

داخل العدد

- المسؤولية الاجتماعية لوسائل الإعلام (دراسة تطبيقية علي أزمة المرور في مصر)
- الأغاني التلفزيونية المصورة (الفيديو كليب) ونظرية تأثير الشخص الثالث third person effect (دراسة تطبيقية علي عينة من الجمهور المصري)
- كيف ترى المرأة صورتها المقدمة في إعلانات التلفزيون (دراسة كيفية علي طالبات جامعة الإمارات العربية المتحدة)
- التعرض لمسلسلات التلفزيون وعلاقته بالأسلوب الذي يفضله المشاهد في إتخاذ القرار داخل الأسرة .
- دور وسائل الاتصال في تشكيل الصورة الذهنية لدى الصحفيين العاملين بالصحف الأمريكية تجاه العرب والمسلمين بعد أربعة أعوام من أحداث الحادي عشر من سبتمبر ٢٠٠١م (دراسة ميدانية).
- معالجة الأفلام السينمائية المصرية لقضايا التفكك الأسري (دراسة تحليلية وميدانية).
- اتجاهات المرأه الصعيدية المتميزة نحو صورتها في وسائل الإعلام المقروءة والسموعة والمرئية (دراسة تحليلية وميدانية).
- الأثار التربوية لعولمة الثقافة والإعلام في الوطن العربي .
- العلاقة بين ثنائية اللغة لدى المراهقين المستخدمين للإنترنت وتشكيل هويتهم الثقافية .
- دور الصحافة السعودية في تشكيل اتجاهات الناخبين (دراسة تطبيقية مقارنة علي المصرية السعودية)
- بيئة الإحتلال الإسرائيلي وتأثيرها علي التحرير الصحفي في الصحف اليومية الفلسطينية (دراسة تحليلية خلال عامي ٢٠٠٠، ٢٠٠٢).

العدد

الرابع والعشرون

أكتوبر ٢٠٠٥م

**دار الاتحاد التعاونى
للطباعة**

ش سيدى بلال من مصطفى حافظ
جسر السويس

ت ٢٩٩٩٥٤٥

رقم الإيداع بدار الكتب المصرية

٦٥٥٥

العدد الرابع والعشرون

أكتوبر ٢٠٠٥ م

مجلة

البحوث الإعلامية

دورية علمية محكمة تصدر عن جامعة الأزهر

رئيس مجلس الإدارة

الأستاذ الدكتور: أحمد الطيب

رئيس التحرير

أ.د: محيي الدين عبد الحلیم

مدير التحرير

أ.د: شعبان أبو اليزید شمس

رئيس قسم الصحافة والإعلام

سكرتير التحرير

د/ أحمد منصور هببة

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



المسئولية الاجتماعية لوسائل الإعلام

دراسة تطبيقية على أزمة المرور في مصر

إعداد

د. حنان فاروق جنيد

الأستاذ المساعد بكلية الإعلام

جامعة القاهرة

مقدمة :

لقد شهد عالمنا في الربع الأخير من القرن العشرين تطورات تكنولوجية هائلة في مختلف مجالات الإعلام والاتصال تفوق حجم كل ما شهدته تلك المجالات من تطورات منذ فجر التاريخ وأسفرت هذه التطورات عن ثورة حقيقية صنعتها تكنولوجيا الاتصال، ولقد أحدثت هذه الثورة انقلاباً أساسياً في البيئة التكنولوجية لوسائل الإعلام مما أعاد تشكيل المعطيات والوقائع داخل المجتمعات المختلفة.

ولعل من أهم الإيجابيات المتعددة لتكنولوجيا الاتصال ما نراه من إرهاصات عصر جديد تؤول فيه الرفعة لتلك الأمم التي لا تعرف للقوى المعرفية سقفاً أو حدوداً، وما فرضته تكنولوجيا الاتصال الحديث من مبادئ سامية لعل من أهمها فتح الأبواب أمام المعلومات والآراء وقبول التعدد بين الآراء والاتجاهات السياسية والاجتماعية والاعتراف بالآخر وتأمين الحريات الفردية للأفراد وممارسة الديمقراطية للجماعات وقبل ذلك وأن يعطى للجميع الحق في الحصول على المعلومات ومقارنتها والإفادة منها في بلورة الآراء وتكوين المواقف وهو ما يصطلح عليه علماء الاجتماع والاتصال فيما يسمى "المسئولية الاجتماعية لوسائل الإعلام".

أولاً : المسئولية الاجتماعية الشاملة :-

وإذا كانت المسئولية الاجتماعية الشاملة في المجتمع المعاصر تعنى أن كل فرد سواء أكان عادياً أو اعتبارياً له حقوق وعليه واجبات وأن عليه أن يوازى بين الحقوق والواجبات حتى يصبح فرداً صالحاً متكيفاً مع المجتمع الذي يعيش فيه داخل إطار من روح الأسرة الواحدة وإنطلاقاً من ظاهرة الاعتماد المتبادل بين الأفراد جميعاً فإن الإعلام بمؤسساته المختلفة ومع تعاظم أهميتها في مجتمعنا المعاصر أصبح

عليها مسئولية تحقيق هذا التوازن في شتى المجالات المادية والمعنوية التي تمتد إليها مصالح كل فرد اعتبارى ومصالح الجماهير التي ترتبط به، ثم إن تحقيق هذا التوازن لا يكفى وإنما لابد أن يكون الإعلام وجماهير المجتمع على اقتناع تام بأن مصالحها جميعا تتحقق بالكيفية المناسبة له ولها.

ومن هنا تصبح المسئولية الاجتماعية سلوكا منظما من جانبين هامين فهى سلوك منظم على مستوى المجتمع كله، وهى سلوك منظم على مستوى كل مشروع ومؤسسة على حده كالمؤسسات الإعلامية، فلا يكفى أن تصنف هذه المؤسسات مسئوليتها الاجتماعية كعقيدة وأن تترجمها إلى منهج عملى ولكن لابد أن تطبق المنهج العملى بخطوات علمية منظمة وملزمة وشاملة تتسق مع القيم والأهداف التى يسعى المجتمع لتحقيقها.

وعلى ضوء تطبيقات علم البيئة فى العلاقات العامة Ecology of Public Relations يمكن القول، أن أى مشروع صناعى بصفة خاصة

أو أى مؤسسة أو منظمة أخرى بصفة عامة، لى تنمو وتتطور وتتقدم ينبغى عليها أن تقتنع بمسئوليتها تجاه مجتمعها والتي فرضها الاعتماد المتبادل والمستمر بينهما فى الزمن المعاصر، وعليها أيضاً أن تكتشف الكيفية التى تحقق بها التوافق والتكامل مع الأفراد والجماعات والمنظمات الأخرى داخل مجتمعها، وعليها كذلك أن تكتشف الوسائل والسبل التى يمكنها بها أن تتصل بجماهير بعيدة وغير مرئية عبر خطوط من البعد المكانى والعقلى والتفاوت النفسى وعبر حواجز مادية ونفسية متعددة ومعقدة. والالتزام الأول يتمثل فى المسئولية الاجتماعية كإتجاه أيولوجى، والالتزام الثانى والثالث يتمثلان فى المسئولية

الاجتماعية كمنهج عملي وكسلوك منظم^(١)، أي يتمثلان في العلاقات العامة الحديثة ذات المفهوم الشامل والمتكامل. وهذه الألتزامات الثلاثة متعاونة تعطى للصلة بين المسئولية الاجتماعية والعلاقات العامة مزيدا من القوة والوضوح.

وبذلك تتعاون الأسس الثلاثة التي تقوم عليها المسئولية الاجتماعية وتتكامل لكي تصنع منها أسلوبا حضاريا يواجه به المجتمع المعاصر ظروفه ومتغيراته ويعيد به التوازن إلى تطوره وتقدمه. وإذا كانت الإيدلوجيات القائمة لم تستطع أن تحقق للفرد وللمجتمع النمو السليم والمتوازن، فإن المسئولية الاجتماعية الشاملة والمتكاملة تستحق أن تجد لها مكانا وسط هذه الإيدلوجيات إذا كان أصحابها يدعون بحق أنهم يطبقونها لخير الفرد والمجتمع. ذلك لأن الحضارة الإنسانية المعاصرة لا تزال في حاجة إلى قيم ومثل إجتماعية أخرى تحقق لها وللإنسان تطورا أكثر أمنا واستقرارا واتزاناً.

ولقد ثبت أن المسئولية الاجتماعية الشاملة بوحدة إطارها الاجتماعي وبمضمونها وبمنهجها العملي المنظم، يمكن أن تكون بالفعل أسلوبا حضاريا يعيد التوازن إلى تطور الحضارة الإنسانية المعاصرة، بحيث يصبح تطورها أكثر أمنا وأمانا واتزاناً واستقراراً. وهي لشدة التصاقها بالظروف والمتغيرات الاجتماعية الداعية إليها يمكن أن تجد لها مكانا وسط الإيدلوجيات المعاصرة مهما اختلفت وتنوعت وتصارعت.

إلا أن ذلك ليس أمرا سهلا فالمسئولية الاجتماعية كما يذهب د. البادي^(٢) وإن كانت أكثر التصاقا بالظروف والمتغيرات الاجتماعية الداعية إليها، إلا أن أفكارها قد تتعارض مع بعض أفكار الإيدلوجيات المعاصرة، ثم أن المجتمعات النامية قد لا تملك من الكفاءة الإدارية ما

يمكنها من استيعاب مضمونها وتطبيقها بالكيفية السليمة والفعالة إلى جانب أن التطور الصناعي السريع والمذهل في المجتمعات المتقدمة بكل نتائجه وآثاره لا يدع فرصة كبيرة لدخول عناصر أيديولوجية جديدة ملحة بنفس درجة إلحاح الظروف الداعية إليها. وهذه كلها أسباب تجعل من المسئولية الاجتماعية الشاملة قضية حضارية تتطلب تنظيماً اجتماعياً وتعاوناً دولياً. فإذا علمنا أن هذا المطلب الدولي غير يسير أيضاً على ضوء التجارب التي نعيشها بين المجتمعات النامية والمتقدمة فيما يتصل بالانتمية، لا يمكن تصور مدى تعقد المسئولية الاجتماعية كقضية حضارية، ومدى صعوبة الطريق إليها كاتجاه أيديولوجي وكمنهج عملي منظم على الرغم من الحاجة الشديدة والملحة إليها في المجتمع المعاصر.

ثانياً : الإعلام والوعي الاجتماعي البيئي

تفرض القوة الهائلة للتكنولوجيا الحديثة باستمرار ضغوطاً هائلة على البيئة^(٣) وأدى استخدامها بدون تنظيم أو تمييز في أحوال كثيرة إلى تحقيق الراحة للإنسان وتوفير إنتاج ضخم لسد حاجاته المتزايدة لكنه دمر أيضاً رأس المال الطبيعي للإنسان (مادياً وحيوياً) وأثر تأثيرات سلبية كثيرة في مختلف أجزاء النظام الأيكولوجي الذي يجب أن يسانده الإنسان لصالحه حالياً ولصالح الأجيال القادمة، فكل تطور تكنولوجي يمثل إلى حد كبير مصدر خطر على البيئة، لدرجة أن هناك من الباحثين من يرى أن الثورة العلمية والتكنولوجية سوف تؤدي إلى نهاية البشرية خلال القرن الحادي والعشرين نظراً لاستنفاد الموارد الطبيعية أو دمارها^(٤).

وتكمن المشكلة في أن الاهتمام كان مركزاً في غالبية دول العالم على التنمية الاقتصادية أساساً، بصرف النظر عن أي اعتبارات أخرى،

وللأسف لم تكن البيئة أصلاً جديرة باهتمام كبير بل كانت الإشارة إلى الضمانات البيئية تبدو كمبررات غير مجدية أو كمعوقات. والواقع أن أحد التحديات الكبيرة التي تواجه المجتمع الدولي اليوم هو تخطيط التنمية بحيث تسد حاجات الإنسان بطريقة ملائمة للبيئة. والإدارة الجيدة للبيئة هي التي توظف الاستخدام الأمثل لمصادر الطبيعة من أجل سد حاجات الإنسان دون تدمير للقاعدة الأيكولوجية التي تتوقف عليها التنمية لذلك كان من الضروري تحقيق التنمية التي توفر نوعية أفضل من الحياة في إطار سليم بيئياً، كما أنه من الضروري تأكيد أن التنمية عملية متكاملة، لا يجب أن تهمل الاعتبارات البيئية^(٥).

وتتميز التنمية البيئية بتركيزها على الاتصال وتطلبها قدراً كبيراً من المعرفة، ومشاركة جماهيرية أكبر في صنع القرار المتصل بالبيئة، كما تتطلب حدوث تغييرات على سلوك الأفراد أكثر مما هو مطلوب في الأحوال التي تتم فيها التنمية دون مراعاة للبيئة. فحيث أن العلاقات الاجتماعية والأنماط السلوكية للمجتمع من مكونات البيئة الأساسية، كان لا بد من إدخال النواحي البيئية كمكون أساسي من مكونات اتخاذ القرار الشخصي والجماعي على مستوى الفرد أو الدولة، ومن هنا يأتي دور الإعلام إلى جانب مؤسسات التنشئة الأخرى في نشر التوعية البيئية. فقد أثبتت التجربة أن نسبة كبيرة من الأضرار تحدث نتيجة لعدم وجود وعي بيئي^(٦).

وقد أثبتت التجربة أن التنمية يجب أن تبدأ بإشراك الناس في صنع القرارات التي تؤثر على مستقبلهم ولهذا فهي معنية بالمشاركة في صنع القرار، ومن هنا يبرز دور الاتصال وأهميته بكافة مستوياته ووسائله وأهدافه في إعداد أفراد المجتمع للقيام بدورهم، وتحفيزهم على بذل كل الجهد وتحمل مسؤوليتهم تجاه البيئة عن رضا واقتناع يصل إلى

حد التأديب مع البيئة. شريطة أن يكون ذلك الاتصال مدعما بكل الخدمات والإمدادات اللازمة والمناخ المناسب^(٧).

وبالرغم من مظاهر الإهدار للبيئة العربية (ومنهما مصر) ورجوع ذلك أساسا إلى التخلف والفقر متمثلا في الرعى والصيد الجائرين، والإسراف في استخدام المياه العذبة، وتبوير الأراضي الزراعية، وتجريف التربة والتصحر والجفاف والتلوث بأنواعه والامية والإهمال في النظافة، والزيادة السكانية العشوائية وما ترتب عليها من مشكلات وأزمات اجتماعية واقتصادية متفاقمة تأتي في مقدمتها مشكلة المرور التي أصبحت أزمة متفاقمة في مجتمعنا المعاصر، بالرغم من ذلك لم تبدأ الدول النامية الاهتمام بمشاكل البيئة إلا في السبعينات من هذا القرن وفي مصر تبلور هذا الاهتمام بإنشاء جهاز شئون البيئة عام ١٩٨٢ الذي يتبع رئاسة مجلس الوزراء مباشرة وقد زاد هذا الاهتمام فيما بعد بإنشاء وزارة للبيئة تتابع بالتنسيق مع الوزارات المعنية جهود المحافظة على البيئة، وقد ساعد ذلك على تزايد الاهتمام الإعلامي بقضايا البيئة وعقد الكثير من الندوات لمناقشة هذه الجوانب، وواكب ذلك إصدار الكثير من الدراسات التي اهتم أغلبها برصد وشرح وتحليل المشكلات البيئية في مصر والعالم، وركز بعضها على أهمية ارتباط النشاط الإعلامي بتعديل الكثير من السلوك السائد نحو البيئة بالإضافة إلى المطالبة بنشر الوعي البيئي حتى لا نجهد ما تبقى من البيئة، ونحافظ عليها. فإفقار البيئة يزيدنا فقرا ويجعل البقاء أكثر صعوبة^(٨).

فإذا كانت الغاية بمر العصور الماضية هي حماية الإنسان من أخطار البيئة المحيطة به، فإن الوضع الحالي ينذر بأن البيئة هي التي بحاجة إلى حماية من الإنسان. وبناء على هذا الانقلاب في مفهوم حماية من ممن؟ الإنسان ضد البيئة أم البيئة ضد الإنسان عليها بطريقة

مباشرة وغير مباشرة وعليه كانت الجهود الإنسانية مرة أخرى هي بيت القصيد للوصول إلى المعادلة الصحيحة للبيئة لأن الإنسان هو الوسيلة والغاية فيها.

ومن هنا يصبح الإعلام البيئي مجال خصب للإبداع البشرى وهو الرافد الذى يقوم على توسعة مدارك ووعى الجماهير لمعرفة حقوقهم البيئية إذا ما تعرضت للانتهاك وما لهم وما عليهم فى هذا الوضع.

ويتعاضد دور الإعلام فى تثقيف أفراد المجتمع بيئيا حيث لم تعد هذه الثقافة تخص المتخصصين الايكولوجيين وحسب بل أصبحت تمثل ضرورة من أجل تحقيق رؤية نظامية شمولية متكاملة لبناء مجتمع منقّف بيئيا عبر وسائط الإعلام المتعددة.

إن حماية البيئة لا تتحقق ولا يمكن الارتقاء بها دون الدعم الكامل والتعاون من جميع الأجهزة والأطراف المعنية بالدولة ودون وعى المجتمع بأهمية هذا الاتجاه، مما يتطلب توفير الموارد المادية والبشرية للقيام بحملات منتظمة ودورية لتوعية الجمهور بالقضايا البيئية على المستوى الوطنى والاقليمى والدولى^(٩).

إن تعميق أهداف التوعية البيئية وزرعها فى سلوك عامة الأفراد للارتقاء بالمستوى البيئى فى الدولة ليس بالمهمة السهلة، لأن ذلك يتطلب وضع استراتيجية مبنية على أسس قوية من أجل تغيير نمط السلوك الفردى وتطبيع عاداته تجاه البيئة والمجتمع.

ولكى يتحقق التأثير الأمثل لوسائل الإعلام وأجهزة العلاقات العامة على مستوى الشركات والمنظمات الخاصة والعامة ينبغى أن يكون هناك تنسيق كامل بين هذه الوسائل وتلك الهيئات لتجنب الجهود المتضاربة أو المتناقضة والتركيز على الأولويات التى تمثل أهم القضايا

- البيئية العاجلة التي تحتاج إلى تكاتف جميع الجهود لمواجهتها بشكل حازم وفعال وهذا يتطلب تخطيطا علميا يقوم على المبادئ التالية^(١٠):-
- ١ - زيادة قدرة هذه الوسائل والأجهزة على التأثير والإقناع بأنماط سلوكية جديدة وتغيير أنماط سلوكية سائدة.
 - ٢ - توفير الإمكانيات المادية والفنية اللازمة لتبنى الأنماط السلوكية الجديدة وتغيير الأنماط السلوكية الضارة بالبيئة.
 - ٣ - تقديم النماذج الرائدة والقوة الطيبة من جانب القيادات المسئولة في التصدي لعمليات الإفساد البيئي.
 - ٤ - تطبيق القوانين الخاصة بحماية البيئة وسن ما تتطلبه من قوانين جديدة أو تشديد العقوبات بهدف توفير قاعدة قانونية فعالة.
 - ٥ - ضرورة مشاركة التنظيمات السياسية القائمة (الأحزاب) في كافة الجهود المبذولة لحماية البيئة.
 - ٦ - الاهتمام بالتربية البيئية في المدارس والجامعات وبين العمال والفلاحين والجنود وهو دور تستطيع أن تشارك فيه الأجهزة التعليمية والثقافية الجماهيرية ومراكز الإعلام الداخلي، وقوافل الثقافة الصحية بالإضافة إلى وسائل الاتصال الجماهيرية والتنظيمات السياسية والشبابية والنسائية.
- ولتحقيق أهداف التوعية البيئية من خلال وسائل الإعلام نرى إتخاذ ما يلي:-
- ١ - توجيه رجال الاعلام للاهتمام بشئون البيئة وذلك عن طريق عقد دورات تدريبية للاعلاميين، وإنشاء شبكة اتصالات بيئية فيما بينهم توفر المعلومات البيئية المناسبة مع تقديم برامج تهتم بشئون البيئة.

- ٢ - إعداد برامج علمية، تحث على حماية البيئة والمحافظة عليها، وتستهدف المستويات الوطنية والاقليمية والدولية، وتخطب فئات المجتمع المختلفة وخاصة لبنة المجتمع وهم الأطفال على ألا يهمل دور المرأة في ذلك.
- ٣ - الاستفادة من الاحتفالات الوطنية والاقليمية والدولية بالمناسبات البيئية المختلفة لتنمية الوعي البيئي، بجعل المواطنين يعايشون المشاكل البيئية ويشعرون بوجودها ويحسون بأضرارها وتأثيرها في بيئتهم.
- ٤ - التأكيد على دور البرامج الدينية في هذا المجال نظرا للعلاقة الوثيقة بين أخلاقيات البيئة وتعاليم الإسلام.
- ٥ - إعداد النشرات الإعلامية عن الأحداث البيئية والأفلام الوثائقية التي تتناول مجالات البيئة البرية والبحرية والجوية، مع طرح بعض المشاكل البيئية ومصادرها وطرق التصدي لها عن طريق إقامة الندوات والمحاضرات التي تحفز وتقنع الجمهور في لفت الانتباه إلى ما يحيط به.
- ٦ - الاعتماد على أسلوب المسابقات البيئية سواء عن طريق الصور الفوتوغرافية أو الرسوم أو المقالات والبحوث العلمية لإبراز بعض المشكلات البيئية وإدخال عنصر المواقع الالكترونية وتصميمها لهذا الغرض في صلب المسابقات لمجارة التطور التقني في هذا العصر.
- ٧ - التركيز إعلاميا على مفهوم "التربية البيئية" وهو مفهوم حديث نسبيا وبرز نتيجة تفاعل مفهومى التربية والبيئة وهو اليوم يشكل اتجاها وفكرا وفلسفة، ويهدف إلى تكوين الأفراد الواعين بيئيا

ومساعدتهم على اتخاذ قرارات في أثناء تعاملهم مع بيئاتهم المحلية.

٨ - تبنى مؤسسات الصحف المحلية العربية والأجنبية إصدار ملاحق مستقلة خاصة بالبيئة أو مجلات: على غرار الملاحق الثقافية والسياسية وغيرها سواء أكانت أسبوعية أم شهرية أو دورية لتعزيز دور النشر التخصصي في المجتمع دون الارتباط بالمناسبات الرسمية، وذلك نظراً لتوفر المادة الإعلامية لإتمام هذا المشروع وإظهاره إلى حيز الوجود.

٩ - إنشاء بنك معلومات للإعلام البيئي على شبكة الإنترنت: يستفيد منه كل المهتمين بالبيئة داخلياً وخارجياً بحيث يكون مرجعاً ثرياً يتجدد دورياً وفق المستجدات العالمية.

١٠ - أن تسعى الجامعات إلى استحداث مساق دراسي خاص بالإعلام البيئي: يخدم المجتمع المحلي ويوفر الكوادر المختصة في هذا المجال للعمل في المؤسسات التي تحمل على عاتقها هموم البيئة.

١١ - التأكيد على مفهوم "المسئولية الجماعية": وفقاً للعلاقة التكاملية القائمة بين البيئة والتنمية ومفهوم الاستدامة البيئية والتي تتصل بمسائل وسبل تحقيق التوازن المنشود بين السكان والبيئة والموارد.

١٢ - التركيز في البرامج الإعلامية الخاصة بالبيئة: على تغيير السلوك الإنساني ونمط تعامله مع الأشياء لأن سلوك الفرد هو الخطر الأول المحدق بالبيئة بصفة مباشرة.

ثالثاً : الإعلام وحملات التوعية العامة^(١):

ترتبط المسئولية الاجتماعية للإعلام ودوره في تنمية الوعي البيئي في المجتمع وغرس قيم ومفاهيم الثقافة البيئية لدى أفرادہ بتعاظم

دور وسائل الإعلام في الإعداد والتخطيط والتنفيذ لحملات التوعية العامة التي تقوم بتنفيذها بعض الوزارات والدوائر الحكومية كحملات التوعية لمكافحة المخدرات وحملات التوعية المناهضة للزيادة السكانية، وحملات التوعية المرورية، وحملات التوعية لترشيد استهلاك المياه والكهرباء وحملات التوعية ضد أضرار التدخين وغيرها من حملات التوعية الاجتماعية المماثلة والتي تمثل تجاوبا مع ما تهدف إليه الحكومة في الرفع من مستوى الوعي العام مما يدعم حركة التنمية والتقدم. ولذا تعتبر حملات التوعية العامة التي تتبناها الدولة ضرورة ملحة في دول العالم النامية وتهدف هذه الحملات إلى الرفع من مستوى الوعي العام وتعزيز مشاركة الجماهير في العملية التنموية التي تديرها وتنفذها الوزارات والإدارات الحكومية للتعريف بالإنجازات وتقوية الثقة بين الدولة وقطاعات الجمهور المختلفة، إضافة إلى الرفع من المستوى الثقافي مما يساهم في تحديث المجتمع ويساعد في قبول الأفكار والأنماط السلوكية الحديثة، ويعجل في عملية تنمية المجتمع.

