

مذكرة بعنوان:

## اللافتات المرورية والعملية الاتصالية

دراسة سميو- ميدانية مختلطة: لعلاقة السائقين باللافتات المرورية من وجهة نظر  
(سائقى سيارات الأجرة الجماعية بين الولايات بمدينة الوادي)

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي (LMD) في شعبة علم الاجتماع  
تخصص: علم الاجتماع الاتصال

تحت إشراف:

د. بوراس فيصل

من إعداد الطالبة:

• عائشه برناوي

نوقشت المذكرة علنا يوم: 2025/06/21

أمام اللجنة المكونة من الأساتذة:

الصفة	الجامعة	الرتبة	اللجنة
رئيسا	جامعة الشهيد حمه لخضر	أستاذ محاضر أ	د. سالم يعقوب
مشرفا ومقررا	جامعة الشهيد حمه لخضر	أستاذ محاضر أ	د. بوراس فيصل
ممتحنا	جامعة الشهيد حمه لخضر	أستاذ محاضر أ	د. دحة سليم

السنة الجامعية: 2024 / 2025 م



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء:

إلى من قال فيهما الله تعالى "وبالوالدين إحساناً"

إلى من إشتعل رأسه شيباً ...

إلى الشمعة التي تحترق لثنيير طريقي ...

إلى دعامتي التي لا تتغير والذي العزيز حفظه الله من كل سوء.

إلى من غطت الوجود بوجودها ...

إلى من عمت دُنْيَاي بعطائها ودعائها ...

إلى صاحبة القلب النابض والذقي الكريمة أطل الله عمرها.

إلى من هم سنداً لي بعد الله تعالى أخوتي وأخواتي .

وإلى من عانقتُ خبراتهم السوسولوجية بجامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي، كلية علوم الاجتماعية و

الانسانية، شعبة علم الاجتماع، والذين يؤمنون باللغة الميدانية الامريقية في البحث العلمي بعيداً عن التنظير

وتراكمه، والذين لمستُ فيهم الجرأة في الطرح والعمق في التحليل والشرح... أساتذتي وأستاذاتي.

كنتم خير عون لي بعد الله تعالى في مسيرتي العلمية والأكاديمية ...

إلى كل محبي السوسولوجيا وأنصارها في كل بقعة ورُقعة ومعمورة...

إلى كل من يحمل قلقاً معرفياً يهدف للخروج به إلى حيز الوجود وكشف غطاءه...

أهدي ثمرة جهدي هذا...

الطالبة

عائشه برناوي

" رَبِّ أَوْزِعْنِي أَنْ أَشْكُرَ نِعْمَتَكَ الَّتِي أَنْعَمْتَ عَلَيَّ وَعَلَىٰ وَالِدَيَّ وَأَنْ أَعْمَلَ صَالِحًا تَرْضَاهُ  
وَأَدْخِلْنِي بِرَحْمَتِكَ فِي عِبَادِكَ الصَّالِحِينَ" ﴿سورة النمل آية 19﴾

## شكر و عرفان

وبعد...

يطيب للطالبة (برناوي عائشه ) أن تشكر لله من قبل ومن بعد الذي وفقنا بما فيه خيراً بإذن الله ،  
حمداً كثيراً وشكر ملئ السموات والأرض على أن يسرتني لإتمام هذا العمل على أكمل وجه...  
أما بعد:

حينما يكون العطاء فاعلاً والجهد مميزاً والثمرة ملموسة عندها يكون للشكر معنى وللثناء فائدة...  
للتسابق الكلمات وتتراحم العبارات لتنظم عقد الشكر...

أتقدم بجزيل الشكر وخالص الامتنان إلى كل من ساهم في مساعدتنا من قريب أو من بعيد على  
انجاز هذا العمل، وفي تذليل صعوباته

كما أتوجه بأسمى آيات الشكر والتقدير للأستاذ المشرف الدكتور " بوراس فيصل " الذي لم يبخل  
علينا بإرشاداته وتوجيهاته السديدة وملاحظاته القيمة التي كانت بمثابة البوصلة التي وجهتنا في جميع  
مراحل إعداد هذا العمل والذي كان لنا عوناً بعد الله في إتمام هذا العمل، فله منا كل آيات التقدير  
والاحترام.

كما لا يفوتني أن أتوجه بعظيم الشكر إلى الأساتذة الأفاضل:

بداية أقدم خالص الشكر للاستاذ الدكتور " بلال بوترة " الذي كان مشرفاً مساعداً لهذا العمل والذي  
أحاطنا بملاحظاته وتوجيهاته وتصوباته القيمة.

كما أقدم عبارات الشكر لاستاذي بالنظرية الاجتماعية طيلة مشواري في هذه المرحلة القاعدية من  
التكوين، الاستاذ الدكتور " لوحيدي فوزي " الذي لم يبخل علينا بعطائه وتوجيهاته وتصويباته والذي  
أحاطنا بكل الاهتمام.

كما أعبر عن شكري الخالص والامتنان العميق للدكتورة " عيشون صابرين " التي كانت نعم السند  
والداعم بكلماتها المشجعة وتوجيهاتها السديدة، شكراً لدعامتك ...

كما أقدم عبارات الشكر الى أستاذة الأدب العربي بالكلية الآداب واللغات بجامعة الوادي نظير استفادتنا  
لتوجيهاتهم و تقييماهم السديدة في هذا العمل نخص بذكر كل من الاستاذ الدكتور " دغمان علي "  
والدكتور " مصباحي علي " شكراً لتقييماتهم القيمة والمفيدة.

## الملخص

تمحورت الدراسة حول موضوع : " الالفتات المرورية والعملية الاتصالية " ، من خلال دراسة سميوميدانية مختلطة ، نهدف من خلالها الى الكشف على العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على الالفتات المرورية ومدى استعابهم لدلالاتها السميائية من خلال محاولة ومعرفة وتقييم مدى فعالية الالفتات المرورية كوسيلة من وسائل الاتصال الجماهيري، كما تركزت أسئلة هذه الدراسة بداية بسؤالها الرئيس هالى النحو التالي: -هل توجد علاقة بين مستوى رضا السائقين وامتثالهم للالفتات المرورية؟ وما مدى ارتباطهم بسميائيتها؟ والذي تفرع الى ثلاثة أسئلة فرعية وهي كالتالى.

1. هل توجد علاقة بين مستوى رضا ومستوى الامتثال السائقين للالفتات التقليدية المكتوبة؟

-هل يوجد رضا للسائقين على الالفتات المرور المكتوبة؟

-هل يوجد رضا للسائقين على الالشارات المرور الضوئية؟

2. هل توجد علاقة بين مستوى رضا ومستوى الامتثال السائقين للالفتات المرورية الضوئية؟

-هل يوجد امتثال للسائقين على الالفتات المرور المكتوبة؟

-هل يوجد امتثال للسائقين على الالشارات المرور الضوئية؟

3. ما مدى استعاب السائقين لسيارات الأجرة للدلالات السميائية للالفة المرورية؟

أما فرضيات الدراسة والمتمثلة في فرضيتين فرعيتين والتي ابثت منهما فرضيتين جزئيتين لتصبح أربعة فرضيات تحاول الاجابة على الفرضية العامة والمتمثلة في:

**الفرضية العامة:**

توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين سيارات الأجرة الجماعية(بين ولايات في مدينة الوادي) للالفتات المرورية .

والتي تفرعت الى فرضيتين فرعيتين وهي:

**الفرضية الأولى:**

توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين للالفتات المرورية المكتوبة.

الفرضية الجزئية 01: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين للالفتات المرورية المكتوبة.

الفرضية الجزئية 02: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين للالفتات المرورية المكتوبة.

**الفرضية الثانية :**

توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية.

الفرضية الجزئية 03: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين لإشارات المرور الضوئية.

الفرضية الجزئية 04: توجد فروق ذات دلالي في مستوى امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية.

كما اعتمدنا على المنهج المختلط لهذه الدراسة عن الدراسة الاحصائية باستخدام المنهج الوصفي ، كذلك الدراسة الكيفية والتي تم الاعتماد على التحليل الموضوعي للمقابلات الفردية ، كما اعتمدت هذه الدراسة على منهج

السميولوجي لرولان بارث في التحليل الدراسة السميائية والذي يهتم بدراسة الدلالات الرمزية والتضمينية للافتات المرورية، وقد تم الاعتماد في هذه الدراسة على عيتين: الأولى خاصة بالدراسة الميدانية والمتمثلة في العينة الغير عشوائية القصدية والتي تمت فيها اختيار طريقة المعاينة وأخذ عينة المقدرة ب (30) سائق، وهذا للوصول الى تمثيل مجتمع الدراسة والمكون من 173 سائقاً بمدينة الوادي تحديداً "المحطة البرية" للمجاهد لخضر بن عمر" لنقل المسافرين بحى 19 مارس 1962، أما العينة الثانية المستخدمة في هذه الدراسة تم الاعتماد على عينة العشوائية الطبقية تم تطبيقها على عينة من اللافتات المرورية وتم اختيار لأربعة طبقات (أنواع) للافتات المرورية التحذيرية واللافتات المرورية الممنوعة واللافتات المرورية الارشادية واللافتات المرورية الاجبارية وقد تم اختيار من كل نوع (02) لافتين كمثلة على كل مجموعة، كما تم الاعتماد على أدوات جمع البيانات كأداة الاستبيان رئيسة لهذه الدراسة مع أدتي المقابلة وحلقات النقاش المركزة، كما تم الاستعانة بأداة التحليل المضمون السميائي للصور.

### بعد التحليل و تفريغ البيانات توصلنا الى جملة من النتائج هي:

بعد جمع البيانات الكمية والكيفية وتحليل ومناقشة نتائجها عبر مرحلتين لتأتي مرحلة المزج والدمج بين النتائج الكمية والكيفية لهذه الدراسة بهدف تغطية أهدافها بمختلف الزوايا وبالتالي تصبح غير منفصلة بشكلها الكلي و العام وتوضحها بشكل أعمق من خلال استخدام الاساليب الكمية والمتمثلة في الأسلوب الاحصائي وتطبيقاته وكذا الاسلوب الكيفي بالاستخدام التحليل الموضوعي للمقابلات الفردية وكذا تحليل المضمون السميولوجي للصور، هذا من أجل توفير صورة عامة لمشكلة البحث.

ومن هذا المنطلق تتمثل نتائج النهائية لهذه الدراسة في:

من خلال الفرضية الاولى التي تهدف الى معرفة وفهم العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لسيارات الأجرة الجماعية (بين الولايات) لمدينة الوادي على اللافتات المرورية المكتوبة من تجزئتها الى جزئيتين:

الفرضية الجزئية 01: والمتمثلة في: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة. والتي انتهت بوجود فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة، أي أن السائقين راضين على اللافتات المرورية المكتوبة بتقدير متوسط ويرجع سبب ذلك في: أن السائقين من عينة الدراسة يولون أهمية كبيرة الى اللافتات المرورية وهذا ما أسفرت عليه نتائج الدراسة الكيفية بوجود أهمية بالغة من طرف السائقين للافتات المرورية بهدف السلامة، إلا أنه ورغم هذه الأهمية فتسجل اللافتات المرورية بعض النقائص والاستثناءات التي تعرقل ي بعض الاحيان سير الحركة المرورية، أما الفرضية الجزئية 02 التي نصت على: وجود فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة بحيث تم رفض الفرضية الصفرية وقبول الفرضية البديلة القائلة بأن: السائقون يمثلون للافتات المرورية المكتوبة وبالتالي جاءت النتيجة تؤيد الفرض الجزئي الثاني وهذا راجع الى: فرغم وجود بعض الحالات الاستثنائية كوضعية اللافتات المرورية في غير موضعها المناسب لها أو بعض الأعطاب التي قد تنقص من ايصال المعنى للمتلقي أو قد تسبب بشكل مباشر في عدم فهمها واستيعابها، إلا أن السائقين يمثلون لهذه الوسائل باعتبارها وسائل لضبط السلوك البشري في بيئة مرورية .

ومنه فان الفرضية الأولى وبصفة عامة قد جاءت نتائجها مؤيدة لوجود علاقة ذات مستوى متوسط بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة و بالتالي: توجد علاقة ذات دلالة احصائية بارتباط متوسط القوة.

كما استهدفت الفرضية الثانية معرفة وفهم العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لسيارات الأجرة الجماعية لمدينة الوادي على الاشارات المرورية الضوئية والتي بدورها انقسمت الى فرضيتين فرعيتين وهما:  
**الفرضية الجزئية 01:** والتي تنص : بوجود فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين لإشارات المرور الضوئية بحيث تم قبول الفرضية الصفرية القائلة بأن السائقين غير راضين على الاشارات المرورية الضوئية والتي من أسبابها: أنها ملزمة للسائقين على عكس نظيرتها من اللافتات المرورية المكتوبة التي وظيفتها الارشاد والتوجيه واعطاء تعليمات و الزامها في بعض الحالات فقط ورغم ذلك فالسائقين يشعرون بنوع من الراحة لال، السائق في هذه الحالة في وضعية آمنة وفي غالب الاحيان يفلت من الرقابة على عكس من اشارات المرورية التي في حد ذاتها توضع في غالب الاحيان في الاماكن الخطرة كالتقاطعات ومفترق الطرقاتما لا يسمح للسائق بتجاوز الحدود في عدم الالتزام وتطبيق القانون وبالتالي يشعره بعدم الرضا لن حريته منقوصة وعليه ان يتبع التعليمات ويطبقها بحذافرها، كما تتميز الاشارات المرورية بتطبيق الفوري والمباشر للسائقين وبالتالي فهي تلزم السائق دون اعمال العقل وتشعره بالخضوع المباشر والفوري، وبالتالي يشعر السائقين بعدم الرضا في هذه الوضعية.

أما الفرضية الجزئية 02 والمتمثلة في أنه: توجد فروق ذات دلالة في مستوى امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية، والتي تشر برفض الفرضية الصفرية وقبول الفرضية البديلة، وبالتالي فإن السائقون يمثلون للإشارات المرورية الضوئية، وبالتالي: وحسب النتائج الدراسة الكيفية فإن السائقين من عينة الدراسة و رغم ظهور نتائج بعدم الرضا علي اشارات المرور الضوئية بتقدير ضعيف إلا أنهم يمثلون لها، ومنه فالفرضية الثانية قد تحققت من خلال وجود علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لاشارات المرور الضوئية بقيمة متوسطة القوة.

**وبالتالي تتلخص نتائج الفرضية العامة لهذه الدراسة في وجود علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لسيارات الأجرة الجماعية-(بين الولايات)- في مدينة الوادي على اللافتات المرورية، و هذا ما تم تدعيمه من خلال النتائج الكيفية، إذ تشير النتائج العامة لهذه الدراسة بوجود علاقة بين السائقين واللافتات المرورية وذلك من خلال اللجوء اختبارات و قياس مستوى رضاهم ومستوى امتثالهم لها، كما تم اللجوء الى معاملات العلاقات الارتباطية والبحث في العلاقة الارتباطية بين السائقين واللافتات المرورية للتظهر النتائج بوجود علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لسيارات الأجرة الجماعية(بين الولايات) في مدينة الوادي بقيمة متوسطة القوة وبقيمة احتمالية أقل من : Sig= 0,05 وبالتالي تم رفض الفرضية الصفرية وقبول الفرضية البديلة وبالتالي فالعلاقة ذات دلالة احصائية .**

كما أشارت النتائج بوجود استعاب للدلالات السميائية من طرف سائقين على اللافتات المرورية وبدرجات متفاوتة بحيث أن فهم واستعاب اللافتات المرورية يعزى لأسباب تالية:

- 1- قدرة السائقين على تفسير و استيعاب الدلالات السميائية للافتات المرورية من خلال رؤية الأولية لها يعزى الى فهم و التصنيف الأولى والشكلي لها و مدلولاتها.
  - 2- ويرجع ذلك الى مدى وضوح الالفتات المرورية في حد ذاتها ومدى تعافيا من أعطاب وتشوهات التي قد تصيبها وتعيق ايصالها للرسائل التواصلية للسائقين.
  - 3- وكذلك ترجع الى عامل المستوى التعليمي والعلمي المتحصل عليه من طرف كل سائق.
  - 4- كذلك من الاسباب الرئيسية هو: مستوى التأهيل والتكوين الذي يتلقاه كل سائق وصاحب مركبة وهذا منذ الوهلة الاولى في تعليمه للقيادة .
  - 5- كذلك قدرة وفهم الالفتات المرورية يرجع الى المستوى الثقافي وكذا الخبرة الميدانية للقيادة والنقل وما يحمله كل سائق في تكوينه للصور الذهنية لها ومدى فهمه للسياق السوسيواتصالي و الثقافي للمكان الذي يقود فيه. ولهذا يمكن القول بأن القدرة على الاستيعاب و فهم يعزى الى وضوح الالفتات المرورية في حد ذاتها ومدى توصيلها لرسائل ومنه سلامة الرسالة من سلامة الوسيلة وبالتالي السلامة المرورية.
- وحصيلة القول :تظهر العلاقة بين السائقين والالفتات المرورية في هذه الدراسة الى أن : الالفتات المرورية تعتبر كأحد رموز السلطة القانونية والرمزية للحكومة الجزائرية والمتمثلة في الهيئة الوصية لوزارة النقل الجزائري الملزمة والمنظمة لقوانين وسير حركة المرور، اذ تتحكم في طبيعة العلاقة بين السائقين مع الالفتات في البيئة المرورية المتواجدين فيها. وبالتالي ومن مخرجات هذه الدراسة التي خرجت بنموذج سوسيواتصالي يبين ويشرح العلاقة بين السائقين والالفتات المرورية .**
- الكلمات المفتاحية:**الالفتات المرورية ،العملية الاتصالية،الالفتات المرورية المكتوبة،الاشارات المرور الضوئية،نموذج سوسيواتصالي.

## **Abstract**

Traffic signs and communication process :The study focused on the topic we aim to reveal the relationship between ,field study -Through a mixed semiotic ith traffic signs the level of satisfaction and the level of compliance of drivers w and the extent of their comprehension of their semiotic connotations by trying to know and evaluate the effectiveness of traffic signs as a means of mass starting with its main ,The questions of this study focused .communication Is there a relationship between the level of satisfaction of - :as follows ,question And what is the extent of their ?drivers and their compliance with traffic signs connection to their semiotics ?

questions as follows-Which branched into three sub .

4. satisfaction level and compliance 'ationship between driversIs there a rel level with traditional written signs ?

Are drivers satisfied with the written traffic signs- ?

Are drivers satisfied with traffic lights- ?

5. tion and the level of Is there a relationship between the level of satisfac compliance of drivers with traffic lights ?

Do drivers comply with written traffic signs- ?

Do drivers comply with traffic lights- ?

6. How well do taxi drivers understand the semantic connotations of traffic signs ?

hypotheses from which two -es are represented by two subThe study hypothes to become four hypotheses that attempt to ,partial hypotheses were derived :which is ,answer the general hypothesis

### **:General hypothesis**

vel of satisfaction There is a statistically significant relationship between the le f El interstates in the city o)and the level of compliance of collective taxi drivers with traffic signs (Oued

### **:hypotheses-Which branched into two sub**

#### **:First hypothesis**

vel of **There is a statistically significant relationship between the le satisfaction and the level of compliance of drivers with written traffic signs .**

#### **:01hypothesis -Sub**

There are statistically significant differences in the level of drivers' satisfaction with written traffic signs

#### **:02hypothesis -Sub**

istically significant differences in the level of drivers' compliance There are stat with written traffic signs

#### **The second hypothesis**

level of '**There is a statistically significant relationship between drivers satisfaction and level of compliance with traffic lights .**

#### **:03hypothesis -bSu**

There are statistically significant differences in the level of drivers' satisfaction with traffic lights ?

**:04hypothesis -Sub**

There are significant differences in the level of drivers' compliance with traffic lights .

the mixed approach for this study on the statistical study using We also relied on as well as the qualitative study which relied on the ,the descriptive approach and this study relied on the ,objective analysis of individual interviews s in the analysis of the semiotic study semiological approach of Roland Barthe which is concerned with studying the symbolic and implicit meanings of traffic the first is specific to the field study :and this study relied on two samples ,signs mple in which the method of random sa-and is represented by the intentional non and this is to reach ,Driver .was taken ( 30)sampling was chosen and a sample of drivers in the city of 173the representation of the study community consisting of for "r Mujahid Lakhdar Ben Oma "the bus station"specifically ,El Oued as for the second ,1962 ,19transporting passengers in the neighborhood of March the stratified random sample was relied upon and ,sample used in this study were chosen for (types )applied to a sample of traffic signs and four layers guidance traffic signs and ,prohibited traffic signs ,ic signswarning traff signs were chosen from each type as a (02)and two ,mandatory traffic signs and the data collection tools were relied upon as ,representative for each group s study with the interview tools and focus group the main questionnaire tool for thi and the tool of semiotic content analysis of images was also used ,discussions .

