطس ٢٠٠٨ ،

ص ١٤ .

٤٠- المصري اليوم ، ١٠ أغسطس ، ٢٠٠٨ م ، ص ١ .

٤١- الأهرام ، ١٣ يونيو ٢٠٠٨ م ، ص ٢٤ .

٤٢- الأهرام ، أول أغسطس ٢٠٠٨ م ، ص ١٢ .

٤٣- أحمد البري ، عمود " طريق السلامة " الأهرام ، الجمعة ، أول أغسطس

٢٠٠٨ م .

٤٤- الأهرام ، السبت ٢ أغسطس ٢٠٠٨ م ، ص ١ .

٤٥- الأهرام ، ٣ أغسطس ، ٢٠٠٨ م ، ص ١ .

٤٦- الأهرام ، الأحد ٣ أغسطس ٢٠٠٨ م ، ص ١١ .

٤٧- الأهرام ، الاثنين ٤ أغسطس ٢٠٠٨ م ، ص ١ ، ٧ .

٤٨- الأهرام ، الثلاثاء ٥ أغسطس ٢٠٠٨ م ، ص ٧ .

٤٩- الأهرام ، الخميس ٧ أغسطس ٢٠٠٨ م .

٥٠- الأهرام ، الجمعة ٨ أغسطس ٢٠٠٨ م ، ص ١٠ .

٥١- الأهرام ، الثلاثاء ١٩ أغسطس ٢٠٠٨ م ، ص ١٠ .

٥٢- الأهرام ، السبت ٦ سبتمبر ٢٠٠٨ م ، ص ١٠ .

٥٣- الأهرام ، الخميس ١١ سبتمبر ٢٠٠٨ م ، ص ١١ .

- ٥٤- الأهرام ، أول يونيه ٢٠٠٨ م ص ٦ .
- ٥٥- الأهرام ، ١٣ يونيه ٢٠٠٨ م ص ٢٤ .
- ٥٦- الأهرام ، ١٧ يونيه ٢٠٠٨ م ص ١٧ .
- ٥٧- الأهرام ، أول أغسطس ، ٢٠٠٨ ص ١٠ .
- ٥٨- الأهرام ، ١٨ أغسطس ، ٢٠٠٨ م ، ص ٣ .
- ٥٩- الأهرام ، ٢٤ أغسطس ، ٢٠٠٨ م .
- ٦٠- الأهرام ، أول أكتوبر ، ٢٠٠٨ م ، ص ٣ .
- ٦١- المصري اليوم ، ٢ مايو ٢٠٠٨ م ، ص ٥ .
- ٦٢- محمود عوض ، مقال بعنوان "أقوال أخري" ، المصري اليوم ، ٤ مايو ٢٠٠٨ م ، ص ٥ .
- ٦٣- رفعت رشاد ، مقال بعنوان "الضرب بيد من حديد" المصري اليوم ، ٤ مايو ٢٠٠٨ م ، ص ٥ .
- ٦٤- المصري اليوم ، ٢٠ مايو ٢٠٠٨ م ، ص ١٤ .
- ٦٥- المصري اليوم ، ١٠ يونيه ٢٠٠٨ م ، ص ١٨ .
- ٦٦- طارق عباس ، مقال بعنوان "قانون غير مناسب في وقت غير مناسب" ، المصري اليوم ، ٢٦ يوليو ٢٠٠٨ م ، ص ١٣ .
- ٦٧- أسامة أنور عكاشة ، مقال بعنوان "أزمة مرور" ، المصري اليوم ، ٢٦ سبتمبر ٢٠٠٨ م ، ص ٦ ٦٨ - ص ٦ ٦٨ - مصطفى النحاس ، عمود بعنوان "صواريخ" ، الوفد ، ٣ مايو ٢٠٠٨ م ص ٢ .
- ٦٩- الوفد ، ٢٧ يوليو ٢٠٠٨ م ص ١ .
- ٧٠- الوفد ، ٥ أغسطس ٢٠٠٨ م ص ١ .
- ٧١- صلاح منتصر ، الأهرام ، ٢٠ يوليو ٢٠٠٨ ص ١١ .
- ٧٢- محمد جمال الدين ، الأهرام ، ملحق السيارات ، ٢٥ يوليو ٢٠٠٨ م ، ص ٢ .
- ٧٣- أحمد البري ، الأهرام ، ٨ أغسطس ٢٠٠٨ ص ٢ ملحق السيارات .
- ٧٤- د. محمد رياض ، الأهرام ، ٢٦ يوليو ٢٠٠٨ م ص ١٠ .
- ٧٥- عبدالعظيم الباسل ، الأهرام ، ٣١ يوليو ٢٠٠٨ م ص ١٠ .
- ٧٦- محمود مراد ، الأهرام ، ١٩ أغسطس ٢٠٠٨ م ص ١٠ .
- ٧٧- م. نصر شلش استشاري السلامة وحماية البيئة ، الأهرام ، ٩

