

إعتماد سائقي تاكسي مدينة إربد على إذاعة الأمن العام مصدراً للمعلومات المرورية: دراسة ميدانية
The dependency of Irbid taxi drivers on the Public Security Radio as a source of
traffic information: a field study

محمد عمارة

mohamed Emara

كلية الإعلام، جامعة اليرموك، الأردن

*الباحث المراسل: omaraman27@yahoo.com

تاريخ التسليم: (2018/04/01)، تاريخ القبول: (2018/06/10)

المخلص

هدفت الدراسة إلى التعرف على درجة تعرض سائقي التاكسي بإربد لإذاعة الأمن العام، والتعرف على التأثيرات التي تحدد مدى إعتماد سائقي التاكسي عليها مصدراً للحصول على المعلومات المرورية، ودراسة تأثير إختلاف المتغيرات الديموجرافية للإعتماد على إذاعة الأمن العام في الحصول على المعلومات المرورية، وبلغت عينة الدراسة 200 مفردة من سائقي التاكسي بمدينة إربد، وتوصلت الدراسة إلى عدد من النتائج من أهمها: أن جميع سائقي التاكسي محل الدراسة يعتمدون على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل و القضايا المرورية في الأردن. يوجد ارتباط طردي موجب دال إحصائياً بين مدى اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل والقضايا المرورية ومستواهم التعليمي.

الكلمات المفتاحية: إعتماد

Abstract

The study aimed to identify the degree of exposure of the taxi drivers in Irbid to the public security Radio, and to identify the effects that determine the extent of taxi drivers' reliance on it as a source for obtaining traffic information and study the effect of the different demographic variables on relying on public security Radio in obtaining traffic information. Two hundred of the taxi drivers in the city of Irbid, and the study reached a number of results, the most important of which: that all taxi drivers of the study depend on the Public Security Radio to obtain information on the problems and traffic issues in Jordan. There is a statistically significant positive correlation between the extent to which taxi drivers rely on Public Security Radio to obtain information on traffic problems and issues and their educational level.

Keywords: dependency

مقدمة:

أصبحت المشكلات المرورية من بين تلك المشكلات التي تواجه المجتمعات البشرية على مستوى العالم، بما فيها الأردن الذي يشهد إزدياداً سنوياً في أعداد السكان والمركبات والسائقين، إضافة إلى التطور الذي تشهده المملكة في مختلف المجالات.

وقد كشفت الإحصاءات العالمية أن هناك ما يقدر بـ 300 ألف شخص يموتون سنوياً في العالم، ويصاب من عشرة إلى خمسة عشرة مليون شخص نتيجة لحوادث مرورية، ويقدر أن ضحايا حوادث المرور يشغلون على الأقل 10% من مجموع أسرة المستشفيات في العالم، وفي دول العالم النامي ومنها الدول العربية تشير إحصاءات منظمة الصحة العالمية بان حوادث المرور تعد سبباً رئيسياً للوفيات (أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 1410هـ، ص 5).

وتشير الدراسات إلى أن العنصر الإنساني من أهم العوامل المسببة للحوادث المرورية، إذا ما قورن هذا العنصر بالعناصر الأخرى وهي: الطريق والمركبة. وقد أثبتت الدراسات والبحوث والإحصاءات على المستوى العالمي أن ما يزيد على 80% من حوادث المرور يرجع سببها إلى خطأ العنصر البشري (مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، 1992، ص 20) حيث يعد الإنسان أهم عناصر العلاقة المرورية لأنه العنصر الذي

يتميز بـ (الفعل) فهو الذي يدرك المشكلة، ويعلم أنه يستطيع تجنب نتائجها بسلوكيات سليمة وصحيحة (السيف، 1410 هـ، ص 60). أيضا فالإنسان هو أهم العناصر المسببة لمشكلة المرور والحوادث الناتجة عنها (مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، 1992، ص 20).

مما يدعو إلى أهمية إعداد برامج عامة للتوعية المرورية تهدف أساسا إلى تغيير العادات السلوكية الخاطئة ونشر الوعي المروري السليم، كان لابد من الإهتمام بالوسائل المختلفة التي تساهم في تنمية المعرفة المرورية لدى العنصر البشري، من خلال إمداده بالمعلومات الوافية والكافية عن التشريعات والقوانين والتعليمات المنظمة لحركة المرور وكافة المعلومات المتعلقة بالجوانب الخاصة بمشاكل وقضايا المرور، بالإضافة إلى ضرورة الإلتزام بإتباع السلوكيات السليمة من جميع مستخدمي الطرق وبما يساعد في تفادي حجم الخسائر المتزايدة في الأرواح والممتلكات (العالم، 1999، ص 12).

من هنا يتضح أهمية الدور الذي يمكن أن تلعبه وسائل الإعلام بشكل عام وإذاعة الأمن العام مصدراً للمعلومات المرورية، لا سيما أن سائقي التاكسي: بمدينة إربد الأردنية يقبل عليها مما يزيد من الإعتماد المتزايد عليها من قبل هؤلاء السائقين كمصدر للمعلومات المرورية.

مشكلة الدراسة:

تكمن مشكلة الدراسة في تعرف درجة تعرض سائقي التاكسي بإربد لإذاعة الأمن العام، والتعرف على التأثيرات التي تحدد مدى إعتدال سائقي التاكسي بإربد على إذاعة الأمن العام مصدراً للحصول على المعلومات المرورية، باعتبار ان الإذاعة يمكن ان تلعب دورا هاما في التثقيف وفي تنمية المعرفة المرورية.