**: we reached a number of result ,After analyzing and transcribing the data**

and analyzing and discussing After collecting quantitative and qualitative data the stage of mixing and combining the ,their results through two stages quantitative and qualitative results of this study comes with the aim of covering overall its objectives from different angles and thus becoming inseparable in its and general form and clarifying it more deeply through the use of quantitative methods represented by the statistical method and its applications as well as the qualitative method by using objective analysis of individual interviews as well as this in order to provide a general ,lysis of the semiological content of imagesana picture of the research problem .

the final results of this study are ,From this standpoint :

Through the first hypothesis that aims to know and understand the relationship tween the level of satisfaction and the level of compliance of drivers of be in the city of El Oued on the written traffic signs by (interstate )collective taxis dividing them into two parts :

differences in the There are statistically significant : which is :01hypothesis -Sub Which ended with the .level of drivers' satisfaction with written traffic signs presence of statistically significant differences in the level of drivers' satisfaction written traffic drivers are satisfied with meaning that ,with written traffic signs Drivers from the study :The reason for this is that .signs with an average rating and this is what the results of the ,sample attach great importance to traffic signs rt of with the presence of great importance on the pa ,qualitative study showed

despite this ,However .drivers to traffic signs for the purpose of safety traffic signs record some shortcomings and exceptions that ,importance which stated , **02hypothesis -the sub** As for .sometimes hinder the flow of traffic ly significant differences in the level of drivers' compliance There are statistical : rejected and the alternative was the null hypothesis ,with written traffic signs Drivers comply with written :Because :which states ,hypothesis was accepted This is .ult supports the second partial hypothesis and thus the res ,traffic signs such as the placement of ,Despite the existence of some exceptional cases :due to traffic signs in the wrong place or some faults that may reduce the meaning being y cause a lack of understanding and conveyed to the recipient or may directl drivers comply with these means as a means of controlling ,comprehension human behavior in a traffic environment .

**support the existence of ,in general ,the results of the first hypothesis ,Hence nship between the level of satisfaction and the level of level relatio-a medium there is a statistically ,Thus .compliance of drivers with written traffic signs strength correlation-significant relationship with a medium .**

relationship between The second hypothesis aimed to know and understand the r the level of satisfaction and the level of compliance of drivers of collective taxis which in turn was divided into two ,in the city of El Oued with traffic lights which are ,subhypotheses :

are statistically significant There : which states : **01Partial hypothesis** so the null ,differences in the level of drivers' satisfaction with traffic lights which states that drivers are not satisfied with traffic ,hypothesis was accepted unlike their ,iversThey are binding on dr :the reasons for which include ,lights and give ,direct ,whose function is to guide ,written traffic signs ,counterparts drivers feel a ,Despite this .and they are binding in some cases only ,instructions nd often escapes as the driver in this case is in a safe situation a ,kind of comfort which are themselves often placed in dangerous ,unlike traffic lights ,supervision which does not allow the driver to ,places such as intersections and crossroads and thus he feels ,cross the limits in not adhering to and applying the law and he must follow the ,dissatisfied because his freedom is diminished Traffic lights are also characterized by .instructions and apply them to the letter and therefore they bind the driver ,immediate and direct application to drivers and ,and make him feel direct and immediate submission without using reason thus drivers feel dissatisfied in this situation .

There are significant differences in :which is that ,02As for the partial hypothesis the rejection of ds towchich lea ,the level of drivers' compliance with traffic lights and thus ,the null hypothesis and the acceptance of the alternative hypothesis According to the results of the :and thus ,drivers comply with traffic lights of despite the emergence ,the drivers from the study sample ,qualitative study they comply ,results of dissatisfaction with traffic lights with a weak estimate and thus the second hypothesis has been achieved through the ,with them a statistically significant relationship between the level of satisfaction existence of el of drivers' compliance with traffic lights with a medium strength and the lev value .

**the results of the general hypothesis of this study are summarized** ,Therefore the existence of a statistically significant relationship between the level of in (interstate) e level of compliance of drivers of collective taxis satisfaction and th and this was supported by the qualitative ,in the city of El Oued on traffic signs as the general results of this study indicate the existence of a relationship ,results traffic signs by resorting to tests and measuring their level of between drivers and Correlational relations .satisfaction and level of compliance with them coefficients were also resorted to and research into the correlational relationship to show the results of the existence of a between drivers and traffic signs statistically significant relationship between the level of satisfaction and level of in the city of El Oued with a (interstate) compliance of drivers of collective taxis 0.05 : value less than value of medium strength and a probability Sig = ,Therefore and ,the null hypothesis was rejected and the alternative hypothesis was accepted thus the relationship is statistically significant .

**The results also indicated that drivers understood the semantic meanings of such that understanding and comprehension ,affic signs to varying degreestr of traffic signs can be attributed to the following reasons :**

The ability of drivers to interpret and comprehend the semantic connotations of 1- ision is attributed to their initial and formal traffic signs through their initial v understanding and classification and their connotations .

This is due to the clarity of the traffic signs themselves and the extent to which 2- d hinder their they recover from damage and distortions that may affect them an ability to convey communication messages to drivers.

It also depends on the educational and scientific level obtained by each driver 3- . Another major reason is the level of qualification and training that every driver 4- receives from the very first moment of learning to drive and vehicle owner .

,the ability to understand traffic signs depends on the cultural level ,Likewise 5- and what each driver ,as well as the field experience of driving and transportation and the extent of his understanding of the ,of them carries in his mental image communicative and cultural context of the place in which he is driving-socio .

it can be said that the ability to comprehend and understand is ,Therefore ves and the extent to which they attributed to the clarity of traffic signs themsel and thus the integrity of the message comes from the integrity ,convey messages of the means and thus traffic safety .

**The relationship between drivers and traffic signs in this :In conclusion ns are considered one of the symbols of the legal Traffic sig : study shows that represented by the ,and symbolic authority of the Algerian government which is binding and ,supervisory body of the Algerian Ministry of Transport nature of the relationship as it controls the ,regulates the laws and flow of traffic between drivers and signs in the traffic environment in which they are located . which came out with a ,one of the outcomes of this study ,Consequently communicative model that shows and explains the relationship between -socio rivers and traffic signsd .**

**relationship between drivers and traffic signs**

lights, written traffic , communication process , Traffic signs :Keywords  
communicative model -socio . , traffic lights , signs

الفهرس

## فهرس المحتويات

I	الإهداء
III	الشكر والعرفان
IV	الملخص
VII	فهرس المحتويات
VIII	فهرس الجداول
IX	فهرس الأشكال
ب-هـ	المقدمة
الفصل الأول: الأدبيات النظرية والتطبيقية	
12	تمهيد الفصل
13	المبحث الأول: الأدبيات النظرية
13	المفاهيم الأساسية لدراسة
16	المفاهيم الفرعية لدراسة
17	المبحث الثاني: العلاقة بين متغيرات الدراسة
18	اللافئات المرورية كوسيلة اتصالية
19	اللافئات المرورية كصورة رمزية
21-19	اللافئات المرورية كلغة صامتة
23-22	المبحث الثالث: الأدبيات التطبيقية
37-23	عرض الدراسات السابقة
38	المبحث الرابع: المقاربات النظرية
39	علاقة التشابه بين موضوع الدراسة والنظريات المفسرة لها
40	عرض مقارنة القواعد المتصارعة
41	عرض مقارنة "رولان بارث" للدلالة السميولوجية
42	خلاصة الفصل
الفصل الثاني: الدراسة الميدانية	
44	تمهيد الفصل
45	المبحث الأول: الطريقة والأدوات
46	أولاً: الطريقة
46	عرض مجتمع البحث
47	عرض العينة وأساليب اختيارها
48	تحديد المتغيرات وطرق قياسها
49	ثانياً: الأدوات
50	عرض أداة الاستبيان وخطوات اجرائها
50	عرض أداة المقابلة وخطوات اجرائها
51	عرض البرامج المستخدمة في تحليل المعطيات
52	عرض الأدوات والأساليب الاحصائية

52-53	المبحث الثاني: النتائج والمناقشة للبيانات الكمية
83	المبحث الثالث: النتائج والمناقشة للبيانات الكيفية
100-83	عرض ومناقشة نتائج البيانات السميولوجية
101	عرض ومناقشة نتائج البيانات التحليل الموضوعي للمقابلات الفردية
124-122	المبحث الرابع: النتائج النهائية الكمية والكيفية
125	خلاصة الفصل
	الفصل الثالث: النموذج سوسيواتصالي
128	تمهيد
130-129	المبحث الأول: شرح مفصل لنموذج سوسيواتصالي (المتدرج للعلاقات التواصل المروري)
133 -131	المبحث الثاني: تطبيق النموذج السوسيواتصالي وفق نظرية القواعد المتصارعة لهذه الدراسة:
134	الخاتمة
	قائمة المراجع
	قائمة الملاحق

## فهرس الجداول

ط	الجدول رقم (01) يبين المناهج المستخدمة في هذه الدراسة	1
26	الجدول رقم (02) يبين الفجوة البحثية بين الدراسة الحالية والدراسة السابقة الأولى	2
29	الجدول رقم (03) يبين الفجوة البحثية بين الدراسة الحالية والدراسة السابقة الثانية	3
32	الجدول رقم (04) يبين الفجوة البحثية بين الدراسة الحالية والدراسة السابقة الثالثة	4
36	الجدول رقم (05) يبين الفجوة البحثية بين الدراسة الحالية والدراسة السابقة الرابعة	5
47	الجدول رقم (06) يبين عملية اختيار لعينة الدراسة السميولوجية للافتات المرورية	6
52	الجدول رقم (07) يبين اجراءات حلقات النقاش المركزة	7
53	الجدول رقم (08) يبين تحديد الاتجاه العام حسب قيم المتوسط المرجح	8
53	الجدول رقم (09) يبين نتائج اختبار معامل ألفا كرونباخ للاستبيان	9
53	الجدول رقم (10) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الخبرة في القيادة	10
54	الجدول رقم (11) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الخبرة في نقل المسافرين	11
56	الجدول رقم (12) يبين توزيع أفراد عينة حسب متغير المستوى التعليمي	12
57	الجدول رقم (13) يبين نتائج تحليل اجابات أفراد العينة على محور مدى رضا السائقين على اللافتات المرور المكتوبة	13
60	الجدول رقم (14) يبين نتائج تحليل اجابات أفراد العينة على محور مدى رضا السائقين على اشارات المرور الضوئية	14
63	الجدول رقم (16) يبين نتائج تحليل اجابات أفراد العينة على محور مدى امتثال السائقين على اللافتات المرور المكتوبة	15
65	الجدول رقم (16) يبين نتائج تحليل اجابات أفراد العينة على محور مدى امتثال السائقين على اشارات المرور الضوئية	16
67	الجدول رقم (17) يبين اختبار التوزيع الطبيعي لعينة الدراسة	17
67	الجدول رقم (18) نتائج اختبار معامل الارتباط لقياس العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة	18
68	الجدول رقم (19) نتائج اختبار معامل الارتباط لقياس العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على اللاشارات المرور الضوئية	19
68	الجدول رقم (20) يبين وجود فروق في مستوى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة	20
69	الجدول رقم (21) يبين وجود فروق في مستوى امتثال السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة	21
69	الجدول رقم (22) بين العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة	22
70	الجدول رقم (23) يبين وجود فروق في مستوى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية	23
70	الجدول رقم (24) يبين وجود فروق في مستوى امتثال السائقين على الاشارات المرورية الضوئية	24
70	الجدول رقم (25) بين العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على اشارات المرور الضوئية	25
71	الجدول رقم (26) يبين العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على اللافتات المرورية	26
84	الجدول رقم (27) يبين الدلائل السميولوجية للافتات المرورية وفقاً لنموذج "رولان بارث" التصوري	27
85	الجدول رقم (28) بين اللافتات المرورية باعتبارها حاملة للدلالة وفق طبارث"	28
86	الجدول رقم (29) دلالات الأشكال الهندسية المستخدمة في النظام المروري	29
87	الجدول رقم (30) يبين دلالات الألوان في اللافتات المرورية	30
88	الجدول رقم (31) يبين دلالات الشكل واللون في النظام المروري	31
101	الجدول رقم (32) يبين برنامج المقابلات الفردية	32
من 103 الى 107	الجدول رقم (33) يبين عملية الترميز الخاصة بالمقابلات الفردي لتحليل الموضوعي	33

## فهرس الأشكال

الصفحة	العنوان	رقم
٥	الشكل رقم(01) يبين صورة لبوابة المحطة البرية بحجى 19 مارس 1962 بالوادي	1
٥	الشكل رقم(02) يبين مكان المخصص لسيارات الأجرة الجماعية بين الولايات	2
22	الشكل رقم (03) يبين علاقة اللافتات المرورية بالعملية الاتصالية	3
39	الشكل رقم(04) يبين علاقات التشابه بين موضوع الدراسة والمقاربات المفسرة له	4
48	الشكل رقم(05) يحدد متغيرات الدراسة وطرق قياسها	5
54	الشكل رقم (06) يبين سنوات الخبرة في القيادة لعينة الدراسة	6
55	الشكل رقم(07) يبين سنوات في نقل المسافرين	7
56	الشكل قم (08) يبين المسنوى التعليمي لعينة الدراسة	8
102	الشكل رقم (09) يبين مراحل بناء الأفكار الأولية لموضوع البحث	9
124	الشكل رقم(10) يبين نموذج السوسيواتصالي المتدرج لعلاقات التواصل بين السائقين واللافتات المرورية	10
129	الشكل رقم (11) يبين شرح مفصل لنموذج المتدرج للعلاقات التواصل بين السائقين واللافتات المرورية	11
130	الشكل رقم(12) يبين العملية التواصلية بين السائقين واللافتات المرورية	12
133	الشكل رقم(13) يبين شرح لنموذج المتدرج للعلاقات التواصل وفق نظرية القواعد المتصارعة	13

مقدمة

## توطئة:

تمر المجتمعات الانسانية بمجموعة من التحولات في جميع الحالات صاحبها زيادة سكانية معتبرة و بروز العديد من المشكلات الاجتماعية كالاكتئاب الحراري والأمراض والأوبئة وغيرها من مشكلات تفاقمت بأسباب متعددة ومختلفة ولعل أبرزها حوادث المرور التي باتت من الأمراض والقاتل الصامت للمجتمعات الحديثة، إذ تعتبر الحوادث المرورية من القضايا الشائكة التي تهدد السلامة العامة عالمياً، تثبت ذلك تقارير منظمة الصحة العالمية التي احصت ملايين الوفيات و الاصابات سنوياً عن هذه الحوادث، والجزائر على غرار نظيراتها من دول العالم لم تسلم من هذا، إذ تفصح تقارير ودراسات علمية بأن هذه الظاهرة تتزايد وبشكل رهيب من حين الى آخر، حيث وصل عدد ضحاياها في سنة 2024 م الى 64،261 حادثاً مرورياً أسفر عن 1،959 حالة وفاة و اصابة 76،800 بجروح متفاوتة الخطورة.<sup>1</sup> كل هذا جعل من هاته الظاهرة موضوع دراسة خصصا يبحث في عواملها وأسبابها، المتعلقة بالفرد او الحكومة او التقنية التي نعني بها اللافتات المرورية، هاته الاخيرة التي تعكس الوعي الاجتماعي والثقافي لمستخدميها باعتبارها من أقدم الوسائل تنظيمياً لحركة المرور والتي تعد جزء لا يتجزأ من معدات السلامة المرورية، من خلال الرموز والعبارات ذات الدلالات البصرية التي تعمل على توصيل رسائل لمستخدمي الطريق وعلى شكل تحذيرات وإرشادات ومحظورات توجه سلوكهم القيادي .

ان اللافتات المرورية بمختلف أشكالها وأنواعها لا تمثل لوظيفة واحدة فقط كأحد العلامات التنظيمية، بل تتعدى ذلك باعتبارها منظومة تواصلية رمزية تتجاوز المعنى الظاهر الى مستويات أعمق ترتبط بالامتثال لتصبح كعملية اتصالية تتمثل في سلسلة من التفاعلات الرمزية التي تهدف الى نقل المعنى بين المرسل والمستقبل عبر قناة معينة في سياق اجتماعي وثقافي معين ما يتيح فهم أعمق ومدى فعالية هذه الرسائل من خلال تفكيك فعاليتها في إحداث القرار لدى السائقين، لذلك فاللافتات المرورية بشتى أشكالها ورموزها التواصلية واحدة من أبرز وسائل الاتصال الغير لفظي تشكل عنصراً محورياً في العملية الاتصالية وكذا الأساس في تنظيم حركة المرور وضمان سلامة مرورية في بيئة اجتماعية لسائقي سيارات الأجرة مما يفتح المجال لفهم أعمق لهذا التفاعل.

ومن خلال هذا الطرح البسيط جاءت هذه المذكرة التي تبحث في العلاقة بين اللافتة المرورية و السائقين من خلال مستوى رضا هم ومستوى امتثالهم لها، مدعمة بدراسة سميو- ميدانية مختلطة تستهدف مجموعة من سائقي سيارات الأجرة الخارجية في مدينة الوادي لتجيب عن التساؤل الرئيس التالي :

-هل توجد علاقة بين مستوى رضا السائقين وامتثالهم لللافتات المرورية؟ وما مدى ارتباطهم بسميائيتها؟  
ويتفرع عن هذا الطرح اسئلة فرعية وهي كالتالي.

7. هل توجد علاقة بين مستوى رضا وامتثال السائقين لللافتات المرورية المكتوبة ؟
8. هل توجد علاقة بين مستوى رضا وامتثال السائقين لللافتات المرورية الضوئية ؟
9. ما مدى استيعاب السائقين لسيارات الأجرة للدلالات السميائية لللافتة المرورية؟

- فرضيات الدراسة:

-الفرضية العامة:

توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين سيارات الأجرة الجماعية(بين ولايات في مدينة الوادي) للافتات المرورية .

والتي تفرعت الى فرضيتين فرعيتين وهي:

الفرضية الأولى:

توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة.

الفرضية الجزئية 01:توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين للافتات المرورية المكتوبة.

الفرضية الجزئية 02 :توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة.

الفرضية الثانية :

توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية.

الفرضية الجزئية 03:توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين لإشارات المرور الضوئية.

الفرضية الجزئية 04: توجد فروق ذات دلالة في مستوى امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية.

- أسباب اختيار الموضوع:

يرتكز البحث العلمي على جملة من القواعد والضوابط المنهجية التي تتجلى في عدة خطوات علمية تفتح الطريق للباحث العلمي وتحفزه على خوض وسير غمار أبحاثه ودراساته بدقة ومرونة،ولعل من أهم هذه الخطوات أسباب اختيار موضوع الدراسة التي تعتبر خطوة مفصلية لتعبير عن اتجاهات الباحث الذاتية و الموضوعية، إنطلاقاً من دراسة سابقة أو خبرة شخصية أو حتى مناقشة للخبراء أو باحثين في ميدان التخصص،أو يمكن ان تكون من احساسه من مشكلة معينة، مما يجعله يطرح العديد من الأسئلة قد تحيله الى فضول البحث في هذا الموضوع.

وتعود أسباب اختيار الموضوع الى :

أولاً : الأسباب الموضوعية:

-جاء اختيار هذا الموضوع انطلاقاً من الحاجة المتزايدة الى تحليل وتقييم المنظومة المرورية،والتي تلعب دوراً جوهرياً في تنظيم الحركة المرورية والتفاعل بين مستخدمي الطريق،رغم تعدد وسائل الارشاد البصري إلا أنه هناك بعض الاشكالات قائمة فيما يتعلق بفهم واستجابة السائقين لهذه اللافتات المرورية ،مما يطرح تساؤلاً حول فعاليتها ومدى تكاملها في ظل التطورات التكنولوجية الحديثة.

-ارتفاع المتزايد لنسبة حوادث المرور في الجزائر بصفة عامة وولاية الوادي بصفة خاصة يحيلنا كدارسي سوسولوجيا الاتصال الى البحث في مكان الأسباب والعوامل التي تتداخل وتتقاطع في ظهور مثل هذه الظواهر ،وبالاعتبار

اللافتات المرورية كوسائل تنظيمية وكسلطة رمزية في بيئة مرورية، إرتئينا أن نقف بمحاولة تقييم هذه الوسائل من خلال علاقة سائقي بها ومدى استعابهم ومستوى رضاهم والامتثال لها.

- كما أن البحث في مثل هذه المواضيع يفتح المجال لمعرفة علاقة السائقين باللافتات المرورية من وجهة سوسيوإتصالية بتطبيق سيميائية اللافتات المرورية.

- كذلك فغياب الدراسات العلمية التي تربط العلاقة بين اللافتات المرورية كوسائل إتصالية وتنظيمية مع السائقين ومستخدمي الطريق بصفة عامة في المجال السوسيوإتصالي تدخل ضمن هذه الأسباب.

أما شقه الثاني: فيعتبر إختيار شخصي له عوامله ودوافعه الشخصية والذاتية والمتمثل في:

- كدارسي في سوسيوولوجيا الإتصال نؤمن باللغة الميدانية وبضرورة التجريب الميداني بدل الاكتفاء بالنظري وتراكمه وفي محاولة لتقدم حل عملي لتحسين التواصل بين السائقين واللافتات المرورية بهدف الحد من الحوادث.

- الرغبة في تقديم نموذج "سوسيوإتصالي" يشرح العلاقة بين السائقين و اللافتات المرورية .

