أثر الحملات الوطنية الشاملة للتوعية المرورية في الحد من المخالفات المرورية

د. بكر بن محمد إبراهيم د. عبداللطيف بن دبيان العوفي
قسم الإعلام – جامعة الملك سعود

الملخص

تهدف هذه الدراسة إلى تقويم فاعلية أداء الحملات الإعلامية الوطنية الشاملة للتوعية المرورية ، والتعرف على التأثيرات المعرفية والاتجاهية والسلوكية لها وتم استخدام المنهج الوصفي بالمسح إذ تم اختيار (350) فرداً بشكل عشوائي بمدينة الرياض. جاءت نتائج الدراسة مؤكدة لبعض نتائج الدراسات السابقة من أن هذه الحملات استطاعت أن تحقق بعض النجاحات خاصةً الحملة الأولى في موضوع ربط حزام الأمان إذ ذكر (44٪) من أفراد العينة أنهم يربطونه دائماً، و (25٪) يربطونه أحياناً مقابل (31٪) لا يربطونه أبداً. وأكدت الدراسة على أن الفئة العمرية ما بين 27و38سنة هم أكثر الفئات ربطاً للحزام. كما تفيد النتائج أن حملات التوعية المرورية استطاعت الوصول إلى الجماهير المستهدفة إذ ذكر (70٪) أنه سبق لهم مشاهدة أو سماع أو قراءة بعض رسائل هذه الحملات. وتؤكد نتائج الدراسة أيضاً أن حجم ارتكاب المخالفات المرورية ما زال كبيراً إذ ذكر (51.5٪) من أفراد العينة أنهم يرتكبون مخالفات مرورية في بعض الأحيان، و(11٪) يرتكبونها دائماً. وتؤكد الدراسة على أن الجميع يرتكبون المخالفات المرورية بغض النظر عن الفئات العمرية والمستويات التعليمية والجنسية.

المقدمة

بناءً على ازدياد توسع المدن وتعدد الوظائف التي يشغلها السكان في المملكة العربية السعودية، أصبح استعمال السيارات ضرورة من ضرورات مزاولة النشاط الإنساني، مثل الاستعمال الرسمي والتجاري والشخصي،

وهذه الاستعمالات نتج عنها الكثير من الحوادث والمخالفات المرورية التي أودت بأرواح بريئة، الأمر الذي دعا الأمن العام إلى استنفار الجهود لكبح جماح هذه الظاهرة. وقد تمثلت هذه الجهود في عدد من الحملات الوطنية للتوعية المرورية التي انبثقت من توصية المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية.

ومن أجل متابعة أثر هذه الحملات على قائدي السيارات ومدى الاستفادة منها جاء اهتمام المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية الذي اتخذ " المخالفات المرورية " شعاراً له.

وبتنفيذ هذه الدراسة المعنونة: " أثر الحملات الوطنية الشاملة للتوعية المرورية في الحد من المخالفات المرورية "، سيتم التعرف على الحملات الوطنية الشاملة للتوعية المرورية، والوسائل المستخدمة، ومعايير التقويم، إلى جانب معرفة مدى فاعلية الأداء والتأثير في الحد من المخالفات المرورية والايجابيات والسلبيات لهذه الحملات المرورية، مع تقديم المقترحات اللازمة وآليات تنفيذها، وذلك باستخدام المسح الميداني لمجتمع مدينة الرياض ممثلة بعينة مختارة منها.

مشكلة الدراسة

تنبع مشكلة الدراسة من تزايد عدد الحوادث والمخالفات المرورية التي ينتج عنها الكثير من الوفيات والإصابات التي يتعرض لها بعض سكان المملكة. ولما كان أغلب المواطنين والمقيمين يقودون سيارات مختلفة الأحجام والموديلات، أصبحت أعدادها تتكاثر بتكاثر السكان في المملكة، حتى غدت الشوارع والطرقات لا تتسع لها الأمر الذي شكل خطراً داهماً على سلامة الذين يقودونها والذين يسيرون بجوار الطرقات والشوارع، ومن أجل معالجة تلك المشكلة ووضع الحلول الناجعة لها ينفذ الأمن العام حملة توعية سنوية للمساعدة في حل المشكلات المرورية والأمنية موجهة إلى جماهير مستهدفة. وبناء عليه تأتي هذه الدراسة . متخذةً مدينة الرياض

نموذجاً . للتعرف على الوسائل المستخدمة، ومعايير التقويم، وفاعلية الأداء، والتأثير في الحد من المخالفات المرورية.

أهمية الدراسة

تتشكل أهمية الدراسة من كونها محاولة لوضع صيغ علمية قابلة للتطبيق، للآليات المستخدمة للمساهمة في الحد من تكاثر المخالفات المرورية ومن تأسيسها لمقاييس صالحة لتقويم الأساليب والآليات مع تفعيل الأداء والتأثير على معارف واتجاهات وسلوكيات السائقين وتوعيتهم عن المخالفات المرورية ، الأمر الذي يمد القائمين على مراحل التوعية المرورية بأدوات مساعدة في كيفية التخطيط والإعداد والتنفيذ لخطوات التوعية على اختلاف أنواعها. كما تنبع أهمية هذه الدراسة في توصياتها القابلة للتطبيق حول التوعية والمخالفات المرورية.

الأهداف

1- إلقاء الضوء على الحملات الوطنية الشاملة للتوعية المرورية، والتعريف بأهدافها، واستراتيجياتها، ووسائلها والأدوار المناطة بها.
2- تقويم فاعلية الأداء وتأثير هذه الحملات في الحد من المخالفات المرورية من خلال:
   أ : التأثيرات المعرفية
   ب: التأثيرات الاتجاهية
   ج: التأثيرات السلوكية
3- التعرف على الإيجابيات والسلبيات للحملات المرورية ومدى الاستفادة من استمرارها.
4- التعرف على الفروق الإحصائية بين العوامل الديموغرافية المختلفة في مدى التأثر بهذه الحملات.

تساؤلات الدراسة

تحاول هذه الدراسة الإجابة عن التساؤلات التالية:

1) ما طبيعة الحملات الوطنية الشاملة للتوعية المرورية، وما أهدافها، واستراتيجياتها، والأدوار المناطة بها؟
2) ما دور هذه الحملات في الحد من المخالفات المرورية من النواحي المعرفية، والاتجاهية، والسلوكية؟ وهل كان أداء هذه الحملات مختلفاً في كل مستوى من هذه المستويات ؟
3) ما الإيجابيات وما السلبيات لهذه الحملات؟ وما مدى الاستفادة من استمرارها؟
4) ما الفروق الإحصائية بين العوامل المختلفة في مدى التأثر بها؟

الإطار النظري للدراسة

تحاول هذه الدراسة تقويم الحملة الوطنية الشاملة للتوعية المرورية في مراحلها السابقة من حيث قدراتها التأثيرية على المستويات المعرفية، والاتجاهية، والسلوكية على الفئات الجماهيرية المختلفة.

لقد قام الأمن العام بتصميم وتنفيذ حملات وطنية شاملة للتوعية المرورية بدءاً من عام 1421هـ وحتى عام 1424هـ وكانت لكل حملة أهدافها التفصيلية الخاصة بها (سيتم الحديث عنها عند تقديم نبذة تعريفية وتاريخية لهذه الحملات)، لذا سيعمد الباحثان إلى استخدام نموذج المراقبة والتنظيم الذي يُعنى بشكل عام بمقارنة المعلومات والإحصائيات السابقة لهذه الحملات مع المعلومات التي تم الحصول عليها من خلال هذا البحث وفقاً لأهداف هذه الحملات، والمراد منها تحقيقه مع اقتصار ذلك على مدينة الرياض حيث مجتمع هذا البحث.

منهجية الدراسة

1- المنهج الوصفي الوثائقي

تم الرجوع إلى الإحصائيات المرورية الخاصة بمدينة الرياض السابقة لحملات المرور الثلاث ثم مقارنتها مع الإحصائيات المرورية الخاصة بمدينة الرياض بعد انتهاء هذه الحملات حسب موضوعاتها وأهدافها السابقة. كما تم الاستفادة من الدراسات التقويمية الخاصة بهذه الحملات.

2- المنهج الوصفي المسحي: تم تصميم استبانة علمية محكمة تقيس المستويات المعرفية والاتجاهية والسلوكية البعدية للفئات الجماهيرية المستهدفة من هذه الحملات ووفقاً لموضوعاتها المختلفة. كما تم وضع أسئلة تقيس مدى التعرض والإدراك والتذكر والتأثر برسائل ووسائل هذه الحملات[1].

مجتمع البحث وعينته

سيقتصر مجتمع هذه الدراسة على قائدي السيارات من الذكور من سن 16 وحتى السبعينيات من العمر في مدينة الرياض، وتم اختيار عينة ممثلة لجهات الرياض وأحيائه المختلفة: في الشرق، والغرب، والشمال، والجنوب. وبلغ عدد أفراد العينة في حدود 350 فرداً، وقد استعان الباحثان بأمانة مدينة الرياض لتحديد الأحياء في كل اتجاه حسب التوزيع المعتمد لدى الأمانة، وفق خارطة حديثة ومفصلة تساعد الباحث في تحديد جميع أحياء مدينة الرياض حسب الاتجاهات الأربعة. كما استعان الباحثان ببعض الأشخاص الذين تم تدريبهم من قبلهما على الطريقة المثلى في توزيع الاستبانات وجمعها. وقد حدد الباحثان حجم العينة بواقع (350) فرداً في مدينة الرياض على النحو الآتي:

1- تقسيم مدينة الرياض إلى أربعة أقسام جغرافية رئيسية تمثل الاتجاهات الأربعة (الشمال، الجنوب، الشرق، الغرب)، وتم اختيار اثنا عشر حياً من جميع الاتجاهات الأربعة بواقع ثلاثة أحياء في كل اتجاه.

2- تم اختيار أول منزل في كل حي عشوائياً، وتم مراعاة الاعتبارات التالية في الحصول على العينة:

- إذا جاء المسكن المختار ضمن العينة خالياً يتم اختيار المسكن الذي يليه مباشرةً.
- إذا كان المسكن المختار عمارة أو برجاً، يتم اختيار الشقة اليمنى في الدور الأرضي أو اليسرى في حالة عدم وجود شقة يمنى، وإذا لم يكن

هناك شقق في الدور الأرضي يؤخذ الدور الأول أول شقة على اليمين وهكذا. وتجرى المقابلة مع كل سائق سيارة في المنزل.

حملات التوعية المرورية

الأهداف والاستراتيجيات ومراحل التطور

إدراكاً لأهمية الإنسان وضرورة المحافظة على المواطن وعلى ممتلكاته ظهرت ضرورة الارتقاء ببرامج السلامة المرورية بالتعاون مع العديد من الهيئات والجهات ذات الارتباط بالعملية المرورية، لبناء برامج توعية مرورية تساعد على تطوير مستوى إدراك الجمهور لمخاطر سوء استخدام السيارات.

ويقصد بالتوعية المرورية تعزيز الوعي المروري لدى مستخدمي الطرق سواء كان ذلك عن طريق التعليم المبكر وعبر المراحل الدراسية المختلفة، أو كان من خلال برامج مصممة لهذا الغرض. وفي الصفحات التالية نحاول التعرف على جهود الأمن العام من خلال الحملات الوطنية الإعلامية الشاملة للتوعية المرورية التي اضطلع بالقيام بها، حيث نركز عليها من النواحي التالية:

1- التعريف بأهداف هده الحملات.
2- التعريف باستراتيجياتها.
3- التعريف بالوسائل المستخدمة لتنفيذها.
4- التعريف بالأدوار المناطة بها.