أهمية الدراسة:

تحظى هذه الدراسة على أهمية بين الأبحاث الإعلامية وذلك بسبب:

- 1- أصبحت المشكلات المرورية - سواء كان زحاما أو حوادثاً أو إختناقات - تمثل وبشكل كبير هاجسا وقلقا لكافة أفراد المجتمع في المملكة الأردنية الهاشمية، وأصبحت واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية، مما أصبح لزاما العمل على إيجاد الحلول والإقتراحات ووضعها موضع التنفيذ للحد من هذه المشكلات أو على أقل تقدير معالجة أسبابها والتخفيف من أثارها السلبية.
- 2- قلة الدراسات والبحوث التي تناولت هذا الموضوع خاصة على مستوى الأردن.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى ما يلي:

- 1- معرفة مدى إعتدال سائقي التاكسي بمدينة إربد على إذاعة الأمن العام في إستقاء معلوماته عن المشاكل المرورية.
- 2- معرفة مدى إرتكاب سائقي التاكسي بمدينة إربد للمخالفات المرورية.
- 3- التعرف على مدى إرتكاب سائقي التاكسي بمدينة إربد للحوادث المرورية.
- 4- رصد الأسباب التي تؤدي إلى عدم إلتزام سائقي التاكسي بمدينة إربد بقواعد وأداب المرور.
- 5- التوصل إلى نوعية المعلومات المرورية التي يعتمد عليها سائقي تاكسي مدينة إربد على إذاعة الأمن العام في الحصول عليها.
- 6- معرفة مدى تأثير إذاعة الأمن العام في سائقي التاكسي وتأثرهم بها.

الإطار النظري: نظرية الإعتدال على وسائل الإعلام:

سوف يطبق الباحث نظرية الإعتدال على وسائل الإعلام، كنظرية مناسبة لإختبار مدى إعتدال سائقي التاكسي بمدينة إربد — عينة الدراسة — في الأردن على إذاعة الأمن العام مصدراً للمعلومات المرورية.

قدم ملفين ديفلير وساندرا بال روكيتش عام 1976م النموذج الأول لنظرية الإعتدال في إطار تأثيرات وسائل الإعلام، ومنذ أن طرح هذا النموذج، تم توظيف مفهوم الإعتدال على وسائل الإعلام كمتغير مستقل، وأصبح جزءا من الإطار النظري للمشكلات البحثية (Jack, 2009, pp 127- 131).

وتشير نظرية الإعتدال على وسائل الإعلام إلى أن أفراد الجمهور يعتمدون على المعلومات التي توفرها وسائل الإعلام، رغبة منهم في إشباع حاجاتهم وتحقيق رغباتهم وأهدافهم في إطار وجود تفاعلات تسير

في إتجاهات ثلاثة بين وسائل الإعلام وأفراد الجمهور، ثم النظام الإجتماعي، فالأفراد مثل النظم الإجتماعية ينشئون علاقات إعتقاد على وسائل الإعلام، لأن الأفراد توجههم الهدف وبعض هذه الأهداف تتطلب الوصول إلى مصادر تسيطر عليها وسائل الإعلام الجماهيرية (مصطفى، 2008). ويعد إعتقاد الجمهور على المعلومات التي تبثها إليه وسائل الإتصال إحدى السمات الأساسية والمميزة للمجتمع الحديث، حيث يهدف أفراد الجمهور إلى الحصول على المعلومات والتأقلم مع العالم الإجتماعي والإسترخاء والهروب من توترات الحياة (Sandara , 1992, pp240-245.

ويقوم مدخل الإعتقاد على وسائل الإعلام على مجموعة من الإفتراضات:

— وجود علاقة تبادلية ثلاثية بين وسائل الإعلام والمجتمع، هذه العلاقة هي التي تحدد بصورة مباشرة كثيراً من التأثيرات التي يمكن أن تحدثها وسائل الإعلام في الناس وفي المجتمع.

— كلما زادت الحاجة إلى المعلومات، زاد إعتقاد الجمهور على وسائل الإعلام، وكلما زاد إعتقاد أن تغيير المعلومات التي تطرحها وسائل الإعلام أشكالاً مختلفة من معارف الجمهور ومشاعره وسلوكياته، زادت حاجة المجتمع إلى تطور علاقات متبادلة مع وسائل الإعلام.

— كلما زادت درجة مركزية المعلومات التي تطرح من قبل أي وسيلة إعلامية، ارتفعت درجة إعتقاد الجمهور على تلك الوسيلة.

— يزداد إعتقاد الجمهور على معلومات الوسائل الإعلامية في المجتمعات التي تتطور فيها الأنظمة المنتمية إليها هذه الوسائل، بالإضافة إلى زيادة مستوى الصراع الإجتماعي.

— تختلف درجة إعتقاد الجمهور على الوسائل الإعلامية، وفقاً لإختلافاتهم في الأهداف والمصالح والحاجات الفردية (حسن، 2000، ص 504).

ويرصد ديفلير وروكيتش مجموعة من الآثار التي تنتج عن إعتقاد الأفراد على وسائل الإعلام، من خلال ثلاث فئات رئيسية: 1— الآثار المعرفية: تشمل: تجاوز مشكلة الغموض، تكوين الإتجاهات، ترتيب أولويات الإهتمام، إتساع المعتقدات، القيم. 2— الآثار الوجدانية: تتحدد في القنور العاطفي، والخوف والقلق، والدعم المعنوي، والإغتراب. 3— الآثار السلوكية: تنحصر الآثار السلوكية في: التنشيط والخمول (إبراهيم، 2009).