- ٧٦ - محمود مراد ، الأهرام ، ١٩ أغسطس ٢٠٠٨م ص ١٠ .
- ٧٧ - م . نصر شلش استشاري السلامة وحماية البيئة ، الأهرام ، ٩ سبتمبر ٢٠٠٨م ص ١٠ .
- ٧٨ - الأهرام ، الجمعة ١٨ يوليو ٢٠٠٨م ص ١ .
- ٧٩ - الأهرام ، الخميس ٣١ يوليو ٢٠٠٨م ص ١ .
- ٨٠ - الأهرام ٤ أغسطس ٢٠٠٨م .
- ٨١ - الأهرام ، ١ أغسطس ٢٠٠٨م ص ١٠ ، ١٢ .
- ٨٢ - الأهرام ، ٥ أغسطس ٢٠٠٨م ص ٧ .
- ٨٣ - الأهرام ، ١٨ أغسطس ٢٠٠٨م .
- ٨٤ - المصري اليوم ، ١ يونيو ٢٠٠٨م ص ١ .
- ٨٥ - المصري اليوم ، ١٢ أغسطس ٢٠٠٨م ص ١٨ .
- ٨٦ - المصري اليوم ، ١ سبتمبر ٢٠٠٨م ص ٦ .
- ٨٧ - المصري اليوم ، ٤ أغسطس ٢٠٠٨م ص ٤ .
- ٨٨ - جريدة الوفد ، ١ مايو ٢٠٠٨م ص ١ .
- ٨٩ - جريدة الوفد ، ١ يونيو ٢٠٠٨م ص ١ .
- ٩٠ - جريدة الوفد ، ٣ أغسطس ٢٠٠٨م ص ١ .
- ٩١ - جريدة الوفد ، ٦ سبتمبر ٢٠٠٨م ص ٢ .
- ٩٢ - جريدة الوفد ، ١ يونيو ٢٠٠٨م ص ١ .
- ٩٣ - جريدة الوفد ، ٥ أغسطس ٢٠٠٨م ص ١ .
- ٩٤ - جريدة الوفد ، ١٩ أغسطس ٢٠٠٨م ص ٢ .
- ٩٥ - حمدي حسن ، المزيج الإخباري والبناء الفني في نشرات أخبار التليفزيون - دراسة تحليلية مقارنة لنشرات الأخبار في ثلاث قنوات فضائية ، القاهرة ، مجلة البحوث الإعلامية ، جامعة الأزهر ، العدد السادس ، يناير ١٩٩٧ م ، ص ١٦ .
- ٩٦ - أمل جابر ، " دور الصحف والتليفزيون في إمداد الجمهور المصري بالمعلومات عن الأحداث الخارجية : في إطار نظرية فجوة المعرفة ، رسالة ماجستير ، كلية الإعلام ، جامعة القاهرة ، ١٩٩٦ م .
- ٩٧ - أماني فهمي ، " دور التعرض لوسائل الإعلام في اكتساب المعلومات عن قضية البوسنة والهرسك ، المؤتمر العلمي السنوي

السابع بعنوان : "الإعلام وحقوق الإنسان العربي " كلية الإعلام ،
جامعة القاهرة ، ٢٠٠١ م .

٩٨ - فرج الكامل ، تأثير وسائل الاتصال ، الأسس النفسية والاجتماعية ،
ط١ القاهرة ، دار الفكر العربي ، ١٩٨٥ ، ص٢١ .

99 - Thomson,wayne .N., responsible and effective communication
(Bostoni Houghton Miffline, 1978) PP:122-123