ويتبع ذلك استعراض لأبرز الدراسات والبحوث وأوراق العمل المتعلقة بأثر التوعية الإعلامية بالمخالفات المرورية، وإلى جانب ذلك التعرف على مضمون أخر الإحصائيات الرسمية الخاصة بالمخالفات المرورية.

*** * حملات التوعية المرورية**

الحملة الأولى: الاستراتيجيات العامة للحملة الوطنية الإعلامية الشاملة للتوعية الأمنية والمرورية (الحملة الأولى) 1421هـ[2].

1-أهداف الحملة

أ- بناء نوع من المصداقية ومد جسور الثقة بين أفراد المجتمع ورجال الأمن العام، لتعزيز الجهود للوقاية من الجريمة والحد من الحوادث المرورية.

ب-رفع مستوى الوعي الأمني والمروري عن طريق تنمية الحس الأمني وحفز الشعور بالمسؤولية لكافة أفراد المجتمع.

2- التعريف بالاستراتيجية العامة للحملة

هي الطريقة المثلى لتحقيق الأهداف الإعلامية المنشودة من خلال أبعاد ومراحل تصنيف أفضل الطرق التي توصل للأهداف المنشودة. أي بعبارة أخرى هي توضيح الخطوط العامة التي تسير عليها الحملة.

3- الوسائل المستخدمة لتنفيذ الاستراتيجية الإعلامية

أوضحت خطة الحملة الأولى أكثر من أربع وعشرين وسيلة استخدام لتنفيذ الإستراتيجية الإعلامية، منها على سبيل المثال البث والنشر عبر وسائل الإعلام كافة المطبوع منها، والمسموع والمرئي، وإقامة المعارض الثابت منها والمتنقل كما اهتمت هذه الحملة بالاتصالات الشخصية والمباشرة من لقاءات وندوات وإقامة لمهرجانات مصممة ليلتقي فيها رجل الأمن مع الطالب والتلميذ أو الأستاذ أو الموظف والآباء والأمهات وغيرهم.

4- الأدوار المناطة بالاستراتيجية الإعلامية

انطلاقاً من أهمية استمرار التوعية المرورية، فإن الإستراتيجية الإعلامية حددت نوعية مشاركة أربعة وثلاثين قطاعاً حكومياً واجتمعت بمندوبيها وخرجت بالنقاط التالية:

أ- مشاركة كل جهة أو قطاع حكومي في الحملة موجهة في المقام الأول للجمهور الداخلي لديهم (منسوبي الجهة) ثم لأسرهم وذويهم ثم لكافة الجمهور المستفيد من خدماتهم.

ب-تتولى كل جهة إبلاغ مضمون مشاركتها للفروع التابعة لها بمناطق المملكة لغرض تسهيل عملية التنسيق مع اللجان الفرعية لتفعيل الخطوات التنفيذية.

الحملة الثانية: الاستراتيجية العامة للحملة الوطنية الشاملة للتوعية الأمنية والمرورية (الحملة الثانية) 1422هـ[3].

إن الأهداف العامة لهذه الحملة الوطنية التوعوية الأمنية والمرورية الثانية، هي امتداد لأهداف الحملة الوطنية الأولى المذكورة آنفاً، ولكن الذي حصل في الحالة الثانية هو ما تفرع منها إلى:

1- أهداف خاصة بالاستراتيجية، وتتمثل في الآتي:

أ- التصدي لظاهرة السرعة في قيادة المركبات كأحد المسببات الرئيسة للحوادث المرورية استناداً إلى الإحصائيات الرسمية.

ب-التصدي لظاهرة استخدام المخدرات والمؤثرات العقلية التي تستهدف عقول وأجسام أفراد المجتمع وجعلهم غير قادرين على القيام بمسؤولياتهم وواجباتهم.

2 - استراتيجية الحملة الثانية

استخدمت نفس الاستراتيجيات السابق ذكرها في الحملة الأولى.

3 – الوسائل المستخدمة لتنفيذ الحملة الثانية

نظراً لاشتمال الحملة الأولى على جميع الوسائل الإعلامية والاتصالية التي يمكن استخدامها لإيصال الرسالة ، فقد جاءت الحملة الثانية مستخدمة – نفس الوسائل تقريباً – ما عدا أساليب وخطط التركيز لكل وسيلة، فقد اختلفت في هذه الحملة عن الحملة السابقة.

ثالثاً: الاستراتيجية العامة للحملة الوطنية الشاملة للتوعية الأمنية والمرورية (الحملة الثالثة)1423هـ[4].

لم تتغير أهداف هذه الإستراتيجية العامة للحملة عن سابقتها، حيث ركزت على الجانبين المروري والأمني، ولكن الذي تغير هو مضمون كل من الجانبين. والجانب الذي يهمنا في هذه الدراسة هو الجانب المروري.

1- الأهداف الخاصة بالاستراتيجية في الحملة الثالثة

أ- إيضاح أهمية التأمين التعاوني في ترسيخ مفهوم السلامة المرورية.

ب- التصدي للسلوكيات الخاطئة المسببة للحوادث المرورية.

ج- التأكيد على أهمية التقيد بأولويات السير تجنباً للوقوع في الحوادث المرورية.

2- الاستراتيجية العامة للحملة الثالثة

لم يجر أي تغيير على الاستراتيجيات العامة للحملات من الأولى وحتى الثالثة، حيث إنها توضح الخطوط العامة التي تسير عليها كل حملة لتحقيق غاياتها.

3- الوسائل المستخدمة لتنفيذ الحملة الثالثة: هي نفسها التي استخدمت لتنفيذ الحملة الثانية. ماعدا الشعار الذي تغير.

4- التعريف بالأدوار المناطة بالحملة الثالثة

لم تتغير الوظائف والأدوار المنوطة بالجهات المشاركة في الحملة سواءً أكانت حكومية أم أهلية عن وظائف الحملة الثانية سالفة الذكر.

رابعاً: الاستراتيجية العامة للحملة الوطنية الشاملة للتوعية الأمنية والمرورية (الحملة الرابعة)1424هـ[5].

وكما ذكر آنفاً، الأهداف العامة للحملة الرابعة هي نفسها أهداف المراحل الثلاث السابقة، ولكن التغيير الذي حصل هو في الأهداف الخاصة بالحملة الرابعة، في جانبها المروري والأمني.

1- **الأهداف الخاصة بالاستراتيجية في الحملة الرابعة: الجانب المروري**

أ- توعية المجتمع بأهمية معرفة مدلولات الإشارات، والعلامات المرورية لبناء ثقافة مرورية لدى مستخدمي الطرق بمختلف فئاتهم كون الإشارات المرورية هي لغة الطريق.

ب- التأكيد على سلامة الإطارات لترسيخ مفاهيم السلامة المرورية، والحد من الحوادث المرورية.

2- **استراتيجية الحملة الرابعة:** هي نفسها استراتيجية الحملات الثلاث السابقة.

3- **الوسائل المستخدمة لتنفيذ الحملة الرابعة:**

لم يجر عليها أي تغيير عن الحملات السابقة سوى في الشعار المستخدم، وفي نسبة الجرعات اللازمة لكل وسيلة، حيث يلاحظ زيادتها لبعض الوسائل.

4- **الأدوار والوظائف المناطة بالحملة:**

بصورة عامة، لم يجر تغيير يذكر في الأدوار المناطة بالحملة سوى المتعلقة بالأهداف الخاصة للحملة، حيث روعي مطابقة الوظائف لتحقيق تلك الأهداف.

وكما هو معروف فإن هذه الحملة لم تنفذ وتم تأجيلها لوقت آخر.

نظرة عامة على الحملات الثلاث السابقة

أولاً: بعد دراسة الحملات الثلاث المذكورة آنفاً، تبين أن هناك جهوداً كبيرة بذلت ومازالت تبذل في سبيل وضع استراتيجية توضح الخطوط العامة التي تسير عليها الحملات الوطنية الشاملة للتوعية المرورية، بحيث تتضمن المتطلبات الواجب توافرها كافة في أي استراتيجية تتميز بالإبداع والجدة. ومن هذه المتطلبات على سبيل المثال لا الحصر: الأهداف العامة والخاصة، الشعار، الأبعاد الإعلامية للاستراتيجية، والعناصر الاستراتيجية الإعلامية للحملة، والجمهور المستهدف، والنطاق المحدد للاستراتيجية

الإعلامية، والجوانب التي ستتعرض لها الاستراتيجية الإعلامية، والمراحل المحددة للاستراتيجية الإعلامية، والوسائل المستخدمة لتنفيذ الاستراتيجية الإعلامية، وأخيراً البرامج والمواد المخصصة للحملة.

ثانياً: إن نجاح أو إخفاق أي من الحملات السابقة، يتوقف على العديد من العوامل منها ما يتعلق بالمصدر والمرسل، ومنها ما يتعلق بالرسالة وكيفية صياغتها وتنفيذها، ومنها ما يتعلق بالوسيلة المستخدمة، وأخيراً ما يتعلق بالجمهور المستهدف. كما أن دراسة النجاح أو الإخفاق يعتمد على معرفة مستوى التأثير سواء أكان معرفياً أم اتجاهياً أم سلوكياً. وكل هذا يعتمد على طبيعة الحملة وتوجهها. نحاول في هذه الدراسة معرفة هذا التأثير من خلال جانبين مهمين:

– رأي وتوجهات الجماهير المستهدفة حيال برامج هذه الحملات وماهية رؤيتهم لهذا التأثير بمستوياته كافة.

– التأثير السلوكي من خلال معرفة آثار هذه الحملات على واقع المخالفات المرورية التي حاولت هذه الحملات معالجتها.

الدراسات السابقة

أولاً : "دراسة قياس المستويات المعرفية والاتجاهات والسلوكيات المرورية والأمنية للأسرة في المملكة العربية السعودية : المرحلة الأولى والثانية [6]"

صممت هذه الدراسة على مرحلتين. المرحلة الأولى لقياس المستويات المعرفية والاتجاهية والسلوكية للأسرة السعودية حول الجوانب المرورية والأمنية وقضاياها التي سوف تعالجها حملات التوعية المرورية... وسميت هذه المرحلة بالمرحلة القبلية، تلاها المرحلة البعدية التي جاءت بعد نهاية الحملة لقياس ما قبل مع ما بعد والتعرف على أهم الآثار المتحصل عليها من الحملة.

المرحلة الأولى (ما قبل الحملة)

أوردت الدراسة في مرحلتها الأولى قبل بداية الحملة ثلاثة عشر هدفاً شملت قياس الوعي بالأنظمة، والتعليمات الأمنية والمرورية لدى السائق السعودي وغير السعودي، وكذلك السائق الخاص. وتطرقت أيضاً لقياس الاتجاهات والسلوكيات لهذه الجماهير االمستهدفة. كما أن الدراسة لم تنس المرأة إذ حاولت التعرف على دور المرأة في التزام وعدم التزام السائق بالأنظمة المرورية.

استخدمت الدراسة المنهج الوصفي بالمسح، ووزعت ثلاثة آلاف استبانة على عينة عشوائية شملت مناطق المملكة المختلفة، وجاءت نتائج الدراسة في أربع عشرة فقرة ومن أبرزها – على سبيل المثال – ما يلي:

1 – تؤكد الدراسة على أن نسبة كبيرة من الآباء (28٪) لا يمانعون من قيادة أبنائهم للسيارة وهم دون سن الثامنة عشرة. وهذا يعني أهمية توجيه الحملات المرورية القادمة للآباء لحثهم بعدم السماح لأبنائهم من صغار السن بقيادة السيارات، وقبل ذلك كله ينبغي التعرف على الأسباب التي تدفع بالآباء للسماح لأبنائهم صغار السن بقيادة السيارات.