الدراسات السابقة:

— دراسة مصطفى عوفي ونعيجة رضا (2014) (الطرابيشي والسيد، 2006، ص 145) حول "واقع التربية المرورية: دراسة ميدانية في مدينة أدرار"

تناول فيها بالشرح والتحليل مفهوم التربية والدور الذي تلعبه التربية المرورية في التقليل من حوادث السير، وتوصلت الدراسة إلى أن البرامج الإذاعية والتلفزيونية لها إسهام كبير في نشر الوعي المروري من خلال حرصها على بث حصص مرورية وحصص تليفزيونية والمتمثلة في الدعاية والإشهار.

— دراسة عامر بن ناصر المطير (2007) (عوفي ورضا، 2014) حول "حوادث المرور في الوطن العربي"

تناول فيها توصيف الحادث المروري وشرح العوامل المؤدية إليه بالتطبيق على حوادث المرور في الوطن العربي مدعماً بالإحصاءات والبيانات، وتوصلت الدراسة إلى أن العنصر الحاكم في الحوادث المرورية هو الإنسان وذلك على مستوى الوطن العربي وعلى مستوى العالم.

— دراسة خالد الخليوي (2005)(الخليوي، 2005) حول "الآثار الإقتصادية للحوادث المرورية "

تناول فيها إقتصاديات الحوادث المرورية وآثارها الإقتصادية المختلفة على إقتصاديات الدول والأسرة والأفراد، وتوصلت الدراسة إلى أن هذه الحوادث لها آثار إقتصادية كبيرة وسلبية ومؤثرة في إقتصاديات الدول وخاصة الدول النامية ومنها الدول العربية مما قدر يؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على معدلات الخطط التنموية في هذه الدول.

- دراسة محمد محمود المرسي وآخرون (2005) (المرسي، 2005) حول " تقييم دور وسائل الإعلام في تنمية الوعي المروري للشباب السعودي من سكان مدينة جدة "

تناول فيها بالشرح والتحليل دور وسائل الإعلام السعودي في تنمية الوعي المروري من خلال دراسة ميدانية على عينة من الشباب السعودي وقادة المرور من سكان مدينة جدة، وتوصلت الدراسة إلى أن وسائل الإعلام تلعب دورا بارزا في تنمية الوعي المروري لدى الشباب السعودي ويأتي التلفزيون ثم الراديو ثم الصحف في مقدمة هذه الوسائل .

- دراسة أحمد رضا عبد الله (2003) (عبد الله، 2003) حول " قواعد وآداب المرور والتحقيق في حوادث المرور "

تناول فيها قواعد وآداب المرور وأهمية الوعي والالتزام بها كما قدم تحليلا للحوادث المرورية وأسبابها والآثار الناتجة عنها، وتوصلت الدراسة إلى أن هناك العديد من الأسباب للحوادث المرورية من أهمها غياب الثقافة والوعي المروري لدى المارة والسائقين وعدم الالتزام بالقواعد والآداب المرورية، وسوء حال الطرق في مناطق عديدة.

- دراسة Anne. Marastea. Trawen (2002) (Anne 2002) حول "الآثار الناتجة عن حوادث الطرق "

تناولت الدراسة الآثار الضخمة الناتجة عن حوادث الطرق من قتلى وجرحى وخسائر مادية فادحة، وأسباب الحوادث في العديد من دول العالم، وتوصلت الدراسة إلى أهمية تكاتف جميع الجهات المسؤولة من هيئات ومؤسسات حكومية ووسائل الإعلام ومؤسسات المجتمع المدني لمنع والحد من آثار الحوادث .

التعليق على الدراسات السابقة:

معظم الدراسات توصلت إلى بيانات هامة عن حوادث المرور في العديد من دول العالم، كما أن معظمها أيضا إهتم بالبحث في أسباب الحوادث ونوعياتها، وعن عوامل الأمن والسلامة على الطريق، في حين نجد ندرة في الدراسات التي تناولت العلاقة بين وسائل الإعلام والمعلومات المرورية بإعتبار أن وسائل الإعلام لها دور توعوي خاصة بالمعلومات المرورية.

تساؤلات الدراسة:

- 1- ما مدى اعتماد سائقي التاكسي بمدينة إربد على إذاعة الأمن العام في إستقاء معلوماته عن المشاكل المرورية ؟
- 2- ما مدى إرتكاب سائقي التاكسي بمدينة إربد للمخالفات المرورية ؟
- 3- ما مدى إرتكاب سائقي التاكسي للحوادث المرورية ؟
- 4- ما أهم الأسباب التي تؤدي إلى عدم إلتزام سائقي التاكسي بقواعد وآداب المرور؟
- 5- ما نوعية المعلومات المداعة في إذاعة الأمن العام التي إختاروها؟
- 6- ما الآثار المترتبة عند سائقي التاكسي نتيجة إعتمادهم على إذاعة الأمن العام ؟

فروض الدراسة:

- 1 - توجد علاقة إرتباط دالة إحصائيا بين مدى إعتما سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل المرورية ومستواهم التعليمي.
- 2- توجد علاقة إرتباط دالة إحصائيا بين مدى إعتما سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل المرورية ومدى إرتكابهم لمخالفات مرورية.
- 3- توجد علاقة إرتباط دالة إحصائيا بين مدى إعتما سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل المرورية ومدى إرتكابهم لحوادث مرورية.