ويزداد دور حملات التوعية العامة عندما يحدث فجوة حضارية بين الحضارتين المادية والمعنوية في المجتمع التي حدث بها تغيير غير متكافئ كما هو الغالب في بعض البلدان النامية (ومنها مصر) حيث تطورت تطورا سريعا ومذهلا فيما يتعلق بالنواحي المادية نتيجة للنجاح الكبير الذي تحقق من خلال تطبيق خطط التنمية الشاملة والذي لم يواكبه تقدما ثقافيا مماثلا نظرا لأن عوامل التطور المادي المتمثل في تطوير البنية التحتية كالمنشآت والطرق والمناطق الصناعية وغيرها من الممكن تأسيسها إذا ما توافرت عوامل الإدارة والمكان والقدرة المالية. حيث من الممكن ظهور نتائجها الملموسة على أرض الواقع في غضون مدة زمنية محدودة ولكن التطور المعنوي المتمثل في رفع الوعي العام

بين أفراد المجتمع بقضايا وطنهم وبيئتهم وحثهم على المشاركة الفعالة في مواجهة ما يعتريه من أزمات يتطلب أعوام عديدة وجهود جبارة من تعليم وبرامج توعية ووسائل إعلام وغيرها مما يساعد في رفع الوعي العام للتعامل مع التقنيات الحضارية بالأسلوب الأمثل والصحيح، وهو ما دعى الكثير من الدول إلى الاعتماد على حملات التوعية العامة لتضييق الفجوة الحضارية التي تعاني منها بعض الدول علما أن حملات التوعية خاصة الإقناعية تواجه تحديات كبيرة وصعوبات بالغة يأتي في مقدمتها عدم اهتمام الجمهور برسائلها أو عناده وتمسكه بالسلوك القديم وعدم الرغبة في التغيير، بالإضافة إلى وجود عوامل أخرى تقلل من فرص نجاح هذه الحملات، تأتي في مقدمتها غياب التخطيط السليم والتنسيق بين جميع الأجهزة المعنية كالأجهزة الحكومية والأسرة والمساجد ووسائل ومؤسسات الإعلام والتعليم والمؤسسات الخاصة وغيرها للمشاركة في تنفيذ الخطط والاستراتيجيات التي تهدف إلى إحداث تغييرات إيجابية وإدراكية وسلوكية تؤدي في النهاية إلى إحداث التنمية الشاملة للمجتمع ككل.

ولذلك فهناك عدة عناصر يجب أخذها في الحسبان عند تناول أية قضية إعلاميا بدءاً من تحديد الهدف وتحديد الجماهير المستهدفة إلى اختيار وسائل الاتصال اللازمة وتحديد القائم بالاتصال الذي سيقدم الرسالة وتحديد المضامين الإعلامية المناسبة وأخيراً اختيار أسلوب التقديم الملائم.

والإعلام كأحد الضرورات الهامة لأي مجتمع يقوم بعبء تنمية وعي أفراد المجتمع وتوصيل الحقائق إلى الجماهير التي لا تستطيع الوصول للحقائق مباشرة، والمسئول الإعلامي هو الذي يقوم بوظيفة التبسيط والعرض والتقديم للمعلومات عن أوجه النشاط المختلفة وكما

ازداد المجتمع تعقيداً بفضل التقدم التكنولوجي أصبح الإعلام أشد أهمية وأكثر ضرورة.

ومن العوامل الهامة اللازمة لإنجاح الاتصال الإعلامي والتنفيذ الجيد لأي برنامج إتصالي يجب أن نأخذ في الحسبان ما يلي:-

أولاً: جمع المعلومات اللازمة وتحليلها باعتبارها المدخل العلمي السليم للاتصال بدءاً بتحديد الجمهور المستهدف وحتى تحديد أشكال وقنوات ووسائل الاتصال والرسالة والمصدر والإطار الاجتماعي والاقتصادي، وذلك يتطلب:-

- مراعاة التغيرات البنائية (الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والثقافية السائدة في المجتمع).

- دراسة فئات الجمهور المستهدف الموجه إليه البرنامج الإعلامي.

- دراسة الوسائل الاتصالية المتاحة للتعرف على أفضلها والمناسب لكل شريحة جماهيرية.

ثانياً: تحديد الأهداف الإعلامية وهي الخطوة التي تساهم في قياس أثر الاتصال وتقويم فعاليته ويجب أن تتسم الأهداف الاتصالية بمجموعة من الخصائص أهمها الوضوح والتحديد والقابلية للقياس مع إمكانية التعبير الكمي عنها.

ثالثاً: تحديد المزيج الإتصالي وهو الاصطلاح الذي يطلق على مجموعة المكونات الأساسية للعملية الاتصالية ألا وهي المرسل وقنوات الاتصال والوسائل والرسائل والجماهير... ولعل من الأهمية أيضاً دراسة تأثير الاتصال ورجع الأثر:-

وهو يعد من أهم الخطوات اللازمة لإنجاح برنامج الاتصال الفعال حيث تمثل مجموعة المؤشرات الخاصة بردود فعل الجماهير

تجاه الرسالة والتي يقرر القائم بالاتصال على ضوئها مدى صلاحية الرسالة الإعلامية من حيث الصياغة والإعداد والمضمون والتكرار ومدى ملائمة الوسائل الإعلامية من حيث كفاءتها في توصيل الرسائل إلى مختلف فئات الجمهور ... وهكذا تمر عملية التخطيط للحملات الإعلامية بعدة خطوات يمكن إيجازها على النحو التالي^(١٢):-

- ١ - جمع البيانات والمعلومات الخاصة بموضوع الحملة وما يرتبط به من عوامل قد تؤثر في الحملة والوقوف على مدى أهميتها وطبيعة الجمهور ووسائل الإعلام المتاحة وخصائصها ...
- ٢ - تحديد الأهداف الإعلامية.
- ٣ - اختيار الوسيلة الإعلامية المناسبة التي يتم استخدامها في الحملة.
- ٤ - تحديد جدولة الحملة الإعلامية من حيث الحجم والتكرار والاستمرار.
- ٥ - تحديد الإستراتيجيات الخاصة بتصميم وتحرير الرسائل الإعلامية.
- ٦ - تنفيذ الحملة وفق الجدول المعد لذلك ثم إجراء عمليات التقييم والتقويم الشامل لها واتخاذ القرارات المصوبة لها بهدف تطويرها بما يتفق وما يطرأ من مستجدات ...

رابعاً: - الإعلام ومشكلة المرور:

يلعب الإعلام والاتصال دوراً محورياً في مواجهة مختلف المشكلات الاجتماعية حيث يعمل على توعية البشر بهذه المشكلات والجوانب المختلفة بكل مشكلة منها. إضافة إلى أنه يطرح الحلول المختلفة التي يراها المختصون لمواجهة المشكلة، وبين تشخيص طبيعة المشكلة وتحديد عناصرها المختلفة، يتولى الإعلام بوسائل الاتصال المختلفة شرح المراحل المختلفة لتخلق المشكلة إضافة إلى التفاعلات

الحادثة فيها، فضلاً عن أنه يتولى حشد البشر من أجل مواجهة هذه المشكلة أو رفض آثارها على بناء المجتمع بشكل عام.

ومما لا شك فيه أن هناك بعض التغيرات التي تعمل على إعادة تشكيل أنظمة وسائل الإعلام في الكثير من البلدان أولها تلك التغيرات التي تتعلق بزيادة تأثير دور العوامل الإقتصادية والتجارية في التأثير على بناء وسائل الإعلام والآخر يتمثل في الوفرة المتزايدة في وسائل الإعلام والذي أصبح متاحاً بفضل تكنولوجيا الكابلات والأقمار الصناعية والثالث يتمثل في أن تنظيم وتدفق وسائل الإتصال الجماهيري قد أصبحا يكتسبان طابعاً عالمياً. والرابع يتمثل في أن التعتد الفني المتزايد يؤثر على كل من إنتاج وسائل الإعلام وتلقيها. أما التغير الخامس والأخير فيتمثل في أن متلقى وسائل الاتصال الجماهيري يتعرضون للتشتت والتفتت^(١٣).

وإذا كان الإعلام في إرتباطه بخطة تنمية المجتمع وتقدمه بمثابة إنعكاس لآليات التفاعل الاجتماعي والإقتصادي والسياسي بالدولة.. فإن نجاح العملية الإتصالية يعد أحد الأهداف الأساسية التي تسعى إلى تحقيقها كافة وسائل الإعلام سعياً نحو سبل تحقيق الاستقرار حفاظاً على مقومات المجتمعات ومكاسب شعوبها التي خاضت من أجلها العديد من التحديات وواجهت الكثير من المنعطفات التاريخية. وإذا كانت خطط التنمية المتبعة تسعى جاهدة لتحسين مستوى البنية الأساسية كما وكيفاً ولاسيما في مجال النقل وحركة المرور... إلا أن قراءة سريعة لما تتضمنه التقارير الرسمية والدراسات العلمية إضافة لما تعكسه الصحف المصرية ومناقشات المؤسسة التشريعية حول أزمة المرور والتي تعد تعبيراً وتجسيداً للرأي العام وإتجاهاته نحو الأزمة والتي تشير إلى أن

الهدف الأول من منظومة المرور والحركة على الطرق لازال بعيداً عن المستويات المرجوة وهو ما تؤكد الإحصاءات الحالية.

ولعل النظرة الأحادية لأزمة المرور الفنية أو التشريعية أو التنظيمية أو الإدارية أو الإقتصادية تعد نظرة قاصرة وهى أحد أسباب عدم تحقيق النجاح المنشود فى الحد من آثار تلك الأزمة... وهذا القصور كفيل من جهة بإنتاج سياسات غير متكاملة ومن ثم آليات تقييم وتقويم قاصرة تعيد إنتاج وإفراز مشاكل أخرى متعددة يزيد من حدتها قصور الوعي العام لدى المواطن من جهة والأزمة التى نحن بصدد دراستها من جهة أخرى...

مشكلة الدراسة :

تعد مشكلة المرور من المشكلات الاجتماعية التى أصبحت لها خطورتها على المستوى العالمى والمصرى ... ويجسد هذه الخطورة حجم الدراسات والبحوث التى أجريت عن هذه الظاهرة، وكذلك عدد المؤتمرات واللقاءات التى عقدت والتى شارك فيها الباحثون العلميون والمسئولون عن المرور فى مختلف المجتمعات.. إضافة إلى المتخصصين فى إدارة الأزمات باعتبار أن حوادث المرور من الممكن أن تأخذ ثلاث حالات كونها ظاهر اجتماعية وشرطية وقانونية ثم كونها مشكلة قد تتحول فى مرحلتها الأخيرة إلى أزمة.

وتتخذ حوادث المرور طابع الظاهرة إذا كانت هناك مجموعة من حوادث المرور التى تقع هنا وهناك فى المجتمع.. لكنها تظل فى حدود المعتاد سواء من حيث عدد هذه الحوادث أو من حيث الخسائر والتلفيات التى تنجم عنها وبذلك تظل حوادث المرور عند حدود الظاهرة إذا توافرت لها عدة شروط أساسية منها تخطيط عمرانى ملائم للمدن والطرق عموماً، وكذلك تأهيل البشر الذين يتولون القيادة بحيث

يكونون على معرفة ودراية كافية بقواعد المرور، ويستوعبون الثقافة المرورية عموماً، ومنها أن عدد المركبات المتدفقة على الطرق وحالة هذه المركبات ومدى ملائمتها وصلاحياتها لقدرة الطرق على استيعابها والتي قد تجعل منها أحد أسباب الحوادث على الطرق.. يضاف إلى ذلك ضبط مروري قوى يعمل على ترسيخ قيم وقواعد تتولى تنظيم حركة المرور في المجتمع بما يساعد على التقليل من الحوادث.

غير أن ظاهرة حوادث المرور قد تتحول إلى مشكلة، وذلك حينما يحدث إخلال بالشروط الأساسية التي تستهدف حالة مرورية سوية والتي أشرت إليها في الفقرة السابقة.. فإذا حدث هذا الإخلال كان تكون الطرق أقل سعة، والبشر الذين يتولون القيادة أقل تأهيلاً، وحالة المركبات سيئة، إضافة إلى التهاون في التأكيد على الانضباط المروري، فإن من شأن ذلك أن يرفع عدد الحوادث في المجتمع كما يرفع حجم الخسائر البشرية والمادية، بحيث تصبح مشكلة المرور أحد العوامل الأساسية لإهدار رأس المال البشري والمادي.. فإذا أصبحت أحداث المرور مشكلة فإنها بلا شك سوف تؤرق ضمير المسؤولين عنها وسوف تروع المواطنين.. ويكفي أن أشير في هذا الصدد إلى أن عدد الوفيات الناتجة عن حوادث المرور في عامين متتاليين ١٩٩٩-٢٠٠٠ تجاوز عدد الشهداء الذين ضحوا بأنفسهم لتحرير الوطن.. وفي نطاق ذلك تظل مشكلة المرور مجرد مشكلة.. طالما أنه يقدر محدود من الإجراءات تستطيع التقليل من عدد الحوادث أو الوصول بها إلى معدلاتها المحتملة.

فإذا تزايدت حدة وقوع حوادث المرور بحيث أصبحت ترهق كاهل المجتمع في اتجاهات عديدة فإنها قد تتحول من مجرد مشكلة إلى

أزمة ومن أزمة إلى أزمة معقدة، ومحتدمة.. يحدث ذلك إذا تزايد عدد المركبات إلى الدرجة التي تختنق الطرق معها.

إن المستوى الحالي لمعدلات حوادث الطرق قد تخطى حدود كثيرة ما كان ينبغي أن يتخطاها والباحثة على قناعة بأن عدم وجود أطر عامة وسياسات واستراتيجيات واضحة فإنه يصعب تنفيذ رؤى مستقبلية لمواجهة الأزمة المرورية تهدف إلى تحسين مستوى الأمان على الطرق المصرية بصورة تتناسب مع مكانة مصر الحضارية كما أثبتها وأكدتها على الأقل جدران المعابد والتراث التاريخي الذي يعد حتى الآن عمداً للاقتصاد... فمعدلات حوادث المرور على الطرق المصرية تعتبر على درجة من الخطورة إذا ما قورنت بالمعدلات العالمية بالنظر لمكانة مصر الحضارية والجغرافية بين دول العالم..

وإذا نظرنا إلى الوضع العالمي لتلك الأزمة لوجدنا أن قتلى حوادث المرور على الطرق يمثل أكثر من ٩٩% من قتلى حوادث النقل بمختلف أنواعه (برى وبحرى وجوى) وقد تم تقدير عدد وفيات حوادث المرور على الطرق بأكثر من ٣٠ مليون قتيل منذ اختراع السيارة، وأن هناك حوالى ١,٢ مليون قتيل سنوياً نتيجة حوادث المرور على الطرق وأكثر من ٢٠ مليون مصاب سنوياً، وأن حوالى ٨٨% من قتلى حوادث المرور على الطرق تقع فى الدول النامية بالرغم من كونها تمتلك حوالى ٢٠% فقط من مجموع سيارات العالم، وأن نسبة وفيات الضحايا ذوى أعمال أقل من ١٥ عاماً فى الدول النامية حوالى ثلاثة أمثال تلك فى الدول الصناعية، وقد تم تقدير عدد قتلى حالات الإنتحار بحوالى ٠,٩٥ مليون

مقارنة بـ ١,٢ مليون قتيل نتيجة حوادث المرور على الطرق، وقد تم تقدير عددى قتلى جرائم القتل بحوالى ٠,٧٤ مليون مقارنة بـ ١,٢

مليون قتيل نتيجة حوادث المرور على الطرق، وإذا كان قد تم تقدير عدد قتلى الحروب بحوالى ٠,٦٠ مليون مقارنة بـ ١,٢ مليون قتيل نتيجة حوادث المرور على الطرق أى أن قتلى الحروب نصف قتلى حوادث الطرق على مستوى العالم. بينما فى الدول النامية تم تقدير عدد قتلى الحروب بحوالى ٠,٥٨ مليون مقارنة بـ ١,٠٣ مليون قتيل نتيجة حوادث المرور على الطرق. كما تم تقدير إجمالي الفاقد الإقتصادى نتيجة حوادث المرور على الطرق بحوالى ٥٢٠ مليار دولار سنوياً بينما قدرت فى الدول النامية بحوالى ٧٠ إلى ١٠٠ مليار دولار سنوياً وهى قيمة تفوق مجموع المساعدات التى تتلقاها هذه الدول من الدول والجهات المانحة. إنه بالرغم من الزيادة الهائلة فى أعداد المركبات وأطوال الطرق بالدول الصناعية فقد إنخفض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بها... بينما زاد عدد وفيات حوادث الطرق بالدول النامية بنسبة قدرت بحوالى ٣٥٠%.

وإذا تطرقنا إلى الوضع فى مصر فقد قدرت الإحصاءات عدد الحوادث بحوالى ٢٧٠٠٠ حادث أسفر عن ٢٨٠٠٠ مصاب و ٦٠٠٠ قتيل ويمثل قتلى حوادث الطرق حوالى ٣٥% من مجموع قتلى جميع أنواع الحوادث الأخرى.

ويشير الجدول التالى إلى إرتفاع حوادث المرور فى المجتمع المصرى خلال الأعوام من ١٩٩١ إلى ١٩٩٨.

جدول (١)

يوضح بيان الحوادث والمصابين والوفيات^(١٤)

السنة	١٩٩١	١٩٩٢	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧	١٩٩٨
عدد الحوادث	٢٠٤٦٠	١٨٣٤٨	٢٢١٥٢	٢١٠٠٠	٢٤٣٢٤	٢٧٢٣١	١٦٧٢٦	٢٣٣٦٣

٢٢١٤٩	١٨٤٤٢	٢٠٦٧٣	١٩٨٨٤	٢٠٢٩٢	٢٢٣٢٠	٢١٦٣٦	٢٢٨٨٤	عدد الإصابات
٥٠٠٢	٥٦٤٣	٥٠٣٧	٥٨٤٤	٤٩٠٢	٤٥٢٤	٤٤٦٤	٤٥٣٦	عدد الوفيات
١٩٤٧	٢٢٢٧	٢٢٦٩	٢٠٢٧	١٧٥٠	١٨٤٦	١٥٤٩	١٧٠٥	المتوسط الشهرى

ومما سبق يتضح أن :

متوسط عدد الحوادث التى تحدث سنويا ٢٢٩٥١، متوسط عدد المصابين ٢١٠٣٥، ومتوسط عدد القتلى ٤٩٩٤ سنويا، ٨٠% من هؤلاء القتلى والمصابين أعمارهم تحت الأربعين سنة وهو سن العطاء والإنتاج، وأن ٦٠% من القتلى من المشاة أى أنهم ضحايا للغير ورعونتهم وعدم الالتزام بقواعد وآداب المرور فى القيادة، إذا أخرجنا منها أخطاء المشاة وهى محدودة^(١٥).

وتشير - سعاد طنطاوى - إلى أن عدد القتلى من حوادث الطرق فى مصر يصل إلى حوالى ٦ آلاف قتيل سنويا وأن عدد المصابين يبلغ أكثر من ٢٥ ألفاً سنوياً، ٥٠% منهم تحت سن العشرين، وتقدر الخسائر الناجمة عن حوادث الطرق من ٨٠٠ مليون إلى مليار جنيه سنوياً، تشمل الخسائر فى السيارات والخدمات الطبية^(١٦). بينما قدرها البعض بـ ٤ : ٦ مليارات جنيه سنوياً.

وتزداد أزمة المرور بالقاهرة الكبرى نتيجة تركيز النشاط الاقتصادى والزيادة السكانية وذلك أدى إلى زيادة كثافة المرور وقد بلغت كثافة حجم الرحلات اليومية داخل القاهرة الكبرى ١٠,٥ مليون راكب رحلة فى اليوم من بينها:

راكب تم نقله بواسطة هيئة النقل العام	٤٢٠٠٠٠٠
راكب تم نقله بواسطة أتوبيس القاهرة	٧٣٥٠٠٠

راكب تم نقله بواسطة مترو الأنفاق والسكة الحديد	١٠٥٠٠٠٠
راكب تم نقله بواسطة سيارات الخدمة والأجرة	١٩٩٥٠٠٠
راكب تم نقله بواسطة أتوبيسات المدارس	٦٣٠٠٠٠
راكب تم نقله بواسطة السيارات الخاصة	١٨٩٠٠٠٠
راكب رحلة يوميا ^(١٧) .	١٠٥٠٠٠٠٠

وبقراءة الجدول التالي يمكن لنا أن نتصور حجم الأزمة المرورية التي تشهدها محافظة القاهرة ذلك بالنظر إلى تطور أعداد المركبات وتنوعها خلال الفترة من ١٩٩٥-٢٠٠٢ وذلك على النحو التالي:

جدول رقم (٢)
يوضح تطور عدد المركبات بمحافظة القاهرة موزعة وفقاً لنوع
المركبة والسنة
خلال الفترة من ١٩٩٥ حتى ٢٠٠٢

تطور نوعية وعدد المركبات								نوع المركبة
٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	١٩٩٩	١٩٩٨	١٩٩٧	١٩٩٦	١٩٩٥	
٦٤٣٦٨٧	٦٢٥٠٧٨	٦٠٤٢٣١	٥٨٠٨٢٥	٥٣٩٥٠٧	٥١٥١١١	٥٠٠٦٩٣	٤٨٣٢٤٧	خاصة
٤١٣	٣١١	٣١٥	٣٢٩	٣٢٢	٢٩١	٢٩٤	١٩٢	كرفان
٧١٧٤٢	٧١٩٠٦	٧١٩٤٨	٦٨١٩٣	٦٨٧٠٢	٦٣٤٤٥	٦١٢٠٩	٥٤٠٣٦	أجرة
٧٧٢	٧٦٣	٧٢١	٧٠٤	٦٧٧	٦٤٦	٦٠٠	٥٨٠	تاكسي
٥١٩٣	٥١١٠	٥٠٥١	٤٦١٤	٤٧٩٦	٥١١٦	٤٤٣٢	٤٣١٤	تاكسي عام
٥٦٨٢	٥٦٢٥	٥٥١٤	٥٢٦٦	٥١٥٧	٥٠٨٠	٤٩١١	٤٧٦٠	تاكسي خاص
٥٢١٩	٥٠٧٨	٥٠١٦	٥٨٥٧	٥٢١٩	٤٧١٧	٤١٠٧	٣٥٢٤	تاكسي سياحة
٤٠٧٨	٣٦١٣	٣٢٢٧	••	••	••	••	••	تاكسي رحلات
٢٢٩٦	٢٠٦٦	١٩٠٢	١٦٨٨	١٥١٠	١٣٨٧	١٢٩٥	١١٩٣	تاكسي مدارس
٨٢٨٢٨	٨٢٠٧٦	٨٢١٨٢	١٠٥٣١٤	١٠٠٤٧٢	٩٥٨٦١	٩٣٩٨٠	٩٠٢٢٠	نقل
٦٥٢٧	٦٣١٦	٦١٨٨	٨٩٠٦	٨٧٨١	٨٢٣٧	٧٩٦٣	٧٤٤٧	مقطورة

٢٨٥	٢٥٢	٢١٦	٢١٠	٢١٧	٢١٦	٢١٤	٢٠٦	جرار زراعى
١١٠٤٦٢	١٠٨٤٥٠	١٠٢٨٤٥	١٠٢٨٦٧	١٠١٦٨٨	٩٨٢٢٧	٩٩٢٠٩	٩٧١٥٧	موتوسيكل
٧٢٥١	٦٩٩٨	٦٩٢١	٦٨٢٧	٦٧٩٢	٥٨٢٤	٥٦٩٥	٥٦٢٢	هـ - سياسية
٢٩٦٧	٢٩٢٨	٣٠١٩	٣٠٢٢	٢١٢٧	٢١٨٢	٢٢٠٦	٢١٤٥	تجارى ومؤقت
٨٤٩٢	٨١٢٥	٨٥٠٨	٨٥١٥	٨١٥٢	٨٢٧٦	٨٨٢٨	٨٥٢٠	جمارك
٢٤٢٢١	٢٢٨٨٢	٢٢٦١٢	٢٢١٨٦	٢٢٢٥٦	٢٢٢٠٧	٢٥٢٠٤	٢٤٦١٢	قطاع عام
١٢١١٦	١٢١٦٥	١٢٠١٢	١٢٨٧٢	١٢٦٢٠	١١٢٨٧	١٠٧٦٨	١٠٠٨٢	حكومة
٥١٨٨	٤٢٧٧	٤٢٢٧	٤١٢٢	٤٤١٦	٤٢٢٤	٢٨١٠	٢٥١٦	محافظة
١٠١١٥٤٠	٩٨٦٢٢٩	٩٥٨٨٥٥	٩٥٢٤٤٠	٩٠٤٥٢٥	٨٦٢٧٢٥	٨٤٦٦١٧	٨١٢٤٨٥	إجمالى

ولا تقتصر مشكلة المرور على الحوادث والإصابات والوفيات فقط ، بل تمثل مشكلة الاختناقات المرورية أهمية كبيرة ، حيث تعطيل مصالح المواطنين ، بالإضافة إلى محاولة تعويض الفاقد من الوقت وذلك بالسرعة الجنونية بعد الخروج من دائرة الاختناقات مما يؤدي إلى وقوع حوادث ، ويرى البعض أن أسباب هذه الأزمات والكوارث ترجع إلى تفسى ظاهرة الفوضى والتسيب والخلل الاجتماعى والتنظيمى مما يسبب إرتفاع نسبة حوادث وأزمات المرور فى محافظة القاهرة. والجدول التالى يوضح ذلك.