### -أهداف البحث وأهميته:

وتتمثل أهداف هذه الدراسة في:

- 1- محاولة معرفة وفهم العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة.
- 2- محاولة معرفة مستوى رضا السائقين للافتات المرورية المكتوبة.
- 3- محاولة معرفة مستوى امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة.
- 4- محاولة معرفة وفهم العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية.
- 5- محاولة معرفة مستوى رضا السائقين لإشارات المرور الضوئية.
- 6- محاولة معرفة مستوى امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية.
- 7- محاولة معرفة وفهم الدلالات السيميائية للافتات المرورية.
- 8- محاولة معرفة مستوى استعاب السائقين للافتات المرور المرورية.
- 9- محاولة معرفة وفهم مستوى استعاب السائقين و ما مدى ارتباطهم بسيميائيتها.
- 10- محاولة معرفة وفهم العلاقة بشكلها العام بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين سيارات الأجرة الجماعية(بين ولايات في مدينة الوادي) للافتات المرورية وهو يمثل الهدف الرئيسي لهذه الدراسة.

### (2) أهمية الدراسة:

أولاً: أهمية علمية:

تكمن أهمية أي موضوع دراسة في القيمة العلمية التي يحقق من خلالها أي باحث نتائج ايجابية يمكن الاستفادة منها في مجالات عدة ك: العلمية أو المنهجية أو العملية أو التطبيقية أو حتى اجتماعية وبالتالي تشير أهمية البحث الى فائدة الموضوع أو قيمته، وباعتبار هذه الدراسة تركز أساساً على نقطة مفصلية في البحث الميداني والمتمثلة في

موضوع "اللافتات المرورية" كوسيلة من وسائل التواصل الانساني في بيئة مرورية، إذ تشكل المحور الأساسي في استكشاف حقيقة و إثراء معرفة جديدة لأي دراسة علمية باعتبارها أساس نجاح الباحث و توجيهه .  
ثانياً :أهمية عملية :

وبهذا يمكن القول : بأن أهمية هذه الدراسة يمكن أن تكون ملهمة ومرشدة لتطوير سياسات حكومية في الجزائر و للمسؤولين فيها (وزارة نقل،الأمن،الشرطة...) للحد من الحوادث المرورية على الطريق، كما يمكن الاستفادة منها في خلق حلول منهجية وعلمية مدروسة في تنظيم الأماكن والمواقع المناسبة في وضع اللافتات المرورية بتعيين مهندسين وأصحاب اختصاص ذوي خبرة في هذا المجال، كذلك يمكن أن تكون كنقطة بداية لدراسات وأبحاث لاحقة تسهم في إيجاد الحلول الممكنة.

#### - حدود البحث:

أ- الحدود البشرية: يتكون مجتمع الدراسة من سائقين لسيارات الأجرة الخارجية بعدد (30) سائق بمدينة الوادي تحديداً بالمحطة البرية لنقل المسافرين "المجاهد لخضر بن عمر) .

#### ب-الحدود المكانية:

تتمثل الحدود المكانية لهذه الدراسة الميدانية في المحطة البرية لنقل المسافرين تحت مسمى: "المجاهد لخضر بن عمر" في حي 19 مارس 1962 بالوادي بمساحة اجمالية (المساحة المبنية M50000) والمواقف الموجودة بالمحطة ب(1330 مربع) وعدد أرصفتها 34 أرصفة للنزول ، كما تسجل المحطة العدد اليومي للمسافرين 700 مسافر مسافر يومي .  
أما بالنسبة لعدد الرحلات فهي على النحو التالي:

- الخطوط الطويلة :32

- الخطوط المتوسطة:83

- الخطوط القصيرة :00

- كما تتسع ل29 من المحلات التجارية وكان تاريخ بداية الاستغلال في 2015/08/20 م، كما تحتوي المحطة لخدمات متنوعة كقاعات لحفظ الامتعة وقاعة للصلاة وكذلك قاعة الرضاعة.<sup>1</sup> أما بالنسبة لعدد سيارات الأجرة الحضرية الفردية حوالي 1164 والجماعية 54، أما بالنسبة لسيارات الأجرة الجماعية بين الولايات والتي هي مجتمع هذا البحث يقدر عددهم الاجمالي ب 173.

الشكل رقم:(01) يبين صورة لبوابة المحطة البرية بحي 19 مارس 1962 بالوادي

يوم 22 أفريل 2025 م على الساعة 17:50-35/ar/index.php/www.sogral.dz/1



المصدر : وسائل التواصل الاجتماعي  
الشكل رقم: (02) يبين مكان المخصص لسيارات الأجرة الجامعية (بين الولايات).



المصدر: وسائل التواصل الاجتماعي

### ج- الحدود الزمانية:

إن تشكل موضوع الدراسة وبلورته كانت في بداية من شهر أوت 2024 م من خلال معايشة أهم النقاط والمرتكزات التي تم التعمق فيها وقد انقسمت الى ثلاث مراحل هي:

### أ - الدراسة النظرية:

تساهم الدراسة النظرية في فهم وصياغة الاطار المفاهيمي للدراسة ،بحيث يعتمد الباحث فيها على القراءات من المقالات العلمية وأمّهات الكتب وغيرها،بهدف تكوين حس نقدي ومنهجي لما عرض من أدبيات نظرية سابقة ،اذ تساعد القراءات الأولية الباحث في فهم و تحليل الافكار وتحديد الاطار النظري لدراسته،وبالتالي اعتمدت الطالبة القراءات عبر مراحل،بداية بالقراءات الأولية والتي ركزت فيها على ماهية وطبيعة الموضوع والمتمثل في متغيراته(الافتات المرورية ،العملية الاتصالية)،ثم تنتهي هذه المرحلة لتأتي مرحلة القراءات المعمقة لموضوع البحث كالمقاربات النظرية التي أُعتمِدَتْ في هذه الدراسة وذلك بالفهم العميق،وقد تقسمت الى:

### ب - الدراسة الاستطلاعية:

توفر الدراسة الاستطلاعية في كل بحث المعلومات ومصادر البيانات بهدف تكوين جملة من الأفكار في صغتها الأولية، كما تساهم في توجيه الباحث من خلال تنبيهه الى كافة الظروف التي قد تعترض طريقه أثناء البحث والوقوف عن أهم النقاط المهمة التي تخدم هذه الدراسة وبالتالي فقد قامت الطالبة لدراسة الاستطلاعية الى أهم الأماكن التي يمكن أن تستدل بها لهذا البحث وذلك بذهاب الى عدة مصالح وهي كالتالي:

**الدراسة الاستطلاعية الأولى:** كانت بمديرية النقل البري بالشط –الوادي وذلك يوم 13 مارس 2025 بهدف جمع المعلومات والبيانات و تجميع بعض الأفكار جديدة وكذا التعرف على حجم المجتمع الدراسة الكلي بهدف ضبط العينة الأساسية والمتمثلة في سائقين سيارات الأجرة الجماعية بين ولايات لمدينة الوادي. كما تم توجيه الطالبة الى من طرف المديرية لتكملة المعلومات وتجميعها الى المندوبية الوطنية للأمن الولاوي في مدينة 18 فيفري بالوادي.

**الدراسة الاستطلاعية الثانية:** كانت بمندوبية الأمن ب18 فيفري –الوادي وذلك يوم 13 مارس 2025 والتي تم التعرف على أهم النقاط المهمة والأساسية لموضوع الدراسة بكافة جوانبه .

**الدراسة الاستطلاعية الثالثة:** كانت بمدرسة تعليم السياقة بحي 05 جويلية بالبياضة –الوادي وذلك يوم 15 مارس 2025 بهدف التعرف على أهم نقاط الخاصة بقانون المرور والوضعيات الصحيحة لأماكن اللافتات المرورية وغيرها من معلومات دقيقة ومختلفة.

**الدراسة الاستطلاعية الرابعة:** كانت على عينة الدراسة في المحطة البرية لنقل المسافرين بحي 19 مارس 1962 – الوادي وذلك يوم 16 مارس 2025م والتي من خلالها تم التعرف عن ميدان الدراسة والعينة المكونة لها بهدف الاطلاع على الظروف المحيطة، وقد تم اختبار أداتي الاستبيان والمقابلة على عينة الدراسة والذي اختيرت فيها الطالبة ثلاثة مبحوثين للاستبيان وخمسة مبحوثين للأداة المقابلة.

### ج - الدراسة التطبيقية :

وهي الدراسة الفعلية لميدان الدراسة والتي بدأت مجرياتها في يوم السبت 26 أبريل 2025 كانت بداية لتطبيق كافة الأدوات التي تم اختيارها لجمع بيانات الدراسة بداية بتوزيع أداة الاستبيان ثم المقابلة وأخيراً حلقات النقاش المركزة . ثم في مرحلة ثانية وهي مرحلة تفرغ البيانات وعرضها ثم مناقشتها وتحليلها في يوم شهر ماي 2025م ،لتنتهي هذه الدراسة بشكل نهائي في يوم 14 جوان 2025م .

### - منهج البحث :

ويعتبر المنهج من الأساسيات التي تقوم عليها الدراسات العلمية و الأكاديمية فالمنهج هو مجموعة من العمليات التي تسعى لبلوغ هدف، وبذلك يمكن تعريف المنهج العلمي في اللغة العربية بأنه: هو الطريق الواضح والمستقيم، الذي يقضي بصحيح السير فيه الى غاية مقصودة، بسهولة ويسر ومن هذا الأصل جرى استعمال لفظ المنهج، لتعني بوجه عام "وسيلة محددة توصل الى غاية معينة". نَحَجْ نَحْجاً تعني اتخذ منهاجاً أو طريقاً للوصول الى غاية".<sup>1</sup>

<sup>1</sup> يمني طريف الخولي: مفهوم المنهج العلمي، د ط، مؤسسة الهنداوي، المملكة المتحدة، 2020، ص 24.

أما اصطلاحاً: فهو: "مجموع الطرائق الرئيسية التي يسلكها الباحث أثناء جمعه للمعطيات التي سيختبر بها فروضه، موظفاً مجموعة من الأدوات والتصاميم التي تتناسب وخصوصيات هذه الطرائق".<sup>1</sup> لذا فقد اعتمدنا في دراستنا هذه على المنهج "الوصفي التحليلي" كمنهج رئيس مع الاستعانة بمنهجين مساعدين لهذه الدراسة والمتمثل في المنهج الكيفي بالاستخدام التحليل الموضوعي وكذا الاعتماد على المنهج السميولوجي كمساعد ثالث في محاولة الكشف عن الدلالات الرمزية للافتات المرورية من خلال سيمائها وبذلك يصبح لهذه الدراسة تركيز على ثلاث منهاج علمية والذي يمكن ذكرهما في مايلي:

### 1- المنهج الوصفي:

يعرف بأنه "طريقة لوصف الظاهرة المدروسة وتصويرها كميًا، عن طريق جمع المعلومات، مقننة عن المشكلة وتصنيفها، وتحليلها، وإخضاعها للدراسة الدقيقة".

ومن أهدافه الأساسية: وصف الظاهرة وتشخيصها للوصول الى قوانين التي تتصل بظواهر الحياة ولا يهدف الى ناحية تطبيقية أو يتبعه الى إصلاح النهج ويركز على أناس بعينهم أو مكان محدد أو مجال أو وضع معين".<sup>2</sup>

أهم خطواته: الشعور بالمشكلة، تحديد المشكلة، وضع فروض، وضع افتراضات أو مسلمات، اختيار العينة، اختيار أدوات جمع البيانات، جمع البيانات، الوصول الى نتائج، تحليل النتائج وتفسيرها، صياغة توصيات البحث.<sup>3</sup>

وبالتالي فقد تم الاعتماد في هذه الدراسة على المنهج الوصفي في تحليل البيانات الكمية باستخدام التحليل الاحصائي SPSS V29. لمعامل العلاقات الارتباطية "سبيرمان" بهدف تحليل العلاقة بين السائقين واللافتات المرورية .

### 2- المنهج السميولوجي (رولان بارث):

لقد تم الاستعانة بالمنهج السميولوجي للعالم الفرنسي "رولان بارث" كمنهج مساعد للمنهج الوصفي التحليلي في هذه الدراسة في محاولة تحليل صور اللافتات المرورية بهدف الكشف عن المعاني الكامنة و الدلالات الضمنية التي تحملها اللافتات المرورية كرسائل رمزية صامتة وفي هذا الصدد يمكن القول بأنه: يمثل بالنسبة "رولان بارث" يمثل شكلاً من أشكال البحث في المستويات العميقة في الرسائل الأيقونية والألسنية على حد سواء، وقد يسعى الباحث الى التطرق الجوانب الأخرى (السيكولوجية، الاجتماعية، الثقافية) التي بإمكانها تدعيم التحليل السميولوجي".<sup>4</sup>

وبهذا الصدد يمكن القول: إن تفكيك عناصر النسق الاتصالي للافتات المرورية ومحاولة استنتاج معانيها الضمنية والدلالية يقتضي الاعتماد على المنهج التحليل السميولوجي الذي يهتم باعادة وتشكيل النظام الدلالي داخل الرسائل وكشف دلالاتها ضمن إطار سوسيواتصالي واهتمامه بالبحث عن الحقيقة واكتشاف معناها الحقيقي العميق.

<sup>1</sup> سعد الحاج بن جندل: ثلاثة مناهج للبحث العلمي راند (مفاهيم وتصاميم)، ط 1، دار البداية ناشرون وموزعون، المملكة الأردنية الهاشمية، 2019، ص 13.

<sup>2</sup> بلقاسم سلاطنية، حسان جيلاني: منهجية العلوم الاجتماعية، ط 1، ج 1، دار الجزائرية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2017، ص 142.

<sup>3</sup> بلقاسم سلاطنية، حسان جيلاني: نفس المرجع السابق، ص 143-144.

<sup>4</sup> نسرين بوزيد، بن هنية شيماء: تأثير صور الرسوم المتحركة على سلوك الطفل (دراسة تحليلية سميولوجية) (نموذج سبونج بوب)، مذكرة ماستر أكاديميغير منشورة، تخصص اتصال جماهيري ووسائط جديدة، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية، جامعة ورقلة، 2020/2019، ص 18.

## أ- خطوات المنهج

تعد خطوات المنهج عند عالم الدلالة "رولان بارث" من أهم الخطوات في التحليل السميولوجي والذي يعتبر أول من طبق منهجية التحليل السميولوجي للصورة ويمثل التحليل السميولوجي عنده "شكل من أشكال البحث الدقيق في المستويات العميقة للرسائل الأيقونية أو الألسنية على حد سواء".<sup>1</sup> وفي ضوء المنهج السميولوجي تمت الاستعانة بمقاربة "بارث" التي تقوم على مستويين وهما:

-المستوى التعييني أو كما يسمى بالجانب الوصفي للافتات المرورية من حيث الشكل واللون والوظيفة أي هو كل ما يريد به المعنى الفوري والجلي والسطحي للافتات المرورية.

-المستوى التضميني أو كما يسمى الدلالي والذي نقصد به كل ما نريده من معنى الحقيقي للرسالة اللافتات المرورية وهو المعنى العميق الغير ظاهر .

<sup>1</sup> حسين محمد ربيع: سميانية الصورة في الخطاب الصحفي للتنظيمات المتطرفة (دراسة تحليلية سميولوجية لعينة من الرسائل البصرية لمجلة (دابق) وفقاً لنظرية (رولان بارث)، مجلة البحوث الاعلامية، عدد 48، ج 1، 2018، ص 305-306.

## 3- المنهج التحليل الموضوعي للمقابلات:

لقد تم الاعتماد على منهج الكيفي للتحليل الموضوعي للمقابلات في هذه الدراسة والذي تم تطبيقه لتحليل البيانات النوعية وذلك من خلال الفحص الدقيق وتحديد الأفكار والأنماط الدلالية المشتركة التي تتكرر باستمرار ومن خطواته نذكر:

1- التعرف على البيانات، 2 توليد الرموز، 3 البحث عن المواضيع، 4 مراجعة الموضوعات، 5 تحديد الموضوعات و تسميتها، 6 وفي المرحلة السادسة و الاخيرة فيها يشرع الباحث الى كتابة التحليل الموضوعي للنص.<sup>1</sup>

الجدول: (01) يوضح المناهج المستخدمة في هذه الدراسة:

المنهج	أهدافه	خطواته	استخداماته	مبررات توظيفه في الدراسة
المنهج الوصفي	- وصف الظواهر الاجتماعية وتشخيصها وكشف حقائق العلاقة بين السائقية والافتات المرورية في بنية مرورية ومن وجهة سوسيوإتصالية	1- شعور بالمشكلة 2- تحديد المشكلة 3- وضع فروض 4- وضع افتراضات 5- اختيار العينة 6- اختيار أدوات جمع البيانات 7- الوصول الى نتائج 8- تحليل النتائج وتفسيرها 9- صياغة توصيات البحث	لقد تم استخدامه في هذه الدراسة في تحليل البيانات الكمية باستخدام التحليل الإحصائي SPSS Mutabe و. V29 ومعاملات العلاقات الارتباطية مثل "سبيرمان" وألفا كرونباخ" وغيرها...	ومن أهم مبررات التي تم من خلالها توظيف المنهج الوصفي كمنهج رئيسي في هذه الدراسة، كوننا بحاجة الى وصف وتشخيص العلاقة بين السائقين والافتات المرورية من خلال مستوى رضا ومستوى امتثالهم ومعرفة اتجاهاتهم من خلال تطبيق عليهم مقياس ليكيرت الثلاثي لاستمارة البحث وذلك من وجهة أو منظور سوسيوإتصالي .
المنهج السميولوجي	- الكشف عن المعاني الكامنة والدلالات الضمنية التي تحملها كل لافتة مرورية على حافة الطريق.	1- المستوى التعييني: (وصف الضاهري) 2- مستوى التضميني: (المعنى الدلالي الغير ظاهر)	لقد تم استخدامه للعالم الفرنسي "بارث" لهذه الدراسة في محاولة تحليل الوصفي للصور اللافتات المرورية وما تحمله من دلالات رمزية وتعبيرية وتعيينية.	ومن أهم مبررات التي تم من خلالها توظيف المنهج السميولوجي والذي يتم بإعادة وتشكيل دلالات الرسائل الضمنية التي تعرض من طرف اللافتات المرورية الغير ظاهرة واهتمامها بالبحث عن المعنى الحقيقي للدلالات الكامنة التي تحملها كل لافتة مرورية.
المنهج الكيفي الموضوعي	ومن أهدافه هو تحديد أنماط البيانات الكيفية للمقابلات وتحليل نصوصها بمد الفهم العميق والدقيق لمتناتها.	1- التعرف على البيانات 2- توليد الرموز 3- البحث عن المواضيع 4- مراجعة الموضوعات 5- تحديد الموضوعات وتسميتها 6- كتابة التحليل الموضوعي للنص	لقد تم استخدامه لهذه الدراسة في تعزيز البيانات الكمية وكذلك الكشف عن المعاني ودلالاتها .	ومن أهم مبررات التي تم من خلالها توظيف المنهج الموضوعي للمقابلات الكيفية كمنهج مساعد للمنهجين الذي سبق ذكرهما في تحليل البيانات النوعية لنصوص المقابلات وذلك لتغطية الثغرة من جانبها الكمي والاستعانة بالبيانات الكيفية لأكثر تعمق لموضوع الدراسة والبحث .

المصدر: من اعداد الطالبة

<sup>1</sup> بلال بوترة: التحليل الموضوعي للمقابلات البحثية في العلوم الاجتماعية، مجلة البحوث والدراسات الانسانية، جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي، العدد 16، ص 217-238.

وبالتالي لقد تم الاعتماد في هذه الدراسة على الاسلوب المختلط الذي يعتبر "توجه جديد للبحوث ظهر في بداية التسعينات ثم تطور بسرعة كحركة بحثية تحمل اسما معروفاً وهوية مميزة، واعتُرف بها كنهج بحث رئيسي ثالث".<sup>1</sup> كما يمكن تعريفه بأنه: "إتباع إستراتيجية بحث تستخدم أكثر من منهج بحث واحد، ويمكن لهاته الاستراتيجية أن تمزج بين مجموعة من المناهج الكمية والكيفية، أو بين مجموعة من المناهج الكيفية، أو بين مجموعة من المناهج الكمية".<sup>2</sup> ويعرف أيضاً بأنه: "هي تلك المناهج التي تشير في مفهومها الى عملية المزج والجمع بين المناهج الكمية والكيفية في دراسة واحدة، بحيث تصبح غير منفصلة كما تظهر لأول وهلة".

كما يعرف أيضاً بأنه: "طريقة ومنهجية لإجراء البحوث التي تشمل جمع وتحليل ودمج الأساليب الكمية والنوعية في دراسة واحدة".<sup>3</sup> وعليه ومن أهم المبررات التي استدعت الاعتماد على الأسلوب المختلط في هذه الدراسة هو: الحاجة الى الخروج بنتائج دقيقة وأكثر تعمقاً في دراسة علاقة السائقين باللافتات المرورية ومعرفة مدى رضاهم وامتثالهم لها مما استدعت الحاجة للاستخدام الجانب الكمي والأساليب الاحصائية ومعاملات الارتباط للعلاقات وغيرها، كما استدعت الحاجة لمعرفة مدى استعاب السائقين للافتات المعروضة وهذا ما تم الاعتماد على النهج الكيفي لتحليل الموضوعي للمقابلات الفردية وتحليلها من وجهة نظر السائقين، كما استدعت الحاجة لمعرفة الدلالات السميولوجية للافتات المرورية باستخدام المنهج السميولوجي في محاولة تحليل والكشف عن المعاني الكامنة والدلالات الضمنية والتعبيرية للافتات المرورية عن طريق تحليل المضمون السميولوجي للصور هذه اللافتات وهذا بهدف الوصول الى نتائج موضوعية ودقيقة.