نوع الدراسة:

تنتمي هذه الدراسة إلى نوعية الدراسات الوصفية (descriptive studies) التي تستهدف تصوير وتحليل وتقويم خصائص ظاهرة معينة يغلب عليها صفة التحديد (حسين، 2006، ص131). وفي هذا السياق

تسعى الدراسة إلى وصف مدى إعتقاد سائقي التاكسي بإربد على إذاعة الأمن العام مصدراً للمعلومات المرورية.

منهج الدراسة:

تعتمد هذه الدراسة على المسح بالعينة على سائقي تاكسي إربد وذلك نظراً لصعوبة إجراء مسح شامل لكبر حجم العينة.

أداة جمع البيانات:

إعتمدت الدراسة على الإستبيان على عينة مختارة - سائقي تاكسي مدينة إربد - عن طريق توجيه مجموعة من الأسئلة المحددة والمعدة مقدماً.

عينة الدراسة:

تم تحديد عينة الدراسة بالطريقة العشوائية المنتظمة على عينة قوامها 200 مفردة في مدينة إربد. وشملت العينة المستويات العمرية والتعليمية المختلفة سعياً نحو التوصل إلى دراسة تأثير إختلاف المتغيرات الديموجرافية للإعتقاد على إذاعة الأمن العام في الحصول على المعلومات المرورية.

صدق وثبات أداة الدراسة:

تم التأكد من صدق الإستمارة وصلاحيتها (الصدق الظاهري) من خلال عرضها على مجموعة من المحكمين (*) لإقرار ما إذا كانت تصلح لقياس الظاهرة محل الدراسة، وتم إجراء بعض التعديلات في ضوء مقترحاتهم. أما بالنسبة للثبات فقد تم إعادة تطبيق صحيفة الإستقصاء على مجموعة من المبحوثين (20) مفردة بفواصل زمني قدره أسبوع، وبلغ معامل الثبات الكلي 0.92. وهو معامل على درجة مقبولة لثبات صحيفة الإستقصاء ويشير إلى صلاحيتها للتطبيق.

النتائج العامة للدراسة:

أولاً: الإجابة على تساؤلات الدراسة:

1- مدى ارتكاب سائقي التاكسي لمخالفات مرورية:

جدول رقم (1)

يوضح مدى ارتكاب سائقي التاكسي لمخالفات مرورية

المخالفات	ك	%
لم يحدث	56	28
مرة واحدة	43	21.5
أكثر من مرة	101	50.5
إجمالي	200	100

يتبين من الجدول السابق أن حوالي ربع العينة من سائقي التاكسي محل الدراسة لم يرتكبوا أي مخالفات مرورية، في حين أن حوالي ثلاثة أرباع العينة قد ارتكبوا مخالفات مرورية ما بين مرة واحدة وأكثر من مرة، كما يتضح أيضاً أن من ارتكبوا مخالفات مرورية لأكثر من مرة هم أكثر من ضعف من ارتكبوا مخالفات مرورية لمرة واحدة، وهذا يشير إلى أن النسبة الأكبر هي لمن ارتكبوا مخالفات مرورية لأكثر من مرة مما يعني اعتيادهم على ارتكاب مثل هذه المخالفات.

2- العلاقة بين مدى ارتكاب سائقي التاكسي للمخالفات المرورية ومستواهم التعليمي:

جدول رقم (2)

يوضح مدى ارتكاب سائقي التاكسي لمخالفات مرورية وفقاً لمستواهم التعليمي

إجمالي		جامعي		متوسط وفوق المتوسط		أقل من المتوسط		التعليم المخالفات
	ك							
8	6	6.7	3	6	9	6.2	1	لم يحدث
1.5	3	3.3	3	2	6	0.3	4	مرة واحدة
0.5	01			2	8	3.5	3	أكثر من مرة
00	00	00		00	3	00	18	إجمالي

معامل سبيرمان $r=0.050$ (المعنوية = 0.48)

وفقاً للدلالة الإحصائية لمعامل سبيرمان فإنه لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين مدى ارتكاب سائقي التاكسي محل الدراسة لمخالفات مرورية ومستواهم التعليمي (معامل سبيرمان $r=0.050$ /المعنوية = 0.48). حيث يرى الباحث أن متغير التعليم هو متغير هام ومؤثر ولكن ما يضعف من أهميته وتأثيره على زيادة الوعي بعدم ارتكاب مخالفات مرورية هو عدم اشمال العملية التعليمية في مراحلها المختلفة على بعض المناهج المبسطة التي تعرض لمعلومات عن المرور وقواعده.

3. مدى ارتكاب سائقي التاكسي لحوادث مرورية:

جدول رقم (3)

يوضح مدى ارتكاب سائقي التاكسي لحوادث مرورية

الحوادث	ك	%
لم يحدث	119	59.5
مرة واحدة	35	17.5
أكثر من مرة	46	23
إجمالي	200	100

يتبين من الجدول السابق إلى أن أكثر من ربع العينة من سائقي التاكسي محل الدراسة ذكروا أنهم لم يرتكبوا أي حوادث مرورية، ويرى الباحث أن الحرص على عدم ارتكاب حوادث مرورية هو في حد ذاته حرص على حياة السائق وأسرته وآخرين. وأن حوالي ثلاث أرباع العينة من سائقي التاكسي محل الدراسة قد ارتكبوا حوادث مرورية، والنسبة الأكبر بينهم لمن ارتكبوا حوادث مرورية لأكثر من مرة وبنسبة أقل لمن ارتكبوا حوادث مرورية مرة واحدة.