جدول رقم (٣) يوضح تطور عدد الحوادث لمحافظة القاهرة

خلال الفترة من ١٩٩٥-٢٠٠٢

السنة	عدد الحوادث
١٩٩٥	١٤٦٤
١٩٩٦	١٨٥١
١٩٩٧	٢١٨٣
١٩٩٨	٢٢٣٣
١٩٩٩	٢٦٧٧
٢٠٠٠	٢٢٣٦
٢٠٠١	٣١٠٦
٢٠٠٢	٣٢٧٥

وإذا نظرنا إلى أسباب حوادث المرور لأمكن لنا تقسيمها إلى أربع عناصر أساسية يأتي على رأسها العنصر البشري والجدول التالي يوضح النسبة المئوية لأسباب الحوادث المرورية خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٢ وذلك على النحو التالي :

جدول رقم (٤)

يوضح النسبة المئوية لأسباب الحوادث المرورية

خلال الفترة من ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠٠٢

أسباب الحوادث				السنة
عوامل جوية	عيوب الطريق	عيوب المركبة	العنصر البشري	
٦,٢٩%	١,٢٩%	٢٣,٠٦%	٦٩,٣٦%	٢٠٠٠
٤,٤٥%	٢,٧٤%	٢٢,٦٠%	٧٠,٢١%	٢٠٠١
٣,٧٠%	١,٩٧%	٢٣,٤٧%	٧٠,٨٦%	٢٠٠٢

بالإضافة إلى ما تشير إليه قراءة الجدول السابق فإن هناك أسباب لأزمة المرور تتعلق بالنواحي الإجتماعية والتخطيطية والسكانية والجغرافية وعوامل أخرى ترتبط بالأبعاد الإقتصادية والسلوكية والإدارية والقانونية .. الخ. نوجز أهمها على النحو التالي:

(تطور أعداد السكان - سوء التوزيع الجغرافي للسكان وتباين كثافتها - الهجرة الداخلية المتزايدة من المناطق الريفية إلى المناطق الحضرية - سوء التخطيط العمراني للمدن ونقص شبكة الطرق رغم ما شهدته من تطور - مرور بعض الطرق السريعة داخل بعض المدن وسوء تصميم الطرق والتقاطعات والمداخل والمخارج الرئيسية للمدن والطرق - الزيادة الكبيرة والمضطردة لعدد السيارات المملوكة للأفراد والتي تشير إلى إرتفاع مستوى المعيشة وزيادة دخول قطاعات مختلفة من الأفراد)^(١٨).

كذلك يوضح الجدول التالي تطور عدد حوادث المرور موزعة وفقاً للسنة منذ عام ١٩٩٥ وحتى عام ٢٠٠٢ وهو ما يشير إلى تصاعد معدلات حوادث المرور على النحو التالي:

جدول رقم (٥)

يبين عدد حوادث المرور موزعة وفقاً للسنة

م	السنة	عدد الحوادث
١	١٩٩٥	٢٣٣٧٦
٢	١٩٩٦	٢٧٢٣١
٣	١٩٩٧	٢٦٧٣١
٤	١٩٩٨	٢٣٣٦٣
٥	١٩٩٩	٣٤٤١٠
٦	٢٠٠٠	٢٥٨٧٠
٧	٢٠٠١	٢٥٠٨٨
٨	٢٠٠٢	٢٦٧٠٩

وتشير الإحصاءات الرسمية الصادرة عن وزارة النقل

والمواصلات إلى ما يلي:-

- بلغت جملة جناح القتل الخطأ عام ٢٠٠١ (٦٥٩٨) جناحاً بالمقارنة بعام ٢٠٠٢ والتي بلغت (٥٩٤٥) من بينها عدد (٥٨٤٦) قتيل عام ٢٠٠١، ٥٣٦٩ عام ٢٠٠٢ في حوادث المرور فقط)
- بلغت جملة جناح الإصابة الخطأ عام ٢٠٠١ (٤٤٦٥٤) بالمقارنة بعام ٢٠٠٢ حيث بلغت (٤٤٢٦٥) من بينها عدد (٢٩٠٤٢) جناحاً عام ٢٠٠١، ٢٨٦٣٥ جناحاً عام ٢٠٠٢ في حوادث المرور فقط).
- بلغ إجمالي عدد القتلى في حوادث القتل والإصابة الخطأ عام ٢٠٠١ (٧٨٦٧، ٧٢٥٠ عام ٢٠٠٢) بلغ عدد القتلى في حوادث المرور ٦٩٥٣ قتيل بالمقارنة بعام ٢٠٠٢ والتي بلغت (٦٥٢١).

- كما بلغ عدد حوادث المرور التي نتج عنها وفيات وإصابات خلال عام ٢٠٠٢ (١٩٥٠٦) حادثة.. وبلغ عدد السيارات التالفة (١٦٢٩٩) سيارة وتشير الإحصاءات السابق الإشارة إليها الى أى حد تعد حوادث المرور وما نتج عنها من قتلى ومصابين فى مقدمة الأزمات التي شهدتها المجتمع المصري. والجدول التالي يوجز أعداد ما أسفرت عنه حوادث المرور خلال الفترة من ١٩٩٥ حتى ٢٠٠٢ على النحو التالي:

جدول رقم (٦)

يوضح أعداد ونتائج حوادث المرور خلال الفترة من ١٩٩٥ حتى ٢٠٠٢

السنة	عدد الحوادث	عدد المتوفين	عدد المصابين	عدد التلفيات
١٩٩٥	٢٣٣٧٦	٤٨٢٣	١٩٧١٨	١٤٤٦٧
١٩٩٦	٢٧٢٣١	٥٠٣٧	٢٠٦٧٤	١٧٤٧٠
١٩٩٧	٢٦٧٢١	٥١٤٣	١٨٤٤١	١٧١٢٥
١٩٩٨	٢٣٣٦٣	٥٠٠٢	٢٢١٤٩	١٩٤٢٩
١٩٩٩	٢٤٤١٠	٥٣٦٧	٢٢٣٧٥	٢٠١٣٨
٢٠٠٠	٢٥٨٧٠	٥٧٧٣	٢١٧٤٩	١٧٤٠٧
٢٠٠١	٢٥٠٨٨	٥٥٧٤	٢٢٣٠٥	١٩٢١٠
٢٠٠٢	٢٦٧٠٩	٥٩٦٥	٢٧٤٥٣	١٦٣١٦

- وهو ما يلقي الضوء على أهمية وضرورة مراجعة وتقييم كافة السياسات والخطط الموضوعه فى هذا الشأن ولاسيما وقد بلغت

معدلات لانتحتمل التهاون أو التأجيل سواء على مستوى معدلات القتلى والمصابين أو هدر مادي قدره البعض بما يقرب من ٤ إلى ٦ مليار جنيه سنوياً مما حدا بالبعض بأن يطلق عليها حرب الطرق لما شكلته تلك المعدلات من حد قد تخطى بكثير أعمال العنف والإرهاب ليس على المستوى المحلى الذى لم نشهد له أى رصد إحصائى أو أمنى فى مصر .. بل فاق المعدلات الدولية أيضاً..

وبذلك تتحدد مشكلة الدراسة فى تحليل أسباب وأبعاد أزمة المرور والمسئولية الاجتماعية لدور الإعلام فى مواجهة هذه الأزمة من خلال تحليل المضمون الصحفى المتعلق بقانون المرور فى الفترة من ٢٠٠٠ إلى ٢٠٠٢ إضافة إلى تحليل موقعين حكوميين اليكترونيين يتعلقان بتقديم الخدمات العامة الجماهيرية فى مجال المرور.

أهمية الدراسة :

تأتى أهمية الدراسة من أهمية التعرف على دور الإعلام فى مواجهة أزمة المرور ومسئوليته الاجتماعية فى التصدى لها، وذلك فى الوقت الذى يتم فيه التأكيد على أهمية الإعلام فى جميع المجالات سواء فى الوعى وتشكيل الرأى العام أو فى مواجهة المشكلات والأزمات الاجتماعية حيث إن أهداف الإعلام فى الأزمات تغطى أحيانا أهداف الإتصالات الخاطئة بالمشروع، فتهدف الحملة الإعلامية إلى تحجيم الخسائر، وجعلها فى أضيق الحدود، وتعمل على كشف الفرص غير المرئية، كما تهدف إلى تخفيف الوطأة للحوادث^(١٩). والاتصال هو الوسيلة التى يتم بها تبادل المعلومات التى تتعلق بالظروف المحيطة، فالحاجة إلى إعطاء الأوامر والتعليمات من المستوى الأعلى إلى المستوى الأدنى، وتجميع المعلومات والأفكار من أسفل لأعلى، وتبادل البيانات والإيضاحات، يؤكد أهمية المسئولية الاجتماعية فى مواجهة

الأزمات بما يدل على أهمية معرفة أبعاد هذا الدور في مواجهة الأزمات وهو ما يمثل المحور الرئيسي للدراسة.

وبذلك تتحدد أهمية الدراسة في جانبين :

جانب معرفي يتمثل في محاولة التعرف على أسباب وأبعاد آثار أزمة المرور والمسئولية الاجتماعية للدور الذي يلعبه الإعلام في مواجهة هذه الأزمة.

جانب تطبيقي ويتمثل في محاولة صياغة رؤية تصورية لدور الإعلام في مواجهة أزمة المرور تنتج من إطار مسئوليته الاجتماعية الموكلة له في المجتمع ومحاولة تفعيل الاستخدام الإلكتروني لمواقع الحكومة الإلكترونية للقيام بدور ملموس في خدمة وتوعية الجماهير للإضطلاع بمسئوليتهم في التصدي لأزمة المرور.

الدراسات السابقة

يتناول هذا الجزء مراجعة لنتائج الدراسات والبحوث السابقة التي أجريت حول دور الإعلام بوجه عام في معالجة الأزمات والدراسات وأوراق العمل التي تناولت أزمة المرور بوجه أخص سواء على المستوى المحلى والعالم العربى والأجنبى والتي تشير إلى الخبرات الدولية فى دول العالم المتقدمة والنامية وكذا الخبرات المحلية حول أزمة المرور.

وقد تم تقسيم الدراسات وفقاً لأهداف الدراسة إلى المحاورين

التاليين:

المحور الأول: الدراسات والبحوث وأوراق العمل حول أزمة المرور على المستوى المحلى والدولى.

المحور الثانى: الدراسات والبحوث السابقة حول الإعلام والأزمات.

أولاً: الدراسات السابقة فى مجال المرور:

١ - دراسة على لينة ١٩٩١^(٢٠) حول حوادث المرور فى دولة قطر وهى دراسة ميدانية لحوادث المرور فى مدينة الدوحة وقد استهدفت الدراسة مساعدة إدارات المرور فى رسم سياسات تساعد على التقليل من الحوادث وتبسيط الإجراءات الأمر الذى يخفف العبء الملقى على الخدمات الطبية لمواجهة حالات إصابات الحوادث، وقد طرحت الدراسة إطار عام حاولت من خلاله فهم حوادث المرور التى تقع بالمجتمع القطرى حيث رأت أن الحادثة المرورية تقع بالنظر على بعض العوامل منها:- الإنسان والذى يشكل العنصر الأساسى فى موقف الحادثة، والمركبة باعتبارها العنصر الثانى، ثم المكان، فالزمان الذى وقعت فيه الحادثة.

وقد أجريت هذه الدراسة على مرحلتين الأولى استهدفت التعرف على حوادث المرور في المجتمع القطري دراسة إحصائية تحليلية والثانية استهدفت التعرف على الأبعاد النفسية والاجتماعية لحوادث المرور المجتمع القطري وقد توصلت الدراسة إلى أن التغيير الاجتماعي الذي تأسس بعد ظهور البترول قد فرض مجموعة من المتغيرات الشاملة في بناء المجتمع القطري أدت إلى تحولات بنائية وبروز ظواهر جديدة على المجتمع القطري ولاسيما مدينة الدوحة كما انعكست التغيرات الاقتصادية في قطر على كل من عمليات التخطيط العمراني وظهور مظاهر اجتماعية وثقافية جديدة لعل أبرزها ارتفاع معدلات حوادث السيارات وما أدت إليه من حدوث فاقد اقتصادي وبشرى.

٢ - دراسة إبراهيم الدميري^(٢١) حول دور النقل في إدارة الأزمات ١٩٩٦ وقد تناولت الدراسة الدور الذي يقوم به النقل في أثناء الأزمات ودوره في الحد من الآثار السلبية لهذه الأزمات والتقليل من الخسائر من خلال نقل الأفراد والمجموعات إلى أماكن بعيدة عن أماكن الكوارث حتى لا تزداد درجة الخسائر والإصابات البشرية ولذا فلا بد من وجود غرف عمليات لها قاعدة معلومات كافية عن شبكات ووسائل النقل المختلفة بهذا المجتمع ومزوده بعدد من المختصين القادرين على إتخاذ القرارات السريعة والحلول العملية في تحديد الوسيلة والمسار لمعالجة مثل هذه المواقف.

٣ - دراسة سمير عبد الهادي القلش حول دور الإجراءات والسياسات الإدارية في التقليل من الأزمات والكوارث المرورية ١٩٩٧^(٢٢) وقد اعتمد الباحث على المنهج الوصفي التحليلي من خلال دراسة

ميدانية لتوفير المعلومات والبيانات اللازمة حول الأسباب التى تؤدى إلى الأزمات وتوصلت الدراسة إلى بعض النتائج أهمها أن ٩٧% من الحوادث المرورية تقع مسئولية حدوثها على السائق وأن السياسات المتبعة فى استخراج تراخيص القيادة وترخيص سير السيارات قد ساهمت فى وقوع العديد من الحوادث.

٤ - دراسة على زين العابدين سالم ١٩٩٧^(٢٣) حول تأثير أزمة المرور على التلوث البيئى خاصة مع إزدياد حركة المرور فى محافظة القاهرة، وأشارت الدراسة فى نتائجها إلى أهمية دور نظم إدارة المرور والتى تهدف إلى تخطيط وتشغيل نظام موحد للنقل يعتمد على المحافظة على جودة ونوعية الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية بالمدينة من خلال التنسيق المتكامل بين عناصر النقل والطرق التى يمكن تطبيقها.

٥ - دراسة رشاد الحملوى وشومان حول الأزمات والكوارث فى مصر المحروسة عام ١٩٩٨^(٢٤)، وقد أوضحت الدراسة أن هناك تسعة أنماط للكوارث والأزمات التى أمكن رصدها وأن أزمة المرور جاءت فى المرتبة الأولى بنسبة ٤٢,٩% تليها فى المرتبة الثانية كوارث الحرائق بنسبة ١٣,٣% ثم أزمات العنف فى المرتبة الثالثة بنسبة ١٢,٣% وقد أوضحت الدراسة فى نتائجها أن أسباب الأزمات والكوارث يرجع إلى ظاهرة انتشار الفوضى والتسبب فى العديد من مجالات الحياة وما أصاب القيم الثقافية السلبية كالفردية وعدم تقدير النسق القانونى الأمر الذى يتطلب ضرورة العمل على تغيير المناخ الثقافى وإعادة الانضباط والجدية فى كافة مجالات الحياة بتكامل وتضافر الجهود، كما

أوضحت النتائج أن هناك تشابها كبيرا في أسباب وقوع حوادث وكوارث المرور.

٦ - دراسة أحمد ممدوح لطفى^(٢٥) حول الإعلام وحوادث المرور ١٩٩٩^(١) وهدفت الدراسة إلى تحديد دور الأساليب التي تستخدمها وسائل الإعلام في مواجهة حوادث المرور وتحديد مدى فعالية الإعلام في مواجهة حوادث المرور وتحديد أهم العوامل التي يستخدمها الإعلام والتي تمثل إنذارا مبكرا لحوادث المرور المحتملة، ودراسة بعض الحالات (مقالات - أخبار - تحقيقات - أفلام) التي تم نشرها وتقييمها وقد استخدم الباحث المنهجى الوصفى التحليلي لمضمون وسائل الإعلام المختلفة من خلال استعراض أمثلة من الجرائد المصرية (المقالات والتحقيقات والأخبار الصحفية والرسوم الكاريكاتورية المتعلقة بالمرور) ومن أهم نتائج الدراسة عدم صحة الفرض الأول حيث لم يساهم الإعلام في تغيير سلوك المجتمع واكتفى بنشر الأخبار والحقائق، كما ثبت عدم صحة الفرض الثانى حيث إن وسائل الإعلام المختلفة لم تبذل أى جهد فى تغيير سلوك مستخدمى الطريق بل اكتفت بالنقد ونشر الأخبار، وإن الإذاعة والتليفزيون كإحدى وسائل الإعلام لا يعطيان الاهتمام الكافى لعلاج السلوكيات المرورية الخاطئة ولا تتناسب جهودهما فى مجال المرور مع حجم مشكلة المرور.

٧ - دراسة محمد ماهر مصطفى^(٢٦) ٢٠٠٠ حول إدارة أزمات السكك الحديدية فى مصر حيث أشارت الدراسة إلى أهمية النقل فى حياة الشعوب وأن هذا القطاع من أكثر القطاعات إصابة بالكوارث والأزمات، وأنه فى كل مرة يخلف وراءه العديد من الضحايا

والمصابين وقت الكوارث وقد أقامت الدراسة محاورها التطبيقية على حادثين وقعتا عام ١٩٩٩ هما حريق لأحد القطارات قبل دخوله محطة الجيزة، والثاني اصطدام قطار شحن بأخر للركاب بإحدى محطات المنصورة في ١٠ مارس ٢٠٠٠ وتوصلت الدراسة في نتائجها إلى ضرورة تأمين القطارات قبل تشغيلها ورحلاتها الطويلة، وخاصة قطارات الصعيد، التي تقطع مسافات طويلة حتى تصل إلى محطاتها الأخيرة.

٨ - دراسة محمد هاشم السلعوس^(٢٧) حول دور وسائل الإعلام والثقافة المرورية في الحد من حوادث الطرق في الأردن، وقد استهدفت الدراسة معرفة الأسباب والمتغيرات التي تجعل الإنسان عرضة للوقوع في الأخطار المؤدية إلى حوادث الطرق وتوصلت الدراسة في نتائجها إلى ارتفاع نسبة حاملي رخص القيادة من الفئة الثالثة من الذكور والإناث، وانخفاض عدد الأفراد الذين انتظموا بدورهم نظرية أثناء تدريبهم على القيادة، وعدم اهتمام السائقين بموقع الطفل داخل المركبة، وأن معظم مفردات العينة لا يشتركون أو خضعوا لبرامج التوعية المرورية مما يشير إلى أن البرامج غير كافية، وأن الإذاعيتين المسموعة والمرئية هما أكثر وسيلتين إعلاميتين يتعرض بواسطتهما الأفراد لبرامج التوعية المرورية وأن الإذاعة والتلفزيون لهما القدرة على المساهمة في الحد من حوادث الطرق من خلال بث برامج حول التوعية المرورية، كما أن الإذاعة والتلفزيون لا يخصصان وقتا كافيا لشرح المخاطر الناجمة عن عدم التقيد بقواعد المرور.

- هذا إضافة إلى عدد آخر من الدراسات وأوراق البحث المقدمة في المؤتمرات العلمية والتي تعرضت لها الباحثة حول أزمة المرور في مصر والوطن العربي ومن أمثلتها:
- دراسة محمود عبد القادر بعنوان "استخدام هندسة المرور في حل الاختناقات المرورية دراسة تطبيقية على موقف السرفيس" ١٩٩٨ أشار فيها إلى أنه من الضروري النظر إلى مشكلة المرور بشكل شامل وأن الأسباب التي أدت إلى زيادة حركة المرور على الطرق في المدن الكبرى هي أسباب (اجتماعية اقتصادية، سلوكية، تنظيمية).
 - دراسة حافظ الرهوان بعنوان "الانضباط في الطريق العام ١٩٩٨ أشير فيها إلى أن المقصود بالانضباط في الطريق العام هو التزام كافة مستخدمي الطريق بقواعد وتعليمات المرور وآدابه، ويتوقف ذلك على درجة التقدم والنمو الذي وصل إليه المجتمع فالدول المتقدمة تتمتع بدرجة عالية من الانضباط المروري. أما في الدول النامية وبالتطبيق على جمهورية مصر العربية فنجد أنه على الرغم من وجود قانون المرور ولائحته التنفيذية إلا أن الفوضى المرورية وعدم الانضباط بالطريق العام لا يزالان قائمين.
 - دراسة سيد غتوري بعنوان "التخطيط الهندسي للمحاور المرورية ومدى أهميته لتفادي حوادث الطرق" ١٩٩٩ أكدت الدراسة أن مسؤولية الانضباط المروري تقع بالدرجة الأولى على أفراد المجتمع سواء كانوا مشاة أو قاندي المركبات، ويعد زيادة الوعي المروري وتقدير آداب المرور هو الحل لكثير من المشكلات المرورية.
 - دراسة مجدي أمين عثمان بعنوان "ورقة عمل عن هندسة وتخطيط المرور ١٩٩٨ أوضحت الدراسة أن مشكلة المرور تنحصر في

ثلاثة عناصر رئيسية (العنصر البشرى ويمثل ٨٠% من المشكلة، المركبة وتمثل ٥% من المشكلة، الطريق ويمثل ١٥% من المشكلة).

- دراسة محمود عبد القادر بعنوان "فلسفة العقوبة فى قانون المرور المصرى - دراسة تحليلية لمشروع تعديل قانون المرور" ١٩٩٩ أشار فيها إلى أنه مع تطور المجتمع وتغيره لم تعد العقوبات التى يفرضها قانون المرور تحقق الحد من المخالفات.

- دراسة شريف محمد حمادة عبد الرحمن بعنوان "قانون المرور الجديد وأثره فى حل مشكلة المرور وحوادث الطرق" ٢٠٠٠ هدفت الدراسة إلى تقييم التعديلات الجديدة لقانون المرور ولائحته التنفيذية وأثرها فى حل مشكلة المرور وحوادث الطرق ... وأهمية أن يتم توعية المواطنين ببنود القانون والتأكيد على أن القوانين وضعت لحمايتهم وليس لمعاقتهم وأوصت الدراسة بتشكيل لجان من الخبراء المتخصصين فى التخطيط والنقل والمرور القانونى والمحليات فى كل المحافظات لدراسة ومراجعة ظاهرة الحوادث المتكررة والمتزايدة بطرق ومدن المحافظات كل على حدة لمعرفة أسبابها وعمل اللازم بشأنها للحد منها.

- دراسة علاء الدين أبو هاشم بعنوان "دراسة عن قانون المرور الجديد وأثره فى حل مشكلة المرور وحوادث الطرق" ٢٠٠٠ وقد استعرضت الدراسة أهم أسباب مشكلة المرور فى مصر وتمثلت فى (الزيادة السكانية وتركيزها فى دلتا النيل والوادي الضيق - زيادة أعداد السيارات - عدم وجود تخطيط مستقبلى يستوعب الكثافة المرورية - عدم وجود وعى مرورى وعدم استيعاب قواعد وآداب المرور).

- دراسة محسن مصطفى كمال بعنوان "تعديلات قانون المرور الجديد وأسبوع المرور العربية ٢٠٠٠ واستعرضت أهم الإيجابيات والسلبيات التي واكبت تعديلات قانون المرور الجديد من حيث (تطوير وتعديل مادة القانون السابق لصالح المجتمع - مواجهة مظاهر مخالفات عديدة ترتبط بالتلوث السمعي والبيئي - التعرض لمخالفات جديدة وتأثيرها).. كما أشارت الدراسة إلى بعض السلبيات منها (عدم قيام أجهزة الإعلام بالإعلان الكافي عن القانون وبنوده وعدم قيام جمعيات نقل الركاب بالإعلان الكافي لدى جموع السائقين).
- دراسة مدحت قدرى عبد الفتاح بعنوان "حول حالات العود فى قانون المرور وتعديلاته" ٢٠٠٠ أشارت الدراسة إلى نظرية العود فى جرائم المرور ومدى تأثيرها على الحد من ارتكاب المخالفات.
- دراسة محمود حسن عطا بعنوان "التقنية الحديثة ومردودها على حوادث المرور" ٢٠٠١ أشارت الدراسة إلى أن مشكلة حوادث الطرق مرتبطة أساساً بسلوك البشر ولا يمكن التخلص منها نهائياً بمجرد سن القوانين، وأنه من الضروري أن توضع استراتيجيات متكاملة يشارك فيها المتخصصون من أجهزة الدولة المختلفة والمعنية بالمشكلة تقوم على التخطيط العلمى السليم لمواجهة المشكلة.
- دراسة مصطفى سعد راشد بعنوان "استخدام الإحصاء فى مجال المرور ٢٠٠١ أوضحت الدراسة أهمية دور الإحصاء المرورى وفائدته فى تطوير أداء أجهزة المرور.