#### - صعوبات البحث:

- لقد واجهت الطالبة في هذه الدراسة جملة من الصعوبات والتحديات والتي يمكن ذكرها كالتالي:
- 1- الصعوبة في إيجاد مراجع في مجال علم اجتماع بصفة عامة وعلم اجتماع اتصال بصفة خاصة
  - 2- انتهاجنا للمنهج المختلط كان من العقبات التي وجهناها في هذا البحث
  - 3- دراسة هذا الموضوع من عدة زوايا متعددة ساهمت بشكل كبير في بعض الصعوبات
  - 4- الامام بالبيانات لهذه الدراسة صعبت من مهام الطالبة
  - 5- الموضوع في حد ذاته أكبر من حجم باحث وبالتالي شكل بعض الصعوبات للطالبة.

<sup>1</sup> أشواق بنت عبد الله السحيم: بحث الأساليب المختلطة، د ط، مركز التميز البحثي في التطوير تعليم العلوم والرياضيات، جامعة الملك السعود، السعودية، ص 3.

<sup>2</sup> ابراهيم بوالفلل: البحث الاجتماعي بين مقاربتين الكمية والكيفية ومناهج البحث المختلطة، مقال علمي، حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 32- الجزء الأول، 2018، ص 317.

<sup>3</sup> أشواق بنت عبد الله السحيم، مرجع سابق.

## - هيكلة البحث:

لقد تطرقنا في موضوعنا هذا الى خطة إشملت على مقدمة والتي تضمنت تسعة عناصر منهجية بداية بداية بتوطئة وطرح الاشكال مع فرضات الدراسة وكذا المبررات لاختيار الموضوع ثم أهداف وأهمية الدراسة ثم تم التطرق الى حدود البحث بأبعادها المكانية و الزمانية، ثم تناولت الطالبة في هذه الجزئية المنهج المتبع وتقسيم أهم مبررات اختياره ثم ذكرت أهم الصعوبات التي واجهتها في هذه الدراسة، ثم تم التطرق الى ثلاثة فصول لهذه الدراسة بدابة بالفصل الأول وفيه: بحيث تناولنا في الفصل الأول من الاطار النظري للأدبيات النظرية والتطبيقية للدراسة وفي تم التطرق الى التعريف بالمفاهيم الأساسية وكذا الفرعية الخاصة بهذه الدراسة من الناحية اللغوية والاصطلاحية وكذلك الاجرائية (اللافتات المرورية، العملية الاتصالية، السائقين، سيارات الأجرة، سيارات الأجرة الجماعية) كمفاهيم رئيسة لهذه الدراسة، أما المفاهيم الفرعية فقد تناولنا فيها (السميولوجيا)، كذلك في هذا الفصل الأول تم التطرق الى مبحث الثاني والذي تناولت فيه الطالبة العلاقة بين متغيرات الدراسة، أي العلاقة بين اللافتات المرورية والعملية الاتصالية، ثم في المبحث الثالث والذي يتضمن الدراسات السابقة لهذا البحث، ثم في الفص الرابع تم تناول المقاربة النظرية للباحث المصري "أحمد بدوي موسى لنظريته القواعد المتصارعة كنظرية رئيسة في هذا البحث مع مقارنة السميولوجية للعالم الفرنسي "رولان بارث" وتم في تبين علاقات التشابه بين هذه المقاربات وموضوع الدراسة، ثم خاتمة للفصل الأول.

أما في الفصل الثاني فقد تناولت فيه الطالبة الدراسة الميدانية و في بدايته تمهيد بين هدف منه وأهم العناصر التي تم التطرق لها فيه، ثم تم تقسيمه الى أربعة مباحث في المبحث الأول تم التطرق الى الطريقة (مجتمع وعينة الدراسة وتحديد المتغيرات وطرق قياسها) والأدوات الدراسة الأربعة: (الاستبيان، المقابلات الفردية، حلقات النقاش المركزة، والتحليل مضمون السميولوجي للصور اللافتات المرورية)، وكذلك الأدوات والأساليب الاحصائية المستخدمة بمختلف أنواعها في هذه الدراسة وكذا البرامج المستخدمة في معالجة المعطيات ك SPSS V29 وكذا برنامج Minitab، أما المبحث الثاني فتم تخصيصه للدراسة الميدانية الكمية من خلال عرضها ومناقشتها، أما المبحث الثالث فتناولت فيه الطالبة الدراسة الكيفية بشقيها السميولوجي و الميداني، كما تم تخصيص المبحث الرابع للنتائج النهائية من خلال المزج بين النتائج الكمية والكيفية ثم خلاصة للفصل الثاني لبدأ الفص الثالث والذي تناولت فيه الطالبة مبحثين الاول خاص بشرح النموذج السوسيواتصالي والمبحث الثاني خاص بتطبيقه وفق نظرية القواعد المتصارعة وفي الأخير خاتمة.

الفصل الأول: الأدبيات النظرية والتطبيقية

تمهيد الفصل

المبحث الأول: الأدبيات النظرية

المبحث الثاني: العلاقة بين متغيري البحث

المبحث الثالث: الأدبيات التطبيقية

خلاصة الفصل

### تمهيد:

بعد التعرض لمقدمة وما شملته من توجهات والتي تعتبر تمهيداً لكل دراسة بحثية وعلمية والهيكلة الأساسية التي تبنى عليه القواعد الأساسية والمنهجية لهذا البحث وبالتالي سنتناول في هذا الفصل الذي يهدف إلى توضيح الأدبيات النظرية والتطبيقية والذي يتضمن أربعة مباحث في كل مبحث تدرج تحته عناصر فرعية بداية من المبحث الأول والذي سنتناول فيه الطالبة الأدبيات النظرية والذي يتضمن بدوره المفاهيم الأساسية والفرعية للدراسة، ثم مبحث ثاني وفيه سنتناول الطالبة العلاقة بين متغيرات الدراسة، كذلك في المبحث الثالث الذي سيتم تخصيصه لدراسات سابقة، ثم المبحث الرابع وفيه سنتناول الطالبة المقاربة النظرية ثم خلاصة للفصل .

## المبحث الأول: الأدبيات النظرية

أولاً المفاهيم الأساسية للدراسة:

### 1- تعريف اللافتات المرورية:

اصطلاحاً:

هي "من أقدم وأكثر أجهزة تنظيم حركة المرور استخداماً، تنقل هذه اللافتات رسائل مكتوبة أو رمزية وتُضع لتنظيم أو تحذير أو توجيه مستخدمي الطريق (سائقي السيارات والمشاة). وبهذا فاللافتات المرورية تشير إلى الرسومات أو العلامات أو الأفعال أو الإيماءات المعروضة في الأماكن العامة والمكتوبة عليها كلمات أو تصاميم تهدف إلى نقل فكرة أو أمر أو معلومة أو تحذير لمستخدمي الطريق". بمعنى أن اللافتات المرورية تشير إلى إشارات المرور واللافتات المساعدة لها على حافة الطرق العامة وهي بصورة أشكال هندسية (مربع، دائرة، مثلث، مستطيل) إضافة إلى الألوان التي تعبر عن كل صنف وظيفية الموكلة له تتوسطها الرسومات أو العلامات أو كتابات تهدف إلى نقل فكرة أو أمر أو معلومة أو تحذير لسائقين.

اجرائياً:

ونقصد باللافتات المرورية في هذه الدراسة إلى: "الوسائل البصرية والتوجيهية التي تستخدم في الفضاء الطرقي لتعزيز الحركة المرورية، ووظيفتها توجيه وإرشاد مستخدمي الطريق من (سائقين) من خلال الرموز التفاعلية وإشارات محددة ذات دلالات سوسيوثقافية".

### 2- العملية الاتصالية:

#### مفهوم الاتصال

لغته: ترجع أصل كلمة الاتصال "communication" إلى الكلمة اللاتينية communis ومعناها common، أي مشترك أو عام، وبالتالي فإن الاتصال كعملية يتضمن المشاركة والتفاهم حول شيء أو فكرة أو إحساس أو اتجاه أو سلوك أو فعل ما.<sup>1</sup>

يعرف الاتصال بأنه: "عملية اشتراك ومشاركة في المعنى من خلال التفاعل الرمزي، ويتميز بالانتشار في المكان والزمان فضلاً عن استمراري وقابليته للتنبؤ".<sup>2</sup>

فهو عملية متواصلة ومستمرة لا بداية لها ونهاية من خلال التفاعل اللفظي والغير اللفظي في بيئة اجتماعية معينة. و ترجع أصل كلمة الاتصال Communication إلى الكلمة اللاتينية Communis ومعناها Common أي مشترك أو (عام)، وبالتالي فإن الاتصال كعملية يتضمن المشاركة أو التفاهم حول الشيء أو فكرة أو إحساس أو اتجاه أو سلوك أو فعل ما.<sup>3</sup>

فالالاتصال بمختلف مميزاته يسعى للوصول إلى هدف المشاركة والترابط بين أفراد المجتمع عن الفهم وبناء جسر من التواصل في المعاني والأفكار.

<sup>1</sup> حسن عماد المكاوي، ليلي حسين السيد: الاتصال ونظرياته المعاصرة، ط 1، الدار المصرية اللبنانية، 1998، ص 24.  
<sup>2</sup> وسام فاضل راضي، مهند حميد التميمي: الاتصال ووسائله الشخصية والجماعية والتفاعلية، ط 1، دار الكتاب الجامعي، دولة الإمارات العربية المتحدة، 2017، ص 23.  
<sup>3</sup> حسن عماد المكاوي، ليلي حسين السيد: الاتصال ونظرياته المعاصرة، ط 1، الدار المصرية اللبنانية، 1998، ص 24.

ويعرف أيضا بأنه: "العملية التي يتم من خلالها نقل وسائل معينة من مرسل الى مستقبل".<sup>1</sup>  
 تعريف "تشارلز كولي": هو ذلك الميكانيزم الذي من خلاله توجد علاقات تنمو وتتطور الرموز العقلية بواسطة وسائل نشر، هذه الرموز عبر المكان واستمرارها عبر الزمان.<sup>2</sup>  
 وبهذا التعريف يشير "كولي" الى الاتصال باعتباره آلية تنمو فيها العلاقات الاجتماعية باستخدام الرموز و الإيحاءات و الإيماءات متجاوزاً بذلك الاتصال كألفاظ .  
 وبهذا التعريف يشير "كولي" الى الاتصال باعتباره آلية تنمو فيها العلاقات الاجتماعية باستخدام الرموز والإيحاءات و الإيماءات متجاوزاً بذلك الاتصال كألفاظ .  
**إجرائياً:**

"هو تفاعل وتبادل بين أفراد والجماعات بعضهم ببعض من خلال المشاركة الوجدانية بالقول والفعل ولغة التواصل كالرموز و الإيماءات و الإيحاءات، مما يؤدي الى عمليات تشاركية اجتماعية وتضامنية داخل الجماعة الواحدة".  
 أ. وبهذا تعرف العملية الاتصالية بأنها: "فهي من العمليات الاجتماعية الأساسية التي يتم من خلالها نقل المعاني والأفكار المؤثرة في جميع العمليات الاجتماعية الأخرى".<sup>3</sup>

- ويعرفها "ولبر شرام" بأنها جوهر الاتصال الجماهيري، وتزداد المشاركة إذا كان هناك تقارب في الخبرات بين كل من المرسل والمستقبل، والخبرات المشتركة تخلق اهتماماً مشتركاً نحو القضية أو الموضوع الذي يشكل محور الاتصال، والمشاركة تعني أن الفرد في عملية الاتصال لا يكون مرسل دائماً، ولا يكون متلقياً دائماً، فهو مرسل أحياناً ومتلقي أحياناً أخرى".<sup>4</sup>

فحسب ولبر شرام يتم الاتصال من خلال الخبرة المشتركة بين المرسل والمستقبل الذين يتبادلا الرسالة، أي أن الاتصال عنه بشكل تفاعلي وفيه يصبح المستقبل مرسل والمرسل مستقبل وهكذا...  
**- إجرائياً:**

تشير العملية الاتصالية في هذه الدراسة الى "التفاعل السوسوأتصالي و السميوي-رمزي الذي يحدث داخل الفضاء المروري بين مستخدمي الطريق (السائقين) واللافتات المرورية، باستخدام الرموز البصرية والعبارات الغير لفظية والدلالات السميائية، بهدف امتثال و إلتزام أصحاب المركبات في تطبيق قواعد المرور من أجل تحقيق و التعزيز التواصلي لحركة المرور .

<sup>1</sup> خضرة عمر المفلح: الاتصال (مهارات ونظريات وأسس عامة)، ط 1، دار ومكتبة الحامد للنشر والتوزيع، عمان- الأردن ، 2015، ص 15.  
<sup>2</sup> فتحة حمار: التحليل السوسيوولوجي للإعلام، مطبوعة بيداغوجية لطلبة أولى ماستر علم اجتماع اتصال، كلية العلوم الاجتماعية و الانسانية، جامعة محمد الصديق بن يحي، 2020/2019 م، ص 10 .  
<sup>3</sup> سامية عواج: الاتصال في المؤسسة (المفاهيم، المحددات، الاستراتيجيات)، ط 1، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان، 2019، ص 13.  
<sup>4</sup> محمود حسن اسماعيل: مبادئ علم الاتصال ونظريات التأثير، ط 1، الدار العالمية للنشر والتوزيع، 2003، ص 63.

### 3- السائقين:

#### اصطلاحاً:

السائق هو من يتولى قيادة المركبة في الطريق، فيكون إما سبباً أو ضحية لحوادث المرور إثر سلوك من السلوكيات الآتية: الإفراط في السرعة، عدم التزام السائقين الجدد بالسرعة القانونية، عدم شروط التجاوز وكيفياته، القيادة بدون رخصة، القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير تخدر، عدم احترام مسافة الأمان توقف أو وقوف خطر....<sup>1</sup> فمن خلال هذا التعريف الذي يعرف السائقين من الناحية السلبية باعتباره مرتبطاً ارتباطاً وثيقاً بالحوادث المرور من خلال الإفراط في السرعة وعدم الالتزام للقوانين وما شبه ذلك، لذلك يمكن أن يكون السائق سبباً رئيساً في كل هذا ويمكن أن يكون غير ذلك، وبالتالي يمكن تعريف السائق: بأنه هو: مؤهل و يملك رخصة تأهيل لقيادة مركبة بمختلف الأوزان وأنواع ويتمتع بكل قوته البدنية والعقلية لإدارة هذه مركبة بكل أمن وآمان.

#### اجرائياً:

#### سائقي سيارات الأجرة:

"هم مجموعة من الأشخاص أصحاب السيارات الأجرة الجماعية (بين الولايات) والذين يستعملونها للنقل والتنقل في بيئة طرقية خارجة عن مدينة الوادي مثل ولايات الجزائرية بمختلف اتجاهاتها".

#### 4- سيارات الأجرة:

#### لغة:

وتعرف سيارة الأجرة في معجم المعاني جامع بأنها: " مأخوذة من كلمة أجرأي يأجر سيرته بالساعة، بمعنى يحدد لها أجرأ معلوماً بالساعة وبالتالي يصبح تعريف سيارة الأجرة هي: " المركبة الآلية المعدة لنقل الركاب بمقابل ولا تزيد سعتها عند عدد محدد من الركاب".<sup>2</sup>

#### اصطلاحاً:

اما في القانون الجزائري (2012) و وفقاً للمادة الثانية فيعرف سيارة الأجرة بأنها: " سيارة يرخص لها بنقل المسافرين وأمتعتهم مقابل أجرة".<sup>3</sup>

#### و تعرف سيارات الأجرة الجماعية:

وتعرف سيارة الأجرة أيضاً على أنها: السيارات التي يرخص لها بنقل المسافرين وأمتعتهم مقابل أجرة وتتم خدمات سيارة الأجرة الجماعية الحضرية على خط سير محدد داخل محيط النقل الحضري بأجرة كراء تقسم على مجموع الركاب وبواسطة سيارة تحتوي على أربعة مقاعد على الأكثر، أما خدمات سيارات الأجرة الجماعية غير الحضرية فتتم على

<sup>1</sup> امال عدانكة، يسرى بوسنينة: اتجاهات الجمهور نحو البرامج التوعوية المرورية في الإذاعات المحلية ودورها في الحد من الحوادث المرور، مذكرة ماجستير غير منشورة، تخصص سمعي بصري، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية، جامعة الوادي، 2021/2022، ص 66.

<sup>2</sup> <https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/>  
يوم الثلاثاء 27 ماي 2025 على الساعة 15:48

<sup>3</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 33، 27 ماي 2012م

خط سير محدد داخل في خطوط سير مشتركة بين البلديات وبين الولايات بأجرة كراء تقسم على مجموع الركاب وبواسطة سيارة تحتوي على ثمانية مقاعد على الأكثر".<sup>1</sup>

أي أن هذا التعريف تناول الوظائف والخدمات الموكلة لكل نوع أو صنف من السيارات (في البلديات وعبر الولايات) لذا فيمكن القول أن السيارات الأجرة بصفة عامة هي: "كل سيارة يرخص لها بالوقوف في الطريق العمومي لنقل المسافرين عبر خطوط مخصصة لها قانونياً بهدف نقل المسافرين وأمتعتهم مقابل أجراً بناءً على طلبهم. اجرائياً:

"هي المركبات العمومية الخاصة بالتوصيل الخارجي للزائين وربطهم بالبيئة الخارجية للمدينة في علاقة تواصلية للبيئة المحلية لمدينة الوادي بعدة المدن القريبة والمجاورة في مختلف ولايات الجزائرية".

ثانياً: المفاهيم الفرعية للدراسة:

### 5-تعريف السميولوجيا:

لغة: السميولوجيا ( sémiologie ) من الأصل اليوناني ( sémeion ) أو ( semano ) والمتولدة هي الأخرى من كلمة (séma) وتعني العلامة أو الدليل (segne) ، وهي منسوبة الى الكلمة الأصل (sens)،(المعنى)/أما لفظة (logie) مشتقة من كلمة (logos) وتعني حديث أو دراسة.<sup>2</sup>

### اصطلاحاً:

هي: "دراسة طرق التواصل، أي الوسائل المستعملة للتأثير على الغير والتي يتعرف عليها بتلك الصفة من نريد التأثير عليه".<sup>3</sup>

وتعرف أيضاً: هي دراسة العلامات بشكل عام، وهي تشمل جميع أنواع العلامات \_البصرية -السمعية - إيمائية وما الى ذلك".<sup>4</sup>

وبهذا تصبح السميولوجيا: علم الدوال اللغوية وغير اللغوية، أي تدرس العلامات و الإشارات والرموز والأيقونات البصرية، حيث تعتمد على عمليتي التفكيك والتركيب".<sup>5</sup>

وبناءً على هذه التعريفات يمكن القول بأن السميولوجيا أو علم العلامات هي: الدراسة الدلالية للعلامات و الاشارات بمختلف أنواعها وأصنافها عن طريق التواصل البصري للصور كدراسة اللافتات المرورية من خلال التحليل البصري للصور سمبولوجياً.

<sup>1</sup> محمد طريفة:تنظيم وتسيير شبكة النقل الجماعي الحضري "حالة مدينة قسنطينة"، أطروحة دكتوراه غير منشورة، تخصص تسيير المدن والتنمية المستدامة، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة صالح بوبندير قسنطينة 03، الجزائر، 2018/2029، ص 18.

<sup>2</sup> زهرة زرقين، أحمد عماد الدين خواني:مستويات تحليل الصورة :من العينات السميولوجية الى المقاربات السوسولوجية،مقال علمي،مجلة رؤى للدراسات المعرفية والحضارية،ب س،ص 100.

<sup>3</sup> جان كلود دومينجور: المقاربة السميولوجية،ت،جمال بن بلعربي، مدرسة الفنون التزيينية،ص 44.

<sup>4</sup> Ananda Nur Sofiyah:Semiotic Analysis on Fast Food Restant Advertisements,English Department Faculty Of Arts And Humanities State Islamic University Of Sunan Ampel Surabaya,2019,p11.

<sup>5</sup> اسماعيل زياد، هابة طارق: المقاربة السميولوجية لرولان بارث في تحليل الصورة الاشهارية الالكترونية(دراسة سمبولوجية لصورة اشهارية الكترونية)،مجلة الاعلام والمجتمع،المجلد (02)،العدد(01)،2018، ص 8.

## المبحث الثاني: العلاقة متغيرات الدراسة:

### العلاقة بين اللافتات المرورية والعملية الاتصالية

تمهيد :

تشمل اللافتات المرورية مجموعة من القواعد والقوانين الضابطة تهدف من خلالها الى تنظيم سير حركة المرور على طريق بواسطة التوجيهات و الارشادات والتعليمات التي تفرضها على سائقين، وبهذا تصبح للافتات المرورية أهمية كبيرة في الحياة الاجتماعية .