2 – يذكر نسبة جيدة من السائقين قيامهم بربط حزام الأمان إذ بلغت النسبة بشكل عام 31٪، وإن ظهر اختلاف في مدى التقيد بربط حزام الأمان بين المناطق المختلفة.

3– أظهرت الدراسة أن نسبة لا بأس بها من أفراد العينة يلتزمون بالقانون المروري ويتمتعون بانضباطية إذ إن 65٪ فأكثر يذكرون بأنهم لا يقطعون الإشارة الحمراء أبداً، ويخففون السرعة عند المدارس، وكذلك المساجد دائماً... الخ.

4– عند قياس المستوى المعرفي لبعض الأمور الأمنية والمرورية، يتضح بجلاء أن هناك مشكلة معرفية لدى جزء كبير من أفراد العينة.. لقد أفاد 25٪ من العينة بالموافقة على أنه ليست هناك علاقة بين الإشارة الحمراء والدوران، كما رأى 30٪ من أفراد العينة أنه لا مانع

من وضع الطفل وهو في سن الخامسة أو أكثر في المقعد الأمامي للسيارة... الخ.

5- أفادت نسبة كبيرة من النساء أن لهن دوراً واضحاً في دفع السائق لارتكاب بعض المخالفات المرورية خاصة فيما يتعلق بتجاوز السرعة القانونية إذ أكدت 24٪ منهن أنهن يدفعن السائق للاستعجال والسرعة دائماً وأحياناً.

وبالإضافة إلى ذلك، أظهرت الدراسة نتائج أثر الخصائص الديموغرافية لأفراد العينة على مدى تأثير الحملة على مستوياتهم المعرفية والاتجاهية والسلوكية.

المرحلة الثانية (ما بعد الحملة)

تكملة للدراسة المسحية الميدانية القبلية، جاءت الدراسة البعدية التي تُعنى بالتعرف على مدى إسهام الحملة في تحقيق نتائج ملموسة خاصةً في المجال المعرفي للمجتمع نحو الموضوعات الأمنية والمرورية التي تم تغطيتها.

وسعت هذه الدراسة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف تتعلق بمدى وصول الحملة للجماهير المستهدفة وماهية تأثيراتها المعرفية والاتجاهية والسلوكية من خلال مقارنة ما قبل الحملة مع ما بعدها. وتطرقت الدراسة أيضا لأنجع وأهم الوسائل والاتصالات الشخصية في الوصول إلى الجماهير المستهدفة. اتبعت الدراسة البعدية في منهجيتها وعينتها الدراسة القبلية وتوصلت إلى النتائج التالية:

1- التأكيد على أهمية استخدام نموذج السيطرة الاجتماعية الذي يركز على ثلاثية الإعلام والهندسة والبيئة والفرض القانوني إذ إن الإعلام لا يستطيع لوحده عمل كل شئ فقد يقوم بتوعية الناس وتثقيفهم معرفياً لكنه قد لا يستطيع تحويل المعرفة والاتجاهات إلى سلوكيات تتوافق وتوجهات الحملة. كما قد يحتاج البرنامج التوعوي إلى مساندة

بيئية بدونها لا يمكن تحقيق الهدف التوعوي... والحملة الوطنية حققت أحد أهم أهدافها وهو قيام السائق بربط حزام الأمان.

2- تؤكد الدراسة البعدية على أن الحملة حققت أحد أهدافها الأساسية وهو الوصول إلى الناس وإحداث الهزة المطلوبة للفت الانتباه وتبيان المخاطر المحدقة بالمواطن والمقيم في الشارع السعودي، حيث ذكر 53٪ من عينة الرجال أن الحملة قد حققت النجاح بدرجة كبيرة جداً في حين ذكر 40٪ منهم أنهم يرون أن نجاحها كان معقولاً.. الخ. وذكر 84٪ من السائقين الخاصين بأن الحملة قد وصلت إليهم وعرفوا بوجودها.

3- ًأظهرت الدراسة أن الصحافة من أهم الوسائل التي من خلالها عرف أفراد العينة من الرجال بالحملة إذ جاءت في المركز الأول وبنسبة 32٪، ثم التلفزيون والقنوات الفضائية بنسبة قدرها 28٪، ثم من الإذاعة بنسبة 14٪، فلوحات الشوارع رابعاً وبنسبة قدرها 10٪ فقط.

وبعد الانتهاء من الدراسة البعدية لوحظ أنه بخلاف ربط حزام الأمان فإن بقية الأمور لم تتغير كثيراً إذ ظلت النتائج متشابهة وأوعزت الدراسة ذلك إلى أن التركيز في الحملة كان على موضوع الأمان.

في عامي 1414هـ و 1418هـ وبالتحديد من 15-18 شوال ومن 20-23شعبان على التوالي، تم عقد الندوة الوطنية لسلامة المرور[7]، والمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية[8] قدم من خلالهما أبحاث ودراسات وأوراق عمل تتعلق بالحوادث المرورية وكيفية التغلب على الكثير من المشكلات في المملكة، ونظراً لمضي وقت غير قصير منذ انعقادهما، وضيق المساحة المخصصة للورقة، سنكتفي بتوثيقهما تسهيلاً لمن يريد الرجوع إلى مجموعة أعمالهما.

ثانياً: دراسات التوعية المرورية العامة والأسبوعية

*** "اتجاهات الجمهور السعودي حول حملات التوعية المرورية "[9]**

بناءً على تفاقم المشكلة المرورية وإحساساً بهذه المشكلة، نبعت فكرة دراسة اتجاهات الجمهور السعودي نحو حملات التوعية المرورية. وعلى ضوء ذلك حددت أهداف الدراسة إلى معرفة اتجاهات المواطنين نحو ماهية الحملات التوعوية الأمنية ومستوى المعرفة بوجود حملات توعوية أمنية ومرورية، كما قامت بتحليل اتجاهات الجمهور السعودي نحو وسائل ورسائل حملات التوعية الأمنية والمرورية، ودرست اتجاههم نحو الوجود الأمني وحجم المشاركة. واستخدم في هذه الدراسة الأسلوب المكتبي لقراءة أهداف الحملات المرورية، وتحديد الكيفية التي ستقيس بها اتجاهات المستجيبين، والأسلوب الميداني باستخدام المنهج المسحي، وجمعت المعلومات عبر استبانة صممت خصيصاً لهذا الغرض.

واختتمت الدراسة بالنتائج التالية:

- **الاتجاه نحو ماهية الحملات:** ظهر أن 85.9٪ من المستجيبين يفيدون بأنهم شعروا بهذه الحملات، وأشارت البيانات أن 78.9٪ يعتقدون أن حملات التوعية كانت واضحة الأهداف في حين أيدت الغالبية العظمى من أفراد العينة أن حملات التوعية مطلوبة، حيث بلغت نسبة من يؤيدون ذلك 95.7٪.
- أفادت غالبية عظمى أن الرسالة التوعوية وصلت إليهم، وإن كان هناك بعض المشاكل في الإجابات.
- أشارت البيانات إلى أن الرسائل السمعية البصرية، والسمعية، أكثر تأثيراً في توصيل الرسالة الإعلامية لجمهور المنتفعين عن الوسائل الأخرى، على الرغم من أن معظم أفراد العينة أشاروا بعدم كفاية هذه الرسائل والوسائل في توصيل فكرة التوعية.
- أشارت النتائج أن أهم إيجابية في الحملات أنها ألزمت السائقين بوضع حزام الأمان، وتقليل الحوادث، وسلامة الناس، واحترام رجال الأمن.
- أشارت النتائج أن أهم سلبية في الحملات هي أن هناك عدم تفهم للأهداف الخاصة بالحملات.

وأما بالنسبة للتوصيات، فقد أوردت الدراسة خمس عشرة توصية، منها:

- ضرورة إجراء دراسة تقويمية للحملات الإعلامية المرورية تستخدم فيها نتائج هذا الاستطلاع واستحداث أدوات جديدة إضافية للتقويم.
- حث الجهات المعنية على الاهتمام بدراسة الحملات التوعوية للمواطن السعودي وتنسيق الجهود والبناء على المكتسبات بحيث يصبح الجهد تراكمياً.
- القيام بدراسات تقويمية لقياس أبعاد الرسائل الإعلامية من خلال الوسائل الإعلامية المختلفة.

ثالثاً: "تقويم برامج التوعية المرورية من خلال الأسابيع المرورية" [10]

استناداً على المعلومات المتوفرة التي تؤكد أن تقويم الإعلام المروري في تغيير السلوك نحو الجانب الإيجابي لم يحظ بما يستحقه من رعاية واهتمام في كثير من دول العالم ومن بينها المملكة العربية السعودية انبثقت فكرة إعداد دراسة لتقويم برامج التوعية المرورية وكيفية توجيه برامج التوعية المرورية التي تقدم بها التوعية وفعالية وسائل توعية الجمهور.

إن هذا البحث هو دراسة مسحية ميدانية على وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمقروءة تسعى للإجابة عن مجموعة من التساؤلات حول برامج التوعية المرورية.

وانتهت الدراسة بمجموعة نتائج وتوصيات منها التالي:

- اتضح من الدراسة أن الإعلام المروري من خلال الصحافة، وكذلك الإعلام المروري من خلال الإذاعة لا يمثلان مصدراً مهماً في التوعية المرورية، بعكس ما هو عبر التلفزيون. وبناءً عليه فمن الأجدى توظيف الجهود في التوعية المرورية عبر التلفزيون من أجل عائد أفضل.
- ظهر من الدراسة أنه من الأجدى صياغة برامج التوعية المرورية الأمنية بشكل ومضمون ينتهيان إلى استجابات جديدة تضمن الديمومة في السلوك.

- أظهرت الدراسة أن طلاب المدارس المتوسطة والثانوية أكثر تعرضاً وتأثراً بالرسائل التلفزيونية من طلاب الجامعات والموظفين وذلك بنسبة (75.5) من طلاب المدارس المتوسطة، و (76٪) من طلاب المدارس الثانوية و (51.3٪) من طلاب الجامعات، و (43٪) من الموظفين.
- لذا فإن تصميم برامج التوعية المرورية الموجهة للطلاب سواءً عبر التلفزيون العام أو عبر الشبكات التلفزيونية المغلقة في المدارس ضرورة ملحة، وفي الوقت ذاته تحسين الصياغة الإعلامية الموجهة للكبار والأكثر تعليماً في العرض والبناء .
- أثبتت الدراسة بأن التلفزيون يتجاوز وسائل الإعلام الأخرى (الصحافة والإذاعة) من حيث الإقبال فبينما لم تتجاوز نسبة الذين تعرضوا للرسالة الصحفية أكثر من (6.6٪) والرسائل الإذاعية (4.4٪)، تجد أن (63٪) من أفراد العينة تعرضوا للرسائل التلفزيونية التي تعني بقضايا المرور. وهذا يشير إلى أن التلفزيون هو الوسيلة الأكثر أهمية وإقبالاً في المجتمع السعودي، مما يدعو إلى استثماره بالشكل المناسب في بناء الوعي المروري، إلا أن ذلك يتطلب الدقة في التخطيط والتصميم لبرامج تلفزيونية وفقاً للمنهج العلمي في الجذب والتأثير والإقناع.