ثانياً: دراسات سابقة فى الإعلام والأزمات :

تعددت وتنوعت البحوث والدراسات النظرية سواء على المستوى المحلى أو الدولى فى مجال استخدامات وتأثيرات وسائل الإعلام فى مواجهة الأزمات وإدارتها.

وهى كلها تؤكد على الدور المحورى الهام الذى يلعبه الإعلام فى تفاعلات الأزمة وتنمى هذا الدور مع الثروة المعلوماتية وتوسع البث الفضائى وتأثيره البالغ على صنع قرارات الأزمة وأساليب تنفيذها^(٢٨).

ومن أهم الدراسات التى تناولت تأثيرات الإعلام فى مواجهة الأزمات :

١ - دراسة فورت زوك ١٩٩٧^(٢٩) حول دور وسائل الإعلام فى الأزمات والكوارث فقد هدفت إلى التعرف على ما تحتاجه وسائل الإعلام من المنظمات أثناء الأزمة، وما هو الشكل المناسب للتعامل مع الأزمات لتفادى المزيد من الخسائر والكوارث، وتوصلت الدراسة إلى ضرورة تدفق المعلومات بين المنظمات ووسائل الإعلام، وتزويدها بالمعلومات الصحيحة عن الأزمة، واستخدمت الدراسة منهج المسح بالعينة على عدد من مديري القنوات التليفزيونية الأمريكية وعددهم ١٣٣ مسئولاً، وأظهرت الدراسة أنه: لا توجد حيادية فى تناول الأزمات وأن كل محطة تليفزيونية تلتزم بسياستها تجاه المواقف والأزمات المختلفة.

٢ - دراسة محمد كامل مصطفى الكردى ١٩٩٧^(٣٠) عن إدارة الإعلام فى الأزمات فقد أشارت إلى: أهمية عامل الوقت فى ظل الأزمة حيث أن القدرة على التنبؤ ورؤية المستقبل تظل مشوشة وصعبة، وأن الأزمة تترجم حالة من حالات التغيير الجذرى والتحول

السريع بين حالتين من القوة والضعف فى الإعلام والإتصال فى مواجهة الموقف، حيث تواجه الإدارة فى أثناء الأزمة، إما فوضى وخلل شديدين فى أداء المؤسسة ككل، وإما تشبع كامل فى وسائل الإتصال التى تربط المؤسسة بالمحيط الخارجى. وأكدت الدراسة فى نتائجها على دور وسائل الإعلام كأداة فعالة فى مواجهة الأزمة مع الجمهور الخارجى مما يلقى على عاتق العلاقات العامة بالمنظمة مسئولية التوقع، والإستجابة لحدوث الأزمات من خلال تجهيز البيانات، والمعلومات اللازمة لإمداد وسائل الإعلام بها، وكذا تعيين المتحدثين الرسميين.

٣ - دراسة سوزان يوسف القلبنى^(٣١) ١٩٩٨ حول مدى اعتماد الصفوة المصرية على التلفزيون فى وقت الأزمات، وهى "دراسة حالة" لحادث الأقصر الإرهابى، وقد أعتمدت الدراسة على منهج المسح باستخدام المسح الميدانى على عينة من الصفوة المصرية، بلغت ١٢٥ مفردة بالإضافة إلى استخدام أسلوب دراسة الحالة وتوصلت إلى مجموعة من النتائج من أهمها: احتلال التلفزيون المرتبة الأولى كمصدر أول للمعرفة بحادث الأقصر، تلاه الإذاعة المصرية، ثم الصحف المصرية، ثم مصادر الأخبار الأجنبية، وتساوى كل من التلفزيون المصرى وشبكة C.N.N كأول مصادر للمعلومات التى أعتمدت عليها الصفوة المصرية خلال حادث الأقصر، وظهور علاقة إرتباطية قوية بين الصفوة الإعلامية بشقيها الأكاديمى والممارسى والاعتماد على التلفزيون الوطنى خلال حادث الأقصر، كما أشارت النتائج إلى وجود قصور فى التغطية التلفزيونية لحادث الأقصر، ظهرت سماته من

خلال عدم وجود تقارير متعمقة وتحليلات إخبارية حول الحادث وسطحية التغطية الإعلامية.

٤ - دراسة أحمد ممدوح لطفى طرابيك ١٩٩٩^(٣٢) حول الإعلام وحوادث المرور، واستهدفت الدراسة التعرف على الدور الذى تقوم به وسائل الإعلام المختلفة فى الحد من حوادث المرور من خلال تحليل مضمون مجموعة من الأنماط التحريرية المنشورة ببعض الصحف المصرية، وتوصلت نتائج الدراسة إلى أن: وسائل الإعلام لم تساهم فى تغيير سلوك المجتمع تجاه أزمة المرور، وأكثفت بنشر الأخبار، والحقائق، وانتقاد القائمين على التنظيم، دون توجيه النصح، كما لم تبذل وسائل الإعلام جهدا فى تغيير سلوك مستخدمى الطريق للحد من الآثار السلبية لهذه الأزمة.

٥ - دراسة نوال عبد العزيز الصفتى^(٣٣) ١٩٩٩ واستهدفت رصد وتحليل معالجة الصحف المصرية، وكيفية إدارتها لأحداث الكشخ خلال عام ١٩٩٨، وصولاً لتحليل طبيعة الإتجاه نحو أحداث العنف المغلف بالدين، وموقف الصحف المصرية بشقيها القومى والحزبى تجاه هذه الأحداث، وذلك للوصول فى النهاية إلى تقويم فعاليات الأداء الاتصالى للصحف المصرية فى تناولها وإدارتها للأزمات، والأحداث الطارئة من ناحية، والتعرف على مدى نجاحها من عدمه فى إدارة هذه الأزمة من ناحية أخرى. واستخدمت الباحثة منهج المسح الإعلامى لكل ما نشر فى صحف (الأهرام، والوفد، والشعب) حول أحداث الكشخ عام ١٩٩٨ بطريقة المسح الشامل لجميع الأعداد التى صدرت من أغسطس وحتى ديسمبر ١٩٩٨، كما استخدمت المنهج المقارن للكشخ عن

توجه كل صحيفة على حدا، ومقارنتها مع الصحف المناظرة. وتوصلت الدراسة إلى غلبة الطابع الإخباري للمعالجة الصحفية المرتبطة بالأزمة موضوع الدراسة، واستخدام الصحف للخطاب الديني في معالجتها الصحفية، وإبراز دور الأزهر والكنيسة في المعلومات الواردة عن أحداث الكشح، كما جاءت صحيفة الأهرام في الترتيب الأول إهتماماً بتغطية أحداث الكشح عن غيرها من الصحف الأخرى.

٦ - دراسة السيد بهنسى حسن^(٣٤) ٢٠٠٠ عن مدى اعتماد الجمهور على وسائل الإعلام المصرية أثناء الأزمات، وهي دراسة ميدانية استهدفت التعرف على أبعاد علاقات اعتماد طلاب الجامعات على وسائل الإعلام المصرية أثناء الأزمات، وترتيب أهميتها لدى الجمهور وأسباب اعتماده عليها، وقد استخدم الباحث مدخل الاعتماد على وسائل الإعلام، ومنهج المسح بالعينة (٤٠٠ فرد) وتوصل البحث في نتائجه إلى أن التليفزيون المصري قد جاء في مقدمة وسائل الإعلام التي يعتمد عليها الجمهور موضع الدراسة أثناء الأزمات، يليه الصحف المصرية، ثم الإذاعات المصرية، كما اثبت البحث وجود فروق ذات دلالة بين وسائل الإعلام المصرية الثلاث، فيما يتعلق بأسباب اعتماد الجمهور عليها.

٧ - وفي دراسة خديجة حمودة^(٣٥) ٢٠٠٠، حول دور الإعلام في إدارة الأزمات والكوارث، سعت إلى مناقشة دور الإعلام في إدارة الأزمات والكوارث والطرق المثلى للاستفادة منه، وخاصة بعد ظهور بعض المراكز البحثية في الجامعات العربية لتبنى دراسات وبحوث الأزمات. وتوصلت الدراسة إلى عدد من النتائج منها: صدارة الإعلام المرئي والمسموع أثناء حرب الخليج،

وتراجع الإعلام المقروء بجانب غياب الإعلاميين العرب من الصحفيين والإذاعيين عن موقع الحدث، وأن التغطية الإعلامية لحرب الخليج عبر الصورة والكلمة في إطار الرؤية الأمريكية التي تضخم الجوانب الحقيقية على حساب الجوانب الأخرى.

٨ - دراسة قدرى عبد المجيد^(٣٦) ٢٠٠٢، حول دور وسائل الإعلام في إدارة الأزمات، فقد استهدفت التعرف على طبيعة الدور الممكن أن تقوم به وسائل الإعلام في إدارة الأزمات بمراحلها المختلفة، مع تحليل مضمون وسائل الإعلام حول حادث الأقصر ١٩٩٧ وتوصلت الدراسة إلى إتفاق وسائل الإعلام على أن: هذا الحادث يعد أسوأ أعمال العنف في مصر مع إبراز تأثير الحادث على السياحة والاقتصاد القومي، وتوصى الدراسة بضرورة الاهتمام بوجود فريق لاتصالات الأزمة، وفقاً للأسس العلمية التي تحدد الأدوار التي يقوم بها كل عضو.

أهداف الدراسة وتساؤلاتها :

تستهدف هذه الدراسة توصيف العلاقة بين الإعلام ووسائله، وتكنولوجيا الاتصال التفاعلي من خلال الإنترنت من ناحية وبين الأسباب والأبعاد المترتبة على أزمة المرور في المجتمع من ناحية ثانية والدور المحوري الذي يلعبه الإعلام من خلال وسائله المختلفة خاصة الصحافة واستخدام تكنولوجيا الاتصال (الإنترنت) لمواجهة هذه الأزمة سواء في جانبها التوجيهي أو العلاجي (جوانب الإخفاق والنجاح)، وطرق وأساليب تفعيل دور الإعلام، والإنترنت في مواجهة الأزمات خاصة أزمة المرور، وطبيعة الرأي العام تجاه أزمة المرور كما يعكسه تحليل المضمون الصحفي لقانون المرور، ومدى فاعلية المواقع الإلكترونية الحكومية الخاصة بأجهزة المرور في زيادة الوعي العام بهذه الأزمة وحث الجماهير العامة على المشاركة في مواجهتها والتصدى لها. ولتحقيق هذه الأهداف تسعى الدراسة إلى الإجابة عن التساؤلات التالية:

أولاً: تساؤلات تتعلق بدور الإعلام (الصحافة) تجاه أزمة المرور :

- ١ - ما أنماط القوالب الفنية للمضمون الصحفي المتعلق بقانون المرور في الصحف المصرية.
- ٢ - ما العلاقة بين نمط القالب الفني للمضمون الصحفي المتعلق بقانون المرور واتجاه العرض.
- ٣ - ما العلاقة بين القالب الفني للمضمون الصحفي لأزمة المرور ومصادر المعلومات التي يعتمد عليها المضمون.
- ٤ - ما القضايا التي تناولها المضمون الصحفي المتعلق بقضية المرور.

- ٥ - ما العلاقة بين نوع مصادر المضمون الصحفى والموضوعات التى اهتم بتناولها.
- ٦ - ما بنود القانون التى ركز عليها المضمون الصحفى المتعلق بقانون المرور.
- ٧ - ما الفئات المعنية التى اهتم بها المضمون الصحفى المتعلق بقانون المرور.
- ٨ - ما اتجاهات المضمون الصحفى نحو قانون المرور.
- ثانياً: تساؤلات حول مدى استخدام الانترنت فى التوعية الإعلامية بالخدمات الحكومية الجماهيرية والحرورية :**
- ١ - ما أنماط التناول الإليكترونى للخدمات الجماهيرية فى مجال المرور.
- ٢ - ما أجندة اهتمامات المواقع الحكومية الاليكترونية بالخدمات الجماهيرية فى مجال المرور.
- ٣ - ما أهم الخدمات العامة التى تعرضت لها المواقع الحكومية الاليكترونية فى مجال المرور.
- ٤ - ما أوجه اهتمام المواقع الحكومية الاليكترونية فى مجال المرور بالتوعية العامة تجاه أزمة المرور.
- ٥ - ما نوع الخدمات المرورية التى ركزت عليها المواقع الحكومية الاليكترونية فى مجال المرور.
- ٦ - ما أهم المجالات الإعلامية التى ركزت عليها المواقع الحكومية الاليكترونية فى مجال المرور.
- ٧ - ما سبل تفعيل أجهزة وخدمات الحكومة الاليكترونية فى مجال المرور للتوعية العامة ومواجهة أزمة المرور.

نوعية البحث :

يعد هذا البحث من البحوث الوصفية التي تركز على وصف طبيعة وسمات وخصائص مجتمع معين وتكرار حدوث الظواهر المختلفة فيه^(٣٧). الأمر الذي يساعد على القياس الكمي وخضوع البيانات للتحليل الكيفي مما يساعد على إمكانية التعميم والتنبؤ^(٣٨) واستخلاص البيانات والدلالات المترتبة على دراسة دور الإعلام في مواجهة أزمة المرور والعوامل المؤثرة على هذا الدور، إضافة إلى تحديد العوامل المساعدة على تفعيل الوعي المروري لدى المواطنين بفعل أدوات الإعلام المختلفة.

منهج البحث :

أعتمد هذا البحث بشكل أساسي على منهج تحليل المضمون وهو "محاولة للوصول إلى وصف سببي لمضمون، من أجل الكشف موضوعياً عن طبيعة المثيرات وعمقها النسبي" كما يشير كابلان إلى أن الأسلوب الذي يعرف باسم تحليل المضمون يسعى إلى تحديد المعاني التي ينطوي عليها نسق الاتصال بطريقة منظمة وكمية^(٣٩).

وقد استخدمت الباحثة منهج تحليل المضمون لتحليل:

أولاً : المادة الإعلامية الصحفية المتعلقة بقانون المرور الجديد رقم (٥٥ لسنة ١٩٩٩م) وقد تبلور الهدف الأساسي للتحليل في وصف الخصائص المختلفة لهذا المضمون وصفاً موضوعياً ودقيقاً من حيث المستويات التالية:

- أجنحة القضايا والموضوعات التي تناولتها الصحف المصرية في معالجتها للقانون.
- القوالب الفنية التي اعتمدت عليها المادة الصحفية في تقديم المعالجات الخاصة بهذا القانون.

- المصادر التي اعتمدت عليها الصحيفة وكذا المواد الصحفية فى تقديم المعلومات والآراء المتعلقة بالقانون.
- إتجاه عرض المادة الصحفية ومدى تأرجحه بين التأييد أو المعارضة أو الحياد.
- مسارات البرهنة التي اعتمد عليها الخطاب الصحفى المتعلق بالقانون فى تبرير مقولاته وإتجاهاته.
- أساليب الإبراز الصحفى التي استخدمت فى تقديم المادة الخاصة بالقانون.

وقد تمثل المجتمع البحثى للدراسة فى مجموعة الصحف التالية:-

- ١ - صحيفة الأهرام.
- ٢ - صحيفة الأهرام المسائى.
- ٣ - صحيفة الأخبار.
- ٤ - صحيفة الجمهورية.
- ٥ - صحيفة الوفد.
- ٦ - صحيفة الأحرار.
- ٧ - صحيفة العربى.
- ٨ - صحيفة الأسبوع.

وقد تحرت الباحثة فى اختيار هذه الصحف قدر من التنوع يعكس خصائص الخريطة الصحفية المصرية على النحو التالى:-

- التنوع فى مواعيد الإصدار ما بين صحف صباحية وصحف مسائية (الأهرام، الأهرام المسائى).
- التنوع فى نمط الإصدار: صحف يومية (الأهرام، الأخبار، الجمهورية، الوفد، الأحرار) وصحف أسبوعية (العربى، الأسبوع).

- التنوع فى الملكية: صحف قومية (الأهرام، الأخبار، الجمهورية) وصحف زببية (الوفد، الأحرار، العربى) وصحف خاصة (الأسبوع).

وقد شملت الدراسة على المستوى الزمنى اعداد الصحف الصادرة خلال الفترة من عامن ٢٠٠٠ العام الذى شهد صدور القانون إلى عام ٢٠٠٢ (وهي فترة كافية لإجراء الدراسة والخروج بنتائج ومؤشرات ذات دلالة) وتم سحب عينة منتظمة من أعداد الصحف بأسلوب الأسبوع الصناعى بحيث تم سحب عدد السبت (تم اختياره عشوائيا) من الأسبوع الأول لشهر يناير ٢٠٠٠ (يستثنى من ذلك جريدة الأخبار بدء من يوم الأحد) ثم يوم الأحد من الأسبوع الذى يليه حتى يكتمل الأسبوع ثم تم إعادة السحب بنفس الطريقة بعد ذلك، وبالنسبة للصحف الأسبوعية فقد تم مسح الأعداد المختلفة الصادرة منها خلال فترة الدراسة مسحا شاملا ليتحقق نوع من التوازن الكمي عند المقارنة بينها وبين الصحف اليومية، وتم تحليل كافة الموضوعات الصحفية التى تتعلق بالمرور وقانونه والتى ظهرت فى وحدات العينة خلال فترة البحث.

فئات التحليل:

وقد شملت فئات التحليل وفقاً لأهداف التحليل الفئات التالية: -

- فئة موضوع المادة الصحفية، فئة بنود القانون، فئة قاندى السيارات (المعنيين بتطبيق القانون)، فئة القالب الفنى للمادة الصحفية، فئة اتجاه عرض المادة الصحفية وفئة مصدر المادة الصحفية، فئة مصدر المعلومات الصحفية، ومسارات البرهنة (مبررات وجهات النظر التى يعرضها الخطاب الصحفى كالمبررات القانونية والتاريخية والدينية ... الخ)، فئة الموقع المكانى للمادة الصحفية

وفئة المجال المكانى للموضوع المرورى وأخيراً أساليب الإبراز متمثلة فى العناصر التبيوغرافية المختلفة المستخدمة فى إبراز المادة الصحفية.

وحدة التحليل :

تم الاعتماد على وحدة الفكرة كوحدة تحليل ووحدة القالب الصحفى كوحدة معاينة فى هذه الدراسة، وتم تقسيم كل وحدة معاينة فى هذه الدراسة، وتم تقسيم كل وحدة معاينة إلى مجموعة الأفكار (الفقرات الموضوعية) التى تتكون منها بحيث يتم تصنيف كل وحدة (فكرة) أسفل فئات التحليل المختلفة.

صدق وثبات التحليل :

تم التحقق من صدق فئات استمارة تحليل المضمون وإتساقها مع الأهداف المختلفة للبحث بتحكيمها لدى خمسة من الأكاديميين والخبراء من أساتذة الصحافة والإعلام. وتم التحقق من ثبات التحليل من خلال التعريف الدقيق لفئات الاستمارة المختلفة بالإضافة إلى اختبار أجرته الباحثة بالتعاون مع أحد الباحثين فى مجال الدراسات الصحفية على عينة من المادة الصحفية محل التحليل وبلغ متوسط نسبة ثبات الفئات المختلفة طبقاً لهذا الاختبار (٠,٩٠).

ثانياً : تحليل مضمون موقعين اليكترونيين على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) وذلك للتعرف على خريطة وأجندة الإهتمامات الحكومية بالخدمات الجماهيرية والوقوف على مدى إهتمامها بأزمة المرور وتداعياتها وقد تم تحديد الموقعين بعد استعراض مختلف المواقع الحكومية والوزارية ذات الصلة بالخدمات المرورية المقدمة من أجهزة الدولة للمواطنين سواء على مستوى التوعية بالقواعد والإرشادات

المرورية أو على مستوى الخدمات الجماهيرية العامة المقدمة في هذا الصدد من قبل الحكومة وقد تم تحديد الموقعين الإلكترونيين فيما يلي :

١) <http://www.edara.gov.eg>.

٢) <http://www.alhokoma.gov.eg>^(٤٠).

نتائج الدراسة :

أولاً : نتائج الدراسة التحليلية لضمون المادة الصحفية.

تنوعت القوالب الفنية التي تم تقديم المضمون الصحفى المتعلق بقانون المرور الجديد فى إطارها ما بين أخبار وتحقيقات وتقارير وحوارات ومقالات ويوضح ذلك الجدول التالى كما يلي:

جدول رقم (٧)

يوضح القوالب الفنية للمضمون الصحفى المتعلق بقانون المرور

م	القوالب	التكرار	النسبة
١	خبر	١٤١	%٤٢,٠٠
٢	تحقيق	١٢٣	%٣٦,٦
٣	مقال	٤٥	%١٣,٤
٤	تقرير	١٨	%٥,٤
٥	حوار	٩	%٢,٧
	المجموع	٣٣٦	%١٠٠

يتضح من الجدول السابق غلبة الطابع الخبرى على المعالجة الصحفية لقانون المرور داخل الصحف المصرية المختلفة مما يعنى اكتفاء الخطاب بتزويد القارئ بمعلومات مجردة حول الحدث بالدرجة الأكبر خصوصاً فى ظل انخفاض نسبة التقارير الخبرية (٥,٤%) التى لا تكتفى بتقديم المعلومات الحالية المتعلقة بخبر معين بل تقدم المعلومات الخلفية الخاصة به وتحاول الربط بين المسارات التاريخية والمسارات الحالية للحدث لاستشراف مسارات تطوره فى المستقبل، وهذا النوع من الفنون الخبرية، على عكس الخبر المجرد، يساعد القارئ على تكوين رؤية متكاملة حول الحدث، وإذا أخذنا فى الاعتبار أن جانباً كبيراً من الدور الذى تقوم به الصحافة عند تناولها للقضايا الجماهيرية (كقضية المرور) يتمثل فى تفعيل عنصر المشاركة لدى الرأى العام وحفزه على المساهمة بإيجابية فى حل هذه القضايا، فإن استخدام التقارير الخبرية، خلافاً للأخبار المجردة، يخلق لدى القارئ،

الرؤية المتكاملة التي تحفزها على المشاركة وتحديد الموقف والدور فيما يتعلق بالقضية الجماهيرية.

وترتفع بعد ذلك نسبة استخدام التحقيقات كقالب فني بتقديم المضمون الصحفى المتعلق بقانون المرور وذلك بنسبة ٣٦,٦% مما يعنى اهتمام الخطاب الصحفى بتحقيق الوظيفة التفسيرية بشرح جوانب القانون وتفنيد بنوده وتحليل أسباب ودلالات صدوره، ويعكس هذا الأمر أيضا اتجاه الخطاب الصحفى إلى التعامل مع قضية المرور بمنطق المشكلة التى تتعدد أطرافها ما بين مسئولين متخصصين وأفراد جمهور وهو يحاول أن يجعل التحقيق ساحة يضع فيها وجهات النظر الخاصة بكل طرف أمام الطرف الآخر. ويبقى أن إحدى القيم الأساسية التى ترتبط باستخدام التحقيقات الصحفية تتمثل فى إتاحة مساحة لأفراد الرأى العام للتعبير عن معلوماتهم وأفكارهم ووجهات نظرهم إزاء القضايا المختلفة التى تشغل المجتمع مما يدعم دوره كأداة من أدوات تحقيق الاتصال التفاعلى بين الجمهور والمسئولين.

وتستخدم المقالات الصحفية بنسبة (١٥,٤%) مما يعنى اهتمام كبار كتاب الصحف المصرية بالتفاعل مع قضية المرور وتقديم وجهات نظرهم حولها ومساعدة القارئ أيضا على تكوين وجهة نظر معينة حول هذه القضية. فالمقال الصحفى الموضوعى الذى يقدم وجهة نظر عميقة حول الحدث يساعد على تكوين رأى عام ناضج وقادر على التفاعل مع الحدث، ومن النماذج على ذلك المقال التالى^(٤١).

قد ثبت من التحليل الإحصائى وجود علاقة بين القالب الفنى لتقديم المضمون الصحفى واتجاه عرض المادة داخله (مؤيد ، معارض، محايد، متوازن) وبلغت قيمة كاس^٢ العلاقة بين المتغيرين (٩٨) عند درجة حرية (١٢) وبمستوى معنوية (٠,١١) وتميزت العلاقة بشدتها حيث

بلغت قيمة معامل التوافق الخاص بها (٠,٦٩) ويوضح الجدول التالي العلاقة التكرارية بين هذين المتغيرين.

جدول رقم (٨)

يوضح العلاقة بين القالب الفني للمضمون الصحفى واتجاه العرض

المجموع	تقرير	مقال	حوار	تحقيق	خبر	القالب الاتجاه
٦٩	٣	١٥	٦	٣٩	٦	مؤيد
٩٠	٦	١٨	-	٦٣	٣	معارض
٣٦	٣	١٢	-	٢١	-	متوازن
١٤١	٦	-	٣	-	١٣٢	محايد
٣٣٦	١٨	٤٥	٩	١٢٣	١٤١	المجموع

تضح من الجدول السابق أن قالب الخبر الصحفى يرتبط بالتناول المحايد للقانون داخل الخطاب الصحفى، وأن قالب التحقيق وقالب المقال يرتبط بالتناول المعارض، فى حين يرتبط قالب الحوار الصحفى ونسبياً التحقيقات والمقالات قالب التأييد .. بينما ارتبط الحوار بالمواقف المؤيدة أما التقارير فقد تأرجحت بين المعارضة والحيادية .. بمعنى آخر تنوعت العلاقة بين القوالب الفنية للمضمون الصحفى واتجاه العرض على النحو التالى ١٤١ (محايد)، ٩٠ (معارض)، ٦٩ (مؤيد) ٣٦ (متوازن).