رغم أن الدور الايجابي التي تؤديه اللافتات المرورية في الضبط والتنظيم سير حركة المرور، إلا أنها عدم انسجامها في السياق السوسيواتصالي والثقافي قد يؤدي بدوره إلى إلتباس على مستوى الفهم لمستخدمي الطريق وخاصة السائقين منهم، مما قد يقلل الامتثال لها كقواعد مرورية .

## أولاً : اللافتة المرورية كوسيلة اتصالية

تعتبر اللافتات المرورية من أقدم وسائل الاتصال الجماهيرية الغير لفظية التي تشكل رمزاً بصرياً في نقل الرسائل والمعلومات والدلالات بطريقة مباشرة ودون الحاجة للتفاعل اللفظي لسائقين، إذ تلعب دوراً أساسياً في تنظيم و توجيه وإرشاد السائقين في بيئة مرورية وذلك من خلال تقييدهم وكذا التأثير عليهم بهدف الحفاظ على سلامتهم ولذلك يصبح من الضروري لكل سائق وخاصة المبتدئين منهم أن تكون له خلفية تعليمية جيدة لفهم معانيها و الإلتزام بها بغية تحقيق السلامة المرورية، بإعتبارها جزءاً لا يتجزأ من حياتهم اليومية.

فاللافتات المرورية التي تحمل مضموناً اتصالياً تعبيرياً تخلق من خلاله قوانين تحكم سير حركة المرور والتي تعتبر " كشكل من أشكال العقد الاجتماعي و هي مجموعة من القواعد والاتفاقيات التي يتفق عليها أعضاء مجموعة على اتباعها من أجل منفعتهم المتبادلة أو راحتهم".<sup>1</sup> فهي عبارة على قواعد بنائية تتمثل في أفعال مجردة من الزمان والمكان، لها دلالة لغوية و قيمية ومعيارية يستحضرها السائق لتنظيم دوافعه وتحقيق أغراضه الفكرية و الروحية".<sup>2</sup> وهذا من خلال توجيه سلوكهم إما ان يكون هذا التوجيه إرادياً وذات بعد أخلاقي أي بكل طواعية أو يمكن أن يكون اجبارياً وقانونياً من خلال منح قوانين وضوابط صارمة أو تسليط حتى بعض العقوبات والغرامات المالية .

لهذا فاللافتات المرورية لا تعمل بمعزل عن السياق السوسيواتصالي والثقافي داخل بيئة مرورية، بل تعمل كقواعد بنائية محددة تحكم المعنى والسياق.

لهذا فإن " قواعد الطرق تشكل جزء من العلامات البصرية، إذ يوضح الواجبات والمسؤوليات والمخظورات المفروضة على جميع مستخدمي الطريق و إلزامهم لقانون المرور".<sup>3</sup> فعلى سبيل المثال أن اللافتات المرورية كمنوعات أو الحضريرات أو تلك التي هي خاصة بالسرعة وغيرها لا تعرض فقط كنصوص قانونية، بل هي عبارة عن أدوات أو رسائل بصرية تترجم هذا القانون الى رموز دلالية يفهمها السائقين وهي كوسائط اتصال غير لفظية متمثلة في الهيئة المختصة كمرسل(الشرطة ووزارة النقل) والرسالة وهو المضمون الذي تقدمه اللافتات المرورية وذلك عن طريق الوسيلة وهي اللافتة في حد ذاتها، أما المستقبل فهم أصحاب المركبات والسائقين من خلال الاستجابة للامثال لهذه الرسائل، مما ينتج تغذية راجعة والمتمثلة في سلوك السائقين ومدى إلتزامهم .

وهنا يقول (Hui Dai): " ان كل لافتة في العالم تنقل رسالتها لفظياً وبصرياً ومن خلال سياقتها أو مكانتها، أي معناها المكاني علاوة على ذلك وبفضل الخاصية التواصلية للافتة يمكن فهم أو قراءة أفعال مستخدميها".<sup>4</sup> وبالتالي تصبح علاقة اللافتات المرورية بعملية الاتصال هي علاقة الكل(عملية الاتصال) بالجزء(اللافتات المرورية) بإعتبارها جزء من العملية الاتصالية وكعنصر فعال من عناصر الاتصال .

<sup>1</sup> Demola Jolayemi, Memunat Olayemi Mahmud: Road Sing as Linguistic Landscape in Nigeria: A Semiotic Communication, International Journal of English Language and Linguistics Research, Vol.5, No5, p7, October 2017.

<sup>2</sup> أحمد بدوي: القواعد المتصارعة (نظرية عربية جديدة في علم الاجتماع)، مجلة وادي النيل للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية والتربوية، جامعة القاهرة (فرع الخرطوم) العدد 18، المجلد 03، افريل 2018، ص 219.

<sup>3</sup> Alisa Q.Lim: Is a Sign a Sign? The iconicity of Road Signage in the U.S. and Japan, Submitted for the Bachelor of Arts in Linguistics, University of Tennessee, Knoxville, Mey 2020, p11.

<sup>4</sup> Hui Dai: Discourses in Traffic : cmmunication between Traffic Sings and Their Users in China, Cambridge Scholars Publishing, 2021, p19.

## اللافتة المرورية: كصورة رمزية

الصورة يعرفها "ابراهيم مولى": بأنها: "حامل من حوامل الاتصال البصري، وهي تجسد لنا جزءا من المحيط المرئي والصورة هي احدى الدعائم الأساسية في وسائل الاعلام الجماهيرية وعالم الصورة ينقسم الى صورة ثابتة وصورة متحركة".<sup>1</sup> على غرار اللافتات المرورية بمختلف أنواعها التي تلعب دوراً هاماً في حياتنا اليومية كأفراد باعتبارها الركيزة الأساسية التي يركز عليها مستخدمي الطرقات وكصورة رمزية لها معاني دلالية تتشكل من خلال الرموز وما تحمله من معاني و ايجاءات تختلف من لافتة لأخرى حسب نوع و وظيفة كل منها وما تمثله من مظاهر، إذ تحتاج هذه الأخيرة الى القراءة الدلالية والرمزية معاً لفهمها بالكامل لذا فيرى "بارث" أن للصورة أو الإشارة تحمل مستويات في المعنى:

-دراسة المستوى التعييني (التقرير): ويتم خلال هذه المرحلة تحديد الدوال الأيقونية والتشكيلية واللغوية، والبحث في دلالاتها الظاهرية.

-دراسة المستوى التضميني (الإيجاء): ويتم خلال هذه المرحلة البحث في الدلالات الضمنية الموجودة في الصورة، أو ما يسمى بالأساطير الجديدة.<sup>2</sup> لذا فقد طور "رولان بارث" منهجه في الدلالة و الإيجاء من خلال جعل هذه العلامات كنظام رمزي اعتبار منه بإمكانية تطبيق الأساليب السيميائية على غير اللغة كالإيجاءات والرموز و الاشكال والصور وغيرها، كما يوضح في قوله "أن الدلالة ملموسة بينما الإيجاء مفهوم أكثر تعقيداً أو تجريداً"<sup>3</sup> وبذلك يمكن أن تعرف الدلالة حسب "رولان بارث" بأنها: "باعتبارها تشمل الدلالات والمدلولات والعملية التي تربط الأولى بالأخرى"<sup>4</sup>، لذا فتصبح للافتات المرورية لها معنيين الاول ان اللافتة تشكل كإطار رمزي يحتوي على عدة رموز وهذا يكون ظاهراً في شكل صور متعددة الرموز كرمز ممهل او سهم صاعد وآخر نازل أو رمز لحيوانات برية او حتى رمز لحافلة او دراجة هوائية كلها تعد رموز لها معاني، أما بالنسبة للمعنى الثاني والمتمثل في الإيجاء والذي هو أكثر تعقيداً بالاعتبار يحمل معاني خفية، لذا فالتعامل معه يكون بطريقة غير مباشرة مما يجعله أكثر تعقيداً وصعب الفهم، مما يجعلنا نفكك هاته الرموز لكي ونبحث عن معانيها مما يتطلب تأويلاً ثقافياً وسياقياً، فعلى سبيل المثال عندما نجد اللافتة المرورية من نوع المنع (قف) أو (Stop) فتوحي الى الخضوع للنظام المروري وتطبيقه حرفياً واحترامه مع الالتزام الصارم لحيثياته، بهدف المحافظة على السلامة المرورية، لذا فقد يكون الرمز واضحاً ودقيقاً، بمجرد وضعه، يصبح هذا الرمز أساساً ثابتاً وضرورياً يمكن أن يركز عليه أي نوع من التواصل، "كما وصفه "زيكيتو" على سبيل المثال، إذا لم يستخدم رمز المرور الألوان المتفق عليها في أنظمة إشارات المرور، فلن يفهم المستخدمون معناها".<sup>5</sup> لذا فالصور الرمزية ترتبط ارتباطاً وثيقاً في

<sup>1</sup> مراد كموش، حنان شعبان: ازدواجية تحليل الصورة بين المستويين التعييني والتضميني /مقاربة النظرية،مجلة الباحث في العلوم الانسانية والاجتماعية، 12(04)2020، ص 275.

<sup>2</sup> <https://cte.univ-setif2.dz/moodle/mod/resource/view.php?id=57290>

يوم الأحد 13-04-2025  
على الساعة 04:55

<sup>3</sup> Feyrouz Bouzida: **The Semiology Analysis in Media Studies-Roland Barthes Approach**, Proceedings of Socioint14-International Conference on Social Sciences and Humanities, 8-10 September 2014-Istanbul, Turkey, p 1.

<sup>4</sup> Leanne White: **Combinig Qualitative and quantitqive research :semiotics, structuralism, and content analysis**, p5.

<sup>5</sup> Santiago Osnaya Baltierra: **Semiotic Interpretation of the traffic Light System : A Way to Influece Road Accidnts**, 1 Facultad de Arquitectura y Diseño , Universidad Autonoma del Estado de México, México, 2021, p126.

ايصال في عملية الاتصال وتعتبر ضرورة حتمية للمعنى الدلالي للأشياء التي تعبر عنها وبالتالي تصبح العلاقة علاقة ترابط.

### ثالثاً: اللافتة المرورية: كلغة صامتة

تتميز اللافتات المرورية بعدد من الخصائص الغير لفظية كالدلالات الرمزية والتعبيرية والتي من خلالها تعبر عن لغة صامتة في بيئة مرورية بهدف تنظيم سير الحركة المرورية وفي هذا الصدد يقول: ادوارد تي هول في كتابه "اللغة الصامتة": "يجب أن نعود أنفسنا على حقيقة أن الرسائل على مستوى الكلمة تعني شيئاً واحداً وأنه في بعض الأحيان هناك شيء آخر مختلف تماماً يتم التواصل معه على مستوى آخر".<sup>1</sup> أي، أنه و حسب " تي هول" يعبر بلفظة الكلمة والتي يقصد بها الاتصال الغير اللفظي الذي يشمل الرموز و الدلالات و الایماءات و الایحاءات في اطار ثقافي و مجتمعي، وبذلك يصبح الفرد يحمل آليات للتواصل بشتى الوسائل والطرق والتي تمتد حتى المسافة ولغة الجسد ونبرة الصوت وغيرها.

ويقول أيضاً: "إن الصلة بين اللغة و الاشارات أقرب يكتر منها بين اللغة والأنظمة الثقافية الأخرى"<sup>2</sup>، أي أنه وجود ارتباط وثيق الصلة بين اللغة و الاشارات بحيث يجمعهما سياق تاريخي وثقافي و سوسيوثقافي وبذلك يوثق "تي هول" هذه العلاقة ويمنحها الأولوية في تشكيل المعنى الرمزي والدلالي، كما يؤكد أيضاً: "قد تكون الكلمة و الاشارة قابلين للتبادل"<sup>3</sup> بمعنى أن الكلمة يمكن ان تكون رمزاً أو دلالة معينة مثل كلمة "قف" في اللافتات المرور الممنوعة فهي كلمة تعبر عن دلالة الوقوف أو تكون اشارة تعبر عن كلمة مثل: اللون الأحمر في اللافتات المرورية الممنوعة يدل على التحذير والخطر وهكذا يكون الاتصال الغير لفظي عند "تي هول" عبارة عن مجموعة من الرموز و الایماءات و غيرها في اطار ثقافي موحد.

"يعتبر خدمات الاتصال غير اللفظية على الطريق بإعتبارها مكونات للغة غير لفظية على الطريق وهي شكل من الاشكال الغير اللغوية في التواصل، إذ تقدم لمستخدمي الطريق معلومات وتعليمات و إحتياطات محددة بشأن استخدام الطريق".<sup>4</sup>

فاللافتات المرورية تؤدي وظائف مرورية يمكن أن نعتبرها كلغة صامتة على حافة الطريق تسير شؤون مستخدمي الطريق وتضبط سلوكهم من خلال عملية التواصل الغير لفظية.

ويقول: (Gaimei Zhao) "في تفاعلاتنا اليومية نتواصل لفظياً وغير لفظي، مع أن معظم الناس لا يدركون إمكانياته، معان اللغويين قد أولوا اهتماماً أكبر في لأبحاث التواصل غير اللفظي، إلا أن اهتمامهم يتركز بشكل رئيسي على دراسات الایماءات والوضعيات و تعابير الوجه كوسائل للتواصل غير اللفظي".<sup>5</sup>

<sup>1</sup> إدوارد تي هول: اللغة الصامتة، ترجمة: لميس فؤاد اليحيى، ط 1، الأهلية للنشر والطبع، مصر، 2007، ص9.

<sup>2</sup> نفس المرجع السابق.

<sup>3</sup> نفس المرجع السابق.

<sup>4</sup> God 'sgift Ogban Uwen and Ugenlo Lucky Ohonsi: **Laguage on the Road : Semiotic (Mis) Representations of Road Signs in the Nigerian Sociocultural Context**, Ahyu: A Journal of Language and Literature 6, 2023 , p 120.

<sup>5</sup> Gaimei Zhao: **Study of Sing in Nonverbal Communication** ,Advances in Social Science ,Education and Humanities Research ,Volume 89, 4<sup>th</sup> International Symposium on Social Science , 2018, P 273.

ويعرف التواصل الغير لفظي بانه: "نوع من أنواع التواصل تنقل فيه الرسائل عبر عمليات مختلفة بدلاً من استخدام الكلمات فقط". وبذلك يصبح التواصل الغير لفظي "نوع من التواصل الذي يتم فيه إرسال وإستقبال الرسائل دون استخدام الكلمات، سواء المنطوقة أو المكتوبة". لذا فالمبدأ الأساسي للتواصل الغير اللفظي هو نقل الرسائل المهمة والعاطفية الى الآخرين، ويتفوق على التواصل الغير اللفظي في ايصال المعنى المقصود وتشير بعض الدراسات الى أن التواصل الغير لفظي ينقل حوالي 90% من المعنى والرسالة الفعلية، بينما يدرك التواصل اللفظي بقية المعلومات. وتشمل انواع التواصل الغير اللفظي المختلفة عدة علوم من بينها: علم الحركة وعلم الزمن وعلم المسافة والصمت وغيرها...<sup>1</sup>

كما توفر اللافتات المرورية للسائقين تحذيرات والمعلومات المناسبة بالاضافة الى تحديد المخالفات القانونية ولأداء هذه الوظيفة بكفاءة وأمان يجب أن تكون هذه اللافتات (سهلة التعرف عليها وتحديد موقعها ضمن مشهد بصري معقد.<sup>2</sup> وبهذا يمن القول بأن اللافتات المرورية تعتبر شكل من أشكال التواصل الغير لفظي، إذ تعبر بلغة الصمت عن طريق الرموز والدلالات والصور والعلامات فهي تعمل كمنبه لضبط سلوك السائقين، وبالتالي تعتبر اللافتات المرورية كلغة صامتة في اطار العملية الاتصالية وبذلك تصبح العلاقة بينهما تلازمية.

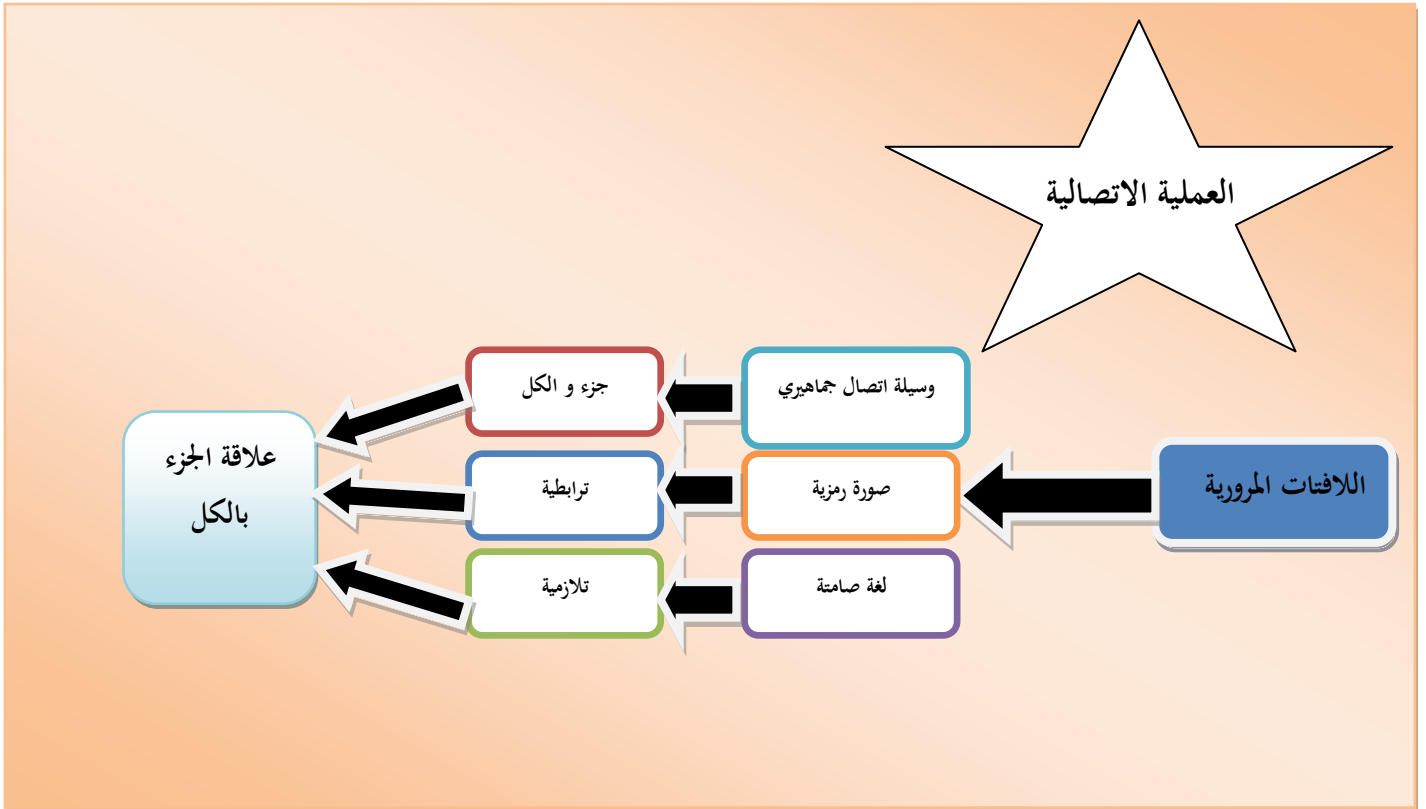
<sup>1</sup> Arshad Rehman ,Sajjad Ali: **The Understanding of Traffic Signs & Symbols as Nonverbal Communication: A Comparative Study of Drivers of Swat & Dir Lower ,Khyber Pakhtunkhwa ,Pakistan.**Journal of Advanced Research Design 45,Issue1,2018,p9.

<sup>2</sup> Jamson,S.,Tate,F.,Jamson,A.H:**Evaluating the effects of biliugual treaffic sing on driver performance and safety**,Institute for Transport Studies,University of Leeds,MWH New Zealand,2005,p4.

الخلاصة:

من خلال ما تقدم طرحه يتضح ان العلاقة بين الالفتات المرورية والعملية الاتصالية علاقة الجزء بالكل باعتبار الالفتات المرورية، اذ تعتبر شكل من أشكال الاتصال الجماهيري وذلك من خلال مخاطبتها لجميع أصناف والفئات المجتمعية ما الزامهم بتطبيق القوانين والقواعد البنائية بهدف الوصول للسلامة المرورية ، كما تعتبر العلاقة بينهما علاقة تلازمية بحيث لا يمكن أن تؤدي الالفتات المرورية وظائفها بطريقة صحيحة وسليمة إلا بوجود كامل عناصر العملية الاتصالية من مرسل للرسالة الاتصالية مع ضرورة وجود مستقبل يستقبل هذه المعلومات او الرسائل، مع التغذية الرجعية ويمكن ان تكون في هذه العملية نوع من التشويش مثلاً كالاتفة في غير موضعها أو أنها مشوهة على مستوى الشكل أو فوضى و تشويش خارجي وبهذا تصبح العلاقة بين الالفتات المرورية والعملية الاتصالية علاقة ترابطية ،تلازمية،علاقة الكل بالجزء.