حيث يرى الباحث أن مشكلة حوادث المرور ليست مشكلة محلية تعاني منها دولة دون أخرى، ولكنها مشكلة عالمية تعاني منها دول العالم جميعها، على خلاف بينها في نسبة الحوادث، وفي تداعياتها السلبية على المجتمع.

4- العلاقة بين مدى ارتكاب سائقي التاكسي للحوادث المرورية ومستواهم التعليمي:

جدول رقم (4)

يوضح مدى ارتكاب سائقي التاكسي لحوادث مرورية وفقاً لمستواهم التعليمي

إجمالي		جامعي		متوسط وفوق المتوسط		أقل من المتوسط		التعليم المخالفات
ك								
9.5	19	5.6		9	3	0.2	1	لم يحدث
7.5	5	4.4	4	7.8	3	5.2	8	مرة واحدة
3	6			3.2	7	4.6	9	أكثر من مرة
00	00	00		00	3	00	18	إجمالي

معامل سبيرمان $r = 0.104$ (المعنوية = 0.134)

◦ وفقاً للدلالة الإحصائية لمعامل سبيرمان فإنه لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين مدى ارتكاب سائقي التاكسي محل الدراسة لمخالفات مرورية ومستواهم التعليمي (معامل سبيرمان $r = 0.104$ (المعنوية = 0.134)). يشير الباحث هنا إلى عدم اشتغال المناهج الدراسية في المراحل التعليمية المختلفة على معلومات أولية مبسطة عن المرور وقواعده وآدابه والأزمات والحوادث المرورية وأثارها، وخلو المناهج التعليمية من هذه الجوانب إلا فيما ندر، مما يدعو إلى أهمية الالتفات إلى هذا الجانب التعليمي الهام باشتغال المناهج والمقررات الدراسية في المراحل التعليمية على ما يدعم المعرفة والوعي المروري.

5- أهم الأسباب التي تؤدي إلى عدم التزام سائقي التاكسي بقواعد وآداب المرور:

جدول رقم (5)

يوضح أهم الأسباب التي تؤدي إلى عدم التزام سائقي التاكسي بقواعد وآداب المرور

السبب	ك	%
1. اللامبالاة والاستهتار.	121	60.5
2. وجود واسطة تنهي المخالفة.	97	48.5
3. الإحساس بأن الكل يخالف.	82	41
4. المخدرات.	63	31.5

14.5	29	5. عدم الوعي بقواعد وآداب المرور.
------	----	-----------------------------------

يتبين من الجدول السابق إلى أن من الأسباب الهامة التي ذكرها سائقو التاكسي محل الدراسة لعدم التزامهم بشكل عام بقواعد وآداب المرور هو "اللامبالاة والاستهتار" حيث جاءت في المرتبة الأولى تليها وجود واسطة تنهي المخالفة تليها الإحساس بأن الكل يخالف تليها المخدرات وأخيراً عدم الوعي بقواعد وآداب المرور.

6. مدى اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل والقضايا المرورية:

جدول رقم (6)

يوضح مدى اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل والقضايا المرورية

مدى الاعتماد	ك	%
دائماً	104	52
أحياناً	96	48
لا	-	-
إجمالي	200	100

يتبين من الجدول السابق أن جميع سائقي التاكسي محل الدراسة يعتمد علي إذاعة الأمن العام في الحصول علي معلومات عن المشاكل و القضايا المرورية في الأردن. و أن اعتماد سائقي التاكسي علي إذاعة الأمن العام بشكل دائم يمثل النسبة الأكبر من العينة محل الدراسة، وان باقي مفردات العينة يعتمدون أيضا علي إذاعة الأمن العام ولكن غير دائم (أحياناً). حيث يري الباحث أن سائقي التاكسي يتعرضون بشكل شبه يومي لإذاعة الأمن العام من خلال ساعات عملهم الطويلة التي يستمعون إلى الراديو في السيارة.

7. نوعية المعلومات المذاعة عن المرور في إذاعة الأمن العام :

جدول رقم (7)

يوضح نوعية المعلومات المذاعة في إذاعة الأمن العام

إذاعة الأمن العام		الوسيلة
%	ك	المعلومات
34	68	أخبار عن الحوادث المرورية
48.5	97	إعلانات توعية
26.5	53	معلومات حول أزمة المرور

يتبين من الجدول السابق إلى أن نوعية المعلومات المذاعة في إذاعة الأمن العام كما يراها سائقو التاكسي محل الدراسة تتركز في فئات ثلاث وهي: الأخبار المختلفة عن الحوادث المرورية، الإعلانات الخاصة بالتوعية المرورية، عرض معلومات متنوعة حول الأزمة المرورية. وحازت إعلانات التوعية

على المرتبة الأولى تليها الأخبار المختلفة عن الحوادث المرورية وأخيرا جاءت معلومات حول أزمة المرور في الترتيب الأخير.

8- أهم السلوكيات المرورية التي أكدت عليها إذاعة الأمن العام:

جدول رقم (8)

يوضح أهم السلوكيات المرورية التي أكدت عليها إذاعة الأمن العام

السلوك	ك	%
ربط حزام الأمان	15 2	76
عدم التحدث بالجوال أثناء القيادة	13 9	69. 5
عدم القيادة بسرعة كبيرة	77	38. 5
عدم قطع الإشارة الضوئية	56	28
الالتزام بقواعد وأداب المرور بشكل عام	47	23. 5

يتبين من الجدول السابق أن أهم السلوكيات المرورية التي أكدت عليها الرسائل الإعلامية في إذاعة الأمن العام هو ربط حزام الأمان حيث جاء في المرتبة الأولى يليه عدم التحدث بالجوال أثناء القيادة، ثم عدم القيادة بسرعة كبيرة ثم عدم قطع الإشارة الضوئية أو إشارة المرور، وأخيرا أهمية الالتزام بقواعد وأداب المرور.