ويرتبط القالب الفنى للخطاب أيضا بمصادر المعلومات التى يعتمد عليها المضمون، وقد بلغت قيمة كاسا العلاقة بين المتغيرين (١٣٠) عند درجة حرية (١٦) وبمستوى معنوية (٠,٠٠) وتميزت

العلاقة بين المتغيرين بشدتها إذ بلغ معامل التوافق الخاص بها (٠,٧٣) وذلك على النحو الذى يوضحه الجدول التالى:

جدول رقم (٩)

يوضح العلاقة بين قالب الفنى للمضمون ومصادر المعلومات داخله

المصدر	القالب	خبر	تحقيق	حوار	مقال	تقرير	المجموع
مستول	١٣٥	٢٤	٩	٦	١٥	١٨٩	
متخصص	-	٣٠	-	٣	-	٣٣	
جمهور	-	٦٦	-	٣	٣	٧٢	
وثائق	٦	٣	-	١٨	-	٢٧	
أخرى	-	-	-	١٥	-	١٥	
المجموع	١٤١	١٢٣	٩	٤٥	١٨	٣٣٦	

تضح من الجدول السابق أن قالب الخبر يعتمد فيما يقدم من معلومات على المسئولين وذلك بتكرار كلى ١٨٩ ، وتزايد فى الخبر ليصل الى ١٣٥ من أصل ١٤١ مما يعنى الطابع الرسمى والفوقى عليه فى حين يعتمد قالب التحقيق فى الأساس على الجمهور كمصدر معلومات وذلك بتكرار إجمالى بلغ ٧٢ من أصل ٣٣٦ وتكرار ٦٦ فيما يتعلق بالتحقيق من أصل ١٢٣ ثم على المتخصصين ويقل اعتماده على المسئولين مما يعنى اتجاهه إلى إضفاء طابع شعبى وجماهيرى على ما يقدم من مضمون، أما قالب الحوار فيعتمد كلية على المسئولين كمصدر للمعلومات مما يعنى رسميته المفرطة وتوظيفه كآلية لنقل توجهات رموز السلطة السياسية والأمنية إلى الرأى العام، ويتميز قالب المقال

بتنوع المصادر التي تعتمد عليها في تقديم المعلومات وإن غلب عليه الاعتماد على الوثائق لإضفاء أكبر قدر من الموضوعية على ما يقدمه من آراء ووجهات نظر من خلال دعمها بالأرقام والبيانات ، ويغلب الطابع الرسمي، أيضا على التقارير التي تعتمد فيما تقدم من معلومات على المسئولين.

مصادر المضمون الصحفي المتعلق بقانون المرور:

مثل المندوبون المصدر الأول الذي اعتمدت عليه الصحف المصرية في تقديم المواد الصحفية المرتبطة بقانون المرور بالإضافة إلى عدد آخر محدود من المصادر ويوضح الجدول التالي ذلك.

جدول رقم (١٠)

يوضح مصادر المادة الصحفية المتعلقة بقانون المرور

م	المصدر	التكرار	النسبة
١	مندوب	٢٨٨	٨٥,٧%
٢	كاتب بالصحيفة	٤٥	١٣,٤%
٣	وكالات أنباء	٣	٠,٩%
	المجموع	٣٣٦	١٠٠%

وزيادة نسبة الاعتماد على المندوبين كمصدر للمادة الصحفية يتسق مع طبيعة قضية المرور كقضية داخلية يعتمد في جديح المعلومات المتعلقة بها على المصادر المعنية بالأحداث الداخلية، كما أن ارتفاع نسبة الاعتماد يمكن كتاب الصحيفة كمصدر للمعلومات يرتبط بزيادة نسبة توظيف المقالات الصحفية في تقديم المضمون المتعلق بقضية المرور كما سبق وأوضحنا.

وبالنسبة لمصادر المعلومات داخل الخطاب الصحفي فقد تنوعت

على النحو الموضح في الجدول التالي:

جدول رقم (١١)

يوضح مصادر معلومات المضمون الصحفي المتعلق بقانون المرور

م	مصادر المعلومات	التكرار	النسبة
١	مسنول	١٨٩	%٥٦,٣
٢	جمهور	٧٢	%٢١,٤
٣	متخصص	٣٣	%٩,٨
٤	وثائق	٢٧	%٨
٥	أخرى	١٥	%٤,٥
	المجموع	٣٣٦	%١٠٠

يلاحظ من الجدول السابق ارتفاع نسبة الاستفادة من المسئولين كمصدر للمعلومات داخل الخطاب الصحفى المتعلق بقانون المرور حيث تكرر اعتبارهم مصدراً من قبل نحو ١٨٩ تكراراً مما يعنى سيطرة الطابع الرسمى عليه، ويتجلى هذا الأمر بصورة واضحة داخل الصحف القومية التى تحاول فى الأغلب أن تعكس رؤية الدولة كما يعبر عنها مسئولوها. ويأتى فى المرتبة التالية الاعتماد على أفراد الجمهور كمصدر للمعلومات، مما يعنى تأرجح الخطاب بين الطابعين الرسمى والشعبى أو الجماهيرى، وإن رجحت الكفة الأولى داخل الصحف القومية، كما ذكرنا، ورجحت الكفة الثانية، فى أغلب الأحيان، داخل الصحف الحزبية.

وترتفع نسبة الاعتماد على المتخصصين كمصادر للمعلومات وخصوصاً داخل التحقيقات الصحفية حيث يميل الخبراء فى الأغلب إلى تقديم معلومات متعمقة ومدروسة حول القضية أو المشكلة كما يجتهدون أيضاً فى اقتراح حلول لها، وفى ظل اتجاه العديد من المسئولين السياسيين إلى الإدلاء بمعلوماتهم للصحف القومية وإحجام بعضهم عن التعامل مع الصحف الحزبية، مما يدفع الأخيرة إلى الاعتماد على المتخصصين فى تقديم معلومات متميزة من الناحية الكيفية حول الأحداث.

أما الوثائق التى تستخدم بنسبة (٨%) فيتم اللجوء إليها عند الرغبة فى التدليل على معلومات معينة بالأرقام والبيانات والإحصاءات فتم العودة إلى الدراسات والوثائق والبحوث العلمية.

فنوع المصادر المستخدمة فى ضخ المعلومات تؤثر فى نوع التديلات أو مسارات البرهنة الموظفة داخل الخطاب لإقناع قارئه بمقولاته، وقد بلغت كلاً العلاقة بين هذين المتغيرين (٥٢) عند درجة

حرية (١٦) وبمستوى معنوية (٠,٠٠) ويوضح الجدول التالي العلاقة التكرارية بين هذين المتغيرين.

جدول رقم (١٢)

يوضح العلاقة بين مصادر المعلومات وطبيعة الحجة المستخدمة في
المضمون الصحفي

المجموع	أرقام وبيانات	حالات واقعية	دينى	تاريخى	قانونى	مسارات البرهنة المصادر
١٨٩	٢٧	٥٧	-	٩	٩٦	مستؤل
٣٣	٣	٢٤	-	-	٦	متخصص
٧٢	-	٦٦	-	-	٦	جمهور
٢٤	١٢	-	٣	-	٩	وثائق
١٨	-	١٢	-	-	٦	أخرى
٣٣٦	٤٢	١٥٩	٣	٩	١٢٣	المجموع

يتضح من الجدول السابق أن مسارات البرهنة القانونية ترتبط في استخدامها بكافة أنواع المصادر بحكم سيطرة مقولات القانون الجديد للمرور على الخطاب وينطبق الأمر ذاته على البرهنة على صدق الخطاب باستثمار حالات واقعية حيث تتنوع مستويات استخدامها من جانب مصادر المعلومات المختلفة، ويتضح من هذا الجدول أيضا أن استحضار بنود القانون هو آلية الإقناع الرئيسية لدى المسئولين واستحضار الأمثلة والحالات والمشاهدات الواقعية تمثل أداة البرهنة للمتخصصين، وهو أمر مفارق حيث كان من المفترض أن ترتفع لديهم درجات الاعتماد على الأرقام والبيانات، أما الجمهور فيعتمد على المشاهدات والحالات الواقعية في بناء مصداقية الخطاب وهو أمر طبيعى، وتعتمد الوثائق على الأرقام والبيانات، وهو أمر منطقي أيضا.

الإطار المكاني للمضمون الصحفى المتعلق بقانون المرور:

غلب على الخطاب الصحفى نوع كبير من العمومية فى تحديد المكان عند تناول قضية قانون المرور وتفاوت بعد ذلك فى درجة الاهتمام بمعالجة هذه القضية فى الدوائر الجغرافية المختلفة ويقصد بالإطار المكاني الذى تناوله المضمون الصحفى المجال الجغرافى الذى اهتم بتناوله ذلك المضمون الصحفى ويوضح ذلك الجدول التالى :

جدول رقم (١٣)

يوضح الإطار المكاني للمضمون الصحفى المتعلق بقانون المرور

النسبة	التكرار	الإطار المكاني
٤٧,٣%	١٥٩	العاصمة
٤,٥%	١٥	محاافظات الوجه البحرى
٠,٠٩%	٣	محاافظات الوجه القبلى
٤٧,٣%	١٥٩	عام
١٠٠%	٣٣٦	المجموع

يلاحظ مما سبق غلبة الطابع المركزى على الخطاب الصحفى بانصرافه بنسب كبيرة إلى تناول مشاكل المرور فى القاهرة كما اتضح ذلك من اهتمام نسبة ٤٧,٣% من المضمون الصحفى بالعاصمة ، ورغم تسليمتنا بتفاقم هذه المشكلة بسبب التكدس وعدد السيارات المقيمة والداخلة إليها كل يوم إلا أنه يبقى أن القاهرة ليست كل مصر وهناك مشاكل مرور متعددة فى المحافظات المصرية الأخرى بالوجهين البحرى والقبلى تحتاج إلى التناول الإعلامى معها. وقد ركز الخطاب الصحفى أيضا على الوجه البحرى بنسبة أكبر من الوجه القبلى حيث

بلغت نسبته ٤,٥% ليعكس بذلك جانباً آخر يضاف إلى جانب المركزية وهو انحسار درجة الاهتمام بصعيد مصر ومشاكله، أما اهتمام الخطاب الصحفى بمشاكل المرور فى الوجه القبلى فقد بلغت ٠,٠٩% .
وبالنسبة للمجال المكانى المحدد للقضية المرورية فقد تنوع داخل الخطاب الصحفى وذلك باعتبار أن وقائع المرور وأحداثه تقع فى إطار ثلاثة سياقات داخل المدن وعلى الطرق السريعة وفى ساحات الانتظار ومن المنطقي أن يتابع الاهتمام الصحفى كافة الأرجاء والجدول التالى يوضح ذلك :

جدول رقم (١٤)

يوضح المجال المكانى للقضية المرورية داخل المضمون الصحفى

النسبة	التكرار	المجال المكانى
٥٠%	١٦٨	داخل المدن
٩,٨%	٣٣	الطرق السريعة
٤,٥%	١٥	ساحات الانتظار
٣٥,٧%	١٢٠	غير محدد
١٠٠%	٣٣٦	المجموع

يعكس الجدول السابق نوعاً من المفارقة فى معالجة الخطاب الصحفى لقضايا المرور حيث ترتفع نسبة الاهتمام بمشاكل المرور داخل المدن وقد بلغت نسبة ذلك ٥٠% بينما بلغت نسبة الطرق السريعة ٩,٨% بينما نسبة ساحات الانتظار فقد بلغت ٤,٥% أما نسبة ٣٥,٧% فكانت من نصيب المجال المكانى غير المحدد والذي شمل العديد من المناطق بمعنى آخر كان الاهتمام بالمجال المكانى للقضية المرورية

كتطوير الطرق وإعادة تخطيط الشوارع وانسياب المرور وغير ذلك في حين قلت بعد ذلك مادة درجة الاهتمام بمشاكل المرور على الطرق السريعة رغم ما لها من علاقة بإهدار حياة المواطنين ، يتجلى ذلك في أرقام ضحايا حوادث الطرق السريعة والتي تزخر بها بشكل واضح صفحات الحوادث في كافة الصحف المصرية دون استثناء ، كما تتخفف بشكل حاد أيضا بنسبة الاهتمام بساحات الانتظار، رغم ما تمثله من مشكلة جوهرية من مشاكل المرور داخل المدن المصرية.

أساليب إبراز المضمون الصحفى المتعلق بقانون المرور:

يوضح الجدول التالى العناصر المختلفة التى استخدمت فى إبراز

المضمون الصحفى الخاص بقانون المرور.

جدول رقم (١٥)

يوضح أساليب إبراز المضمون الصحفى المتعلق بقانون المرور

النسبة .	التكرار	الأسلوب
٦٤,٣%	٢١٦	العناوين الضخمة
٣١,٣%	١٠٥	الصور
٤,٥%	١٥	الأرضيات
١٠٠%	٣٣٦	المجموع

يتضح من الجدول السابق اتجاه المضمون الصحفى إلى استخدام العناوين كآلية جذب للقارئ لمطالعة المعنى، فى حين يقل الاعتماد بعد ذلك على الصور وينحسر إلى حد كبير بالنسبة للأرضيات رغم ما تتميز به من كونها عناصر تبيوغرافية ثقيلة، وخصوصا الصور فهى قادرة على استقطاب بصر القارئ بدرجة أكبر من العناوين .

وقد ثبت من التحليل الإحصائي أن هناك علاقة بين أساليب الإبراز المستخدمة في تقديم المضمون ونوع مصادر المعلومات التي يعتمد عليها الخطاب. وبلغت قيمة كافي العلاقة بين المتغيرين (٢٩) عند درجة حرية (٨) وبمستوى معنوية (٠,٠٠) وتميزت العلاقة بقوتها حيث بلغ معامل التوافق الخاص بها (٠,٤٦) ويوضح الجدول التالي العلاقة التكرارية بين المتغيرين.

جدول رقم (١٦)

يوضح العلاقة بين أساليب الإبراز ومصادر المعلومات داخل المضمون الصحفي

المجموع	أرضيات	عناوين	صور	أساليب الإبراز المصدر
١٨٩	٩	١٣٨	٤٢	مستول
٣٣	-	٩	٢٤	متخصص
٧٢	-	٣٣	٣٩	جمهور
٢٧	٦	٢١	-	وثائق
١٥	-	١٥	-	أخرى
٣٣٦	١٥	٢١٦	١٠٥	المجموع

نستخلص من الجدول السابق أن وجود المسئولين كمصدر للمعلومات داخل الخطاب يشجع استخدام العناوين الضخمة الأمر الذي يمكن تفسيره باتجاه الصحف المصرية نحو إضفاء قيمة شكلية على المواد الصحفية التي ترتبط بمسئولية الدولة في حين يزداد الاعتماد على الصور كوسيلة إبراز عند نقل معلومات على ألسنة أفراد الجمهور

أو المتخصصين مما يعنى محاولة لإضفاء قدر أكبر من الموضوعية على مضمون الخطاب، لأن الصورة تعمل إلى جوار الكلمة فى نقل المعلومات الصحفية وإقناع القارئ لها، ويرتبط استخدام الأرضيات بالاعتماد على المسئولين وكذلك الاعتماد على الوثائق كمصدر لمعلومات الخطاب الصحفى.

اتجاه عرض المضمون الصحفى المتعلق بقانون المرور:

تأرجح اتجاهات ما يتضمنه الخطاب الصحفى ما بين التأييد والمعارضة والتوازن والحياد نحو قانون المرور الجديد ويوضح ذلك الجدول التالى :

جدول رقم (١٧)

يوضح اتجاهات المضمون الصحفى نحو قانون المرور

الاتجاه	التكرار	النسبة
محايد	١٤١	%٤٢
معارض	٩٠	%٢٦,٨
مؤيد	٦٩	%٢٠,٥
متوازن	٣٦	%١٠,٧
المجموع	٣٣٦	%١٠٠

يلاحظ من الجدول السابق غلبة الحياد حيث ظهر ذلك بنسبة %٤٢ على المعالجة الصحفية لقانون المرور الجديد بسبب ارتفاع نسبة استخدام الخبر الصحفى كقالب فنى فى تقديم المضمون ويفترض دائماً فى الخبر الصحفى الحياد والبعد عن إبداء الرأى أو الإفصاح عن اتجاه

معين والاكتفاء بتقديم معلومات مجردة حول الأحداث لا يظهر بها أى نوع من التلوين بالحذف أو بالإضافة أو بالتصريح برأى معين.

وتبلورت الاتجاهات الواضحة للخطاب في الإطار المعارض بالنسبة الأكبر (٢٦,٨%) مما يعنى أن الصحف المصرية سواء القومية أو الحزبية قدمت رؤية معارضة لصدور قانون المرور وإن اختلفت درجة المعارضة بين النوعين من الصحف حيث تزيد درجتها فى الصحف الحزبية^(٤٢).

وتنخفض بعد ذلك نسبة تأييد قانون المرور الجديد داخل الخطاب الصحفى مقارنة بنسبة المعارضة مما يعكس نوعا من التبعية المطلقة للخطاب الرسمى للدولة بمقولاته ومعطياته ومحاولة التعامل معه بمنطق التحليل والقبول والرفض. وكان الخطاب الصحفى فى بعض الأحيان ينجح إلى نوع من التوازن فى معالجة الشأن المرورى بعرض وجهات النظر المؤيدة والمعارضة لجوانبه المختلفة حيث شكلت نسبة المؤيدين نحو ٢٠,٥% بينما شكلت نسبة المتوازن نسبة ١٠,٧%. ويرى الباحث أن توازن المعالجة تعد اتجاهها مطلوبا فى التعامل مع هذه النوعية من القضايا الخلافية التى قد تتضارب حولها وجهات النظر فيصبح من المفيد بالنسبة للقارئ أى تقدم له هذه الرؤى المختلفة بأكبر قدر من التوازن مما يؤدي فى النهاية إلى تكوين رأى عام ناضج .

وقد ثبت من التحليل الإحصائى أن هناك علاقة بين اتجاه عرض المادة الصحفية من ناحية وبنود القانون المختلفة التى يركز عليها المضمون ، وقد بلغت كإ^٢ العلاقة بين المتغيرين (٢٩) عند درجة حرية (١٥) وبدرجة معنوية (٠,٠٢) وتميزت العلاقة بقوتها حيث بلغت قيمة معامل التوافق الخاص بها (٠,٤٦) ويوضح الجدول التالى العلاقة التكرارية بين المتغيرين.

جدول رقم (١٨)

العلاقة بين اتجاه عرض المادة وبنود القانون التي يركز عليها
المضمون

الاتجاه	البنود	حزام الأمان	الحديث في المحمول	منح رخص المرور	تجاوز السرعة	العقوبات على المخالفات	أخرى	المجموع
مؤيد	١٥	-	١٨	١٢	١٨	٦	٦٩	
معارض	١٢	-	٩	٩	٦٠	-	٩٠	
متوازن	١٢	٣	-	٣	١٨	-	٣٦	
محايد	٣٦	-	٣٣	١٨	٥٤	-	١٤١	
المجموع	٧٥	٣	٦٠	٤٢	١٥٠	٦	٣٣٦	

نستخلص من الجدول السابق أن بند العقوبات المفروضة على المخالفات مثل بؤرة الاهتمام الأساسية التي تشكلت اتجاهات الخطاب الصحفي المتعلق بقانون المرور حولها حيث تم التأكيد عليها ١٥٠ مرة من مجموع ٣٣٦ وإن سيطر الاتجاه المعارض مقارنة بأنواع الاتجاهات الأخرى وينطبق الأمر ذاته على البند الخاص بحزام الأمان والبند الخاص بتجاوز السرعة حيث تتشكل اتجاهات العينة حولها وإن سيطر الاتجاه المحايد ثم الاتجاه المؤيد لهما.

وأثبت التحليل الإحصائي أيضا أن ثمة علاقة بين اتجاه عرض المادة الصحفية والحجج المستخدمة داخل الخطاب وبلغت قيمة كاسية هذه العلاقة (٣٠) عند درجة حرية (١٢) وبمستوى معنوية (٠,٠٠) وتميزت العلاقة بقوتها حيث بلغ معامل التوافق الخاص بها (٠,٤٦) ويوضح الجدول التالي العلاقة التكرارية بين المتغيرين.

جدول رقم (١٩)

يوضح العلاقة بين اتجاهات عرض المادة وأسلوب البرهنة داخل
المضمون الصحفى

المجموع	أرقام وبيانات	حالات واقعية	دينى	تاريخى	قانونى	مسارات البرهنة الاتجاه
٦٩	٣	٣٩	--	٦	٣	مؤيد
٩٠	٦	٦٣	٣	٣	٦	معارض
٣٦	-	٢١	-	-	-	متوازن
١٤١	٣٣	٣٦	-	-	٣٣	محايد
٣٣٦	٤٢	١٥٩	٣	٩	٤٢	المجموع

يتضح من الجدول السابق أن اتجاه التأييد أو معارضة قانون المرور الجديد يرتبط فى البرهنة عليه بسرد أمثلة ومشاهدات من الواقع مما يعنى أن الخطاب حاول هنا إحداث نوع من الجدل بين نصوص القانون من ناحية والأوضاع السائدة فى الواقع من ناحية أخرى، كما يرتبط الاتجاه المحايد بسرد نصوص قانونية أو حالات واقعية أو أرقام وبيانات بشكل مجرد دون تحديد اتجاه معين نحوها فقد بلغ تكرار الاتجاه المحايد ١٤١ تكراراً بينما شكل اتجاه المعارضين ٩٠ تكراراً أما المؤيدين فقد شكل ٦٩ تكراراً أما أصحاب اتجاه المتوازن فقد شكلوا ٣٦ تكراراً..

القضايا التى تناولها المضمون الصحفى المتعلق بقضية المرور:

تتوعد القضايا التي تناولها المضمون الصحفي في إطار معالجته لقانون المرور الجديد حيث إنها تتناول الجوانب المختلفة لقانون المرور ابتداء من المخالفات التي يرتكبها المشاة أو السائقون الى حالة الطرق الى سلوكيات رجل المرور فيما يتعلق بتنظيم حركة المرور وذلك على النحو الذي يوضحه الجدول التالي :

جدول رقم (٢٠)

القضايا التي تناولها المضمون الصحفي المتعلق بقانون المرور

م	القضية	التكرار	النسبة
١	مخالفات المرور	٩٦	٢٨,٦%
٢	تطوير الطرق والشوارع	٨١	٢٤,١%
٣	حماية أرواح المواطنين	٤٥	١٣,٤%
٤	العدل في تطبيق القانون	٣٣	٩,٨%
٥	رد فعل المواطنين على تطبيق القانون	٣٠	٨,٩%
٦	تجاوزات رجال الشرطة في تطبيق القانون	٢٧	٨%
٧	المرونة في تطبيق القانون	١٨	٥,٤%
٨	رد فعل مجلس الشعب على القانون	٦	١,٨%
	المجموع	٣٣٦	١٠٠%

يلاحظ من الجدول السابق أن التركيز الأكبر في المضمون الصحفي الذي يعالج قضية المرور وقانونه توجه إلى قضية المخالفات المرورية حيث تم التأكيد عليها بنسبة ٢٨,٦% الأمر الذي يؤدي إلى تصوير القانون كآلية من آليات الجباية وفرض المزيد من الأعباء على المواطنين من قاندى السيارات، ويرتفع حجم هذا التركيز بصورة

خاصة داخل الصحف الحزبية التي حاولت تقديم رؤية معارضة للقانون وخصوصاً صحيفة الوفد التي اهتمت بمعالجة جوانب وتأثيرات هذا القانون من خلال حملة صحفية منظمة افتتحتها بتحقيق صحفى أبرزت فيه جانب العقوبات المفروضة على المخالفين لقواعد وبنود القانون الجديد وعلاقتها بزيادة الحصيلة المالية للمخالفات. ويوضح النموذج المرفق بالملاحق^(٤٣).

وقد ركز المضمون الصحفى بعد ذلك على بعد جوهرى من أبعاد الأداء المرورى والمعتمد فى تطوير الطرق والشوارع حيث تم التأكيد عليه بنسبة ٢٤,١% وهو أحد الأعباء الملقاة على عاتق الدولة مما يعلل أن الخطاب الصحفى حاول تقديم مشكلة المرور بين طرفيها: المواطن من ناحية والدولة من ناحية أخرى، فالدولة عليها دور يتمثل فى مساعدة المواطن على الالتزام المرورى من خلال تطوير الطرق والشوارع. وتوضح ذلك صحيفة الوفد^(٤٤).

وحاول الخطاب الصحفى بعد ذلك إظهار الوجه الجماهيرى والشعبى لتطبيق قانون المرور الجديد من خلال ثلاثة أبعاد رئيسية تتمثل فى حماية أرواح المواطنين كهدف وراء صدور القانون كما اتضح ذلك بنسبة ١٣,٤% ورد فعل المواطنين ووجهات نظرهم نحو القانون الجديد كما تجلى ذلك بنسبة ٨,٩% والعدل فى تطبيق القانون كما اتضح ذلك بنسبة ٩,٨% .