الشكل رقم(03) يبين علاقة الالفتات المرورية بالعملية الاتصالية



المصدر: من اعداد الطالبة

### المبحث الثالث: الأديبات التطبيقية

من الضروري لأي باحث اجتماعي الإطلاع على البحوث السابقة، لتجنب التكرار وكذلك لتفادي أخطاء الآخرين، ويسمح له ذلك بفهم موضوع بحثه أكثر و إختيار الطرق والإجراءات المنهجية الملائمة لدراسته فضلا عن أي هذه الدراسات تتضمن قوائم بالمراجع الهامة التي يمكن ان يعتمد عليها، لذلك حاولت الباحثة الحصول والإطلاع على الدراسات السابقة التالية:

عرض الدراسات السابقة :

- مكان الدراسة: ولاية أكوا إيبوم والواقعة جنوب شرق العاصمة النيجيرية
- تاريخ الدراسة: 2015
- ميدان الدراسة: فنون اتصال
- أصحاب الدراسة :
- Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah
- عنوان الدراسة : The Communicativeness of Road Tratic Signs Inuyo, Akwaibom State of Nigeria

(القدرة التواصلية لاشارات المرور على الطرق في أويو، ولاية أكوا إيبوم في نيجيريا )

أهداف الدراسة:

ترتكز هذه الدراسة الى محاولة التحقيق في قدرة اشارات المرور على التواصل في الولاية النيجيرية أكوا إيبوم، كما هدفت الى تقييم التواصل بين علامات الطرق و اشارات المرور المحوسبة من اشارات ورموز وغيرها ومدى فهمها وتطبيقها والامتثال لها من قبل مستخدمي الطرق في هذه المنطقة المذكورة.

اشكالية الدراسة:

تحدد المشكلة الرئيسة لهذه الدراسة في وصف واقع الإشارات المرورية في ولاية "أكوا إيبوم" النيجيرية وذلك من خلال تحديد وظائفها معتمدة في ذلك على عدة أسئلة منها:

تساؤلات الدراسة:

- هل يجهل العديد من مستخدمي الطريق معاني هذه الاشارات؟ أم أنهم يخالفون قواعد المرور عمداً؟
- هل يعزى هذا الوضع الى عدم وضوح هذه الاشارات ؟ أم أن هذه الاشارات غير كافية لإيصال المعلومات؟
- أما الأسئلة الفرعية لهذه الدراسة فتمثلت في مايلي:
- ما مدى فعالية اشارات المرور في توصيل المعلومات في منطقة أويو الحضرية؟
- الى أي مدى يلتزم مستخدموا الطريق بالإشارات المرور؟

– هل للخلفية التعليمية أي تأثير على فهم مستخدمي الطريق للإشارات المرورية؟<sup>1</sup>

– منهج الدراسة:

لقد تم الاعتماد على المنهج الكمي واستخدام المنهج المسح الاجتماعي لهذه الدراسة.

– عينة الدراسة:

ولقد طبقت في هذه الدراسة عينة غير عشوائية قصدية المقدرة بـ 250 مشارك (235 منهم استجابوا فعلياً) والمقسمة الى 135 من المشاة و30 سائق سيارة أجرة وكذلك 20 سائق دراجة ثلاثية العجلات والمستخدمين في النقل، كذلك 65 سائق سيارة خاصة.

– أدوات الدراسة:

ولقد تم استخدام أداة الاستبيان كأداة رئيسة لهذه الدراسة والذي تضمن معلومات شخصية (القسم A) وكذلك أسئلة حول فهم اشارات المرور والمتمثلة في (القسم B) كذلك تم الاعتماد على صور لإشارات المرور بطلب من المشاركين تفسيرها وهذا ما تضمنه (القسم C). كما تم الاعتماد على الملاحظة الشخصية والتي وضفت في مراقبة التفاعل المستجيبين وسلوكياتهم أثناء تعبئة الاستبيان.

– نتائج الدراسة:

ولقد أظهرت نتائج الدراسة ان هناك عند تطبيق أداة الاستبيان على 250 مستجيباً ومع ذلك أكمل 235 منهم الاستبيان وأعادوه 131 من المشاة و52 من سائقي المركبات التجارية و61 من راكبي الدراجات ثلاثية العجلات و36 من سائقي المركبات الخاصة. وكان مئة وخمسة وستون مستجيباً (70%) من الذكور بينما كانت 70 مستجيبة بنسبة (30%) من الاناث تراوحت أعمارهن من (18 الى 30) عاماً بـ 92% وبين (31 الى 40) عاماً، بـ 7% في الفئة العمرية من 41 الى 50 عاماً، بينما كان 4% في سن 51 عاماً فأكثر. كذلك حسب نتائج هذه الدراسة تعتبر اشارات المرور في ولاية اويو وسيلة تواصل لمستخدمي الطريق في اويو عاصمة ولاية أكوا إيبوم.

معظم مستخدمي الطريق لا يلتزمون باشارات المرورية حتى عند فهمها. كما انه لا يؤثر المستوى التعليمي دائماً ايجابياً على تفسير وفهم اشارات المرور فهو لا يؤدي الى فهم أكثر لها. كذلك اشارات المرور لم تكن فعالة في المنطقة.<sup>2</sup>

– الاستفادة من الدراسة السابقة:

لقد استفادت الطالبة من دراسة كل من (Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam, Promise Paul Elijah) من اختيار اسلوب العينة المناسب للدراسة وهي عينة الدراسة القصدية، و التحليل السميولوجي ومناقشة النتائج، كما

<sup>1</sup> Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam, Promise Paul Elijah: The Communicativeness of Road Traffic Signs Inuyo, Akwaibom State of Nigeria, International Journal of Education and Research, Vol.3No.2 February 2015, 687.<sup>1</sup>

Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam, Promise Paul Elijah: The Communicativeness of Road Traffic Signs Inuyo, Akwaibom State of Nigeria, International Journal of Education and Research, Vol.3No.2 February 2015, 706.<sup>2</sup>

استفادت الطالبة من الصعوبات التي اعترضت اصحاب الدراسة عند نزولهم للميدان الدراسة وتوزيعهم للاستبيان على المبحوثين ، لهذا استعدت للاحتياطات اللازم اتخاذها .

#### - التعقيب عن الدراسة السابقة:

تجدر الإشارة بأن دراسة كل من (Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah) بعنوان "القدرة التواصلية لاشارات المرور على الطرق في أويو ، ولاية أكوا إييوم في نيجيريا" التي هدفت الى محاولة التحقيق في قدرة اشارات المرور على التواصل في الولاية النيجيرية أكوا إييوم، كما هدفت الى تقييم التواصل بين علامات الطرق و اشارات المرور المحوسبة من اشارات ورموز وغيرها ومدى فهمها وتطبيقها والامثال لها من قبل مستخدمي الطرق، وهذا اختلفت فيه مع الدراسة الحالية التي تهدف في فهم العلاقة بين السائقين واللافتات المرورية ، كما اعتمدت دراسة كل من (Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah) على المنهج المسح الاجتماعي وهذا ما اختلف مع الدراسة الحالية في الاعتماد على منهجي الوصفي والمنهج السيميائي كمساعد، كذلك توافقت الدراستين في استخدام عينة الغير العشوائية القصدية للدراسة و المقدرة ب 250 مشارك (235 منهم استجابوا فعليا) والمقسمة الى 135 من المشاة و30 سائق سيارة أجرة وكذلك 20 سائق دراجة ثلاثية العجلات والمستخدم في النقل، كذلك 65 سائق سيارة خاصة. إلا أنهما اختلفتا في حجم العينة بحيث اعتمدت الدراسة الحالية (30) مفردة كما اعتمدت في الجانب الثاني للدراسة على عينة طبقية من خلال اختيارها للافتات المرورية لتحليل السيميائي. كما تم الاعتماد على دراسة كل من (Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah) في استخدام أداة الاستبيان والملاحظة كأداة مساعدة ، أما الدراسة الحالية فقد استخدمت الاستبيان كأداة رئيسة مع استخدام ادوات اخرى مساعدة كالمقابلات الشخصية وحلقات النقاش المركزة وكذلك الاستعانة بالتحليل البصري للصور السيميائية وهذا ما توافق مع دراسة كل من (Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah) في التحليل السيميائي ، كما يوجد تباين بينها في استخدام المقاربة النظرية وذلك من خلال استخدام دراسة سابقة الذكر على نظرية الجيشتالت للادراط البصري وكذا نظرية الادراك الحسي للتواصل على عكس الدراسة الحالية التي اعتمدت على مقاربة "بارث" وكذا مقاربة القواعد المتصارعة.

#### - أوجه التشابه:

ومن خلال نقاط الالتقاء والتشابه لكلا الدراستين، تبين أن دراسة كل من (Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah) تشابه في استخدامها لعينة القصدية للدراسة وهذا ما توافق مع الدراسة الحالية التي اعتمدت على العينة القصدية للجانب الميداني والمطبقة على (30) سائق ، كما تشابه في اختيارها لأداة الاستبيان كأداة رئيسة لكلا الدراستين كما اعتمدت كل الدراستين على التحليل السميولوجي .

#### - أوجه الاختلاف:

- لقد تباينت الدراستين في عدة نقاط وهي:

لقد اعتمدت دراسة كل من (Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah) على المنهج المسح الاجتماعي على عكس الدراسة الحالية التي اعتمدت المنهج الوصفي كرتيس والمنهج السيميائي كمساعد له، كذلك اختلفت الدراستين من حيث الاستعانة بالتحليل السيميائي لتحليل اللافتات المرورية بالاستخدام التحليل المضمون البصري وكذا تحليل الاحصائي SPSS وكذلك التحليل الموضوعي للمقابلات، كما اختلفت في استخدام ادوات المقابلة والتحليل الصور السيميائي وحلقات النقاش المركزة على عكس دراسة كل من (Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah) التي اکتفت بالاستمارة والملاحظة.

## 2- الفجوات البحثية بين الدراسة الحالية والدراسة السابقة الأولى

الجدول رقم (02): الفجوات البحثية بين الدراسات السابقة والدراسة الحالية

البيان	الفجوات البحثية	شرحها
الفجوة الاولى	ميدان الدراسة	تخصص علم اجتماع اتصال
الفجوة الثانية	المكانية	(في مدينة الوادي - الجمهورية الجزائرية)
الفجوة الثالثة	الأدوات	(المقابلات الفردية، حلقات النقاشية، تحليل المضمون البصري للصور اللافتات المرورية)
الفجوة الرابعة	المنهج	( المنهج الكيفي للتحليل الموضوعي للمقابلات، المنهج السميولوجي رولان بارث)
الفجوة الخامسة	المقاربة النظرية	(القواعد المتصارعة، المقاربة السميولوجية "لدلالة" رولان بارث)
الفجوة السادسة	مخرجات العلمية والمعريفية للدراسة	ومن أهم مخرجات هذه الدراسة هو بناء نموذج سوسيواتصالي لشرح العلاقة بين السائقين واللافتات المرورية والذي يعتبر كأول نموذج في علم الاجتماع الاتصال يهتم بعلاقات الاجتماعي في بيئة مرورية.

المصدر: من اعداد الطالبة اعتمادا على معلومات الدراسات السابقة أعلاه

## الدراسة الثانية:

- مكان الدراسة: مدينة لانغسا شارع (Jendral Ahmed Yani)
- تاريخ الدراسة: جانفي 2018
- ميدان الدراسة: لغة انجليزية
- صاحب الدراسة: Bayos Erwana Syhroni.
- عنوان الدراسة: "Students, Interpretation of Traffic Signs In Langsa, Journal of Education" تفسير الطلاب لإشارات المرور في لانغسا
- أهداف الدراسة: تهدف هذه الدراسة الى اختبار معرفة تفسير الطلاب لإشارات المرور في مدينة لانغسا.
- اشكالية الدراسة:
  - تتمثل مشكلة البحث في كيفية تضمين معاني اشارات المرور المعروضة في مدينة لانغسا .
- تساؤلات الدراسة:
  - تتمثل اسئلة هذه الدراسة في سؤالها الرئيس على النحو التالي:
  - هل يستطيع طلاب المرحلة الثانوية في لانغسا تفسيرها؟
  - وقد انبثق على هذا السؤال أسئلة فرعية وهي كالتالي:
  - ما هي المعاني الموجودة في اشارات المرور المعروفة في لانغسا؟
  - هل يستطيع طلاب المدرسة الثانوية في لانغسا تفسير حركة المرور؟
- منهج الدراسة:

لقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي النوعي بتحليله للبيانات باستخدام النموذج التفاعلي على خطوات التالية: جمع البيانات، واختزلها، وعرضها، واستخلاص النتائج، لتحليل معاني الرموز.
- عينة الدراسة:

وكانت عينة الدراسة والمتمثلة في 30 طالباً وطالبة من مدرسة نيغري في ثانوية مدينة لانغسا.
- أدوات الدراسة:

لقد تم استخدام أداتي الاستمارة كأداة رئيسة في هذا البحث مع الاستناد للملاحظة وصور لرموز اشارات المرور، مدعمة بأداة المقابلة وكذلك استخدمت التحليل السميوتيفي لنظرية "بيرس" كمرجع لكشف المعاني.
- نتائج الدراسة:

وقد خرجت هذه الدراسة بعدة نتائج منها:

الكشف عن معاني اشارات المرور في مدينة لانغسا وقد تم تركيب علامات مرور بناءً عن الحالة الجغرافية للطريق، كما كشف هذه الدراسة أن لكل اشارة مرور لها معنى ويتشكل هذا المعنى بناءً على الوظيفة نفسها.

كما استنتج الباحث في هذه الدراسة أن هناك الكثير من الطلاب الذين مازالوا لا يفهمون معنى اشارات المرور بمختلف أنواعها لهذا يقول الباحث: "ليست كل اشارة في هذه المدينة تقدم مساهمة جيدة ويثبت ذلك من اجابات الطلاب الذين لازالوا لا يفهمون معنى اشارات المرور".<sup>1</sup>

#### - الاستفادة من الدراسة السابقة:

لقد تم الاستفادة من هذه الدراسة في جوانب عدة منها ما هو منهجي ومنها ما هو ميداني، فمن الناحية المنهجية لقد استفادت الدراسة الحالية من استخدامها للمنهج الوصفي النوعي باستخدام أدوات بحثية كالاستبيان والمقابلة بالإضافة الى تحليل الصور للافتات المرورية مع استخدام التحليل السيميائي، كذلك الاستفادة من حجم عينة الدراسة والمطبقة على 30 طالباً من ثانوية نيغري في لانغسا النيجرية، كما لخصت بعض الملاحظات الميدانية باستخدامها للتحليل السيميائي لصور اللافتات المرورية خاصة التحذيرية والممنوعات وكذا الارشادات، مما استفادت الدراسة الحالية من هذا التحليل.

#### - التعقيب عن الدراسة السابقة:

لقد بينت دراسة "Bayos Erwana Syhroni" والموسومة بعنوان: "Students, Interpretation of Traffic Signs In Langsa, Journal of Education". لدى عينة من طلاب ثانوية نيغري بمدينة لانغسا النيجرية والتي تمحورت أهدافها الى اختبار معرفة تفسير الطلاب لإشارات المرور في مدينة لانغسا والتي كشفت من خلالها عن معاني اشارات المرور باستخدام مخطط "تشارلز بيرس" لصور اشارات المرور التي جمعها الباحث على طول شارع "جينرال أحمد ناني" وهذا ما اختلفت فيه مع الدراسة الحالية التي تهدف في فهم العلاقة بين السائقين واللافتات المرورية، كما استخدمت المنهج السيميائي كمساعد للدراسة وهذا ما اختلفت فيه مع دراسة السابقة، كما توافقت الدراستين في استخدام المنهج الوصفي وكذا حجم العينة الذي قدر ب (30) مفردة، كما استخدمت كل من الدراستين الاستبيان كاداة رئيسة مع جمعها بالملاحظة و المقابلة وهذا ما اختلف مع الدراسة الحالية التي وظفت الحلاقات النقاشية المركزة وكذا التحليل السيميائي للصور، كذلك اعتمدت الدراسة الحالية على مقارنتي القواعد المتصارعة ومقاربة "رولات" للدلالة السيميائية وهذا ما اختلف مع دراسة "Bayos Erwana Syhroni" التي استخدمت نظرية "تشارلز بيرس"، كما اعتمدت كل دراسة على التحليل السيميائي للافتات المرورية في تحليلها.

#### - أوجه التشابه:

- لقد تشابهت الدراستين في استخدامهما نفس المنهج (الوصفي) ألا أن الدراسة الحالية أضافت المنهج السيميائي في تحليل اللافتات المرورية، كما تشابهت في استخدام حجم عينة الدراسة والمقدرة ب (30) سائق، كذلك توافقت في اختيار أداتي الاستمارة والمقابلات الشخصية، كذلك في التحليل السيميولوجي للافتات المرورية.

<sup>1</sup> Bayos Erwana Syhroni: **Students, Interpretation of Traffic Signs In Langsa, Journal of Education, Linguistics, Literature and Language Teaching**, p36-37.

- أوجه الاختلاف:

ومن أوجه الاختلاف بين الدراستين نجد أنهما قد اختلفتا في أهداف الدراسة وذلك عن طريق أن أهداف دراسة Bayos Erwana Syhroni " قد هدفت الى اختبار معرفة تفسير الطلاب لإشارات المرور في مدينة لانغسا على عكس من الدراسة الحالية التي تهدف الى فهم العلاقة بين السائقين واللافتات المرورية من وجهة سوسيوإتصالية، كذلك اختلفت الدراستين في عينة الدراسة وذلك من خلال تطبيقها على سائقي سيارات الاجرة الخارجية على عكس من دراسة (Bayos Erwana Syhroni) التي طبقت عن طلاب الثانوية، كما اختلفت الدراستين في استخدام المقاربة النظرية، فمن خلال الدراسة الحالية التي استندت على مقاربي: القواعد المتصارعة ومقاربة "رولان" للدلالة، على عكس من دراسة (Bayos Erwana Syhroni) التي اعتمدت في تحليلها على نظرية "بيرس"، كذلك تم الاستعانة في هذه الدراسة الحالية على اضافة لتطبيق أدوات مساعدة كحلقات النقاش المركزة .

2- الفجوات البحثية بين الدراسة الحالية والدراست السابقة الثانية

الجدول رقم (03): الفجوات البحثية بين الدراست السابقة والدراسة الحالية

البيان	الفجوات البحثية	
	أنواع الفجوات البحثية	شرحها
الفجوة الأولى	ميدان الدراسة	تخصص علم اجتماع اتصال
الفجوة الثانية	المكانية	(في مدينة الوادي- الجمهورية الجزائرية)
الفجوة الثالثة	الأدوات	الحلقات النقاشية المركزة
الفجوة الرابعة	المنهج	( المنهج الكيفي للتحليل الموضوعي للمقابلات، المنهج السميولوجي رولان بارث)
الفجوة الخامسة	المقاربة النظرية	(القواعد المتصارعة، المقاربة السميولوجية "لدلالة" رولان بارث)
الفجوة السادسة	مخرجات العلمية و المعرفية للدراسة	ومن أهم مخرجات هذه الدراسة هو بناء نموذج سوسيوإتصالي لشرح العلاقة بين السائقين واللافتات المرورية والذي يعتبر كأول نموذج في علم الاجتماع الاتصال يهتم بعلاقات الاجتماعي في بيئة مرورية.

المصدر: من اعداد الطالبة اعتمادا على معلومات الدراست السابقة أعلاه

### الدراسة الثالثة:

- مكان الدراسة: خمسة شوارع من مدينة دينباسار في جزيرة بالي (أندونيسيا).

- تاريخ الدراسة: 2022

- ميدان الدراسة: اللغويات التطبيقية والآداب

- صاحب الدراسة: ( Fauzan Abdillah Akbar )

- عنوان الدراسة : The Semiotic of Traffic Sign in Bali

- أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة الى فهم أهمية اشارات المرور بشكل أعمق من خلال فهم العلامات السيميائية المرتبطة بالإشارات المرورية في ( مدينة دينباسار) في جزيرة بالي الأندونيسية وذلك من خلال تحليل دلالاتها ورموز ألوانها. كما هدفت هذه الدراسة الى محاولة زيادة الوعي لمستخدمي الطريق.

- تساؤلات الدراسة:

ولقد كانت أسئلة الدراسة على النحو التالي:

- كيف يمكن تفسير الرموز والألوان والأشكال الخاصة بعلامات المرور في مدينة بالي من منظور سميولوجي؟

- وهل يمكن فهم دلالات هذه العلامات بشكل صحيح من قبل مستخدمي الطريق؟

- ما هي دلالات الشكل واللون والمعنى في علامات المرور في مدينة بالي؟

- كيف تساهم الرموز والألوان المختلفة في توصيل الرسائل للسائقين والمشاة؟

- منهج الدراسة:

ولقد اعتمدت هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي.

- عينة الدراسة:

وتمثلت عينة الدراسة في رصد العلامات واللافتات المنتشرة في شوارع مدينة (دينباسار) في جزيرة بالي والمتمثلة في خمسة شوارع مختارة 5 لافتات من شارع الإمام بونجول، و1 لافتة واحدة في شارع تيكو عمر، وكذلك 1 لافتة واحدة في شارع حسن الدين، 1 لافتة واحدة من شارع بولاو باتام، و2 لافتتين في شارع ديونيجورو.