رابعاً: خلاصة إحصائية مستقاة من إحصائيات المرور من عام 1394هـ إلى 1424هـ

بالرجوع إلى الدراسات السابقة والإحصاءات الرسمية الصادرة من الأمن العام، تتبين لنا فداحة مشكلة حوادث الطرق والخسائر الناجمة عنها بالرغم من وجود الطرق والشوارع الواسعة في الغالب والمصممة وفق مواصفات هندسية عالية. وفي تقدير للخسائر التي يتحملها الوطن من جراء حوادث الطرق توصلت دراسة[11] إلى أن الخسائر لا تقل عن ثمانية مليارات

ريال سنوياً، وهو ما يمثل ما نسبته 4٪ من الناتج الإجمالي المحلي تقريباً أي ضعف النسبة المقدرة في بعض الدول الغربية وأمريكا.

ومن واقع الإحصائيات المرورية الرسمية للفترة من عام 1394هـ إلى 1424هـ يتبين لنا مقدار الهدر الإنساني الذي يتكبده المجتمع السعودي حيث تشير الإحصائية لعام 1394هـ، أن عدد الحوادث بلغ (10897) حادثاً، نتج عنها وفاة (1154) شخصاً وإصابة (8771) شخصاً، وبعد ثمانية وعشرين عاماً ارتفع عدد الحوادث ارتفاعاً كبيراً وبشكل ملحوظ، فقد بلغ عدد الحوادث في عام 1422هـ، (305649) حادثاً، وبالتالي الارتفاع طال عدد المتوفين الذي وصل إلى (3913) شخصاً وكذلك الحال بالنسبة لعدد المصابين في نفس العام آنف الذكر، حيث ارتفع بشكل ملحوظ إلى (28379) شخصاً[12].

إن من يتتبع الدراسات السابقة والإحصاءات الرسمية، يجد أن غالبيتها وإن لم تكن كلها، ترجع الأسباب الرئيسية لاستمرار ارتفاع معدل الحوادث في المملكة إلى ارتفاع وتيرة المخالفات المرورية، ففي الجدول رقم(1)، يتضح التذبذب في الارتفاع من سنة إلى أخرى، خلال السنوات الأربع الأخيرة، حيث وصل عدد المخالفات المرورية إلى أعلى مستوياتها في عام 1422هـ، فقد بلغ (7.932.427) مخالفة. وربما يعود هذا التذبذب إلى آلية ضبط المرور للمخالفات.

جدول (1)

إحصائية المخالفات المرورية في المملكة خلال الفترة (1421هـ – 1424هـ)[11]

م	السنة	عدد المخالفات
1	1421هـ	2.293.617
2	1422هـ	7.932.427
3	1423هـ	5.401.103
4	1424هـ	2.926.055 لثلاثة أشهر

المرجع: الأمن العام، 1422هـ، 1424هـ.

في حين أن العدد نقص عن السابق بـ (2.531.324) مخالفة في عدد المخالفات المرورية لعام 1423هـ، التي بلغت (5.401.103) مخالفة مرورية.

وبالنسبة لعدد المخالفات المرورية للعام 1424 هـ، فهي الأخرى مرتفعة جداً بالمقارنة مع السنوات السابقة، فقد بلغت (2.926.055) مخالفة مرورية وهذه خاصة لفترة ثلاثة أشهر فقط وهي محرم وصفر وربيع الأول[13].

جاء في ترتيب المخالفات المرورية في عام 1418هـ، حسب نسبة التكرار، أن مخالفة السرعة داخل المدينة حصلت على المرتبة الأولى بنسبة قدرها (85.8٪) مخالفة، وتلاها بالترتيب التنازلي كل من: السرعة في السفر، عدم الاهتمام بإشارات المرور وعدم ربط حزام الأمان، بنسب قدرها (77.2٪) و (74.8٪) و (74٪)، على التوالي. وأما المخالفة التي احتلت أقل نسبة في الترتيب هي مخالفة تظليل السيارة التي بلغت نسبتها (9.7٪)[6].

وتوضح إحصائيات عام 1424هـ، عدد المخالفات المرورية حسب الثلاثة أشهر من بداية السنة للسائقين السعوديين وغير السعوديين، حيث تتباين أعداد المخالفات التي حصل عليها كل من الفريقين حيث بلغ مجموع مخالفات السعوديين (1848849) مخالفة في حين غير السعوديين نالوا مخالفات تقدر بـ (1077206) مخالفة، أي أن السعوديين حصلوا على زيادة قدرها (71643) مخالفة[6].

وبعد العرض لكل هذه الدراسات والبحوث وأوراق العمل العلمية تبين أن أغلبها لم يرتق لإلقاء الضوء على الحملات الوطنية الشاملة للتوعية المرورية، والتعريف بأهدافها، واستراتيجياتها، ووسائلها، والأدوار المناطة بها إلى جانب عدم تقويمها لفاعلية أداء وتأثير هذه الحملات في الحد من المخالفات المرورية من خلال: التأثيرات المعرفية والاتجاهية والسلوكية، وهو ما يهم الباحثين في هذه الدراسة، بل إن بعض هذه الدراسات السابقة، أجابت عن بعض الجزئيات التي تناولتها هذه الدراسة بشيء من الإيجاز،

حيث جمعت بين موضوعين في وقت واحد وهما التوعية الأمنية والتوعية المرورية، وبالإضافة إلى ذلك، فإن بعض تلك الدراسات والبحوث قد مضى زمن ليس بالقصير على إجرائها الأمر الذي يستلزم إجراء العديد من البحوث والدراسات العلمية نتيجة ظهور العديد من المتغيرات التي تستدعي ذلك.

كما استفاد الباحثان من بعض هذه الدراسات التي تناولت مجتمع بحث شبيه بمجتمع البحث الخاص بهذه الدراسة واستخدامها لمنهجية مماثلة لتلك التي اعتمدها الباحثان من خلال هذه الدراسة.

تحليل نتائج الدراسة

أولاً: العوامل الديموغرافية

1. **العمر:** يتضح من الجدول (2) أن غالبية أفراد العينة هم من فئة الشباب إذ بلغت نسبة من هم مابين 16 و26 سنة 41.3٪، تلى ذلك الفئة مابين 27 و 37 سنة بنسبة 36٪. أما من يمثلون الفئة مابين 38 و 48 سنة فبلغت نسبتهم 17٪ تقريباً، تلتهم الفئة مابين 49 و 59 سنة بلغت 4٪ تقريباً وأخيراً الفئة ما فوق الستين وبلغت نسبتها 2٪ تقريباً.

جدول (2)

المستويات العمرية لعينة الدراسة

الفئات العمرية	العدد	النسبة المئوية
الفئة ما بين 17 – 26	171	41.3
الفئة ما بين 27 – 37	149	36.0
الفئة ما بين 38 – 48	70	16.9
الفئة ما بين 49 – 59	**15**	3.6
الفئة ما بين 60 – 85	9	2.2
المجموع	414	100

2. **المستوى التعليمي:** جاء المستوى التعليمي لأغلبية أفراد العينة ما بين المستوى الجامعي والثانوي فبلغت نسبة الجامعيين 35.5٪ ثم

تلتها فئة من هم في المستوى التعليمي الثانوي بنسبة 30٪ تقريباً ثم فئة المستوى التعليمي المتوسط والابتدائي بنسبة 18٪ و 8٪ على التوالي وبلغت نسبة فئة المستوى التعليمي فوق الجامعي 5٪ تقريباً، أما نسبة غير المتعلمين فلم تتجاوز 4٪ فقط، كامل التفاصيل في الجدول (3)

جدول (3)

المستوى التعليمي لعينة الدراسة

المستوى التعليمي	العدد	النسبة المئوية
غير متعلم	17	4
ابتدائي	36	8.4
متوسط	76	17.8
ثانوي	127	29.7
جامعي	152	35.5
فوق الجامعي	20	4.7
المجموع	428	100

3. **نوعية المهنة:** يوضح جدول (4) أن الفئة الكبرى من أفراد العينة هم من الموظفين الحكوميين إذ بلغت نسبتهم 43٪ تقريباً، تلتهم فئة الموظفين في القطاع الخاص بنسبة 22٪، وبلغت نسبة الطلاب 14٪، أما فئة رجال الأعمال فلم تتجاوز 11٪ فقط.

جدول (4)

نوعية المهنة لعينة الدراسة

نوع المهنة	العدد	النسبة المئوية
طالب	59	13.8
موظف حكومي	**183**	42.8
رجل أعمال	48	11.2
موظف قطاع خاص	93	21.7
غير ذلك	45	10.5
المجموع	428	100

4 . الحالـة الاجتماعيـة: جـاءت فئـة المتـزوجين فـي المرتبـة الأولـى بنسـبة 57٪ تقريبـاً ثـم فئـة العـزاب بنسـبة 42٪، كامـل التفاصـيل فـي الجدول (5).

جدول (5)

الحالة الاجتماعية لعينة الدراسة

الحالة الاجتماعية	العدد	النسبة المئوية
متزوج	243	56.6
أعزب	182	42.4
غير ذلك	4	0.9
المجموع	429	100

5-الجنسـية: يتبـين مـن الجـدول (6) أن نسـبة السـعوديين بلغـت مـا يقارب 82٪، أما الجنسيات الأخرى فلم تتجاوز 18.1٪ فقط.

جدول (6)

جنسية عينة الدراسة

الجنسية	العدد	النسبة المئوية
سعودي	345	81.9
غير سعودي	76	18.1
المجموع	421	100

ثانياً : العوامل المرورية:

1. **قيـادة السـيارات:** ذكـر 71٪ من أفراد العينـة أنهم يقودون سياراتهم دائماً مقابل 24٪ ذكروا أنهم يقودون السيارة أحياناً أما من لا يقود السيارة بنفسه فلم تتجاوز نسبتهم 5٪ فقط.

جدول (7)

قيادة السيارة لعينة الدراسة

المتغير	العدد	النسبة المئوية
يقود السيارة بنفسه دائماً	303	71
يقود السيارة بنفسه أحياناً	104	24.4
لا يقود السيارة بنفسه مطلقاً	20	4.7

المجموع	**427**	100

2. **مدى الحصول على الرخصة:** أكد 83٪ من أفراد العينة بأنه توجد لديهم رخصة قيادة مقابل 17٪ تقريباً ممن ليس لديهم هذه الرخصة، وإذا ما استثنينا من لا يقود السيارة مطلقاً فإن نسبة من يقود السيارة بدون رخصة تبلغ 12٪ على الأقل.

جدول (8)

مدى الحصول على الرخصة لعينة الدراسة

هل توجد لديك رخصة قيادة	العدد	النسبة المئوية
نعم	358	83.3
لا	72	16.7
المجموع	430	100

3. **الدراسة في مدرسة تعليم القيادة:** جاءت الإجابة هنا متساوية بين من درس فن القيادة في مدرسة ومن لم يتعلم فن القيادة في مدرسة إذ حصلت كل فئة على 50٪ تقريباً.

يفيد اختبار كاي تربيع (chi- square) على وجود اختلافات في المستويات التعليمية والدراسة في مدرسة تعليم القيادة وجاءت التكرارات المئوية لتؤكد أن للمستوى التعليمي علاقة بالدراسة في المدارس لصالح المستويات التعليمية الأعلى (كأي تربيع 19.58، ب < 0.001)

جدول (9)

مدى تعلم فن القيادة لعينة الدراسة

هل درست فن القيادة؟	العدد	النسبة المئوية
نعم	216	50.2
لا	214	49.8
المجموع	430	100

4. **ربط الحزام:** أفاد غالبية أفراد العينة أنهم يربطون حزام الأمان بنسبة بلغت 44٪، وبلغت نسبة من يربطونه أحياناً 24.5٪ أما من ذكروا أنهم لا يربطونه أبداً فبلغت نسبتهم 31٪.