وفى إطار ذلك يتكامل بعدان أساسيان فى الخطاب، أولهما البعد السلطوى والذى يتبلور فى المخالفات والعقوبات التى تحدها الدولة وتطوير الطرق والشوارع كمسئولية من مسئوليات الدولة، وثانيهما البعد الجماهيرى والذى يتبلور من خلال الجوانب الثلاثة السابقة، فالقانون شرع لحماية أرواح المواطنين وليس للجباية ويستحضر

الخطاب أيضا وجهة نظر أفراد الجمهور إزاء القانون كما يؤكد جانب العدل في تطبيق القانون دون تمييز بين المواطنين، وقد اتجهت الصحف القومية إلى التأكيد على المفهوم الإيجابي لهذا الجانب بالنص على أن جميع المواطنين سواسية أمام قانون المرور مع إسناد المقولة إلى رئيس الدولة في حين اتجهت الصحف الحزبية إلى الغمز والإشارة الصريحة والضمنية إلى أن هذا القانون سيفتقد العدل في تطبيقه وسيكون بوابة إلى المحسوبية ويوضح النموذجان التاليان من جريدتى الأهرام^(٤٥) والوفد^(٤٦) ذلك.

يأتى بعد ذلك عدد من الموضوعات التى ظهرت فى المضمون الصحفى المتعلق بقضية المرور وقانونه الجديد تمثلت فى بعض تجاوزات عدد من رجال الشرطة فى تطبيق القانون وأهمية التماس أكبر درجة من المرونة فى تطبيق ورد فعل أعضاء مجلس الشعب على القانون ومطالبة بعضهم بعدم تطبيق البند الخاص بحزام الأمان داخل المدن، وفى إطار هذه الجوانب حظى موضوع تجاوزات رجال الشرطة بدرجة الاهتمام الأكبر (٨٠%) خصوصاً داخل الخطاب الصحفى الحزبى، ومن النماذج على ذلك التحقيق الذى نشرته (الوفد) تحت عنوان "الحل البوليسى لن يفيد"^(٤٧).

وقد ثبت من التحليل الإحصائى أن هناك علاقة بين المصدر الذى يعتمد عليه فى جمع المعلومات والموضوعات المختلفة التى يتناولها الخطاب الصحفى حيث بلغت قيمة كاس^٢ العلاقة بين المتغيرين (٥٣) عند درجة حرية ٢٨ وبمستوى معنوية (٠,٠١) وتميزت العلاقة بشدتها حيث بلغ معامل توافق العلاقة (٠,٥٧) ويوضح الجدول التالى العلاقة بين المتغيرين.

جدول رقم (٢١)

يوضح العلاقة التكرارية بين نوع مصادر المضمون والموضوعات التي يهتم بتناولها

رد فعل الشعب	تجاوزات رجال الشرطة	حماية أرواح الجمهور	مخالفات المرور	رد فعل المواطنين	تطوير الطرق	المرونة في تطبيق القانون	العدل في تطبيق القانون	الموضوع المصدر
٣	٣	٣٣	٧٢	-	٤٥	١٢	٩	مشوّل
-	٩	٦	٦	-	٩	-	٦	متخصص
-	١٥	٦	١٢	٢٤	١٨	٣	٦	جمهور
٣	-	-	٦	٦	٣	-	٦	وثائق
-	-	-	-	-	٦	٣	٦	أخرى
٦	٢٧	٤٥	٩٦	٣٠	٨١	١٨	٣٣	المجموع

يتضح من الجدول السابق أن أبرز الموضوعات التي يطرحها الخطاب الصحفي عندما يعتمد على المسؤولين كمصدر للمعلومات يتمثل في مخالفات المرور ثم تطوير الطرق والشوارع ثم حماية أرواح المواطنين بمعنى أن الخطاب يحاول في هذه الحالة المزج بين الترهيب (المخالفات) والترغيب (تطوير الطرق ، حماية الأرواح) في معادلة خطابية يحاول من يقدمها أن يبدو مقنعاً بمنطق القانون من ناحية ومنطق الصالح العام من ناحية. أما الموضوعات التي تنصدر الخطاب عند الاعتماد على المتخصصين كمصدر معللاً فتتمثل في تجاوزات رجال الشرطة وأهمية تطوير الطرق والشوارع ثم العدل في تطبيق

القانون، ومن الواضح أن هذه الأجندة من الموضوعات تحاول أن تعلق من قيمة القانون في التطبيق بشرط العدل وعدم التجاوز وتطوير الطرق بالشكل الذي يساعد المواطن على الالتزام.

ويتصدر الخطاب في حالة الاعتماد على الجمهور كمصدر للمعلومات موضوع إبداء رد الفعل والتعبير عن وجهة نظرهم في القانون ثم طرح ما يتعلق بتجاوزات رجال الشرطة وتطوير الطرق والشوارع ويعكس ذلك نوعاً من التقارب والانسجام الموضوعي مع المقولات المطروحة من خلال المتخصصين.

وبالنسبة للجوانب المختلفة المتعلقة بالبنود التي تضمنها القانون ودرجة اهتمام الخطاب الصحفي بها وجد أن جانب العقوبات التي تضمنها القانون حظي بدرجة إبراز أعلى من أشكال المخالفات المختلفة التي نص على العقوبة عليها، بمعنى أن الخطاب هنا كان يعكس الوضع فيقدم العقوبة على المخالفة وليس المخالفة على العقوبة كما يقتضى التناول المنطقي.

ويوضح الجدول التالي ذلك - جدول رقم (٢٢) يوضح بنود القانون التي ركز عليها المضمون الصحفي

م	البنود	التكرار	النسبة
١	العقوبات على المخالفات	١٥٠	%٤٤,٦
٢	حزام الأمان	٧٥	%٢٢,٣
٣	تنظيم منح رخص المرور	٦٠	%١٧,٩
٤	تجاوز السرعة	٤٢	%١٢,٥
٥	الحديث في المحمول	٣	%٠,٩
٦	أخرى	٦	%١,٨
	المجموع	٣٣٦	%١٠٠

وبالنسبة للمخالفات التي يرتكبها قائدو السيارات كان هناك تركيز كبير على مخالفة حزام الأمان وكان قانون المرور الجديد انصرف إلى هذا الجانب فقط وحتى مقابل ذلك قل الاهتمام ببعض المخالفات والجوانب الأخرى التي تضمنها القانون كتجاوز السرعة وتنظيم منح رخص المرور رغم أن الجانب الأخير شغل حيزاً كبيراً في بنود هذا القانون، فقد انصرف البنودان الرابع والخامس إلى البنود المتعلقة بتنظيم بنود رخص المرور^(٤٨).

وقد كان البند الخاص بالحزام في القانون هو البند الأكثر جماهيرية لما أثاره من صخب على مستوى الشارع المصري بسبب هرولة عدد كبير من قائدى السيارات (خصوصاً السيارات المستعملة) إلى تركيب أحزمة أمان تجنباً للعقوبات المالية الكبيرة التي تفرض على غير الملتزمين بربطه أثناء القيادة، وتركيز الخطاب الصحفى على هذا البند يدل على اتجاهه إلى إضفاء قدر من الإثارة على أسلوب معالجته ودرجة اهتمامه بالبنود المختلفة كقانون المرور حيث ركز بدرجة أعلى على البند الأكثر إثارة منها حتى يجتذب القارئ دون الأكرات بأهمية التركيز على عدد من الجوانب الأخرى البارزة التي اهتم بها القانون ، وفيما يلي نموذج على هذا النوع من المعالجة^(٤٩).

وبالنسبة للمخالفات التي يرتكبها قائدو السيارات كان هناك تركيز كبير على مخالفة حزام الأمان وكان قانون المرور الجديد انصرف إلى هذا الجانب فقط وحتى مقابل ذلك قل الاهتمام ببعض المخالفات والجوانب الأخرى التي تضمنها القانون كتجاوز السرعة وتنظيم منح رخص المرور رغم أن الجانب الأخير شغل حيزاً كبيراً في بنود هذا القانون، فقد انصرف البنودان الرابع والخامس إلى البنود المتعلقة بتنظيم بنود رخص المرور^(٥٠).

كما يتضح من الجدول السابق أن التركيز الأكبر للمضمون كان على الجانب العقابي في القانون حيث يتحقق في هذا الإطار قيمة الفائدة بمدلولها السلبي، وهي إحدى القيم الأساسية التي تحفز القارئ على التفاعل مع المواد الصحفية، فاحتواء المضمون الصحفي على فوائد إيجابية بالإضافة مثل زيادة المرتبات أو سلبية وبالانتقاص مثل الضرائب تدفعه إلى قراءته ومتابعة تفاصيله، فاهتمام الصحف بهذه القيمة المهنية أدى إلى تركيزها على الجانب العقابي مما يؤكد ما سبق وأشرنا إليه من قيام الخطاب الصحفي بتصوير القانون كآلية من آليات الجباية ويوضح ذلك النموذج المرفق (٥١).

وفي محاولة تحدد فئات قادة السيارات المهتمين بالقانون عند الحديث عن قانون المرور اتضح أنه لم يكن هناك تركيز على فئة معينة من أصحاب السيارات بل كان الحديث ينصرف إلى قاندى السيارة بشكل عام ويوضح الجدول التالى ذلك:

جدول رقم (٢٣) يوضح الأطراف المعنية بالقانون من قاندى السيارات

م	الطرف	التكرار	النسبة
١	قائدو الميكروباص	١٥	٤,٥%
٢	قائدو النقل العام	١٥	٤,٥%
٣	قائدو السيارات الخاصة	٦	١,٨%
٤	قائدو النقل الثقيل	٣	٠,٩%
٥	قائدو السيارات الأجرة	-	-
٦	عام	٢٩٧	٨٨,٤%
	المجموع	٣٣٦	١٠٠%

يتضح مما سبق أنه على الرغم من أن القانون انصرف في بنوده إلى تحديد التزام ومسئوليات قائدى السيارات بأنواعها المختلفة دون التركيز على فئة دون فئة إلا أن الخطاب الصحفى ركز بالدرجة الأكبر على سائقى الميكروباص وسائقى النقل العام وحاول تصويرهم كأحد الأسباب الكامنة وراء أزمة المرور خصوصاً فى شوارع العاصمة وذلك باعتبار أن هاتين الفئتين هما الأكثر استهدافاً بين قادة السيارات عموماً ، ونتيجة لذلك اهتم بهم القانون .

ثانياً : نتائج الدراسة التحليلية لمضمون موقعين حكوميين اليكترونيين على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت):

فى إطار الدور الذى يمكن أن تضطلع به وسائل الإعلام والاتصال المختلفة لمواجهة أزمة المرور فقد وقع اختيار الباحثة على الإنترنت كوسيلة إتصالية إلكترونية مستحدثة تلعب دوراً هاماً كقناة ووسيلة توعية يتم من خلالها بث رسائل التوعية والإرشاد ولاسيما فى مجال التوعية المرورية بقواعد وأنظمة السلامة على الطرق والتوعية بالسلوكيات الإيجابية الواجب إتباعها حال إستخدام الطريق فى محاولة الحد من تداعيات أزمة المرور وما ينجم عنها من حوادث يذهب ضحيتها سنويا ما يقرب من ٣٠٠٠٠ (ثلاثون ألف شخص ما بين قتيل وجريح) ..

موقف التناول الإليكترونى للخدمات الجماهيرية فى مجال المرور :

خلال الفترة الحالية إستعانت حكومة جمهورية مصر العربية بهذه الوسيلة الإتصالية الإليكترونية المستحدثة وقامت بإنشاء موقع لها على شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت) يستهدف التوعية بالخدمات الجماهيرية التى تقدمها أجهزة الدولة المختلفة للمواطنين... إنطلاقاً من أن تطوير الخدمات الجماهيرية التى يقدمها الجهاز الإدارى للدولة

تستهدف المواطن بالمقام الأول فهو الهدف والغاية من كل إصلاح إدارى... وبما يبسر على المواطن الحصول على الخدمات الحكومية متى توافرت شروط الحصول عليها وتلزم ممثل الحكومة أداء الخدمة للمواطن عند توافر شروط إستحقاقها... بما يكفل إنسياب الخدمات من الدولة للمواطن فى سهولة ويسر...

وسوف نستعرض فى إيجاز موقعين هامين للحكومة على شبكة الإنترنت فى هذا المجال للتعرف على خريطة وأجندة الإهتمامات بالخدمات الجماهيرية والوقوف على مدى إهتمامها بأزمة المرور وتداعياتها .. وهما:-

١. <http://www.edara.gov.eg>
٢. <http://www.alhokoma.gov.eg>

أولاً : موقع وزارة الدولة للتنمية الإدارية
<http://www.edara.gov.eg>

تبدأ الصفحة الرئيسية لهذا الموقع بعزف السلام الجمهورى وصورة السيد/ محمد حسنى مبارك رئيس الجمهورية، وجملته إفتتاحية تقول "الجهاز الإدارى للدولة لا يمارس سلطة على المواطن وإنما يقدم له الخدمة" وكذا فقرة من خطاب السيد رئيس الجمهورية أمام مجلسى الشعب والشورى فى نوفمبر ١٩٩٧ أشار فيه إلى:

"أن برامج التنمية الطموحة تستلزم صياغة برنامج شامل لإصلاح الجهاز الإدارى ومعالجة مشاكله وتعقيده بصورة جذرية لأنه لا يستطيع بوضعه الراهن تحمل مسئولية الإسهام فى هذا النهوض الحضارى الكبير".

ثم استعرض الموقع فى صفحاته التالية تعريف بوزارة الدولة للتنمية الإدارية وعملية الإصلاح الإدارى والخدمات الجماهيرية

والتدريب الإدارى ومبادئ الخدمة المدنية وإنجازات الوزارة وبعض المعلومات التى تهتم المواطن وكيفية الإتصال بالوزارة وتاريخ وعدد الزائرين للموقع يتم تحديثه أولا بأول...

ووفقا لما يشير إليه الموقع فإن تطوير وتحديث أداء الخدمة التى تقدمها أجهزة الدولة من خلال بعض المحاور يستهدف :

- ١ - تحقيق مبدأ وحدة النص الحاكم للخدمة وتوحيدها على مستوى الجمهورية بالنسبة للخدمة الواحدة بعد إستبعاد المستندات غير الضرورية أو التى تمثل خدمة أخرى والرسوم غير القانونية ويصدر بذلك قرار من وزير الدولة للتنمية الإدارية بناء على تفويض من الأستاذ الدكتور رئيس مجلس الوزراء يحدد المستندات والنماذج اللازمة لأداء الخدمة والرسوم المقررة ومواقيت إنجاز الخدمة والجهة التى يتقدم إليها المواطن بشكواه.
- ٢ - توفير نماذج مطبوعة لطلب الخدمة وتبصير المواطن بحقوقه أمام جهة الإدارة.
- ٣ - تحقيق مبدأ وحدة الجهة التى تقدم الخدمة لتمكين المواطن من الحصول على الخدمة التى يطلبها من جهة واحدة وتيسير أداء الخدمة التى تتطلب للحصول عليها موافقات جهات أخرى إما بتجميع الجهات المختصة بأداء الخدمة فى مكان واحد وإما بإيفاد مندوبين من الجهات الأخرى للمعاونة فى إنجاز المطلوب.
- ٤ - إعداد لوحات إرشادية ووضعها فى مكان ظاهر للتيسير على جمهور المتعاملين فى التعرف على المستندات المطلوبة والرسوم المقررة وتوقيتات أداء الخدمة والمراحل والخطوات التى يتعين على المواطن أن يسلكها.

- ٥ - الفصل بين الموظف وطالب الخدمة بتخصيص مكاتب لتلقى الطلبات ومكاتب أخرى لتسليم الخدمة لطلابها فى التوقيعات المحددة للمباعدة بين الموظفين وبين أسباب الإنحراف.
- ٦ - تطبيق نظام تقديم الخدمة على فترتين صباحية ومساءلية.
- ٧ - التوسع فى فتح منافذ جديدة للخدمة تتناسب مع حجم الجمهور ومدى إمكانية توصيل الخدمة للمواطن فى موطنه أو أقرب مكان له.
- ٨ - تحويل مواقع أداء الخدمات للمواطنين إلى موقع جذب وظيفى وذلك بحسن إختيار العاملين بها.
- ٩ - تطوير أماكن العمل وتحسين ظروف أدائه بما يكفل تدفق إجراءات العمل وإنسيابها.
- ١٠ - تنشيط وتطوير مكاتب خدمة المواطنين بما يخدم عملية تطوير الخدمات الحكومية.

هذا وحول سياسات تطوير الخدمات الجماهيرية:

أوضح الموقع أنه ومنذ بدء تنفيذ برنامج الإصلاح الإدارى وبالتعاون مع الوزارات المعنية تم:

- إجراء حصر شامل للخدمات التى يقدمها الجهاز الإدارى للمواطنين والمستثمرين موزعة على الجهات الإدارية التى تقدمها وقد أسفر هذا الحصر عن وجود (٧٢٨) خدمة يقدمها الجهاز الإدارى من بينها (٢٠١) خدمة تتعلق بالنشاط الإستثمارى و(١٨٦) خدمة تقدمها وحدات الإدارة المحلية.

- كما تم إجراء مسح شامل لجميع هذه الخدمات والتشريعات التى تحكمها والمستندات والنماذج والأوراق اللازمة للحصول عليها والرسوم المستحقة والتوقيعات الزمنية ومنافذ تقديم هذه الخدمات

وفق الواقع الفعلى كى تكون قاعدة لتطوير هذه الخدمات. وقد استندت استراتيجيه تبسيط الإجراءات التى يتعين على المواطن إتباعها للحصول على الخدمات الجماهيرية على تبنى مفهوم جديد للتطوير لا يعتمد فقط على مجرد تطوير مواقع أداء الخدمات بل يتناول جميع المجالات المتصلة بتقديم الخدمة بهدف تحقيق تطلعات المواطنين فى الحصول على الخدمات بسهولة ويسر. بما يضمن حسن معاملتهم وتقديم الخدمة بالشكل اللائق.

- تم تبسيط إجراءات عدد (٤٥٠) خدمة من مجموع (٧٢٨) خدمة يؤديها الجهاز الإدارى للمواطنين والمستثمرين.

وأضافت صفحات الموقع أن ثمة دعما مطلوباً لتيسير حصول المواطنين على الخدمات الجماهيرية.. فعلى الرغم من حجم الإنجاز الذى تحقق من تبسيط إجراءات الحصول على ما يزيد على (٧٠%) من الخدمات الجماهيرية التى تقدمها الوحدات الإدارية المختلفة والتى روعى فى إختيارها أن تكون من الخدمات التى يطلبها جمهور كبير ويتكرر طلبه لها وغالبيتها من الخدمات التى تقدمها وحدات الإدارة المحلية ومديريات الخدمات بالمحافظات.. إلا أن النتائج التى تحققت لا تتناسب مع حجم الإنجاز وذلك للقصور فى إعلام المواطن وتبصيره بحقوقه... فضلاً عن تقاس عدد قليل من الوحدات الإدارية عن وضع نماذج طلب الحصول على الخدمات التى تم تبسيط إجراءات الحصول عليها وإصدارها موضع التنفيذ..

ووفقاً لرؤية وزارة التنمية الإدارية فإن هناك بعض الإجراءات التى من شأنها تحقيق النتائج المرجوة :

- أن تقوم القيادات الإدارية بكافة مستوياتها بالتأكد من توفير نماذج الحصول على الخدمات التى تم تبسيط إجراءات الحصول عليها

بكافة المواقع التي تقدم من خلالها هذه الخدمات بجميع المحافظات مع توفير اللوحات الإرشادية التي تتضمن القواعد الحاكمة للحصول عليها ويرتبط بهذا ضرورة قيام قيادات الإشرافية بمتابعة ميدانية للتأكد من تقديم الخدمات بكافة المواقع وفقا للتواعد الصادرة في شأنها.

- التركيز في المرحلة الحالية على نشر هذه التسهيلات في وسائل الإعلام المقروءة والمسموعة والمرئية بتكثيف إعلامي وتبني حملات توعية لتبصير المواطنين بحقوقهم التي كفلتها الدولة لهم وضرورة تمسكهم بهذه الحقوق والإبلاغ عن أية إنحرافات. ومما سبق ووفقا لرؤية وزارة التنمية فإن إتخاذ الإجراءات اللازمة لإدخال الخدمات الحكومية التي يؤديها الجهاز الإداري في مصر والتي تم تبسيط إجراءاتها وذلك على شبكات الحاسب الألى وشبكة الإنترنت.. يهدف إلى تحقيق ثلاثة أهداف رئيسية:-

الهدف الأول :

إيجاد الوسيلة المناسبة ووضع الآلية التي تمكن العاملين بالخارج من الحصول على هذه الخدمات وهم في مواقع أعمالهم بالدول التي يقيمون فيها وذلك بالإشتراك مع الفصليات المصرية بتلك الدول ...

الهدف الثاني :

إتاحة الفرصة للمواطنين للإستعلام عن أماكن أداء الخدمات التي يرغبونها والأوراق والرسوم المطلوبة والتوقيعات التي يلزم أداء الخدمة خلالها وذلك بطرق الإستعلام الصوتي وهو المشروع الذي تم تعميمه على مستوى الجمهورية تحت رقم ١٣١... كما تم إتاحة الفرصة للمواطنين للحصول على نماذج أداء الخدمات وكافة المعلومات بطريق الفاكس.

الهدف الثالث :

فتح مجال أمام شباب الخريجين للعمل بنظام القطاع الخاص والإستفادة منهم فى مكاتب خدمة-المواطنين بالوحدات الحكومية وذلك من خلال تبنى تلك المكاتب لمشروع خاص يحقق هدف الفصل بين طالب الخدمة ومقدمها كأحد مبادئ تبسيط الإجراءات.

هذا ويستعرض الموقع الخدمات الجماهيرية التي تقدمها
وزارات الدولة التالية:

- ١ - وزارة الزراعة وإستصلاح الأراضي.
- ٢ - وزارة الخارجية.
- ٣ - وزارة التربية والتعليم.
- ٤ - وزارة السياحة.
- ٥ - وزارة القوى العاملة والهجرة.
- ٦ - وزارة التعليم العالي والدولة للبحث العلمي.
- ٧ - وزارة الداخلية.
- ٨ - وزارة الصناعة والتنمية التكنولوجية.
- ٩ - وزارة الدفاع.
- ١٠ - وزارة العدل.
- ١١ - وزارة التجارة الخارجية.
- ١٢ - وزارة الدولة للتنمية الإدارية.
- ١٣ - وزارة الأوقاف.
- ١٤ - وزارة الموارد المائية والرى.
- ١٥ - وزارة التنمية المحلية.
- ١٦ - وزارة الكهرباء والطاقة.
- ١٧ - وزارة الإعلام.
- ١٨ - وزارة الثقافة.
- ١٩ - وزارة الدولة لشئون مجلسى الشعب والشورى.
- ٢٠ - وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية الجديدة.
- ٢١ - وزارة الصحة والسكان.

- ٢٢ - وزارة الدولة لشئون البيئة.
 ٢٣ - وزارة التأمينات والشئون الإجتماعية.
 ٢٤ - وزارة الدولة للإنتاج الحربى.
 ٢٥ - وزارة النقل.
 ٢٦ - وزارة التخطيط.
 ٢٧ - وزارة الإتصالات والمعلومات.
 ٢٨ - وزارة الشباب.
 ٢٩ - وزارة قطاع الأعمال العام.
 ٣٠ - وزارة البترول.
 ٣١ - وزارة التموين والتجارة الداخلية.
 ٣٢ - وزارة المالية.

وقد يتعلّق بخدمات وزارة الداخلية فقد حصر موقع وزارة الدولة للتنمية الإدارية على شبكة الإنترنت عدد (١٧) خدمة مختلفة تقدمها ثلاثة أجهزة أمنية تابعة لوزارة الداخلية على النحو التالى:

جدول (٢٤)

م	جهة تقديم الخدمة الجماهيرية	عدد الخدمات المقدمة
١	الإدارة العامة لتصاريح العمل	٥
٢	قطاع مصلحة الأحوال المدنية	١١
٣	مصلحة تحقيق الأدلة الجنائية	١
	المجموع	١٧ خدمة

وتصنّف تلك الخدمات وفقاً للجهات التى تقوم بتقديمها على النحو التالى:

أولاً : الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة لتصاريح العمل وهي:

- ١ - طلب تجديد إذن للعمل بهيئة أجنبية خارج البلاد.
- ٢ - طلب الحصول على إذن بالعمل بهيئة أجنبية خارج البلاد.
- ٣ - طلب الحصول على بدل فاقد إذن بالعمل لدى الهيئات الأجنبية بالخارج.
- ٤ - طلب تجديد الحصول على إذن بهيئة أجنبية خارج البلاد.
- ٥ - طلب الحصول على إذن بالعمل لأول مرة في هيئة أجنبية خارج البلاد.