9- مقترحات تطوير وتحسين أداء إذاعة الأمن العام في تنمية المعرفة المرورية:

جدول رقم (9)

يوضح مقترحات تطوير وتحسين إذاعة الأمن العام في تنمية الوعي المروري

المقترحات	ك	%
تغطية إعلامية موسعة لحالة المرور والمناطق المزدحمة	16 6	8 3
أهمية وجود تغطية وبرامج متخصصة عن المرور	13 2	6 6
الاهتمام بتغطية يومية ثابتة ومنتظمة عن المرور	12 1	6 0.5
زيادة حملات وسائل الإعلام للتوعية المرورية	11 8	5 9
زيادة إعلانات التوعية في الإذاعة بصفة خاصة	66	3 3
المناقشة المستمرة لقواعد وأداب المرور	31	1

5.5		
8	16	عرض أعمال درامية تزيد من الوعي المروري

تشير بيانات الجدول السابق إلى مقترحات سائقي التاكسي لتطوير وتحسين أداء إذاعة الأمن العام في تنمية المعرفة المرورية حيث جاءت "تغطية إعلامية موسعة لحالة المرور والمناطق المزدحمة" في المرتبة الأولى تليها " أهمية وجود تغطية وبرامج متخصصة عن المرور " ثم " الاهتمام بتغطية يومية ثابتة ومنتظمة عن المرور " ثم "زيادة حملات وسائل الإعلام للتوعية المرورية" ثم " زيادة إعلانات التوعية في الإذاعة بصفة خاصة" ثم " المناقشة المستمرة لقواعد وآداب المرور " وأخيراً جاء الإقتراح "عرض أعمال درامية تزيد من الوعي المروري". ويرى الباحث أن كل هذه المقترحات تعبر عما يرويه ويتعاملون معه بصفة يومية من أحوال وأزمات مرورية سيئة تدعو إلى مزيد من الاهتمام بحملات وجهود التوعية المرورية، وتمثل مجموعة المقترحات في غالبيتها محصلة نهائية للاعتماد على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل والقضايا المرورية.

ثانياً: اختبار فروض الدراسة

- الفرض الأول: توجد علاقة ارتباط دالة إحصائياً بين مدى اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام في الحصول على المعلومات المرورية ومستواهم التعليمي:

جدول رقم (10)

يوضح العلاقة بين مدى اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام ومستواهم التعليمي

إجمالي	جامعي			متوسط وفوق المتوسط		أقل من المتوسط		التعليم
	ك	ك	ك	ك	ك	ك	ك	
%								مدى الاعتماد
-								لا
4	8	6		2	6	7.8	0	أحياناً
5	2	04	00	8	7	2.2	8	دائماً
1	00	00	00	00	3	00	18	إجمالي

معامل سبيرمان $r = 0.485$ (المعنوية = 0.0)

- وفقاً للدلالة الإحصائية لمعامل سبيرمان فإنه يوجد ارتباط طردي موجب دال إحصائياً بين مدى اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل والقضايا المرورية ومستواهم التعليمي (معامل سبيرمان $r = 0.485$ / المعنوية = 0.0)، مما يعني أن من يعتمدون على إذاعة الأمن العام بشكل أكبر هم من ذوي التعليم الأعلى، وأن من يعتمدون بشكل أقل على إذاعة الأمن العام هم الأقل في المستوى التعليمي، مما يعني صحة هذا الفرض.

■ الفرض الثاني: توجد علاقة ارتباط دالة إحصائياً بين مدى اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل والقضايا المرورية ومدى ارتكابهم لمخالفات مرورية:

جدول رقم (11)

يوضح العلاقة بين مدى اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام ومدى ارتكابهم مخالفات مرورية

إجمالي		أكثر من مرة		مرة واحدة		لم يحدث		مدى ارتكاب المخالفات
ك								مدى الاعتماد
								لا
8	6	0.5	1	1	2	1	3	أحياناً
2	04	9.5	0	9	1	9	3	دائماً
00	00	00	01	00	3	00	6	إجمالي

معامل سبيرمان $r = -0.21$ (المعنوية = 0.003)

○ وفقاً للدلالة الإحصائية لمعامل سبيرمان فإنه يوجد ارتباط سالب دال إحصائياً بين مدى اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل والقضايا المرورية ومدى ارتكابهم المخالفات المرورية (معامل سبيرمان $r = -0.21$ / المعنوية = 0.003)، مما يعني أن من يعتمدون على إذاعة الأمن العام بشكل أكبر يقل معدل ارتكابهم للمخالفات المرورية، والعكس صحيح، مما يعني صحة هذا الفرض.