تفيد الاختبارات الإحصائية عدم وجود اختلاف بدلالة إحصائية عند المستوى (0.05) بين التعليم وربط الحزام وبين العمر وربط الحزام ف = 2.20، ب = 0.053، ف = 2.29، ب =0.06 على التوالي.
لكن النسب التكرارية تفيد أن الفئة العمرية ما بين 27 و 37 سنة هي أكثر الفئات استخداماً لحزام الأمان، تليها الفئة العمرية ما بين 38 و 48 سنة، ثم الفئة ما بين 17 و 26 سنة وأقل الفئات ربطاً للحزام هي الفئة مابين 60 و 85، والفئة ما بين 49 و 59 سنة.
يفيد اختبار ت أن هناك فروقاً إحصائية عند المستوى (0.05) بين السعودي والمقيم، فالمقيم أكثر ربطاً للحزام من السعودي ت= 5.62، ب < 0.0001).

جدول (10)
ربط حزام الأمان لعينة الدراسة

هل تربط حزام الأمان؟	العدد	النسبة المئوية
دائماً	189	44.2
أحياناً	105	24.5
لا	134	31.3
المجموع	428	100

4. **ربط حزام الأمان قبل 5 سنوات:** أفاد معظم أفراد العينة أنهم لا يقومون بربط الحزام قبل خمس سنوات بنسبة 75٪ تقريباً، ذكر 13٪ أنهم كانوا يربطونه أحياناً، أما من كانوا يربطونه دائماً فلم تتجاوز نسبتهم 12٪.

جدول (11)
ربط حزام الأمان قبل 5 سنوات لعينة الدراسة

هل كنت تربط حزام الأمان قبل 5 سنوات؟	العدد	النسبة المئوية
دائماً	51	11.9
أحياناً	57	13.3
لا	320	74.8
المجموع	428	100

5. **أسباب ربط الحزام الآن:** أكد 48٪ أن سبب ربطهم لحزام الأمان كان نتيجة لحملات التوعية المرورية، مقابل 35٪ ذكروا أنه نتيجة لخوفهم من قسائم رجال المرور. أما نسبة من ذكر أن السبب يعود لعدم قيادتهم للسيارة في ذلك الوقت فبلغت 17٪ تقريباً.

جدول (12)

أسباب ربط أفراد العينة لحزام الأمان في الوقت الحاضر

السبب لربط الحزام	العدد	النسبة المئوية
لأنني لا أقود سيارة في ذلك الوقت	67	16.6
نتيجة لحملات التوعية المرورية	194	48.2
خوفاً من قسائم رجال المرور	142	35.2
المجموع	403	**100**

6. **ارتكاب المخالفات المرورية:** أكد 11٪ أنهم مازالوا يرتكبون مخالفات مرورية بشكل دائم، مقابل 51.5٪ يرتكبون مخالفات مرورية في بعض الأحيان.. أما من يرون أنهم لا يرتكبون مخالفات مرورية أبداً فلم تتجاوز نسبتهم 38٪ فقط.

تفيد الاختبارات الإحصائية أنه لا توجد اختلافات عند المستوى (0.05) بين العمر وارتكاب المخالفات ف= 1.15، ب= 0.333، كما لا توجد اختلافات بين المستويات التعليمية وارتكاب المخالفات المرورية ف= 0.26، ب= 0.68 كما تدل الإحصائيات أيضاً أنه لا يوجد فرق بين السعودي والمقيم في هذا المجال أيضاً ت= 1.57 ، ب= 0.12.

جدول (13)

ارتكاب المخالفات المرورية لعينة الدراسة

هل ترتكب المخالفات المرورية؟	العدد	النسبة المئوية
دائماً	46	10.8
أحيانا	220	51.5
لا	161	37.7

المجموع	427	100

7. **وجود رجال المرور في الشوارع والطرق:** يؤكد 65٪ على أن رجال المرور موجودون الآن في الشوارع والطرق أكثر من السابق مقابل 35٪ لا يرون ذلك.

جدول (14)

تواجد رجال المرور في الشوارع

هل يوجد رجال المرور في الشوارع الآن أكثر من السابق؟	العدد	النسبة المئوية
نعم	278	65.3
لا	148	34.7
المجموع	426	100

ثالثاً : حملات التوعية المرورية:

1. **مدى المعرفة بحملات التوعية المرورية:** ذكر 70٪ أنه سبق لهم مشاهدة أو سماع أو قراءة بعض البرامج والرسائل التوعوية المرورية مقابل 30٪ تقريباً ممن ذكروا أنه لم يسبق لهم ذلك.

تفيد العمليات الإحصائية على أن هناك اختلافاً بدلالة إحصائية عند المستوى (0.05) بين السمتويات التعليمية ومدى متابعة ما ينشر ويبث في حملات التوعية المرورية (ف= 2.84، ب < 0,015) ويؤكد اختبار شفي على أن هذا الاختلاف يعود إلى الاختلاف بين غير المتعلم وصاحب المستوى التعليمي الجامعي.. تؤكد التكرارات الإحصائية أنه كلما زاد التعليم زادت عمليات المتابعة لهذه الحملات التوعوية المرورية. أما ما يخص الجنسية فدلت النتائج على أن السعودي يتابعها أكثر ت= 3.22، ب < 0,0001)،

جدول (15)
مدى المعرفة بحملات التوعية المرورية

هل شاهدت أو سمعت أو قرأت رسائل حملات التوعية المرورية؟	العدد	النسبة المئوية
نعم	298	70.45
لا	125	29.55
المجموع	423	100

2. **أكثر الحملات المرورية نجاحاً:** جاءت فئة (لا أعرف) في المرتبة الأولى بنسبة 43٪ ثم الفئة التي ترى أن الحملة التوعوية الثالثة كانت الأكثر نجاحاً بنسبة 29٪، ثم الفئة التي ترى أن الحملة الثانية هي الأكثر نجاحاً فالفئة التي ترى الحملة الأولى بنسب 16٪ و 12٪ على التوالي.

جدول (16)
أكثر الحملات المرورية نجاحاً

الحملة	العدد	النسبة المئوية
الأولى	50	11.9
الثانية	66	15.7
الثالثة	122	29.0
لا أعرف	182	43.3
المجموع	420	100

3-**مدى تحقيق هذه الحملات للنجاح في التوعية:** جاءت معظم الإجابات متمركزة نحو "نجاح معقول" وبنسبة 45٪ تقريباً، تلاها "نجاح كبير" بنسبة 25٪، ثم "نجاح ضعيف" بنسبة 19٪ وأخيراً نجاح كبير جداً بنسبة 11٪.

لم تبين النتائج الإحصائية وجود فروق ذات دلالات إحصائية عند المستوى (0.05) بين كل من درجة تحقيق النجاح والعمر (ف= 1.05، ب =

0.383؛ ودرجة تحقيق النجاح والتعليم (ف= 2.04، ب= 0.072) ودرجة تحقيق النجاح والجنسية ف= 0.65، ب= 0.52).

جدول (17)

مدى تحقيق هذه الحملات للنجاح في التوعية

درجة تحقيق النجاح	العدد	النسبة المئوية
ضعيفة	81	19.3
معقولة	188	44.8
كبيرة	105	25.0
كبيرة جداً	46	11.0
المجموع	420	100

4-مدى الاستفادة الشخصية من هذه الحملات: أكد 50٪ من أفراد العينة أنهم استفادوا من هذه الحملات بدرجة كبيرة، ودرجة كبيرة جداً، وذكر ما يقارب من 50٪ أنهم لم يستفيدوا أبداً أو كانت الإفادة قليلة.

لم تظهر العمليات الإحصائية فروقاً ذات دلالة إحصائية عند المستوى (0.05) بين كل من الإفادة الشخصية من هذه الحملات والعمر أو التعليم. (ف= 1.613، ب= 0.155، ف= 2.04 ، ب= 0.072) على التوالي.

أما الجنسية فتدل النتائج على وجود اختلافات إحصائية عند المستوى (0.05) بين السعودي والمقيم وأن المقيم أكثر إفادة (ت= 2.51، ب < 0.041).

جدول (18)

درجة تحقيق الاستفادة

درجة تحقيق الاستفادة	العدد	النسبة المئوية
لم أستفد	59	13.9
استفادة قليلة	152	35.9
استفادة كبيرة	162	38.3
استفادة كبيرة جداً	50	11.8
المجموع	423	100

5-استمرار حملات التوعية المرورية: أيد استمرار هذه الحملات ما يقارب من 80٪ وعارض 20٪ استمرارها.

تؤكد النتائج الإحصائية على أن هناك فوارق إحصائية عند المستوى (0.05) بين الفئات العمرية ومدى تأييد استمرار هذه الحملات (ف= 2.68، ب < 0.031) ويبين اختبار شفي على أن الفئة العمرية ما بين 17 – 26 سنة هي أكثر الفئات تأييداً للاستمرار، تليها الفئة ما بين 27 – 38 سنة.

ولم يتبين من العمليات الإحصائية وجود اختلاف بدلالة إحصائية عند المستوى (0.05) بين التعليم وتأييد استمرارية حملات التوعية المرورية. كما توضح النتائج أيضاً عدم وجود فوارق إحصائية بين المقيم والمواطن حول تأييد استمرار هذه الحملات، وإن كانت التكرارات المئوية تدل على أن المواطن أكثر تأييداً من المقيم (ت= 0.975، ب= 0.33)

جدول (19)

استمرار حملات التوعية المرورية

هل تؤيد استمرارها؟	العدد	النسبة المئوية
نعم	339	79.8
لا	86	20.2
المجموع	425	100

6- ماهية الإيجابيات والسلبيات: طلب من أفراد العينة الإجابة عن سؤالين " مفتوحين " للحديث عن سلبيات وإيجابيات هذه الحملات.

وجاءت معظم الإجابات حول الإيجابيات متركزة في أن هذه الحملات تساعد على وجود رجال المرور في الشوارع العامة والفرعية، وفي أنها أتاحت للناس التفاعل معها، وذكّرت السائقين بقواعد المرور وزيادة توعيتهم حول ما خفي عليهم. كما رأى بعض أفراد العينة أن هذه الحملات رسخت من العلاقة بين المواطن ورجل المرور.

أما السلبيات فتركزت في أن المدة الزمنية لهذه الحملات قصير، وعدم وجود متخصصين في إيصال هذه الرسائل التوعوية إلى الجمهور، وعدم توعية السائقين الأجانب، وأنها حملات إعلامية وقتية وغير مكثفة. ذكر البعض بعض المشكلات الخاصة برجال المرور مثل توقف انتشارهم في الشوارع بعد انتهاء الحملات الإعلامية. عدم معرفة بعض رجال المرور لفن كيفية التعامل مع المواطن. وجود فئات منهم غير متعلمة، تجاهل المخالفين، عدم تقيد رجال المرور أنفسهم بقواعد المرور.

يرى بعض أفراد العينة أن هذه الحملات أصبحت فرصة للإكثار من القسائم، وكثرة نقاط التفتيش وإزعاجاً للمواطن.