ثانياً : الخدمات التي يقدمها قطاع مصلحة الأحوال المدنية وهي:

- ١ - إصدار البطاقة الشخصية طبقاً للرقم القومي.
- ٢ - طلب استخراج صورة قيد من الزواج.
- ٣ - طلب استخراج صورة قيد من الطلاق.
- ٤ - طلب استخراج صورة قيد من الميلاد.
- ٥ - طلب استخراج صورة قيد من الوفاة.
- ٦ - طلب الحصول على بطاقة شخصية للمواطن المقيم بالداخل.
- ٧ - طلب الحصول على بطاقة شخصية للمواطن المقيم بالخارج.
- ٨ - طلب الحصول على بطاقة عائلية للمواطن المقيم بالخارج.
- ٩ - طلب الحصول على بطاقة عائلية للمواطن المقيم بالداخل.
- ١٠ - طلب تغيير بيانات بالبطاقة (الوظيفة / المهنة).
- ١١ - طلب تغيير بيانات بالبطاقة (محل الإقامة).

ثالثاً : الخدمات التي تقدمها مصلحة تحقيق الأدلة الجنائية وهي:

١ - إصدار صحيفة الحالة الجنائية.

ومما سبق يتضح أن موقع وزارة الدولة للتنمية الإدارية على شبكة الإنترنت فيما يتعلق بالخدمات التي تقدمها وزارة الداخلية لم يتعرض لمجال المرور تلك الأزمة التي يذهب ضحيتها ما يقرب من ٣٠٠٠٠ ثلاثون ألف شخص من بينهم ٦٠٠٠ قتيل. فضلا عن الخسائر المادية التي يقدرها البعض ما بين ٤ إلى ٦ مليار جنيه سنويا ...

والباحثة توجه نقدا لهذا الموقع لعدم شموله على أي توعية أو إرشاد للمواطن لكيفية وسبل الحصول على خدمات في هذا المجال وإطلاع على قانون المرور بهدف خلق وعي جماهيري وتبصير المواطن بما وصلت إليه تداعيات الأزمة المرورية وحثه على الالتزام بالقانون ولائحته التنفيذية في محاولة للحد من تداعيات الأزمة... التي فاقت خسائرها البشرية جملة ما فقدته مصر في حروبها الحديثة ...

ثانياً : موقع شبكة الخدمات الحكومية

<http://www.alhokoma.gov.eg>

أنشئ هذا الموقع بالتعاون بين وزارة الدولة للتنمية الإدارية ومركز معلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء وذلك ليكون بمثابة دليل إلكتروني إرشادي للخدمات التي تقدمها الوزارات المختلفة حتى يتسنى للمواطن الإلمام بكيفية الحصول على تلك الخدمات حال الحاجة إليها.

وبتصفح الموقع تبين تنوع الخدمات الحكومية التي تضمنها الموقع وفقا للوزارات المختلفة ونمط الخدمة المقدمة على النحو التالي:-

جدول (٢٥)

م	جهة تقديم الخدمة	عدد الخدمات المقدمة
١	الصحة	٢٠
٢	التأمينات والمعاشات	٤٠
٣	العدل	١٢
٤	السياحة	٦
٥	البيئة	٤
٦	خدمات دينية	١٣
٧	الكهرباء والطاقة	١٧
٨	المال والإقتصاد	٤٥
٩	الزراعة والرى	٢١
١٠	التعليم والبحوث والشباب	١٠
١١	خدمات الداخلية	٦٥
١٢	القوى العاملة والهجرة	١٢
١٣	النقل والاتصالات والمعلومات	٢٢
١٤	التموين والتجارة الداخلية	١٩
١٥	المحليات	٢٥
١٦	الصناعة والبتروال	٨
١٧	الإسكان والتشييد	٥
	المجموع	٣٣١

كما يوفر الموقع إمكانية الإستماع صوتيا لتلك الخدمات التي تعد المرحلة الأولى لمجموع الخدمات الحكومية التي تم حصرها حاليا ويبلغ عددها ١٠٠٠ خدمة.

وإذا تطرقنا إلى الخدمات التي تقدمها وزارة الداخلية فقد بلغ عددها ٦٥ خدمة على النحو التالي:-

جدول (٢٦)

م	جهة تقديم الخدمة	عدد الخدمات	النسبة المئوية لعدد الخدمات
١	مصلحة تحقيق الأدلة الجنائية	١	١,٥
٢	أجهزة المرور	١٢	١٨,٤
٣	مصلحة الأحوال المدنية	٢٧	٤١,٥
٤	مصلحة الجوازات	٢٤	٣٦,٩
٥	تصاريح العمل	١	١,٥
	المجموع	٦٥	١٠٠

وفيما يتعلق بالخدمات التي تقدمها وزارة الداخلية في مجال المرور والتي بلغ عددها (١٢) خدمة مرورية فقد تم تصنيفها على النحو التالي :-

- ١ - الحصول على رخصة قيادة دولية.
- ٢ - استخراج رخصة تسيير مركبة لأول مرة.
- ٣ - الحصول على بدل فاقد أو تالف لرخص تسيير المركبة.
- ٤ - تجديد رخصة قيادة مهنية ثالثة / ثانية / أولى.
- ٥ - الحصول على بدل فاقد أو تالف لرخصة القيادة.

- ٦ - إستخراج رخص قيادة خاصة أو دراجة نارية.
- ٧ - إستخراج رخصة قيادة مهنية ثالثة / ثانية / أولى.
- ٨ - الحصول على رخصة قيادة سيارة خاصة أو دراجة نارية لذى الإحتياجات الخاصة.
- ٩ - الحصول على تجديد رخصة تسيير مركبة.
- ١٠ - خدمة الحصول على نقل قيد ملكية مركبة.
- ١١ - تجديد رخصة قيادة خاصة أو دراجة نارية.
- ١٢ - نقل قيد رخصة تسيير المركبة.

كما تبين أن الإعلام عن تلك الخدمات من خلال هذا الموقع الإلكتروني قد إقتصر على مجالات وهي على سبيل الحصر:-

- ١ - الجهة التي تؤدي الخدمة.
- ٢ - النماذج - الإستمارات - الخاصة بالخدمة المطلوب الحصول عليها.
- ٣ - المستندات والأوراق المطلوبة للحصول على الخدمة.
- ٤ - المبالغ والرسوم المقررة مقابل الحصول على الخدمة.
- ٥ - مواعيد العمل للراغبين في الحصول على الخدمة.

كما كان من الأخرى أن تعد الرسالة لتأخذ في إعتبارها تحقيق بعدين أساسيين:-

- ١ - بعد إعلامي بكيفية الحصول على بعض الخدمات الأمنية في مجال المرور.
- ٢ - بعد توعوي يستهدف التأثير على بعض أطراف الأزمة المرورية ومحاولة التأثير في إتجاهاتهم وسلوكياتهم ومدى إلتزامهم بقانون المرور ولائحته التنفيذية.

هذا فضلا عن أن صياغة تلك الرسالة الإعلامية لم تأخذ في اعتبارها عند تصميمها الإستعانة بجاذبيات الرسالة الإعلامية عبر الشبكات الإلكترونيّة مما جعلها أشبه بدليل الخدمات التقليدي المطبوع وعدم إستغلال ما توفره الإنترنت من إمكانيات... بالإضافة إلى ذلك لم يتّضمن الموقع أية توعية بقانون المرور ولا بالمخالفات المرورية والعقوبات المقررة المنصوص عليها بالقانون.. كما خلت من أية تعليمات وآداب المرور مما يعنى أنه إهدار وإنفاق بلا طائل لا ينم عن إستراتيجية إعلامية يتحقق لها التّكامل من أجل تحقيق أهداف توعية أو إرشادية وكان هذا الموقع الذي يستخدمه من يملك القدرة على التّعامل مع التّقنية الحديثة (الكمبيوتر + الإنترنت) قد صمم من أجل هذه الفئة وهو ما يعنى فتوية وطبقية الهدف والجمهور المخاطب فضلا عن فتوية ومحدودية المعلومة وإقتصارها على تقديم بعض الإرشادات لكيفية الحصول على بعض الخدمات المرورية في مجال الحصول على رخصة القيادة والتسيير وتجديدها وإستخراج بدل فاقد... وهى خدمات من اليسير التّقدم مباشرة للحصول عليها... الأمر الذي يبدو معه أن ما جاء بالموقع عن خدمات حكومية في مجال المرور قد خلا من أية مضمون كان من الأجدى أن يتّضمنه ذلك الموقع الإلكتروني للخدمات الحكومية المقدّمة عبر شبكة المعلومات الدولية ولاسيما في مجال المرور.

ذلك فضلا عن إختلاف مضمون العملية الإعلامية التي يتّضمنها الموقعان المشار إليهما في إشارته إلى الخدمات التي تقدّمها الأجهزة الحكومية بالدولة... مما يشير إلى عدم التنسيق بينهما لضمان تحقيق هدف إستراتيجي واحد فيما يتّعلق بما تقدّمه الأجهزة الحكومية من خدمات جماهيرية.

الخلاصة والتوصيات :

توصلت الباحثة من خلال هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج الهامة أمكن تلخيصها على النحو التالي:

أولاً : نتائج الدراسة التحليلية لمضمون المواد الصحفية المتعلقة بقضية المرور:

- ١ - اهتمام الخطاب الصحفى بالتحقيقات كقالب فنى فى تقديم المضمون الصحفى المتعلق بقانون المرور مما يشير إلى الإهتمام بالوظيفة التفسيرية لشرح جوانب القانون وتنفيذ بنوده وتحليل أسباب ودلالات صدوره.
- ٢ - أوضحت نتائج الدراسة غلبة الطابع الخبرى على المعالجة الصحفية لقانون المرور داخل الصحف المصرية المختلفة من حيث ازدياد نسبة الأخبار المجردة بدرجة أكبر (٤٢%) مقابل انخفاض نسبة التقارير الخبزية والتحليلات التى تعطى معلومات خلفية عن الحدث حيث بلغت نسبتها (٥,٤%).
- ٣ - أوضحت نتائج الدراسة إرتباط القالب الفنى للخطاب الصحفى بمصادر المعلومات التى يعتمد عليها المضمون، حيث اعتمد القالب الخبرى على المسئولين كمصادر رسمية للمعلومات، فى حين اعتمد قالب التحقيق على الجمهور كمصدر للمعلومات ثم على المتخصصين، بينما انخفض نسبة الاعتماد على المسئولين، وبالنسبة لقالب الحوار فقد اعتمد كلية على المسئولين كمصدر للمعلومات، وتميز قالب المقال بتنوع المصادر التى اعتمد عليها فى تقديم المعلومات بالرغم من غلبة الاعتماد على الوثائق مقارنة بالمصادر الأخرى، كما غلب أيضاً الطابع الرسمى على التقارير الصحفية التى اعتمدت فيما تقدمه من معلومات على المسئولين.

- ٤ - تتوع القوالب الفنية التي تم في إطارها تقديم المضمون الصحفى المتعلق بقانون المرور الجديد ما بين أخبار (٤٢%)، وتحقيقات (٣٦,٦%) ومقالات (١٣,٤%)، تقارير (٥,٤%) وحوارات (٢,٧%).
- ٥ - يعتبر المندوبون المصدر الأول الذى اعتمدت عليه الصحف المصرية في تقديم المواد الصحفية المرتبطة بقانون المرور بالإضافة إلى عدد آخر محدود من المصادر ككتاب الصحفية ووكالات الأنباء.
- ٦ - ارتفاع نسبة أولية الاعتماد على المسئولين (٥٦%) كمصادر أولية للمعلومات داخل الخطاب الصحفى المتعلق بقانون المرور مما يعنى غلبة الطابع الرسمى عليه خاصة داخل الصحف القومية، بينما يأتى أفراد الجمهور فى المرتبة الحالية (١,٤%) كمصادر للمعلومات مما يعنى تأرجح الخطاب الصحفى بين الطابعين الرسمى والشعبى أو الجماهيرى.
- ٧ - غلبة الحياد على المعالجة الصحفية لقانون المرور الجديد بسبب ارتفاع نسبة استخدام الخبر الصحفى كقالب فنى فى تقديم المضمون (٤٢%)، بينما بلغت نسبة الاتجاه المعارض (٦,٨%) فى الصحف المصرية عامة سواء القومية أو الحزبية تجاه صدور قانون المرور، وإن اختلفت درجة أو شدة المعارضة بين النوعين من الصحف حيث تزيد درجتها فى الصحف الحزبية مقارنة بالصحف القومية.
- ٨ - أوضحت نتائج الدراسة وجود علاقة بين اتجاه عرض المادة الصحفية من ناحية وبنود القانون المختلفة التى يركز عليها المضمون من ناحية أخرى وقد جاء بند العقوبات المفروضة على

المخالفات فى بؤرة الاهتمام الأساسية التى شكلت اتجاهات الخطاب الصحفى المتعلق بقانون المرور حولها.

٩ - عدم تركيز المضمون الصحفى بالنسبة للأطراف الجماهيرية المختلفة على فئة معينة من أصحاب السيارات بل انصرف إلى قائد السيارة بشكل عام حيث تماثلت نسبة الاهتمام بقائدى سيارات الميكروباص (٤٥%) بينما بلغت نسبة الاهتمام بقائدى سيارات الخاصة (١,٨%)، وتلى ذلك قائدى النقل الثقيل (٠,٩%) بينما لوحظ ارتفاع نسبة الإهتمام بقائدى السيارات بوجه عام حيث بلغت النسبة (٨٨,٤%).

١٠ - أثبتت نتائج الدراسة وجود علاقة بين قالب الفنى لتقديم المضمون الصحفى واتجاه عرض المادة داخله (مؤيد، معارض، محايد، متوازن)، حيث ارتبط قالب الخبر الصحفى بالتناول المحايد للقانون، كما ارتبط قالب التحقيق والمقال بالتناول المعارض، فى حين ارتبط قالب الحوار الصحفى والتحقيقات والمقالات بالتأييد.

١١ - أثبتت نتائج الدراسة وجود علاقة بين أساليب الإبراز المستخدمة فى تقديم المضمون ونوع مصادر المعلومات التى يعتمد عليها الخطاب الصحفى فوجود المسئولين كمصدر للمعلومات داخل الخطاب يشجع استخدام العناوين الضخمة وهو ما يفسر باتجاه الصحف المصرية نحو إضفاء قيمة شكلية على المواد الصحفية التى ترتبط بمسئولية الدولة فى حين ازداد استخدام الصور عند الاعتماد على الجمهور كمصادر للمعلومات.

١٢ - أشارت نتائج الدراسة إلى اتجاه المضمون الصحفى إلى استخدام العناوين الضخمة (٦٤,٣%) كآلية جذب للقارئ لمطالعة المعنى

في حين انخفض الاعتماد على الصور بشكل ملحوظ فبلغت نسبتها ٣١,٣%.

١٣ - يقع التركيز الأكبر للمضمون الصحفي الذي يعالج قضية المرور في قضية المخالفات المرورية (٨,٦%) وتطوير الطرق والشوارع (٢٤,١%)، فحماية أرواح المواطنين (١٣,٤%)، بينما تأتي تجاوزات رجال الشرطة في تطبيق القانون (٨%) والمرونة في تطبيق القانون (٥,٤%) فرد فعل مجلس الشعب على القانون (١,٨%) في المراتب الأخيرة من الأهمية النسبية.

١٤ - غلبة طابع العمومية على الخطاب الصحفي في تحديد المكان عند تناول قضية قانون المرور بينما تفاوتت درجة الاهتمام بمعالجة هذه القضية في الدوائر الجغرافية المختلفة حيث أشارت النتائج إلى ارتفاع نسبة الطابع المركزي على الخطاب الصحفي بإنصرافه إلى تناول مشاكل المرور في القاهرة (٤٧,٣%) مقارنة بباقي المحافظات كمحافظات الوجه البحري والتي بلغت نسبتها (٤,٥%)، ومحافظات الوجه القبلي بنسبة (٠,٠٩%).

١٥ - تنوع نسبة الاهتمام بالمجال المكاني المحدد لقضية المرور داخل الخطاب الصحفي فبينما ترتفع نسبة الاهتمام بمشاكل المرور داخل المدن (٥٠%) تقل هذه النسبة على الطرق السريعة (٩,٨%).

ثانياً: نتائج الدراسة التحليلية لمضمون الموقعين الحكوميين الإلكترونيين :

١ - ركزت المواقع الإلكترونية الحكومية خاصة موقع وزارة الدولة للتنمية الإدارية على البعد الإعلامي العام للخدمات الجماهيرية التي تقدمها وزارة الدولة للتنمية الإدارية بوجه أخص والتعريف

ببقية الوزارات الحكومية الأخرى بوجه عام دون التركيز على الجانب التوعوي أو الإرشادي للمواطنين.

٢ - لا يزال تناول الحكومي لشبكة المعلومات الاليكترونية في مجال تبسيط الخدمات والإجراءات الحكومية والإدارية المختلفة وحث الأفراد على استخدام المواقع الاليكترونية في هذا الصدد في مرحلته التمهيديّة الأولى ويتضح ذلك من استعراض موقع وزارة الدولة للتنمية المحلية لسياسات وأهداف موقعها الاليكتروني على شبكة المعلومات.

٣ - ركز الموقع الاليكتروني لوزارة الدولة للتنمية المحلية فيما يتعلق بخدمات وزارة الداخلية على الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة لتصاريح العمل والخدمات التي يقدمها قطاع مصلحة الأحوال المدنية، والخدمات التي تقدمها مصلحة تحقيق الأدلة الجنائية دون أية إشارة إلى الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للمرور.

٤ - تناول موقع شبكة الخدمات الحكومية www.alhokoma.gov.eg الخدمات المتنوعة التي تقدمها الحكومة وفقا للوزارات المختلفة ونمط الخدمة المقدمة، كما وفر خاصية إضافية مميزة عن موقع وزارة الدولة للتنمية المحلية وهو إمكانية الاستماع صوتيا لتلك الخدمات ويعتبر ذلك مؤشراً على بدء الاستفادة من المزايا والإمكانات المختلفة التي توفرها الشبكة الدولية للمعلومات.

٥ - بلغ عدد الخدمات التي قدمها موقع الخدمات الحكومية والخاصة بوزارة الداخلية ٦٥ خدمة تتبع خمسة (٥) جهات فقد تحتل أجهزة المرور فيها الترتيب الثالث بنسبة (١٨,٤%) من حيث عدد الخدمات المقدمة والتي يعكسها الموقع والتي بلغت (١٢) خدمة

مرورية عامة ركزت غالبيتها على مجال الحصول على رخص القيادة واستخراج رخص القيادة سواء المهنية أو الخاصة دون التطرف لأي جانب توعوي أو إرشادي للمواطنين فيما يختص بأبعاد مشكلة المرور.

٦ - كشفت الدراسة عن تركيز موقع "شبكة الخدمات الحكومية" على الإعلام عن مجالات محدودة مرتبطة بالخدمات الأمنية المرورية كالجهة والنماذج والمستندات المطلوبة والمبالغ المقررة ومواعيد العمل دون أن ينطوي على أية مجال من مجالات التوعية الهادفة لتعديل سلوكيات المواطن أو تغيير اتجاهاته نحو أزمة المرور.

٧ - عدم استفادة المواقع الأليكترونية الحكومية سواء الخاصة بوزارة الدولة للتنمية الإدارية أو المتعلقة بشبكة الخدمات الحكومية من الإمكانيات اللامحدودة التي توفرها شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) وتضمن هذه المواقع لبعض القواعد الهامة لقانون المرور التي من شأنها إعادة الإنضباط المروري في محاولة للحد من تداعيات أزمة المرور.

٨ - أوضحت نتائج الدراسة أن المواقع الحكومية الأليكترونية خاصة فيما يتعلق بقضية المرور والخدمات الجماهيرية المقدمة في هذا المجال لم تأخذ في اعتبارها عند تصميم الرسالة الإعلامية جاذبيات الرسالة وأساليب صياغتها عبر الشبكة الأليكترونية مما جعلها أشبه بدليل الخدمات التقليدي المطبوع.

٩ - خلقت المواقع الحكومية الأليكترونية فيما يتعلق بأزمة المرور من أية جانب توعوي خاص بالمخالفات المرورية والعقوبات المقررة المنصوص عليها بالقانون كما خلقت من أية تعليمات وأداب للمرور يمكن أن يسترشد بها المواطنين من مستخدمي الشبكة،

مما يشير إلى فئوية وطبقية الهدف والجمهور المخاطب فضلا عن فئوية ومحدودية المعلومة المقدمة عن قضية المرور واقتصادها على جانب خدمي واحد فقط يتعلق بمجال الحصول على رخصة القيادة وتسييرها وتجديدها واستخراج بدل فاقد... وهي خدمات من اليسير التقدم مباشرة للحصول عليها.

١٠ - اختلاف مضمون العملية الإعلامية التي يتضمنها الموقعان محل الدراسة في إشارته إلى الخدمات التي تقدمها الأجهزة الحكومية بالدولة ... مما يشير إلى عدم التنسيق بينهما لضمان تحقيق هدف استراتيجي واحد فيما يتعلق بما تقدمه الأجهزة الحكومية من خدمات جماهيرية.

ثالثاً : توصيات ورؤى نحو بعض سبل مواجهة أزمة المرور :

تعد أزمة المرور من الأزمات التي تفاقمت في مصر وأصبحت سمة من سماتها بل وأزمة من أهم أزماتها لما يترتب عليها من آثار وجوانب عديدة متصلة بالحياة اليومية للفرد والمجتمع.

ولا شك أن الجانب الإعلامي ودوره كأحد المتغيرات الرئيسية في مواجهة هذه الأزمة قد أكد على مدى أهميته... شريطة أن يتم التناول وفق إطار شمولي متكامل.

وعلى واضعي إستراتيجية التعامل مع أزمة المرور أن يأخذوا في الاعتبار أن الأمان بصورة عامة والأمان على الطرق بصفة خاصة هو حق أساسي لكل مواطن ضمنه له الدستور وكفلته قوانين جمهورية مصر العربية... وأن قضية حوادث المرور على الطرق قضية يمكن علاجها والحد من آثارها السلبية ... وأن تخفيض عدد ومعدلات حوادث المرور على الطرق لا يمكن أن يتأتى إلا من خلال التفهم الواعي والعميق لجذور المشكلة والنظر إليها على أنها نتاج تفاعل بين

العديد من الخصائص المجتمعية والاقتصادية والثقافية والتقنية ومن ثم فهي مشكلة متعددة الأطراف ويجب التعامل معها من هذا المنطلق وألا يتحمل مسئوليتها طرف دون آخر.. فمستوى الأمن المرورى يتحدد بصورة أساسية بمدى قدرة المسئولين على تفهم الدور الذى لعبه كل من عناصر تحقيق السلامة المرورية (السائق والمركبة وبيئة الطريق)... وبالرغم من جميع الإحصاءات والدراسات أجمعت على أن (العنصر البشرى) هو العنصر الفاعل فى الحوادث... إلا أن إعتبار هذه العناصر الثلاثة (السائق/المركبة/بيئة الطريق) بصورة متكاملة هو السبيل الأمثل لوضع خطط واستراتيجيات الحد من حوادث المرور والتخفيف من تداعياتها.

وفى ظل الإقتناع بأن الوضع المرورى قد إكتملت له عناصر وسمات الأزمة فإنه من الحتمى تفعيل إستراتيجيات مواجهتها وفقاً للمراحل التالية: مرحلة الوقاية أو منع وقوع الحادث ومرحلة تخفيض شدة الحادث ومرحلة المعالجة وهى ذات المراحل التى تؤكد على أن الوضع المرورى يتفق والمراحل المتعارف عليها للأزمة ولذا فهى أزمة مرور.. وبالتالي يجب أن يؤخذ فى الحسبان مستوى التعاطى معها حيث تتحدد إطروحات مداركة تداعياتها وفقاً لرؤية المسئول نحو طبيعتها ومستواها وعمما إذا كانت تشكل حدث عارض أم موقف طارئ أم مشكلة فى سبيلها للزوال أو أزمة مستمرة فى التولد والتخلق بصفة دائمة وهو ما تؤكد عليه الإحصاءات المرورية التى تم رصدها.

التوصيات :

وفى هذا الصدد تطرح الباحثة مجموعة التوصيات التالية فيما يتعلق بالجانب الإعلامى للتصدى لأزمة المرور، كما تقدم محتويات موقع مقترح لأجهزة المرور على شبكة الإنترنت على النحو التالى:

١. وضع إستراتيجية إعلامية وفقاً للأساليب العلمية المحكمة للتوعية المرورية وتشكيل الوعي وتوجيه الرأي العام سواء قائدى المركبات أو مستقليها أو المشاة ورجال المرور وكافة المواطنين بما يتفق وتحقيق الوعي المرورى وذلك بالتعاون والتنسيق وبمشاركة كافة الأجهزة المعنية وذات الصلة وزارات (الداخلية والإعلام والنقل والمواصلات ووزارة التعمير والمجتمعات العمرانية الجديدة والجهات التشريعية والبحثية والقضائية ووزارة الصحة والجهات البحثية ومنظمات المجتمع المدنى التى بلغ تعدادها نحو ما يقرب من ١٤٠٠٠ جمعية أهلية ومن خلال الإستعانة بكافة وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمقرؤة والإليكترونية والإتصال المباشر والمواجهى وإعتبار ذلك مسئولية كافة أجهزة الدولة لحث المواطنين على الإلتزام بقانون المرور ولأئحته التنفيذية والإلتزام بتعليمات وآداب المرور.