- أدوات الدراسة:

وقد تم الاعتماد في هذه الدراسة على أداتي الملاحظة والتوثيق في جمع البيانات.

- نتائج الدراسة:

أظهرت نتائج هذه الدراسة أن لكل إشارة مرور دلالة محددة وهي مصممة وفقاً لوظيفتها المقصودة، كما لا تقتصر اشارات المرور أو الممنوع الوقوف أو التوقف والتي يمكن تفسيرها بدقة، بل هناك العديد من اشارات المرورية لا يفهمها الناس.

كما أظهرت هذه الدراسة ردود الأفعال الجمهور أن الكثير مازالوا لا يدركون أهمية اشارات المرور.<sup>1</sup>

#### – الاستفادة من الدراسة السابقة:

لقد استفادت الطالبة من هذه الدراسة من أحد أهداف الدراسة الرئيسية وهو: الى فهم أهمية اشارات المرور بشكل أعمق من خلال فهم العلامات السيميائية المرتبطة بالإشارات المرورية في (مدينة دينباسار) في جزيرة بالي الأندونيسية وذلك من خلال تحليل دلالاتها ورموز ألوانها، كذلك من المنهج المتبع وهو المنهج الوصفي، كذلك استفادت هذه الدراسة من التحليل السميولوجي للإشارات المرورية وربطها بالتحليل السميولوجي بالسياق السوسيوثقافي.

#### – التعقيب عن الدراسة السابقة:

لقد بينت دراسة (Fauzan Abdillah Akbar) بعنوان: "سميائية اشارات المرور في بالي" والتي تهدف الى فهم أهمية اشارات المرور بشكل أعمق من خلال فهم العلامات والدلالات السميولوجية المرتبطة بالإشارات المرورية في (مدينة دينباسار) في جزيرة بالي بأندونيسيا وذلك من خلال تحليل دلالاتها ورموز ألوانها، كما هدفت هذه الدراسة الى محاولة زيادة الوعي لمستخدمي الطريق. وهذا ما اختلف مع اهداف الدراسة الحالية التي تبحث عن فهم العلاقة بين السائقي سيارات الأجرة واللافتات المرورية، كما توافقت الدراستين في استخدام المنهج الوصفي، إلا أن الدراسة الحالية تمت اضافة المنهج السيميائي كمساعد للمنهج الوصفي، كذلك اختلفت الدراسة الحالية عن دراسة Fauzan Abdillah Akbar) في استخدامه العينة متكونة من خمسة شوارع تم تحليل السيميائي لللافتات المرورية فيها، اما الدراسة الحالية فقد اعتمدت على عينة طبقية في تحليل اللافتات المرورية والمقدر عددها ثمانية لافئات مرورية متوزعة على أربعة أصناف وهذا كالتالي (التحذيرية، الارشادية، الممنوعة، الاجبارية) في كل نوع تم اختيار لافتين مع الاعتماد على عينة من السائقين التي تقدر ب30 سائق)، كما توافقت الدراستين في انتهاج التحليل السميولوجي، إلا أن الدراسة الحالية تمت اضافة على ذلك التحليل الموضوعي للمقابلات الشخصية والتحليل الاحصائي، كما اختلفت الدراستين في أدوات جمع البيانات من خلال اعتماد دراسة (Fauzan Abdillah Akbar) على أداتي الملاحظة والتوثق، فيما اعتمدت الدراسة الحالية على المقابلات الفردية، الاسبيان، التحليل السيميائي، حلقات النقاش المركزة، كذلك اختلفت الدراسة الحالية عن الدراسة السابقة كونها اعتمدت على الجانب المختلط مع المزج للجانبين الميداني والسيميائي وهذا ما فتقرته الدراسة السابقة التي اعتمدت الجانب الكيفي، كما اعتمدت Fauzan Abdillah Akbar) على نظرية السيميائية للعام الأمريكي "تشارلز بيرس" في حين اعتمدت الدراس الحالية في تحليلها السيميائي عن مقارنة عالم الدلالة " رولان بارث" وكذا المقاربة القواعد المتصارعة للباحث العربي "موسى أحمد بدوي".

#### – أوجه التشابه:

– ومن خلال التشابه بين الدراستين نجد أنهما توفقا في استخدام المنهج الوصفي ما اضافة المنهج السيميائي " لبارث" في الدراسة الحالية، كذلك اتفقا من الناحية التحليل بحيث اعتمدت كل منهما على التحليل السيميائي

<sup>1</sup> Fauzan Abdillah Akbar: **The Semiotic of Traffic Sign in Bali**, Struktural (Seminar on Translation ,Applied Linguistics, Literature,and Cuitural Studies) Vol 1No.01,November 2022.

لدراسة اللافتات المرورية، إلا أن الدراسة الحالية تميزت بإضافة التحليل الموضوعي للمقابلات الشخصية وكذلك التحليل الإحصائي SPSS V29..

### - أوجه الاختلاف:

أما نقاط الاختلاف فقد تم اختلافهما في العديد من النقاط وهي كالتالي:

لقدت اختلفت الدراسة الحالية عن دراسة ( Fauzan Abdillah Akbar ) فيالأهداف العامة للدراسة بحيث تهدف الدراسة الحالية في فهم العلاقة بين السائقين اصحاب سيارات الاجرة الخاجية في حين كان هدف دراسة Fauzan (Abdillah Akbar) يعتبر كجزء من الهدف العام للدراسة الحالية، كذلك هناك اختلاف في عينة الدراسة بحيث كان الاختلاف في نوع العينة اذ طبقت دراسة ( Fauzan Abdillah Akbar ) في اختيارها ل خمسة شوارع في مدينة بالي في حين أن الدراسة الحالية انقسمت عينة على (30) مفردة من السائقين بتطبيق العينة القصدية وكذلك ثمانية انواع من اللافتات المرورية مؤخوذة من أربعة طبقات، كذلك هناك اختلاف بين الدراستين من حيث استخدام الادوات جمع البيانات، اذ اعتمدت دراسة ( Fauzan Abdillah Akbar ) أداتي الملاحظة والتوثيق، أما الدراسة الحالية فقد اعتمدت على أدوات عدة كالاستبيان والمقابلات الفردية والجماعات البؤرية وكذلك التحليل البصري السميائي.

## 2-الفجوات البحثية بين الدراسة الحالية والدراسات السابقة الثالثة:

### الجدول رقم (04): الفجوات البحثية بين الدراسات السابقة والدراسة الحالية

البيان	الفجوات البحثية	
	أنواع الفجوات البحثية	شرحها
الفجوة الأولى	ميدان الدراسة	تخصص علم اجتماع اتصال
الفجوة الثانية	المكانية	(في مدينة الوادي- الجمهورية الجزائرية)
الفجوة الثالثة	الأدوات	(الاستبيان،المقابلات الفردية،حلقات النقاشية،تحليل المضمون البصري للصور اللافتات المرورية)
الفجوة الرابعة	المنهج	( المنهج الكيفي للتحليل الموضوعي للمقابلات،المنهج السميولوجي رولان بارث)
الفجوة الخامسة	المقاربة النظرية	(القواعد المتصارعة،المقاربة السميولوجية "لدلالة" رولان بارث)
الفجوة السادسة	مخرجات العلمية و المعرفية للدراسة	من أهم مخرجات هذه الدراسة هو بناء نموذج سوسيواتصالي لشرح العلاقة بين السائقين واللافتات مرورية والذي يعتبر كأول نموذج في علم الاجتماع الاتصال يهتم بعلاقات الاجتماعي في بيئة مرورية.

المصدر: من اعداد الطالبة اعتمادا على معلومات الدراسات السابقة أعلاه

## الدراسة الرابعة:<sup>1</sup>

- مكان الدراسة: مدينة إيلورين ولاية كوارا - نيجيريا.

- تاريخ الدراسة: 2022

- ميدان الدراسة: الهندسة الميدانية والبيئية

- صاحب الدراسة : Sikirat Damilola Mustapha and B.A.Ibitoye

- عنوان الدراسة :

Comprehension Analysis of Traffic Signs by Drivers on Urban Roads in Ilorin ,Kwara State

- أهداف الدراسة:

هدفت هذه الدراسة الى تحقيق في مستوى فهم وامثال أجهزة التحكم المروري بين السائقين ذوي الخصائص الاجتماعية و الديمغرافية المختلفة في إيلورين.

-تحديد خصائص السائقين التي هي مهمة لعدم فهم اشارات المرور.

-تحديد العوامل التي تؤثر على عدم فهم السائقين لأجهزة تنظيم المرور .

- اشكالية الدراسة:

بحثت هذه الدراسة على مستوى الالتزام السائقين لأجهزة تنظيم حركة المرور بالاختلاف خصائصهم الاجتماعية و الديمغرافية في إيلورين مع البحث في العوامل التي تؤثر على عدم فهم السائقين لأجهزة التحكم في حركة المرور.

- تساؤلات الدراسة:

وقد كانت أهداف الدراسة على النحو التالي:

1- ما مدى فعالية اشارات المرور في إيلورين؟

2- هل للخلفية التعليمية التأثير على فهم مستخدمي الطريق اشارات المرور؟

3- لماذا لا يفهم السائقون اشارات المرور في إيلورين ولا يلتزمون بها؟

- فرضيات الدراسة:

-الفرضية الأولى:

هناك علاقة بين المعلومات الديمغرافية للسائقين وفهمهم لإشارات المرور.

-الفرضية الثانية:

هناك فروق في متوسط استجابات السائقين حول أسباب عدم التزامهم بإشارات المرور.

- منهج الدراسة:

ولقد اعتمدت هذه الدراسة المنهج الوصفي.

<sup>1</sup> Sikirat Damilola Mustapha and B.A.Ibitoye: **Comprehension Analysis of Traffic Signs by Drivers on Urban Roads in Ilorin ,Kwara State**arch and Repots,23(6):53-63,2022.

— عينة الدراسة:

وقد كانت عينة الدراسة عشوائية مستقلة وقد طبقت على 384 سائق.

— أدوات الدراسة:

ولقد اعتمد في هذه الدراسة على أداتي الاستبيان كأداة رئيسة مع المقابلة الشخصية.

— نتائج الدراسة

وقد كانت نتائج الدراسة كمايلي "

-اتفق معظم السائقين جزئياً على أن عدم وضوح أجهزة تنظيم المرور هو العامل الرئيسي الذي يؤثر على عدم فهم السائقين للاشارات المرور.

-العوامل الرئيسية التي تؤثر على عدم فهم السائقين لأنظمة تنظيم المرور في إيلورين هي عدم معرفتهم المسبقة باللوحات وضعف التنفيذ الكافي ونقص أنظمة تنظيم المرور على الطرق حيث أكثر من 50% من وافق المشاركون بشدة على هذا .

-من خلال الدراسة التعليمية و سنوات الخبرة تعتبر تجربة القيادة ذات أهمية احصائية .

-وقد وجدت هذه الدراسة أن تجربة القيادة هي العوامل المؤثرة على عدم امتثال السائق لجهاز التحكم في حركة المرور على الرغم من التعليم وسنوات الخبرة في القيادة لهما دلالة احصائية ومع ذلك ،لعب السائقون الذين تتراوح أعمارهم بين 18-42 عاماً دوراً بارزاً في عدم التزام السائقين بأنظمة المرور في إيلورين.

— الاستفادة من الدراسة السابقة:

ولقد تم الاستفادة من هذه الدراسة من منهج المتبع وهو المنهج الوصفي وكذلك أواتها بحيث اعتمدت على أداتي الاستمارة كأداة رئيسية والمقابلة الشخصية كمكملة لهذه الدراسة مع الاستفادة من أسئلة الدراسة وفرضياتها

— التعقيب عن الدراسة السابقة

لقد بينت دراسة الباحثين: (Mustapha and Ibitoye) بعنوان: "تحليل فهم السائقين لإشارات المرور على الطرق الحضرية في إيلورين في ولاية كوارا" والتي ارتكزت على البحث قي تقييم الخصائص الشخصية للسائقين في فهم اشارات المرور في مدينة إيلورين عاصمة الولاية ،وهذا ما اختلف مع الدراسة الحالية ،التي تبحث في علاقة السائقين باللافتات المرورية على مستوى رضا وامتثال السائقين ومدى استعابهم للافتات المرورية من خلال اللافتات التقليدية المساعدة وإشارات المرور الضوئية، كما هدفت دراسة كل من ( Mustapha and Ibitoye ) الى تحقيق في مستوى فهم وامتثال أجهزة التحكم المروري بين السائقين ذوي الخصائص الاجتماعية و الديمغرافية المختلفة في إيلورين، كذلك الى تحديد خصائص السائقين التي هي مهمة لعدم فهم اشارات المرور، كذلك في تحديد العوامل التي تؤثر على عدم فهم السائقين لأجهزة تنظيم المرور وهذا ما توافق نسبياً مع أهداف الدراسة الحالية، واعتمدت الدراستين على المنهج الوصفي إلا أن الدراسة الحالية اختلفت معها في الاستعانة بالمنهج السميولوجي للرولان بارث كمساعد لتحليل اللافتات المرورية سميولوجيا بهدف الكشف عن معانيها الكامنة،ولقد توافقت الدراستين في انتهاج المنهج المختلط

(الكمي والكيفي) من خلال استخدامهما التحليل الاحصائي SPSS إلا أن الدراسة الحالية اعتمدت على مقياس ليكيرت الثلاثي وكذا استخدمت معامل الارتباط "سبيرمان" وهذا ما اختلفت عن دراسة التي استخدمت في التحليل الاحصائي مربع كاي لقياس والاستعانة بمقياس ANOVA أما الدراسة الحالية أضافت التحليل السميولوجي بالاعتماد على التحليل المضمون البصري في الجانب السميولوجي وكذلك التحليل الموضوعي في الجانب الكيفي، ولقد تم الاعتماد على عينة عشوائية مستقلة لدراسة كل من (Mustapha and Ibitoye) و طبقت على 384 من السائقين ذوي القطاع الخاص والتجارين و هذا ما اختلفت فيه الدراسة الحالية من خلال اعتمادها على ثلاثة عينات وذلك بتقسيم الدراسة الى قسمين : جانب سميولوجي وجاني ميداني وقد تم فيه الاستعانة بالعينة العشوائية الغير القصدية والمطبقة على 30 من السائقين سيارات الأجرة الخارجية (بين الولايات) وكذا تم احيار (10) منهم كتطبيق عليهم المقابلات الشخصية تم تو اختيار مجموعتين تم التطبيق عليهم "حلقات النقاش المركزة، أما من الجانب السميولوجي فقد تم الاستعانة بالتعيين العشوائي الطبقي وذلك من خلال تصنيف مجتمع الدراسة (اللافتات المرورية) الى أربعة أصناف في كل صنف اختيار منه نوعين بشكل متساوي بهدف تمثيل المجتمع الكلي. وبهذا قد توافقت كل من الدراستين نسبياً في اختيارهما لأدوات الدراسة بحيث استخدمتا أداتي الاستبيان كأداة رئيسة والمقابلة كمساعدة، إلا ان الدراسة الحالية قد اضافت أداة حلقات النقاش وكذلك تحليل الصور السميائي.

#### - أوجه التشابه:

لقد تشابهت دراسة (Mustapha and Ibitoye) مع الدراسة الحالية في عدة نقاط نذكرها: بداية لقد تم الاتفاق لكلا الدراستين من خلال المنهج المتبع وذلك بانتهاجهما المنهج الوصفي، كذلك الاسلوب: لقد تم الاستعانة بالأسلوب المختلط (الكمي والكيفي)، كما اتفقت الدراستين في التحليل الاحصائي SPSS اضافة الى ذلك فقد تشابهت الدراستين في توظيفهما لأدوات البحث العلمي والمتمثلة في أداتي: الاستبيان والمقابلات الفردية.

#### - أوجه الاختلاف:

ومن خلال اختلاف لكلا الدراستين نجد انهما قد اختلفا في عدة نقاط نذكرها: ومن النقاط المختلفة التي للدراستين نجد أن الدراسة الحالية اعتمدت في أهدافها للدراسة على محاولة فهم العلاقة بين السائقين واللافتات المرورية بوجهة سوسيوإتصالية على عكس دراسة كل من (Mustapha and Ibitoye) التي تهدف الى البحث عن العوامل الاجتماعية و الديمغرافية للسائقين من خلال الفهم والالتزام لإشارات المرور في الطرق الحضرية، كذلك تم الاختلاف في ان الدراسة الحالية اعتمدت على مقياس "لكيرت الثلاثي" و معامل الارتباط "سبيرمان" أما دراسة (مصطفى) قد اعتمدت على مقياس "مربع كاي" و ANOVA كذلك قد اختلفت الدراستين في العينة وذلك من خلال النوع والحجم، بالنسبة للحجم فقد كان لدراسة سابقة حوالي (384) على عكس الدراسة الحالية التي تمت الاعتماد على عينة مقدر عددها (30) سائق، اما بالنسبة للنوع فقد كانت الدراسة الاولى على السائقين اصحاب القطاع الخاص والتجارين، أما الدراسة الحالية فقد قسمت عينة على قسمين : جانب بشري يتمثل في سائقي سيارات الاجرة الخارجية (بين الولايات) وشق متمثل في عينة من اللافتات

المروية كما تم الاختلاف أيضا في اختيار نوع العينة فقد تم الاستعانة بالعينة العشوائية المستقلة في الدراسة (مصطفى) أما الدراسة الحالية فقد تم الاعتماد على العينة العشوائية الطبقية وكذلك العينة الغير عشوائية القصدية. كما اضافت الدراسة الحالية عدة نقاط كأدتي التحليل السميولوجي للصور وكلك حلقات النقاش المركزة، كذلك اسلوب تحليل المضمون البصري وكذا تحليل الموضوعي للمقابلات الفردية. كما اعتمدت الدراسة الحالية على مقارتي: "رولان بارث" السيميائية وكذلك القواعد المتصارعة للباحث المصري "أحمد موسى بدوي".

## 2-الفجوات البحثية بين الدراسة الحالية والدراسات السابقة الرابعة:

### الجدول رقم (05): الفجوات البحثية بين الدراسات السابقة والدراسة الحالية

البيان	الفجوات البحثية	
	أنواع الفجوات البحثية	شرحها
الفجوة الأولى	ميدان التخصص	تخصص علم اجتماع اتصال
الفجوة الثانية	المكانية	(في مدينة الوادي - الجمهورية الجزائرية)
الفجوة الثالثة	الأدوات	(الحلقات النقاشية، تحليل المضمون البصري للصور اللافتات المروية)
الفجوة الرابعة	المنهج	( المنهج الكيفي للتحليل الموضوعي للمقابلات، المنهج السميولوجي رولان بارث)
الفجوة الخامسة	المقاربة النظرية	(القواعد المتصارعة، المقاربة السميولوجية "الدلالة" رولان بارث)
الفجوة السادسة	مخرجات العلمية والمعرفية للدراسة	ومن أهم مخرجات هذه الدراسة هو بناء نموذج سوسيوثقافي لشرح العلاقة بين السائقين واللافتات المروية والذي يعتبر كأول نموذج في علم الاجتماع الاتصال يهتم بعلاقات الاجتماعي في بيئة مروية.

المصدر: من اعداد الطالبة اعتمادا على معلومات الدراسات السابقة أعلاه

### العلاقة بين الدراسة الحالية والدراسات السابقة:

تكمن العلاقة بين الدراسات السابقة والدراسة الحالية في كونها ساعدت الطالبة في الوقوف على المناهج والأدوات المستخدمة بما فيها المنهج المستخدم والذي اتفقت فيه كل الدراسات ماعدا دراسة كل من (Uwem Udo , Promise Paul Elijah , Akpan, Nsikan Senam) التي استخدمت المنهج المسح الاجتماعي، كما أضافت الدراسة الحالية المنهج السيميائي "لرولان بارث": منهج مساعد في هذه الدراسة، كذلك اتفقت كل الدراسات على الاعتماد على أداة الاستبيان كأداة رئيسة لهذه الدراسة، إلا أن الدراسة (Fauzan Abdillah Akbar) التي اعتمدت على

أداتي الملاحظة والتوثيق في جمع معطيات الدراسة، كما ارتبطت هذه الدراسة بالدراسات السابقة من خلال معرفة الجوانب الايجابية والسلبية فيها .

### الفجوات البحثية بين الدراسات السابقة والدراسة الحالية :

وبذلك يمكن ان نذكر إضافات الدراسة الحالية التي تعتبر على شكل فجوات بحثية على الشكل التالي:

- الفجوة المعرفية :
- والمتمثلة في أن هذه الدراسة ومن أهم مخرجاتها هو بناء نموذج سوسيواتصالي يشرح العلاقة بين السائقين واللافتات المرورية والذي يعتبر كأول نموذج في علم الاجتماع الاتصال يهتم بعلاقات الاجتماعي في بيئة مرورية.
- الفجوة العلمية :
- أول دراسة عربية وجزائرية في تخصص علوم الاجتماعية بصفة عامة وعلم اجتماع اتصال بصفة خاصة.
- الفجوة المنهجية:
- كأول دراسة تعتمد على منهجية التثليث بالاستخدام الجانب الميداني والسميولوجي مع مزج مقاربي القواعد المتصارعة للباحث "أحمد بدوي موسى ورولان بارث السميولوجية.
- كأول دراسة يتم فيها مزج التحليل الموضوعي للمقابلات والتحليل الاحصائي (Spss) والتحليل المضمون البصري السميولوجي.
- كأول دراسة تجمع بين أربعة ادوات لجمع البيانات : (الاستبيان، المقابلات الفردية، حلاقات النقاش المركزة، التحليل البصري السميولوجي).
- الفجوة الزمنية:
- تعتبر دراستنا الحالية أول دراسة عربية وجزائرية لحد الآن (2025م ) تهتم في بدراسة اللافتات المرورية في شقها الاجتماعي والاتصالي.
- الفجوة المكانية:
- تعتبر كأول دراسة تهتم بدراسة اللافتات المرورية وعلاقتها بالسائقين بوجهة سوسيواتصالية في بيئة عربية، إذ تعتبر كأول دراسة أكاديمية على مستوى الجامعات العربية بوجه عام والجامعات الجزائرية بصفة خاصة.
- أول دراسة أكاديمية في مجال السوسيوولوجي تهتم بدراسة اللافتات المرورية في الجامعات الجزائرية.
- كذلك كأول دراسة أكاديمية في جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي.