رابعاً: المتغيرات المعرفية والاتجاهية والسلوكية

نظراً لأن قياس النواحي المعرفية والاتجاهية والسلوكية يحتاج إلى مجموعة كبيرة من المتغيرات، فقد قام الباحثان بمراجعة الأدبيات السابقة المتعلقة بهذا الموضوع واهتديا إلى دراسة سابقة صممت استبانة تحتوي على العديد من المتغيرات التي هدف منها قياس هذه العناصر الأساسية، ونظراً لثبات نجاحها في الدراسة السابقة فقد استخدماها مع بعض التعديلات اللازمة التي تتماشى مع آراء محكمي استبانة هذه الدراسة ومع نتائج اختبار الاستبانة على عينة مصغرة من الجمهور المستهدف.

* **في الجانب السلوكي:** توضح نتائج هذه المتغيرات الواردة في جدول (20) على أن بعض السلوكيات مازالت سلبية وبشكل كبير، إذ ذكر 41٪ أنهم دائماً وغالباً ما يتجاوزون الحد الأقصى للسرعة، مقابل 34.5٪ ممن ذكر أنهم يفعلون ذلك نادراً لا أبداً، كما أكد 26.2٪ أنهم يقومون بتجاوز بعض السيارات في المنعطفات، بشكل دائم وغالب، وأفاد 31.7٪ أنهم دائماً وغالباً ما يقومون بقطع الإشارة الحمراء عندما يكونون في عجلة من أمرهم، ويؤكد 34.1٪ أنهم يقومون بقطع الإشارة الحمراء عندما يرون غيرهم

يقطعها. كما يبين 39٪ تقريباً أنهم يضعون أطفالهم الصغار دون الرابعة في المقعد الأمامي للسيارة. ويذكر 31٪ أنهم يقومون بارتكاب المخالفات المرورية بالرغم من معرفتهم بارتكابهم مخالفة.

في المقابل نجد بعض السلوكيات في وضع لا بأس به، مثل ربط حزام الأمان إذ نجد أنه في حدود 53٪ يقومون بربطه أثناء السفر، وفي حدود 45٪ يربطونه دائماً وغالباً داخل المدن.

* **في الجانب الاتجاهي:** نجد أن لدى أفراد العينة توجهات إيجابية إلى درجة كبيرة إذ يعتقد 70٪ أن السرعة غير القانونية من أهم أسباب الحوادث في المملكة دائماً وغالباً، ويذكر 70٪ تقريباً بشكل دائم وفي الغالب أنه مهما يكن فقطع الإشارة الحمراء عمل غير حضاري، ويذكر أكثر من 72٪ دائماً وغالباً أنه ينبغي الكشف على أضواء السيارة الأمامية والخلفية دورياً، كما يؤكد 72٪ تقريباً دائماً وغالباً أنه ينبغي تفقد إطارات السيارات بشكل دوري خاصة عند الشروع في السفر لمسافة طويلة، ويعتقد 68٪ بشكل دائم وغالب أن قيادة الصغار دون الثامنة عشرة للسيارات من أهم أسباب الحوادث في المملكة.

* **في الجانب المعرفي:** يوضح الجدول (20) أن الجانب المعرفي أيضاً ليس دائماً على مستوى عال إذ ذكر 36٪ أنهم لا يعرفون مقدار السرعة القانونية في الشوارع بشكل دائم وغالب. كما ذكر 23.5٪ بشكل دائم وغالب أنه يحق لهم القيام بالدوران والإشارة حمراء. كما أفاد 42٪ أن نظام المملكة المروري لا يمانع من وضع الطفل في سن الخامسة أو أكثر في المقعد الأمامي.

جدول (20)

تلخيص الإجابات للمتغيرات التي تضمنتها الاستبانة

خامساً: العلاقات الإحصائية بين المتغيرات المعرفية والاتجاهية والسلوكية والعوامل الديموغرافية

لإجراء العمليات الإحصائية للمتغيرات المرورية وربطها بالعوامل الديموغرافية، تم اختصارها عبر استخدام معامل التحليل العاملي (Principal Component analysis) وفق الضوابط التالية:

1- قيمة لا تقل عن درجة واحدة (1) لكل عامل.

2- رسم بياني لمعرفة عدد العوامل الناتجة Scree test.

3-قوة تحميل المتغيرات في العامل الواحد لا تقل عن 0.3 التي تمكن الباحث من أن يشعر بالثقة من أنه لا يتعامل مع تحميل الصدفة متى ما كان عدد أفراد العينة في حدود تتجاوز 200 فردٍ كما هو الحال في هذه الدراسة.

أفرزت نتائج تحليل اثنين وعشرين متغيراً ثلاثة متغيرات أساسية هي:

المتغيرات	درجة الموافقة				
	لا أبداً	دائماً	غالباً	أحياناً	نادراً
1. أتجاوز الحد الأقصى للسرعة	٪24.9	16.1	24.2	17.5	17.0
2. لا أعرف مقدار السرعة القانونية في الشوارع	11.6	24.5	31.4	17.8	14.7
3. لا أقوم بربط حزام الأمان	14.2	15.9	33.2	20.4	16.4
4. أقوم بربط حزام الأمان أثناء السفر على الطرق السريعة خارج المدن	31.3	21.2	22.8	11.5	13.2
5. أقوم بربط حزام الأمان في داخل المدن	22.5	22.5	28.3	13.8	12.9
6. أشعر أن حزام الأمان يضايقني	17.5	18.4	32.5	15.1	16.5
7. لا أضع طفلي الصغير (4) سنوات أو أقل ، في المقعد الأمامي	17.6	22.6	21.0	15.7	23.1
8 . يخفف حزام الأمان بمشيئة الله من آثار الحوادث	29.0	30.7	26.7	9.0	4.7
9. يحق لي أن أقوم بالدوران والإشارة حمراء	9.5	14.0	15.4	11.6	49.4
10. ينبغي تخفيف السرعة عند المرور بالمساجد	50.5	20.0	17.4	7.4	4.8
11. أقوم بتجاوز بعض السيارات في المنعطفات	8.7	17.5	29.3	16.3	28.1
12. أقوم بقطع الإشارة الحمراء عندما أكون في عجلة من أمري	12.1	19.6	17.3	20.6	30.4
13. لا أقطع الإشارة الحمراء عندما أرى الآخرين يقطعونها	28	17.4	20.5	9.2	24.9
14.لا أعتقد أن السرعة هي أحد أهم أسباب الحوادث في المملكة	28.0	5.9	20.9	21.6	23.5
15.حسب نظام المملكة لا مانع من وضع الطفل في سن الخامسة أو اكثر في المقعد الأمامي	12.8	29.5	20.8	10.0	26.9
16.مهما يكن فإنني أرى أن قطع الإشارة الحمراء عمل غير حضاري	49.1	20.7	16.0	5.2	8.9
17. أقوم بارتكاب بعض المخالفات المرورية بالرغم من معرفتي بذلك	11.3	19.9	25.3	17.4	26.0
18.اعتقد أن السرعة غير القانونية من أهم أسباب الحوادث	48,2	21,4	19,7	7,3	3,4
19. أعتقد أن قيادة الصغار (دون سن 18 سنة) للسيارات من أهم أسباب الحوادث قي المملكة	42.5	25.8	20.8	8.5	2.4
20. ينبغي تفقد إطارات السيارة عند الشروع في السفر لمسافات طويلة	58.7	12.9	18.4	8.3	1.7
22. ينبغي الكشف على أضواء السيارة الأمامية والخلفية دورياً	57.6	14.8	17.7	7.5	2.4

العامل الأول: العامل الاتجاهي: ويتكون من سبع متغيرات كما هو واضح في الجدول (21) وتشرح 19.599٪ من القيمة الكلية للأمور المرورية ويشمل هذا العامل:

أهمية تفقد إطارات السيارة عند الشروع في سفر، والاعتقاد بأن قيادة صغار السن (دون 18 سنة) تتسبب في حوادث كثيرة، ومهما يكن فإن قطع الإشارة الحمراء عمل غير حضاري، والاعتقاد بأن حزام الأمان يخفف بمشيئة الله من آثار الحوادث، والاعتقاد بأن السرعة غير القانونية من أهم أسباب الحوادث، والاعتقاد بأهمية تخفيف السرعة عند المرور بالمساجد، وأهمية الكشف على أضواء السيارة الأمامية والخلفية دورياً.

العامل الثاني: العامل السلوكي: ويتكون من خمسة متغيرات تشرح 17.988 من القيمة الكلية ويشمل: القيام بقطع الإشارة الحمراء في حالة العجلة وارتكاب المخالفات المرورية بالرغم من المعرفة بها، وتجاوز الحد الأقصى للسرعة، وقطع الإشارة عندما يقطعها الآخرون وعدم القيام بربط حزام الأمان. تمثل هذه المتغيرات سلوكيات وتصرفات المتلقي.

العامل الثالث: العامل المعرفي: ويتكون من متغيرين فقط وهما: يحق لي أن أقوم بالدوران والإشارة حمراء، وحسب نظام المرور في المملكة فإنه لا مانع من وضع الطفل ممن هو في سن الخامسة أو أكثر في المقعد الأمامي للسيارة وهما متغيران معلوماتيان معرفيان يقيسان مدى معرفة المتلقي للقوانين والأنظمة المرورية. يشرح العامل بمتغيريه 9.295٪ من القيمة الكلية للأمور المرورية.

جدول (21)

التحليل العاملي للنواحي المرورية

المتغيرات	عامل (1)	عامل (2)	عامل (3)
	العامل الإتجاهي	العامل السلوكي	العامل المعرفي
ينبغي تفقد إطارات السيارة عند الشروع في السفر لمسافات طويلة	0.672	0.240 -	0.164 -
أعتقد أن قيادة الصغار (دون سن 18 سنة) للسيارات في المملكة يتسبب في حوداث كثيرة	0.649	0.191 -	0.097
مهما يكن فإنني أرى أن قطع الإشارة الحمراء عمل غير حضاري	0.635	0.068	0.227

أعتقد أن السرعة غير القانونية من أهم أسباب الحوادث في المملكة	0.634	0.187 –	0.104–
ينبغي الكشف على أضواء السيارة الأمامية والخلفية دورياً	0.593	0.323 –	0.017
ينبغي تخفيف السرعة عند المرور بالمساجد	0.593	0.043 –	0.233 –
يخفف حزام الأمان بمشيئة الله من آثار الحوادث	0.581	0.021	0.101 –
أقوم بقطع الإشارة الحمراء عندما أكون في عجلة من أمري	0.233–	0.764	0.016 –
أقوم بارتكاب بعض المخالفات المرورية بالرغم من معرفتي بذلك	0.132 –	0.761	0.059
أتجاوز الحد الأقصى للسرعة	0.139 –	0.733	0.136
أقوم بقطع الإشارة الحمراء عندما أرى الآخرين يقطعونها	0.225 –	0.713	0.377
لا أقوم بربط حزام الأمان	0.070	0.432 –	0.004 –
حسب نظام المرور في المملكة فإنه لا مانع من وضع الطفل ممن هو في سن الخامسة أو أكثر في المعقد الأمامي للسيارة	0.045	0.17	0.835
يحق لي أن أقوم بالدوران والإشارة حمراء	0.481 –	0.44	0.529
قيمة المعامل	3.136	2.878	1.487
نسبة ما يشرحه المعامل	19.599	17.988	9.295

تدل العمليات الإحصائية على وجود اختلافات إحصائية عند المستوى (0.05) بين العوامل الثلاثة والمستوى التعليمي، بلغت قيمة أنوفا ف= 4.5، ب < 0.0001 لعامل الاتجاه مع المستوى التعليمي، ويدل اختبار شفي على أن ذلك يعود إلى الاختلاف بين المستوى الابتدائي من جهة والمستويين الثانوي والجامعي من جهة أخرى، فالثانوي والجامعي أكثر ميلاً للاتجاه الإيجابي من الابتدائي.