٢. عقد لجنة للتوعية المرورية تضم مسئولى إدارات المرور على مستوى الجمهورية بمشاركة علماء الإجتماع والتنظيم وعلم النفس وقيادات الأجهزة الإعلامية الرسمية وغير الحكومية لمدارسة إعداد صياغات للنتاول الإعلامى لقضايا المرور وفقاً لطبيعة وحجم ومستوى الأزمة .. بما يتفق ومحاولات الحد من الأزمة المرورية وحوادث الطرق على أن تأخذ فى إعتبارها أهمية تفرد وتنوع الرسائل الإعلامية ومضمونها بما يتفق والخصوصية الإدارية والمكانية وما تشير إليه تحليلات مركز حوادث المرور.

٣. بحث إمكانية إيجاد نظام للإتصال والإعلام بين قاعدة بيانات الحركة المرورية وغرف عمليات إدارات المرور وقائدى المركبات لتوعيتهم وتوجيههم وإرشادهم بما يساهم من الإقلال من زمن

الرحلة ومن ثم الكثافة المرورية على الطرق بإستخدام أجهزة الراديو والتليفون والذئبزيون لبث تلك الإرشادات على أن يتم تشكيل لجنة عليا مشتركة بين وزارة الإعلام وأجهزة المرور لوضع السياسات الإعلامية التى تهدف إلى تغيير أنماط السلوك السلبية لدى المواطنين .

٤. نظراً لأن أزمة المرور ترتبط بدور العديد من الأجهزة التى لها علاقات مباشرة وغير مباشرة بأزمات المرور ولأن عدم التنسيق بين أداء مختلف الأجهزة يؤدي إلى خلل الأداء فإن الأمر يتطلب تفعيل عملية التنسيق بين مختلف الأجهزة المعنية وذات الصلة وتفعيل ما تصدره من قرارات وتوصيات قابلة للتطبيق.

٥. وضع سياسة إعلامية مستمرة تعتمد على أسلوب الرسالة القصيرة المركزة والمؤثرة لرفع الوعى المرورى للمواطنين وتحسين سلوكياتهم بجميع وسائل الإعلام المقروءة والمسموعة والمرئية والاليكترونية وكذا مراكز الإعلام الداخلى بالمحافظات التابع للهيئة العامة للاستعلامات بوزارة الإعلام .. بهدف بث وتنمية وتأصيل الوعى المرورى لدى المواطنين لتصحيح وتقويم السلوك الخاطئ للأفراد وهى عملية مشتركة تقع بالأساس على الأسرة والمؤسسة الدينية والتعليمية والأحزاب السياسية ومختلف وسائل الإعلام.

٦. التنسيق مع وزارات الاعلام والهيئات الاعلامية الاخرى والشركات والمؤسسات للمساهمة في تمويل برامج التوعية المرورية على أن يتم التنسيق بين الرسائل الإعلامية التى تقدمها مختلف الجهات المعنية وذات الصلة سواء الحكومية أو غير الحكومية بما يحقق التكامل فيما بينها

٧. تصميم الحملات الإعلامية في التوعية المرورية على تأخذ في اعتبارها أن نشر الوعي المروري يتطلب توافر شرطين هما: أن يكون مستعملوا الطريق على علم بقواعد وأداب السير والمرور وأن يقتنع الجمهور بأن هذه القواعد والتعليمات وضعت لتكفل له السلامة والأمان ولذا فعلية أن يقوم بتنفيذها. على أن يتم تقييم تلك الحملات أولاً بأول . . وأن يتم الاستعانة ببعض الإطروحات النظرية الإعلامية مثل نظرية (الغرس الثقافي - التعليم - الإقناع - التوعية) عند إعداد تلك الحملات . . حيث أن هذا المدخل لازال غائباً سواءً عن مناهج التعليم وبرامج ومضامين وسائل الإعلام المختلفة من صحافه وإذاعه وتليفزيون.
٨. طبع النشرات والتوجيهات الجديدة المتعلقة بالمرور وتوزيعها على المواطنين وقائدي السيارات..
٩. تنظيم عقد ندوات متخصصة في التجمعات الجماهيرية وعبر مختلف وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمقروءة يدعى إليها العناصر المهمة بحوادث المرور من المسؤولين والخبراء والمواطنين .
١٠. تنظيم محاضرات توعية دورية للسائقين ومستعملي المركبات لخلق ثقافة مرورية بين شرائح المجتمع ، ولاسيما بين الفئة الأكثر تسببا في الحوادث بمشاركة شركات التأمين وجميع إدارات المرور لتوعية المواطن بشكل أكثر فاعلية .
١١. تشجيع إصدار المجالات المتخصصة في التوعية المرورية .
١٢. إعداد دليل خاص بالمرور يشتمل على بعض قواعد قانون المرور وعقوباته وتوجيهات وإرشادات عامة توضح نظام المرور داخل

المدينة والأماكن الهامة بها ليسترشد به قاندى السيارات من المواطنين والأجانب .

١٣ . إعداد برامج توعية مرورية تتسم بالتنوع فى توجيه الرسائل الإعلامية وفقاً لأنماط العنصر البشرى (قائد سيارة - مستقل سيارة - مشاه رجال تنفيذيين).

١٤ . الإستعانة بشبكة المعلومات الدولية الإنترنت Internet بإعتبارها إحدى وسائل الإعلام الإليكترونية المستحدثة فى تقديم التوعية المرورية .. حيث تبين للباحثة من خلال تحليلها لمضمون موقعين حكوميين أليكترونيين وهما : موقعى <http://www.edara.gov.eg> - <http://www.alhokoma.gov.eg>

عدم إستفادتهما من إمكانيات شبكة الإنترنت فى إعداد وبث رسائل إعلامية للتوعية المرورية تحقق بعدين أساسيين (بعد إعلامى بكيفية الحصول على بعض الخدمات الأمنية فى مجال المرور ، وبعد توعوى يستهدف التأثير على المواطنين وإتجاهاتهم وسلوكياتهم ومدى إلتزامهم بقانون المرور ولائحته التنفيذية .. وفى ضوء ما تلاحظ للباحث من ملاحظات حول الموقعين الإليكترونيين السابق الإشارة اليهما يقترح أن يتم تطوير الموقعين أو أن تنشأ وزارة الداخلية - الإدارة العامة للمرور موقعا خاصا بها على شبكة الإنترنت يستهدف تحقيق ما يلى : - خلق الوعى بقانون المرور وحث مستخدمى الإنترنت على الإلتزام بالقانون وتعليمات رجال التنفيذ فى محاولة للحد من حوادث الطرق - التعريف بحجم أزمة المرور وطبيعتها مدعما بالإحصاءات وصور للحوادث المرورية - التعريف بأسباب حوادث الطرق وتحليلها - التعريف ببعض المصطلحات المرورية والقانونية - إلقاء الضوء على بعض قواعد

الأمان والسلوكيات الواجب إتباعها على الطريق وما يجب أن يقوم به كل من قائد المركبة أو مستقلها أو المشاه أو رجال المرور حال تعامل كل منهم مع الطريق - توضيح وشرح العلامات والإرشادات واللافتات واللوحات التحذيرية المرورية - إستعراض نتائج بعض الدراسات المرورية والأخرى ذات الصلة - تزويد الموقع بدليل جغرافى للمسافات والطرق بين المدن وبعضها البعض - التصويت وإبداء واستطلاع الرأى تجاه بعض القضايا وتقديم الاقتراحات والملاحظات والشكاوى المتعلقة بالحالة المرورية وحث المواطن وتفعيل دوره للمشاركة فى الحد من الأزمة المرورية - الإرشاد والتعريف بإدارات وأقسام المرور ومواقعها وأرقام تليفوناتها والبريد الإلكتروني الخاص بها- التعريف بالمخالفات المرورية والعقوبات المقررة طبقا للقانون - التعريف بالنماذج والمستندات المطلوبة والإجراءات المتبعة أثناء استخراج أو تجديد رخص القيادة والمركبات والضرائب والرسوم المقررة لمختلف أنواع رخص القيادة والتسيير وحالات سحب وإلغاء الترخيص والحد الأقصى والأدنى للسرعة - تطوير والتحديث الدائم للموقع ومحتوياته أو ما يسمى بعملية التقييم والتقويم المستمرة لتحقيق الأهداف المنشودة من إنشائه - الإعلان عن بيانات ومواصفات السيارات المطلوبة للجهات الأمنية لمشاركة المواطن فى دعم الجهود الأمنية فى هذا المجال .. على أن يتم بث الموقع المقترح باللغتين العربية والإنجليزية.

بذل جهد اعلامى لتحسين الصورة الذهنية عن رجل المرور مظهره
وهيئته ووجوب الاسترشاد برؤية أجهزة الإعلام بوزارة الداخلية
نحو كافة الأعمال الفنية التى تتناول هذا الجانب بما يحقق ثقة

المواطن في مدى قدرة وكفاءة منفذى القانون وضابطة الحركة المرورية بالشارع المصرى .، بما ينعكس على التزام وانصياع المواطن لقانون المرور والنسق القانون والنظام العام بصفة عامة.

١٦. نظراً لدور وسائل الإعلام ومسئوليتها في تثقيف الجمهور وتنمية وعيهم المرورى من خلال كافة وسائل الإعلام التقليدية والمستحدثة فيجب العمل على زيادة المساحة الزمنية المتاحة للإعلام المرورى بما يتلائم وحجم تداعيات أزمة المرور بهدف تعريف المواطنين بالحقائق وأسباب ونتائج حوادث الطرق والخسائر التى تسببها للمجتمع ومدى تأثيرها على الإقتصاد القومى والتأكيد على أن إلتزام مستعملى الطرق بقواعد وآداب المرور هدفها تحقيق أمنهم لا خشية من توقيع العقوبة .

١٧. قيام أجهزة الإعلام بتقديم تحليل للحدوث المرورية على أن تلتزم بتوثيق المعلومة وتقديمها بأسلوب سهل مبسط للإرتقاء بالسلوك المرورى.

محتويات موقع مقترح لأجهزة المرور على شبكة الإنترنت أن الإنترنت أصبح وسيلة إعلامية غير تقليدية نظرا لكونها إحدى ثمار استخدام الشبكات الإلكترونية (أجهزة الحاسب الألى) ومن غير المتصور أن يقتصر الاعتماد على وسائل الإتصال التقليدية كوسائل إعلامية توعوية فى عالم أصبح قرية صغيرة لا يعترف بالحدود الجغرافية أو السياسية الفاصلة وينظر للدمج الثقافى بإعتباره إحدى ثمار عصر السماوات المفتوحة وما حققته تكنولوجيا الإتصال الكونية من تقارب بين الشعوب والمجتمعات.

وفى ضوء ما تلاحظ للباحثة من ملاحظات حول الموقعين الإلكترونيين السابق الإشارة إليهما نقترح أن تنشئ وزارة الداخلية -

الإدارة العامة للمرور موقعا خاصا بها على شبكة الإنترنت يستهدف تحقيق ما يلي:

- ١ - التعريف بقواعد قانون المرور.
- ٢ - خلق وعي بقانون المرور وحث مستخدمي الإنترنت على الإلتزام بالقانون وتعليمات رجال التنفيذ - رجال المرور - فى محاولة للحد من حوادث الطرق.
- ٣ - التعريف بحجم أزمة المرور وطبيعتها مدعما بالإحصاءات وصور للحوادث المرورية.
- ٤ - التعريف بأسباب حوادث الطرق وتحليلها.
- ٥ - التعريف ببعض المصطلحات المرورية والقانونية.
- ٦ - التعريف بأهداف ضبط وتنظيم حركة المرور وإنسيابها.
- ٧ - إلقاء الضوء على بعض قواعد الأمان وبعض السلوكيات الواجب إتباعها على الطريق وما يجب أن يقوم به كل من قائد المركبة أو مستقلها أو المشاة أو رجال المرور حال تعامل كل منهم مع الطريق سواء كان مستخدما للطريق أو منفذا للقانون.
- ٨ - التعريف بما يجب فعله حال التعرض لأية طارئ على الطريق وكيفية تلافى وقوع الحوادث المرورية.
- ٩ - توضيح وشرح العلامات والإرشادات واللافتات واللوحات التحذيرية المرورية.
- ١٠ - إستعراض نتائج بعض الدراسات الأمنية والإعلامية المرورية والأخرى ذات الصلة.
- ١١ - تزويد الموقع بدليل جغرافى للمسافات والطرق بين المدن وبعضها البعض.

- ١٢ - إمكانية الاستفسار عن المخالفات المرورية المرتكبة.
- ١٣ - إمكانية إنهاء وإنجاز الحصول على وتجديد رخص القيادة عبر هذا الموقع الإلكتروني.
- ١٤ - التصويت وإبداء واستطلاع الرأي تجاه بعض القضايا وتقديم الإقتراحات والملاحظات والشكاوى المتعلقة بالحالة المرورية وحث المواطن وتفعيل دوره في المشاركة في الحد من الأزمة المرورية.
- ١٥ - صياغة بعض المعلومات عن صيانة السيارة.
- ١٦ - الإرشاد والتعريف بإدارات وأقسام المرور ومواقعها وأرقام تليفوناتها والبريد الإلكتروني الخاص بها إن أمكن.
- ١٧ - التعريف بالمخالفات المرورية والعقوبات المقررة طبقاً للقانون.
- ١٨ - التعريف بشركات التأمين العاملة في المجال.
- ١٩ - التعريف بالنماذج والمستندات المطلوبة والإجراءات المتبعة أثناء استخراج أو تجديد رخص القيادة والمركبات والضرائب والرسوم المقررة لمختلف أنواع رخص القيادة والتسيير وحالات سحب وإلغاء الترخيص والحد الأقصى والأدنى للسرعة.
- ٢٠ - صياغة بعض فقرات التوعية المرورية الهادفة على أن يؤخذ في الاعتبار تنوع وتفرد الفقرات والرسائل الإعلامية وفقاً للمستهدف من الجمهور أو مجال التوعية ذاته.
- ٢١ - التطوير والتحديث الدائم للموقع ومحتوياته أو ما يسمى بعملية التقييم والتقويم المستمرة لتحقيق الأهداف المنشودة من إنشائه.
- ٢٢ - تزويد الموقع ببعض المعلومات العامة والسياحة عن مصر.
- ٢٣ - إنشاء الموقع بواجهتين عربية وأجنبية.

٢٤ - الإعلان عن بيانات ومواصفات السيارات المطلوبة للجهات الأمنية لمشاركة المواطن في دعم الجهود الأمنية في هذا المجال.

المراجع

- ١ - Cultip, S. and A. Center Effective Public Relations. Englewood Cliff, N.J.: Prentice-Hall, ٣rd edition, ١٩٦٤, P. ٥٣.
- ٢ - محمد محمد البادى، العلاقات العامة والمسئولية الاجتماعية، الطبعة الأولى، القاهرة: مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٨٠، ص ٨٥-٨٦.
- ٣ - أحمد مدحت إسلام ، التلوث مشكلة العصر، ط ١ (الكويت:المجلس الوطنى للثقافة والفنون والآداب، سلسلة عالم المعرفة، العدد ١٥٢، أغسطس ١٩٩٠)، ص ١٥.
- ٤ - ك. م. ستنك، المعيشة فى البيئة: كتاب مرجع للتربية البيئية، ترجمة: مكتب اليونسكو الإقليمى للتربية فى الدول العربية، الطبعة الأولى، (الكويت: مؤسسة الكويت للتقدم العلمى ١٩٩٢) ص ٣.
- ٥ - على عجوة الإعلام وقضايا التنمية، الطبعة الأولى، القاهرة: عالم الكتب، ص ص ١٢٣-١٢٤.
- ٦ - جيهان رشتى، القضايا البيئية وفنون الاقناع فى الإعلام العربى والقضايا البيئية، سلسلة عالم المعرفة، العدد ١٥٢، ص ص ١٤٠-١٤٨.
- ٧ - على عجوة، الإعلام وقضايا التنمية، مرجع سابق، ص ١٢٥.
- ٨ - ابتسام أبو الفتوح الجندى، كيفية الاستفادة من نشر المستحدثات، فى دعم أنشطة الإعلام البيئى فى الإعلام وقضايا البيئة فى مصر والعالم العربى، سلسلة عالم المعرفة، العدد ١٥٢، ص ٢٠٢.

- ٩ - عبد الله العوضى، الإعلام والوعي البيئي، ورقة مقدمة إلى ندوة "الإعلام والبيئة" ١٩-٢٠ فبراير ٢٠٠٢، هيئة البيئة والمحميات الطبيعية حكومة الشارقة.
- ١٠ - على عجوة ، الإعلام وقضايا التنمية، مرجع سابق، ص ص ١٣٠-١٣١.

- ١١ - للمزيد أنظر :
- عبد اللطيف العوفى، الرياض: مكتبة الملك فهد الوطنية، ١٩٩٤ .
- عبد الرحمن العناد، الطبعة الأولى، الرياض: مطابع التقنية للأوفست، ١٩٩٥ .
- عبد الخالق عفيقى، العلاقات العامة مفاهيم نظرية وتطبيقات عملية، القاهرة: ١٩٩١ .
- حسين رشوان، العلاقات والإعلام من منظور علم الاجتماع، الإسكندرية، المكتب الجامعى الحديث، ١٩٨٧ .
- على عجوة ، الأسس العلمية للعلاقات العامة، الطبعة الرابعة، القاهرة: عالم الكتب ٢٠٠٠ .
- ١٢ - للمزيد: سوزان القلبنى، التخطيط للحملات الإعلامية والإعلانية، القاهرة: جامعة عين شمس، ٢٠٠٢ .
- ١٣ - فاطمة القلبنى وآخرون، علم الاجتماع الإعلامى، الطبعة الأولى، القاهرة: دار القاهرة للنشر، ٢٠٠١ .
- ١٤ - المصدر: "بيان إحصائى من الهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل البرى".
- ١٥ - أحمد ممدوح لطفى ، م.س، ص ٠٠٤ .
- ١٦ - سعاد طنطاوى، جريدة الأهرام، مصر، ١٩٩٧/٦/٢٤
- ١٧ - أحمد ممدوح لطفى، م.س، ص ٢٠٥ .
- ١٨ - محمد صلاح الدين عبد الوهاب وآخرون، حوادث المرور على الطرق السريعة وسبل مواجهتها، دراسة مقارنة، غير منشورة، ٢٠٠٠ .

- ١٩ - محمد كامل مصطفى الكردي، إدارة الإعلام والعلاقات العامة في الأزمات، المؤتمر السنوي الثاني لإدارة الأزمات والكوارث ٢٥-٢٦ أكتوبر ١٩٩٧ جامعة عين شمس ص ٦.
- ٢٠ - على ليلة، بحث تحليل حوادث المرور في دولة قطر، ١٩٩١، دراسة غير منشورة، الدوحة: قطر.
- ٢١ - إبراهيم الدميري: دور النقل في إدارة الأزمات "المؤتمر السنوي الأول لإدارة الأزمات والكوارث" القاهرة: جامعة عين شمس، كلية التجارة، ١٩٩٦.
- ٢٢ - سمير عبد الهادي القلش: "دور الإجراءات والسياسات الإدارية في التقليل من الأزمات والكوارث المرورية" المؤتمر السنوي الثاني لإدارة الأزمات والكوارث، القاهرة: جامعة عين شمس، كلية التجارة؛ ١٩٩٧.
- ٢٣ - على زين العابدين، "أزمة التلوث البيئي" المؤتمر السنوي الثاني لإدارة الأزمات والكوارث، القاهرة: جامعة عين شمس، كلية التجارة، ١٩٩٧.
- ٢٤ - محمد رشاد الحملوي، محمد على شومان، الأزمات والكوارث في مصر المحروسة.
- ٢٥ - أحمد ممدوح لطفى، "الإعلام وحوادث المرور" المؤتمر السنوي الرابع لإدارة الأزمات والكوارث، القاهرة: جامعة عين شمس، كلية التجارة، ١٩٩٩.
- ٢٦ - محمد ماهر مصطفى، المسئولية وأزمة السكك الحديدية (المؤتمر السنوي الخامس لبحوث ودراسات الأزمات، جامعة عين شمس، ٢٠٠٠).

- ٢٧ - محمد هاشم اتسنعوس، دور وسائل الإعلام والثقافة المرورية في الحد من حوادث الطرق في الأردن - دراسة في الإعلام المروري، (الأردن: جامعة اليرموك، قسم الصحافة والإعلام)، ٢٠٠٠.
- ٢٨ - حنان جنيدي، الإتجاهات العالمية الحديثة في دراسات وبحوث إدارة الأزمات في مجال العلاقات العامة، بحث غير منشور، كلية الإعلام: جامعة القاهرة، ٢٠٠٤، ص ٢٨.
- ٢٩ - Forte Zock L "Framing the Media Agenda During A Crisis"; Public Relations Quarterly, Vol.٤, N. ١, ١٩٩٧.
- ٣٠ - محمد مصطفى كامل الكردي، إدارة الإعلام والعلاقات العامة في الأزمات "بحث مقدم إلى المؤتمر السنوي الثاني لإدارة الأزمات والكوارث (القاهرة: جامعة عين شمس، كلية التجارة ٢٥-٢٦ أكتوبر ١٩٩٧) ص ص ٥٢٢-٥٢٣.
- ٣١ - سوزان يوسف القليني، مدى اعتماد الصفة المصرية على التليفزيون في وقت الأزمات دراسة حالة على حادث الأقصر الإرهابي (مجلة بحوث الإعلام، العدد الرابع، ديسمبر ١٩٩٨) ص ص ٣٣-٣٤.
- ٣٢ - أحمد ممدوح لطفى طرابيك، الإعلام وحوادث المرور، بحث مقدم إلى المؤتمر السنوي الرابع لإدارة الأزمات والكوارث (القاهرة: جامعة عين شمس كلية التجارة، ٣٠-٣١ أكتوبر ١٩٩٩) ص ص ١٩٩-٢١٧.
- ٣٣ - نوال عبد العزيز الصفتي، معالجة الصحف المصرية للأزمات والأحداث الطارئة، دراسة تحليلية بالتطبيق على أحداث الكشح

- خلال ١٩٩٨ (مجلة كلية الآداب جامعة حلوان، العدد السادس، يوليو ١٩٩٩) ص ص ٦٢٣-٦٩٤.
- ٣٤ - السيد بهنسى، مدى اعتماد الجمهور على وسائل الإعلام المصرية أثناء الأزمات دراسة ميدانية على طلاب الجامعات، مرجع سابق، ص ١-٣٢.
- ٣٥ - خديجة على حسين حمودة، دور الإعلام فى إدارة الأزمات والكوارث، بحث مقدم إلى المؤتمر السنوى الخامس لإدارة الأزمات والكوارث، (القاهرة: كلية التجارة - جامعة عين شمس، ٢٨-٢٩ أكتوبر ٢٠٠٠) ص ص ١٦٥-١٨٣.
- ٣٦ - قدرى عبد المجيد، دور الإعلام فى إدارة الأزمات، كلية الدراسة العليا بأكاديمية مبارك للأمن، العدد الثامن، ٢٠٠٢.
- ٣٧ - Paul D. Leedy "Practical Research Planning and Design" ٥th ed. (New York: Macmillan Publishing Company ١٩٩٣).
- ٣٨ - Arthura Berger "Media Research Techniques" ٢nd ed. (London, Sage Publication ١٩٩٤), pp ٨٥-١١٩.
- ٣٩ - محمد على، علم الاجتماع والمنهج العلمى، دراسة فى طرائق البحث وأساليبه، دار النشر الجامعية، ١٩٨٤، ص ٧٣٩.
- ٤٠ - تم إجراء الدراسة التحليلية لمضمون الموقعين الحكوميين الإلكترونيين فى الفترة من ٢٠٠٤/١٢/١٥ إلى ٢٠٠٥/٢/١٥.
- ٤١ - جريدة الأهرام، ٢٠/٤/٢٠٠٠، ص ١٠.
- ٤٢ - جريدة الأهرام، ٦/٢/٢٠٠٠، ص ٢٣.
- ٤٣ - جريدة الوفد، ٤/٤/٢٠٠٠، ص ٣.

- ٤٤ - جريدة الوفد، ١٤/٤/٢٠٠٠، ص٣.
- ٤٥ - جريدة الأهرام، ٢٧/٦/٢٠٠٠، ص١.
- ٤٦ - جريدة الوفد، ١٢/٤/٢٠٠٠، ص٣.
- ٤٧ - جريدة الوفد، ٨/٤/٢٠٠٠، ص٣.
- ٤٨ - قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ المعدل بالقانون رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ ولائحته التنفيذية رقم ٢٧٧٧ لسنة ٢٠٠٠.
- ٤٩ - جريدة الأهرام، ١١/٢/٢٠٠١، ص٨.
- ٥٠ - قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ المعدل بالقانون رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ ولائحته التنفيذية رقم ٢٧٧٧ لسنة ٢٠٠٠.
- ٥١ - جريدة الوفد، ١١/٤/٢٠٠٠، ص٣.