■ الفرض الثالث: توجد علاقة ارتباط دالة إحصائياً بين مدى اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل والقضايا المرورية ومدى ارتكابهم لحوادث مرورية:

جدول رقم (12)

يوضح العلاقة بين مدى اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام ومدى ارتكابهم حوادث مرورية

إجمالي		أكثر من مرة		مرة واحدة		لم يحدث		مدى ارتكاب الحوادث
ك								مدى الاعتماد
								لا
								أحياناً

8	6	4	4	7.1	7	9.4	5	
2	04	6	2	2.9		0.6	4	دائماً
00	00	00	6	00	5	00	19	إجمالي

معامل سبيرمان $r = -0.347$ (المعنوية = 0.0)

وفقاً للدلالة الإحصائية لمعامل سبيرمان فإنه يوجد ارتباط سالب دال إحصائياً بين مدى اعتماد سائقي التاكسي على ذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل والقضايا المرورية ومدى ارتكابهم لحوادث المرورية (معامل سبيرمان $r = -0.347$ / المعنوية = 0.0)، مما يعني أن من يعتمدون على إذاعة الأمن العام بشكل أكبر يقل معدل ارتكابهم للحوادث المرورية، والعكس صحيح، مما يعني صحة هذا الفرض.

الخلاصة:

من خلال بيانات نتائج الدراسة الميدانية التي أجريت على عينة من سائقي التاكسي (200 مفردة) في مدينة إربد بالأردن، يمكن إيجاز أهم النتائج على الوجه التالي:

- أن حوالي ربع العينة من سائقي التاكسي محل الدراسة لم يرتكبوا أي مخالفات مرورية، في حين أن حوالي ثلاثة أرباع العينة قد ارتكبوا مخالفات مرورية ما بين مرة واحدة وأكثر من مرة.

- لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين مدى ارتكاب سائقي التاكسي محل الدراسة لمخالفات مرورية ومستواهم التعليمي (معامل سبيرمان $r = 0.050$ / المعنوية = 0.48).

- أن أكثر من ربع العينة من سائقي التاكسي محل الدراسة ذكروا أنهم لم يرتكبوا أي حوادث مرورية، وأن حوالي ثلاث أرباع العينة من سائقي التاكسي محل الدراسة قد ارتكبوا حوادث مرورية.

- لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين مدى ارتكاب سائقي التاكسي محل الدراسة لمخالفات مرورية ومستواهم التعليمي (معامل سبيرمان $r = 0.104$ / المعنوية = 0.134).

- أن من الأسباب الهامة التي ذكرها سائقو التاكسي محل الدراسة لعدم التزامهم بشكل عام بقواعد وآداب المرور هو "اللامبالاة والاستهتار" حيث جاءت في المرتبة الأولى تليها وجود واسطة تنهي المخالفة.

- أن جميع سائقي التاكسي محل الدراسة يعتمد على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل: و القضايا المرورية في الأردن: وأن اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام بشكل دائم يمثل النسبة الأكبر من العينة محل الدراسة.

- يوجد ارتباط طردي موجب دال إحصائياً بين مدى اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل والقضايا المرورية ومستواهم التعليمي (معامل سبيرمان $r = 0.485$ / المعنوية = 0.0).

- يوجد ارتباط سالب دال إحصائياً بين مدى اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل والقضايا المرورية ومدى ارتكابهم المخالفات المرورية (معامل سبيرمان $r = -0.21$ / المعنوية = 0.003).

- يوجد ارتباط سالب دال إحصائياً بين مدى اعتماد سائقي التاكسي على إذاعة الأمن العام في الحصول على معلومات عن المشاكل والقضايا المرورية ومدى ارتكابهم لحوادث المرورية (معامل سبيرمان $r = -0.347$ / المعنوية = 0.0).

التوصيات:

1- التنسيق مع وزارة التربية والتعليم لإدراج مواد ومناهج تعليمية للتوعية المرورية.

2- إنشاء مراكز للوعي المروري في مختلف الإدارات المرورية على مستوى المملكة.

3- التوسع في التتويجات المرورية في إذاعة الأمن العام، وخاصة أن الدراسة أثبتت أن سائقي التاكسي يعتمدون عليها في الحصول على المعلومات المرورية.

4- التوسع في العلامات والإرشادات الخاصة بالتحكم المروري.

مراجع الدراسة

1- الندوة العلمية الأربعون. (1410 هـ). أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور (الرياض: أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية) ص 5.

2- الطرابيشي، مرفت والسيد، عبد العزيز. (2006). نظريات الإتصال، (القاهرة: دار النهضة العربية) ص 145.

3- إبراهيم، عبد الله عمران علي. (2009). إتجاهات الجمهور المصري نحو معالجة الفضائيات العربية للشؤون المصرية: دراسة تحليلية ميدانية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الزقازيق: كلية الآداب.

4- حسن، السيد بهنسي. (2000). مدى إعتقاد الجمهور على وسائل الإعلام المصرية أثناء الأزمات، المجلة المصرية لبحوث الرأي العام، جامعة القاهرة، كلية الإعلام، ع 4، ص 504.

5- رضا، مصطفى عوفي ونعيجة. (2014). واقع التربية المرورية: دراسة ميدانية في مدينة أدرار، مجلة العلوم الإنسانية والإجتماعية، الجزائر، ع 14.

6- مصطفى، هويدا. (2008). دور الفضائيات العربية في تشكيل معارف الجمهور وإتجاهاته نحو الإرهاب: دراسة ميدانية على عينة من الجمهور العربي، تونس، جامعة الدول العربية، إتحاد الإذاعات العربية، سلسلة بحوث ودراسات إذاعية، ع 63.

7- الخليوي، خالد. (2005). الآثار الاقتصادية للحوادث المرورية، ندوة حوادث المرور (الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية).

8- المرسي، محمد محمود وآخرون. (2005). تقييم دور وسائل الإعلام في تنمية الوعي المروري للشباب السعودي من سكان مدينة جدة: دراسة ميدانية (جدة: جامعة الملك عبدالعزيز، مركز البحوث العلمية).