بلغت قيمة أنوفا لعامل السلوك ف< 3.34، ب < 0.006، كما بلغت أنوفا للعامل المعرفي 2.47، ب< 0,032،

أما ما يخص العمر فوجد الباحثان علاقة ارتباطيه واحدة ضعيفة وسالبة بين معامل السلوك والعمر بمعنى أنه كلما زاد العمر قل السلوك الإيجابي في التعامل المروري.

وتبين النتائج الإحصائية للعوامل الثلاثة أيضاً على وجود فرق إحصائي واحد عند المستوى (0.05) بين المعامل الأول (الاتجاه) والجنسية ت= 3.13، ب < 0.002.

المناقشة

أولاً: تؤكد هذه الدراسة ما ورد في الدراسات السابقة، التي عنيت بقياس تأثير حملات التوعية المرورية على الجمهور في المملكة في أن

هذه الحملات استطاعت أن تحقق نجاحاً كبيراً خاصة الحملة الأولى في قضية ربط حزام الأمان، إذ ذكر 44٪ في هذه الدراسة أنهم يربطون الحزام دائماً، و 24.5٪ يربطونه أحياناً مقابل 31٪ لا يربطونه أبداً، واتضح من هذه الدراسة أن الفئة العمرية مابين 27 و38 سنة هي أكثر الفئات استخداماً لحزام الأمان، تليها الفئة من الخمسين فما فوق ثم الشباب ممن هم دون 27 سنة. ويعد هذا أمراً منطقياً فالأكبر في السن من الصعب إقناعه بالتزام ممارسات جديدة وتغيير عاداته التي شب عليها واستمر عليها كثيراً، كما أن السائق في السن مابين 27 و 48 سنة يعد في سن الرشد واكتمال الرجولة وبالتالي فهو الأكثر التزاماً وانضباطاً من أي سن أخرى.

لكن يجب التنويه هنا إلى أن نتائج هذه الدراسة في مجال ربط حزام الأمان تؤكد انخفاض نسبة الالتزام بربطه عما كان عليه بعد انتهاء الحملة التوعوية الأولى إذ ذكر 13٪ فقط من أفراد عينة الدراسة البعدية التي أعدت بعد انتهاء الحملة التوعوية الأولى أنهم لا يربطون الحزام، مقابل 31٪ هنا. كما أفاد 16٪ أنهم يربطون الحزام في الدراسة البعدية أحياناً مقابل 24.5٪. وهذا يعود في رأينا إلى إهمال حملات التوعية الثانية والثالثة والرجوع مرة أخرى إلى حزام الأمان والتأكيد عليه فنظريات التأثير الإعلامية تؤكد على ضرورة الرجوع بين الفينة والأخرى والتذكير بالرسالة لأن المتلقي يبدأ في نسيانها مع مرور الوقت كما يجب الاستمرار في تطبيق عقوبة عدم ربط الحزام مع استمرار متابعة ذلك من قبل رجل المرور. ونتائج هذه الدراسة تؤكد أهمية تلازم هذين الفعلين التوعية مع متابعة رجل المرور إذ ذكر 48٪ من أفراد عينة هذه الدراسة أن سبب ربطهم لحزام الأمان يعود لحملات التوعية المرورية، كما ذكر 35٪ أنه يعود للخوف من القسائم المرورية.

ثانياً: تؤكد نتائج هذه الدراسة أن حجم ارتكاب المخالفات المرورية مازال كبيراً إذ ذكر 51.5٪ من أفراد العينة أنهم يرتكبون مخالفات مرورية في بعض الأحيان، و 11٪ يرتكبون مخالفات مرورية بشكل دائم، وهذا يعني أنه لو كان يوجد في المملكة 3 ملايين سائق فإن أكثر من ثلاثمائة سائق يرتكبون مخالفات مستمرة، وأن أكثر من (1.5) مليون ونصف يرتكبون مخالفات أحياناً. وهذا بالطبع يؤكد لنا أنه حتى ضبط (8) ثمانية ملايين مخالفة في السنة كما حصل في العام الماضي [11] هو في الواقع لا يمثل إلا جزءاً يسيراً من واقع المخالفات المرورية المرتكبة على الطريق، وهذا يدعونا إلى القبول بأهمية زيادة الضبط المروري الميداني وتحسين فعاليته من خلال التقنية الحديثة التي بدأنا نشاهدها في بعض الطرقات والشوارع وإن كان بشكل منخفض. وتؤكد نتائج الدراسة هنا أن الجميع يرتكب المخالفات المرورية وهو يعي أنها مخالفات بغض النظر عن المستوى التعليمي والعمري والجنسية. تطرح هذه النتيجة سؤالاً يحتاج من القائمين على حملات التوعية البحث عن إجابات له " لماذا يرتكب السائق هنا المخالفات المرورية " فمعرفة الإجابات تقود دون شك إلى تصميم وتنفيذ البرنامج التوعوي بما يحد من تفاقم واستمرار المشكلة فالرسالة التوعوية ليست معرفية فقط، وليست اتجاهية فقط، ولكنها أيضاً سلوكية، وتغيير السلوك لا يتم من خلال وعاء التقنية فقط ولكن لابد من استخدام أساليب السيطرة الاجتماعية المختلفة.

ثالثاً: تدل نتائج الدراسة على أن حملات التوعية المرورية استطاعت الوصول إلى الجماهير المستهدفة إذ ذكر 70٪ أنه سبق لهم مشاهدة أو سماع أو قراءة بعض البرامج والرسائل التوعوية المرورية، كما تدل إجابات أفراد العينة على استفادتهم من هذه الحملات إذ ذكر 50٪ أنهم استفادوا منها بدرجة كبيرة إلى كبيرة جداً وهذا في الواقع

يتوافق مع دراسة تقويمية سابقة إذ ذكر 53٪ أنهم استفادوا شخصياً من الحملة التوعوية الأولى [13].

رابعاً: يؤكد أفراد العينة على أن نجاح هذه الحملات كان معقولاً إذ ذكر ذلك 45٪ كما ذكر 36٪ أن النجاح جاء بدرجة كبيرة إلى كبيرة جداً مقابل 19٪ فقط ممن رأو أنه كان نجاحاً ضعيفاً. وهذه النتائج تتوافق إلى حد ما مع نتائج الدراسة التقويمية للحملة الأولى إذ ذكر 41٪ أنهم يرون أن الحملة حققت نجاحاً معقولاً، مقابل 53٪ يرون أن النجاح كان بدرجة كبيرة إلى كبيرة جداً.

في تصورنا أن هذه النجاحات التي يراها أفراد العينة لا تعني أن هذه الحملات استطاعت تغيير الاتجاهات والسلوكيات ولكنها دون شك تعني أن بعض رسائل الحملة قد وصلت إلى الناس وهذه هي الخطوة الأولى، أما قضايا التغيير فلا بد من قياسها من خلال الفعل وتصرفات الجماهير المستهدفة على أرض الواقع، وهذا أيضاً لا ينبغي أن نظن أنه سوف يحدث بين ليلة وضحاها. إذ لابد من التأني في إصدار الأحكام والانتظار لحدوث هذه التغيرات بشكل تدريجي مع مراعاة كيفية التصدي للمشكلات المرورية المسببة لهذه الحوادث وكيفية صياغة الأهداف، وكتابة الرسائل، واستخدام الوسائل الفاعلة.

خامساً: جاء تأييد أفراد العينة لاستمرار هذه الحملات التوعوية أمراً منطقياً ذلك أنهم ذكروا في البداية أنهم استفادوا منها، كما ذكرو أن نجاحها كان جيداً وبالتالي جاء تأييد استمراريتها إذ أيد ذلك 80٪ وعارضه 20٪ فقط. هذا التأييد يتفق مع دراسة تقويمية أخرى، وإن كان التأييد هناك أقوى إذ رأى 96٪ تقريباً من أفراد عينة الدراسة السابقة أن هذه الحملات الإعلامية مطلوبة.

سادساً: تؤكد هذه الدراسة على أن حملات التوعية المرورية السابقة إذا ما استثنينا ربط حزام الأمان لم تحقق نجاحات معرفية أو اتجاهية أو

سلوكية، ففي الدراسة التقويمية للحملة الأولى ذكر 25٪ أنه ليس هناك علاقة بين الإشارة الحمراء والدوران وذكر 23.5٪ في هذه الدراسة أنه يحق لهم القيام بالدوران والإشارة حمراء، كما أفاد 30٪ من أفراد عينة الدراسة التقويمية السابقة أنه لا مانع من وضع الطفل وهو في سن الخامسة في المقعد الأمامي للسيارة مقابل 39٪ في هذه الدراسة [6].

لقد ذكر 41٪ من أفراد عينة الدراسة الحالية بأنهم يتجاوزون الحد الأقصى للسرعة مقابل 14٪ فقط في الدراسة التقويمية الأولى، كما أفاد 34٪ في هذه الدراسة أنهم يقطعون الإشارة الحمراء عندما يرون قيام الآخرين بقطعها مقابل 6٪ في الدراسة السابقة، بينما ذكر 80٪ أنه ينبغي تخفيف السرعة عند المساجد في الدراسة التقويمية السابقة ذكر 70.5٪ في هذه الدراسة ذلك. بينما ذكر 8٪ في الدراسة السابقة أنهم يقومون بالتجاوز في المنعطفات، أكدها هنا 26٪. يرى رجال المرور وبعض الباحثين أن سبب ارتفاع عدد المخالفات المرورية المضبوطة في السنوات الأخيرة يعود لتحسن آلية الضبط لدى أجهزة المرور[6] لكن هذه الدراسة تؤكد على أن المخالفات المرورية أيضاً في ازدياد.

سابعاً: يجب التنبه هنا إلى أن هذه الدراسة قد اقتصرت على مدينة الرياض وبالتالي فإنه لا يمكن تعميمها على مستوى المملكة أو حتى على مستوى منطقة الرياض.

التوصيات

أولاً: ينبغي الاهتمام بدراسات التقويم العلمي لكل حملة توعوية مرورية، كما ينبغي تنفيذ دراسة تقويمية علمية على مستوى المملكة يتم فيها دراسة ما تحقق من نجاحات وأسباب ذلك، وما لم يتحقق، والعوامل التي أدت إليه. وينبغي في هذا الإطار أيضاً دراسة أسباب ارتكاب

المخالفات المرورية مع المعرفة بها وبأضرارها، وتقصي العوامل الاجتماعية والنفسية والمرورية التي تقف وراءها.

ثانياً: لا يكفي أن تصل رسائل التوعية إلى الجماهير المستهدفة ولكن لابد لها من أن تخلق الاتجاهات الإيجابية والتصرفات السلوكية المرغوبة، وهذا هو الهدف النهائي من حملات التوعية وحتى يتحقق هذا لابد من:

1) الاهتمام بكيفية صياغة الرسائل الإقناعية التي ينبغي أن تبنى على أسس علمية أولاً مستقاة من خفايا المشكلة في واقع الجماهير المستهدفة، التي يمكن معرفتها من خلال البحوث العلمية التي ذكرت آنفاً. كما ينبغي أن يشارك في صياغتها متخصصون في الاجتماع، وعلم النفس، والتربية والإقناع، والمرور.
2) الاهتمام بالاتصالات الشخصية حيث تدل معظم النظريات الاتصالية على أن تحقيق الأهداف الاتجاهية والسلوكية يتم عن طريق الاتصالات الشخصية وليست الاتصالات الجماهيرية وتكوين الفرق الإعلامية والإقناعية اللازمة لذلك.

ثالثاً: ينبغي معرفة ما يمكن أن يقوم به الإعلام، وما لا يمكن القيام به فليس كل مشكلة يستطيع الإعلام وحده حلها.. والمشكلة المرورية تتقاطع فيها الكثير من المعوقات التي قد يكون الإعلام والتوعية بعضاً منها، ولكن بالتأكيد هناك معوقات لا يستطيع الإعلام علاجها.

رابعاً: يجب أن يقترن العمل التوعوي في المجال المروري بالهندسة البيئية والفرض القانوني فيما يسمى بنموذج السيطرة الاجتماعية، دون ذلك لن يحقق أي عمل توعوي هدفه مهما بلغت إقناعية ودقة صياغة الرسائل فيه.

آليات التطبيق

- لتنفيذ الدراسات التقويمية اللازمة والدراسة التقويمية الشاملة على مستوى المملكة التي توصي بها هذه الدراسة، لابد من تكوين فريق علمي متكامل يشمل مجموعة من المتخصصين في التوعية والإعلام، وعلوم الاجتماع، والنفس، والتربية، والإقناع والمرور، يأخذ على عاتقه إجراءات تصميم الدراسة وتنفيذها وفق أسلوب علمي يعتمد على العشوائية في اختيار أفراد العينة ويقيس عناصر العملية الإتصالية كافة من خصائص المرسل إلى مكونات الرسالة وطبيعة الوسيلة وآثار ذلك كله على الفئات المختلفة من الجمهور.
- تكوين فريق متخصص لكتابة رسائل حملات التوعية المرورية يشمل مجموعة من المتخصصين في الإقناع والإعلام والتربية وعلم النفس والاجتماع يبني رسائله على نتائج الدراسة الميدانية ووفق الضوابط الإقناعية والنفسية والاجتماعية.
- تكوين فريق من المتطوعين لإيصال رسائل الحملة بشكل شخصي لطلاب المدارس والكليات والجامعات للإفادة من قدرة الاتصال الشخصي في تحقيق التأثير المطلوب.
- تكثيف الدوريات المرورية في الطرقات والشوارع وإيقاف المخالفين وتطبيق الإجراءات القانونية عليهم دون استثناء، مع استخدام التقنيات الحديثة عند التقاطعات وفي الشوارع العامة والطرق السريعة للحد من المخالفات المرورية وفق خطة إجرائية علمية تأخذ في الحسبان الإمكانات المتوفرة مع الحرص على توفير المزيد.

المراجع

[1] العوفي، عبد اللطيف. د.، الإقناع في حملات التوعية الإعلامية، الرياض: مطابع التقنية للأوفست، 1994م.

[2] اللجنة الإعلامية المركزية، الاستراتيجيات العامة للحملة الوطنية الإعلامية الشاملة للتوعية الأمنية والمرورية، (المرحلة الأولى)، 1421هـ.

[3] اللجنة الإعلامية المركزية، الاستراتيجيات العامة للحملة الوطنية الإعلامية الشاملة للتوعية الأمنية والمرورية، (المرحلة الثانية)، 1422هـ والإطار العام لتنفيذها، الأمن العام.
[4] اللجنة الإعلامية المركزية، الاستراتيجيات العامة للحملة الوطنية الإعلامية الشاملة للتوعية الأمنية والمرورية، (المرحلة الثالثة)، 1423هـ، والإطار العام لتنفيذها، الأمن العام.
[5] اللجنة الإعلامية المركزية، الاستراتيجيات العامة للحملة الوطنية الإعلامية الشاملة للتوعية الأمنية والمرورية، (المرحلة الرابعة)، 1424هـ، والإطار العام لتنفيذها، الأمن العام.
[6] استراتيجيا للدراسات والتنظيم والإعلام الشامل، دراسة قياس المستويات المعرفية والاتجاهات والسلوكيات المرورية والأمنية للأسرة في المملكة العربية السعودية، المرحلة الأولى والثانية، الأمن العام، 1422هـ.
[7] مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية " الندوة الوطنية للسلامة المرورية " 15-18 شوال 1414هـ الرياض.
[8] وزارة الداخلية ومدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، سجل أوراق المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، 20-23 شعبان 1418هـ، الرياض.
[9] بن طالب، إبراهيم. ع، "اتجاهات الجمهور السعودي حول حملات التوعية المرورية " الإدارة العامة للمرور،1422هـ.
[10] السيف، خالد، وآخرون، " تقويم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية، اللجنة الوطنية لسلامة المرور، 1410هـ.
[11] الأمن العام، 1424هـ.
[12] عسيري، عبد الرحمن. م، "الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية: دراسة تطبيقية على الطلبة الجامعيين"، دراسة مقدمة في المؤتمر الوطني آنف الذكر، 1418هـ، ص 276-306.

[13] الغامدي، ع."حوادث المرور في المملكة العربية السعودية" الأسباب والآثار والحلول"، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، 1999م.

أخي المواطن .. أخي المقيم ..

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته .. وبعد،،

فإننا نقوم بدراسة علمية حول المخالفات المرورية وحملات التوعية المرورية . نريد أن نتعرف على آرائكم واتجاهاتكم وسلوكياتكم حول المخالفات المرورية وحول برامج وفعاليات الحملات المرورية .

أخي المشارك نشكر لك هذه المساهمة معنا وإعطاءنا جزءاً من وقتك الثمين من أجل التعرف على آرائكم بطرق علمية يمكن دراستها وتحليلها ..

إننا لا نبحث عن أسماء أشخاص ولكن لآرائكم لكل صراحة وصدق ووضوح . علماً أن كل ما تدلون به من معلومات تفيد الباحثين في وضع تصورات للحلول المناسبة في كيفية الحد من تفاقم المشكلات المرورية ونتائجها السلبية علينا جمياً.

أخي نشكر لك كريم تعاونك ووقانا الله وإياك شر الحوادث ..

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته ..

فريق البحث العلمي

أولاً : المعلومات الديموغرافية

1- العمر :

2- المستوى التعليمي :

( ) غير متعلم ( ) تعليم ابتدائي أو أقل ( ) تعليم متوسط

( ) تعليم ثانوي ( ) تعليم جامع ( ) تعليم عالي

3 – المهنة :

( ) طالب ( ) موظف حكومي

( ) رجل أعمال ( ) موظف قطاع خاص

( ) غير ذلك

4-الحالة الاجتماعية :

( ) متزوج ( ) أعزب ( ) أخرى

5- الجنسية :

( ) سعودي ( ) مقيم

6- هل تقود سيارتك بنفسك ؟

( ) دائماً ( ) أحياناً ( ) لا

أقودها بنفسي مطلقاً

7 – هل لديك رخصة قيادة خاصة ؟

( ) نعم ( ) لا

8- هل درست في مدرسة دله للقيادة ؟

( ) نعم ( ) لا

9- هل تقوم بربط حزام الأمان الآن ؟

( ) نعم ( ) لا ( ) أحياناً

10- هل كنت تربط حزام الأمان قبل خمس سنوات ؟

( ) نعم ( ) لا ( ) أحياناً

11- إذا كنت لا تربط الحزام : فما أسباب ربطك الآن ؟

( ) لأنني كنت لا أقود سيارتي في ذلك الوقت .

( ) نتيجةً لحملات التوعية

( ) خوفاً من رجال المرور .

12- هل ترتكب مخالفات مرورية الآن ؟ (سواءً بالحصول علي مخالفة أم لا)

( ) دائماً ( ) أحياناً ( ) لا أبداً

13- هل ترى أن رجال المرور يتواجدون في الشوارع الآن أكثر من السابق ؟

( ) نعم ( ) لا

ثانياً: المستوى المعرفي والاتجاهي والسلوكي:

إلى أي مدى توافق أو لا توافق علي العبارات التالية:

درجـة الموافقة

م	العـبارة	دائماً	غالبا	أحياناً	نادراً	لا أبداً
1	أتجاوز الحد الأقصى للسرعة					
2	لا أعرف مقدار السرعة القانونية في الشوارع					
3	لا أقوم بربط حزام الأمان					
4	أقوم بربط حزام الأمان أثناء السفر على الطرق السريعة خارج المدن .					
5	أقوم بربط حزام الأمان في داخل المدن					
6	أشعر أن حزام الأمان يضايقني					
7	لا أضع طفلي الصغير (4سنوات أو أقل) في المقعد الأمامي					
8	يخفف حزام الأمان بمشيئة الله من أثارالحوادث					
9	يحق لي أن أقوم بالدوران والإشارة حمراء					
10	ينبغي تخفيف السرعة عند المرور بالمساجد					
11	لا ينبغي تخفيف السرعة عند المرور بالمدارس					
12	أقوم بتجاوز بعض السيارات في المنعطفات					
13	أقوم بقطع الإشارة الحمراء عندما أكون في عجلة من أمري					
14	لا أقطع الإشارة الحمراء عندما أرى الآخرين يقطعونها					
15	لا أعتقد أن السرعة هي أحد أهم أسباب الحوادث في المملكة					

16	لا أخفف سرعتي أثناء مروري بالمساجد					
17	حسب نظام المرور في المملكة فإنه لا مانع من وضع الطفل ممن هو في سن الخامسة أو أكثر في المقعد الأمامي للسيارة					
18	مهما يكن فإنني أرى أن قطع الإشارة الحمراء عمل غير حضاري					
19	أقوم بارتكاب بعض المخالفات المرورية بالرغم من معرفتي بذلك					
20	ساعدتني حملات التوعية المرورية علي معرفة بعض ما كان يخفى علي					
21	أرى أن حملات التوعية المرورية ساعدتني في التقليل من مخالفاتي المرورية					
22	لا أشعر أن لحملات التوعية المرورية فائدة تذكر					
23	أعتقد أن السرعة غير القانونية من أهم أسباب الحوداث في المملكة					
24	أعتقد أن قيادة الصغار (دون 18سنة) للسيارات في المملكة يتسبب في حوادث كثيرة					
25	ينبغي تفقد إطارات السيارة عند الشروع في السفر لمسافات طويلة					
26	ينبغي الكشف علي أضواء السيارة الأمامية والخلفية دورياً					

ثالثاً : حملات التوعية المرورية

1- هل شاهدت أو سمعت أو قرأت رسائل حملات التوعية المرورية ؟

( ) نعم ( ) لا

2- أي من حملات التوعية المرورية ترى أنها كانت أكثر قدرة على الوصول إليك ؟

( ) الأولى ( ) الثانية ( ) الثالثة ( ) لا أعرف

3-بشكل عام إلى أي درجة ترى أن هذه الحملات التوعوية حققت النجاح ؟

( ) درجة كبيرة جداً ( ) درجة كبيرة

( ) درجة معقولة ( ) درجة ضعيفة

4- هل استفدت شخصياً من رسائل وبرامج حملات التوعية المرورية ؟

( ) استفادة كبيرة جداً ( ) استفادة كبيرة

( ) استفادة قليلة ( ) لم استفد أبداً

5- هل تؤيد استمرار هذه الحملات ؟

( ) نعم ( ) لا

6- أذكر ما الإيجابيات التي تراها لهذه الحملات ؟ وما مدى الإفادة من استمرارها ؟

7- أذكر السلبيات التي تراها لهذه الحملات وكيفية تلافيها ؟