9- عبد الله، أحمد رضا. (2003). قواعد وآداب المرور: التحقيق في حوادث المرور (القاهرة: مطبعة أكاديمية الشرطة).

10- Trawen Anne. (2002). Marastea A PIA and persona UIF B. International Comparison of A Fatal Causality of Road Accident in 1990 and 1999 , Accident Analysis &Prevention , volume 34 , Issue 3.

11- حسين، سمير محمد. (2006). دراسات في مناهج البحث العلمي " بحوث الإعلام "، ط 2 (القاهرة: عالم الكتب) ص 131.

12- تقييم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية. (992) (الرياض: مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية) ص 20.

13- السيف، عبد الجليل. (1410هـ). تطور أساليب تنظيم وإدارة المرور: جوانب نظرية وتجريبية (الرياض: مطابع الإشعاع) ص 60.

14- تقييم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية، مرجع سابق، ص 20.

15- العالم، صفوت. (1999). الإعلام المروري في مصر ودول الخليج العربية (القاهرة: دار الثقافة العربية) ص 12.

16- Rosen, Berry, Jack & Vickers, Lauren, A (2009): Applied mass communication theory: A Guide for Media practitioners,(Boston: Pearson) pp 127 – 131.

17- Defleur Melvin L &Rokeach Sandra J. Ball(1992), Theories, of mass communication, 4th edition, (New yourk: Long Man), pp 240- 245.

18- أسماء المحكمين مرتبة أبجدياً:

- أم د/ حلمي محاسب: وكيل كلية الإعلام وتكنولوجيا الإتصال بقنا - جامعة جنوب الوادي - مصر.
- أم د/ صالح العراقي: رئيس قسم الإعلام التربوي بكلية التربية النوعية - جامعة الزقازيق - مصر.
- أد/ هالة نوفل: عميد كلية الإعلام وتكنولوجيا الإتصال بقنا - جامعة جنوب الوادي - مصر.

ترجمة المراجع

- (1) The 40th Scientific Symposium. (1410 e). Skills and Means of Reducing Traffic Accidents (Riyadh: Naif Arab Academy for Security Sciences) p.
- (2) Evaluation of traffic awareness programs during traffic weeks. (1992) (Riyadh: King Abdulaziz City for Science and Technology) p.
- (3) The sword, Abdul Jalil. (1410 e). Development, regulation and management of traffic: Dammam Al-Selaa Al-Tijriya (Riyadh: Radiation Printing) p.
- (4) Evaluation of Traffic Awareness Programs during Traffic Weeks, op. Cit., P.
- (5) World, Safwat. (1999). Media Promoted in Egypt and the Gulf States (Cairo: House of Arab Culture) p.
- (6) Rosen, Berry, Jack & Vickers, Lauren, A (2009): Applied mass communication theory: A Guide for Media Practitioners, (Boston: Pearson) pp. 127-131.
- (7) Mustafa, Hoyda. (2008). The Role of Arab Satellite Channels in Formation and the Arab Federal Groups: A Field Translation on a Sample of the Arab Audience, Tunisia, League of Arab States, Arab Broadcasting Union, Series of Radio Research and Studies, p.
- (8) Defleur, Melvin L & Rokeach, Sandra J. Ball (1992), Theories, of Mass Communication, 4th edition, (New Yourk: Long Man), pp 240- 245.
- (9) Mr. Hassan, Mr. Bhansi (2000). The term "public reliance on the Egyptian media during crises", Egyptian Journal of Public Opinion Research, Cairo University, College of Information, p. 4, p. 504.
- (10) Ibrahim, Abdullah Omran Ali (2009). Directions to the Egyptian Audience: An Analytical Field Study, Unpublished Master Thesis, Zagazig University: Faculty of Arts.
- (11) Tarabishi, Mervat and Mr., Abdul Aziz (2006). Theories of Communication, (Cairo: Dar Al Nahda Al Arabiya) p. 145.
- (12) Reza, Mustafa Auji and Naeja (2014). The Reality of Traffic Education: A Field Study in the City of Adrar, Journal of Human and Social Sciences, Algeria, p.
- (13) Cell Phones, Khalid (2005). Economic Impact of Traffic Accidents, Symposium on Accidents (Riyadh: Naif Arab University for Security Sciences.)
- (14) El-Mursi, Mohamed Mahmoud Kaoun (2005). Evaluation of the role of the media in the population of Jeddah: a field study (Jeddah: King Abdulaziz University, Center for Scientific Research.)
- (15) Abdullah, Ahmed Reda (2003). Traffic Rules & Etiquette: Traffic Accidents Investigation (Cairo: Police Academy Press.)
- (16) Trawen Anne (2002). Marastea A PIA and persona UIF B. International Comparison of A Fatal Causality of Road Accident in 1990 and 1999, Accident Analysis & Prevention, volume 34, Issue 3.
- (17) Hussein, Samir Mohammed (2006). Studies in the Scientific Research Methodologies "Media Research", I 2 (Cairo: World of Books) p.

Draft

(18) names of arbitrators alphabetically:

- Dr. Helmy Mahseb: Vice Dean of Faculty of Media and Communication Technology, Qena University, South Valley, Egypt.
- Dr. Saleh Al-Iraqi: Head of Educational Information Department, Faculty of Specific Education, Zagazig University, Egypt.
- Ad / Hala Nofal: Dean of Faculty of Information and Communication Technology Qena South Valley University Egypt.