**-المبحث الرابع: المقاربة النظرية**

إن أهداف الأساسية لأي موضوع بحث هو محاولة تفسيره وفق المقاربة النظرية التي تعد الركن الأساسي في بنائه علمياً ومنهجياً و معرفياً، إذ تساعد الباحث في تحديد زوايا مختلفة تفتح له آفاقاً واسعة وتربط بحثه بمن سبقته من معارف تراكمية وما بدأ وخلص منه الآخريين من قبله، إذ تقدم المقاربة النظرية إطاراً لفهم وتفسير الظواهر الاجتماعية. وبالتالي تعرف المقاربة النظرية بأنها: "أمودجيات نظرية، مفاهيم مفتاحية، نتائج بحث قيمة، تشكل في مجموعها عالماً مألوفاً للتفكير عند الباحثين وفي فترة محددة من تطور تخصص معين"

إذن: هي "جملة من المفاهيم التي زكتهها تجربة البحث الاستكشافي وتبنتها الدراسة، أي أن للمقاربة السوسولوجية هوية، هويتها هي نسبها العلمي أو حقلها النظري الذي تنتمي إليه، مما يتعين على الباحث مسؤولية تدقيق المستند المعرفي لدراسته، أي ربط المفاهيم مقارنته بإطارها النظري المنتمية إليه".<sup>1</sup>

وبالتالي يمكن القول بأن العلاقة بين المقاربات النظرية وموضوع الدراسة فيمالي:

**1-علاقة وتشابه المقاربة النظرية للقواعد المتصارعة بموضوع الدراسة:**

إن العلاقة بين مقارنة القواعد المتصارعة وموضوع الدراسة (اللافتات المرورية والعملية الاتصالية) هي علاقة تشابه وترابط بحيث تهتم هذه الدراسة بعلاقة السائقين باللافتات المرورية أي علاقة السائقين باللافتات المرورية التي تمثل مجموعة من القواعد والضوابط القانونية التي تعدل سلوك السائقين والتي من خلالها يتم ترجمتها عن طريق الفعل الاجتماعي وبالتالي تصبح العلاقة بين النظام المروري والفعل الاجتماعي للسائقين وهذا ما يعتبر مضمون نظرية القواعد المتصارعة التي تحاول فهم علاقة بين الافعال الاجتماعية والممارسات الاجتماعية من جهة والأبنية الاجتماعية من جهة ثانية، إذ يفترض "بدوي" بوجود علاقة بين الفعل والقواعد البنائية، بحيث أن القواعد البنائية الفعل الاجتماعي النموذجي .

و تعد نظرية القواعد المتصارعة من أولى النظريات العربية التي تحاول فهم الواقع الاجتماعي والثقافي وفق خصوصية الواقع العربي .

وفي ضوء ما سبق فإن هذه الدراسة التي تشير الى قضية لم تتناوله دراسات سابقة في مجال علم اجتماع وهي "اللافتات المرورية والعملية الاتصالية" مما تدفعنا الحاجة الى مقارنة نظرية علمية تفسيرية لفهم العلاقات والتفاعلات الاجتماعية لسلوك السائقين في بيئة مرورية، وبالتالي تعد نظرية القواعد المتصارعة خياراً مناسباً لهذا الموضوع باعتبارها نظرية عربية تتلائم مع السياق الجزائري.

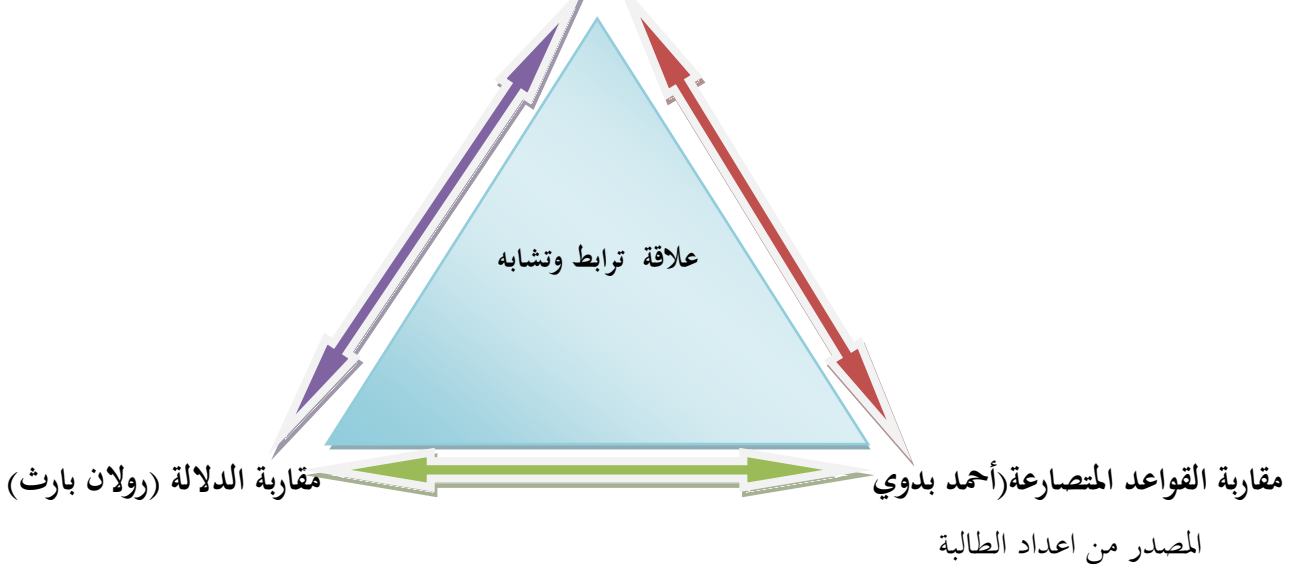
**2-علاقة وتشابه المقاربة النظرية للدلالة السميائية (رولان بارث) بموضوع الدراسة:**

كما تتجه العلاقة الترابطية بين اللافتات المرورية والمقاربة النظرية (لرولان بارث) في تحديد الاطار الوصفي و التعيني لسميولوجية اللافتات المرورية، بحيث يعتبر(بارث) أن الدلالة السميولوجية لها شكل من أشكال البحث الدقيق في مستويات عميقة في التحليل السميولوجي وبالتالي تصبح اللافتات المرورية كوسيلة من وسائل الاتصال الجماهيري

<sup>1</sup> نور الدين بو لعراس: المقاربة السوسولوجية في البحث الاجتماعي، مجلة الباحث في العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة غرداية، العدد 35، سبتمبر 2018، ص33.

تؤدي وظائف معينة عن طريق رسائل رمزية وهذا ما سنفيد هذه الدراسة في كشف عن المعاني الكامنة والدلالات الضمنية التي تحملها الالفتات المرورية في سياق مروري بوجهة سوسيوإتصالية.

الشكل رقم : (04) يبين علاقات التشابه بين الموضوع الدراسة والمقاربات المفسرة له  
موضوع الدراسة: ( الالفتات والعملية الاتصالية)



## أولاً: مقارنة القواعد المتصارعة:

## - نشأتها:

تأسست هذه النظرية بناء على عجز النظريات الغربية على تفسير الواقع العبي نفضلاً عن اتسامها بنوع من القصور في تفسير طبيعة التغيير في المجتمعات الغربية مثل تفسير إعادة الانتاج عند - بورديو - في الأطروحات الصراعية، التي ركزت على عملية الصراع دون إيلاء الأهمية لجانب التغيير، في المقابل ذلك نجد قصوراً آخر بالنسبة لنظرية التشكيل البنية ل - جيندز - التي أعملت دور العوامل الثقافية في التغيير وهكذا...<sup>1</sup>

## - تعريفها:

طرح "Badawi" في سنة 2018 نظرية جديدة في علم الاجتماع، عرفت بإسم "نظرية القواعد المتصارعة وتنتهي هذه النظرية الى اتجاه العلاقة بين الفعل والبناء، أي أنها تدرس كيف يتفاعل الأفراد مع القواعد الاجتماعية الموجودة؟ وكيف تؤثر هذه القواعد على سلوكهم" لذا تصنف نظرية القواعد المتصارعة ضمن ما يُعرف بما وراء النظرية Metatheory، لأنها تستند الى مزيج من النظريات الأخرى بما في ذلك:

- نظريات الصراع الخاصة براندال كولينز.

- النظرية التفاعلية وخاصة البنائية الرمزية لدى شيلدن ستريكر.

- البنائية الوظيفية الجديدة لصاحبها جيفري ألكسندر.

- نظرية المجتمع الكوني لدى أولرش بيك.<sup>2</sup>

وبالتالي تعد نظرية القواعد المتصارعة من أولى النظريات العربية التي توظف في هذه الدراسة كمرجعية أساسية ورئيسة ذات خلفية عربية في محاولة لتطويعها وفق هذا البحث.

## - أهم روادها:

يعتبر الباحث المصري "أحمد موسى عبد الحميد بدوي" باحثاً سوسيولوجياً حراً، وهو حائز على دكتوراه، قسم علم الاجتماع في جامعة بنها بمصر برسالة مطبوعة موضوعها "الأبعاد الاجتماعية لإنتاج واكتساب المعرفة في الجامعات المصرية" علم اجتماع نموذجاً وله العديد من المنشورات من المقالات والكتب فضلاً على المشاركة في عديد الملتقيات الدولية، كما أنه شغل عضوية الجمعية الدولية لعلم الاجتماع، والجمعية العربية والجمعية السوسيولوجية المصرية وتنتهي جهوده البحثية لعلم الاجتماع المعرفة وقضايا المنهج، والاتجاه السوسيواستمولوجي.<sup>3</sup>

## - فروض النظرية:

## الفرض الأول:

<sup>1</sup> صليحة عقون "محطات في مسار تأسيس علم الاجتماع العربي المعاصر: تحليل نقدي لإسهامات أحمد موسى بدوي -نظرية القواعد المتصارعة أنودجا"، مجلة المواقف، العدد: 01، المجلد: 2021، ص 478.

<sup>2</sup> عبد الله بن عبيد الشهراني: بناء مقياس تنظيمي مستمد من أحد فروض نظرية القواعد المتصارعة، مقال علمي، مجلة وادي النيل للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية والتربوية، جامعة القصيم، المملكة العربية السعودية، ص 367.

<sup>33</sup> صليحة عقون، مرجع سابق.

- يمتلك كل عالم من العوالم الاجتماعية الخمسة امكانات ذاتية للتغيير نسق القواعد، بسبب القدرة البنائية للأفعال الاستثنائية أو الجماعية أو السلطوية الجديدة ويمكن أن يمتد أثر التغيير الى العوالم الاجتماعية الأخرى بسبب علاقات التفاعل والتداخل التي تربط العوالم الخمسة.

### الفرض الثاني:

- قواعد البناء الاجتماعي ثلاثي التركيب (الحس المشترك، البناء المؤسسي، البناء النفقي) داخل العالم الاجتماعي الواحد ترتبط بعلاقات التكامل أو التعايش أو الصراع بين هذه القواعد بسبب خصوصية هذه العوالم.

### الفرض الثالث:

- إن القوى الفاعلة في العوالم الخارجية (مجتمع الاقليم، مجتمع الكوئي) تحاول بسط هيمنتها بفرض نسق القواعد البنائية الخاص بها على العوالم الداخلية فرضاً يتجاوز في كثير من الأحوال شروط الحوار الحضاري وعمليات التشاؤف أو التنمية المرغوبة الى التعسف وممارسة الضغط لتغيير القواعد البنائية في العوالم الأخرى دون مراعاة لخصوصية هذه العوالم ما يعزز فرض الصراع شبه الدائم<sup>1</sup>.

### ثانياً: مقارنة "رولان بارث":

رولان بارث (1915-1980) احد منظري علم السيميائيات ودراسة العلامات، غالباً ما يعتبر بنويماً متبعاً نهج سوسير، ولكن أحياناً بنوي ما بعد البنوي، فالبنسبة "لبارث" فان معظم العلامات تتوسطها اللغة، وعادة ما تكون اللغة غير لغوية<sup>2</sup>. لذا فيعتبر "رولان بارث" العالم الفرنسي، رائد هذا الاتجاه برؤيته التي تنطلق من أن جميع الحقائق الانسانية يجب أن تدرس بوصفها حقائق دالة، وأنها لو أخذنا بتحليلها، فأنا سوف نواجه اللغة في كل مراحل التحليل، لأن إدراك ماهية شيء ما، ستجبرنا على اللجوء الى التقطيع الذي يقوم به اللسان، حتى في الأنظمة السميولوجية غير اللغوية فهي لا تلتقي باللغة كنموذج فقط، بل كواحد من مكونات أيضاً، فعملية توسط اللغة مفروضة على الأنظمة غير اللغوية، بحكم أنها المفسر الوحيد لهذه الأنظمة لقدرتها على التصنيف<sup>3</sup>.

يعرف بالاصطلاح طبقات المعنى (أمرين من المعنى)، أي أصل (الحقيقي) والمجازي (ضمني)، المعنى في المرحلة الأولى يدل على وجود علاقة بين الدال والمدلول في الإشارة في الواقع ويذكره على أنه المعنى في الفعلي. المعنى التصوري يعني الاصطلاح الذي يستخدمه "بارث" للإشارة الى المعنى في المرحلة الثانية، وهذا الموضوع يصف التقاعس الذي يحدث عندما تلتقي العلامة مع عاطفة القارئ، وكذلك عندما تتوافق العلامة مع قيمة ثقافة القارئ<sup>4</sup>.

وعليه يمكن ان نذكر خطوات تحليل السميولوجي لرولان بارث على النحو التالي:

أما من الناحية التطبيقية لهذه المقاربة والمتمثلة في عدة مراحل وخطوات منهجية نعرضها كالتالي:

<sup>1</sup> <https://www.google.com/search?>

يوم: الخميس 15 ماي 2025م، على الساعة 15:58 د

<sup>2</sup> Bryan Aggie Sunjaya: **The Study Of Meme In Semiotic Point Of View Through Roland Barthes Theory**, Faculty Of Social Sciences And Humanities English Department Tangerang, 2020, p9.

<sup>3</sup> نهلة عيسى: أساليب تحليل الصورة، د ط، الجامعة العربية الافتراضية السورية، الجمهورية العربية السورية، 2020، ص 229.

<sup>4</sup> ،أمران مطهر ع ر: تحليل سميولوجي رولان بارث في فيلم " UANGPANAI " (دراسة تحليلية سيميائية)، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم اللغة العربية وآدابها، كلية الآداب والعلوم الانسانية، جامعة علاء الدين الاسلامية الحكومية بمكاسر، 2022، ص 5.

### المرحلة الأولى:

-دراسة المستوى التعييني (التقرير): ويتم خلال هذه المرحلة تحديد الدوال الأيقونية والتشكيلية و اللغوية، والبحث في دلالاتها الظاهرية.

### المرحلة الثانية:

-دراسة المستوى التضميني (الإيجاء): ويتم خلال هذه المرحلة البحث في الدلالات الضمنية الموجودة في الصورة، أو ما يسمى بالأساطير الجديدة.<sup>1</sup>

### خلاصة الفصل

يعتبر الاطار النظري لكل دراسة الركيزة الأساسية التي يعتمد عليها كل باحث في دراسته، إذ يتضمن المفاهيم الأساسية لمتغيرات البحث وكذا تعريفاتها الاجرائية وما يقصده الباحث في هذه الدراسة وبالتالي تسهل على القارئ فهم هذه الدراسة وفقها، كما تم التطرق في هذا الفصل في مبحثه الثاني العلاقة بين متغيرات الدراسة، أي علاقة اللافتات المرورية بالعملية الاتصالية بحيث تكمن في أن العلاقة بينهما علاقة" الجزء بالكل "باعتبار أن اللافتات المرورية وسيلة اتصال جماهيري وهي احدى عناصر العملية الاتصالية، كما تناولنا في هذا الفصل مبحث ثالث بعنوان "الأدبيات التطبيقية" والتي يتضمن الدراسات السابقة لهذه الدراسة وما اختلفت عنه من سابقاتها وما أضافته من قيمة علمية ومعرفية ومنهجية، كما خصصنا في هذا الفصل مبحث رابع، إذ تناولنا في هذا الفصل مقيرتين: لكل من "احمد بدوي" القواعد المتصارعة وكذا مقارنة "رولان بارث" للدلالة السميولوجية، إذ تم توضيح علاقة كل منهما بهذا البحث وكذا المبررات العلمية لاختيارها وكذا تبين أوجه التشابه بينها وبين هذه الدراسة بهدف تسهيل العمل الميداني وفهم خطواته المنهجية والتطبيقية وهذا ما سنتناوله في الفصل الثاني من هذه الدراسة بتفصيل.

<sup>1</sup> <https://cte.univ-setif2.dz/moodle/mod/resource/view.php?id=57290>

يوم الأحد 13 أبريل 2025-04-13  
على الساعة 04:55

الفصل الثاني: الدراسة الميدانية

تمهيد الفصل

المبحث الأول: الطريقة والأدوات

أولاً: الطريقة

ثانياً: الأدوات

المبحث الثاني: النتائج والمناقشة

أولاً: النتائج

ثانياً: الأدوات

خلاصة الفصل

**تمهيد:**

وبعد عرض الفصل الاول و ما يحتويه من اطار نظري يتم عرض في هذا الفصل الجانب الميداني الذي نهدف من خلاله الى عرض الاجراءات المنهجية المعتمدة في هذه الدراسة والتي تتضمن المنهج المتبع وعينة الدراسة وأهم مواصفاتها ، كما سنعرض من خلال هذا المبحث أدوات الدراسة وكذا الاساليب الاحصائية التي تم الاعتماد عليها في هذا البحث، ثم في المبحث الثاني الذي خصصناه الدراسة الميدانية من خلال عرض ومناقشة الجانب الكمي لموضوع الدراسة، ثم يأتي المبحث الثالث والذي يتضمن الدراسة الكيفية بشقيها السميولوجي والميداني عن طريق التحليل الموضوعي لمقابلات الفردية، ثم في المبحث الرابع نتناول فيه عملية المزج في النتائج الكمية والكيفية ثم خلاصة للفصل الثاني.

**المبحث الأول: الطريقة والأدوات**

أولاً: الطريقة.

**1- مجتمع وعينة الدراسة:**

يقصد بمجتمع البحث كل العناصر المشكلة لموضوع البحث وبالتالي يعرف مجتمع البحث بأنه كافة الأفراد أو المشاهدات أو أحداث موضوع البحث أو الدراسة. <sup>1</sup> أي أنه يشمل جميع مفردات الظاهرة المدروسة بمختلف أنواعها وأصنافها سواء كانت أنشطة أو وسائل أو حصص أو برامج تلفزيونية أو حتى اذاعية ومنه فمجتمع الدراسة (البحث): هو مجموع وحدات البحث التي نريد الحصول على بيانات منها أو عنها، سواء كانت وحدات العد إنسانياً أو حيواناً أو نباتاً أو جماداً، وليس من الضروري أن تكون وحدة العينة هي المفردة نفسها، إذ من الجائز أن تمثل وحدة العينة مجموعة من المفردات، ففي بحث عن السكان في حي من احياء إحدى المدن مثلاً، كثيراً ما نجد أن وحدة العينة لا تكون الشخص نفسه، بل مجموعة من الأشخاص كالأُسرة أو مجموعة أكبر كالمسكن أو المنزل. <sup>2</sup>

ويتكون مجتمع هذه الدراسة من مجموعتين: الأولى والمتمثلة في مجتمع بشري يتمثل في السائقين مستخدمي الطريق، أما المجتمع الثاني فهو متمثل في اللافتات المرورية.

**-العينة الدراسة وأساليب إختيارها:**

- اختيار العينة:

يعتبر اختيار العينة من الخطوات والمراحل الهامة للبحث، ولاشك أن الباحث يبدأ بالتفكير في عينة البحث منذ البدء في تحديد مشكلة البحث وأهدافه لأن طبيعة البحث هي التي يتحكم في نوع العينة والأدوات المناسبة للقيام بالبحث. فهناك أساليب مختلفة لاختيار العينات وفق أهداف هذه البحوث ومدى شمولها وتحديد البيانات المطلوب جمعها ومجتمع الدراسة ومجالها البشري والمكاني، إذ يتطلب لكل نوع العينة شروط وإجراءات سحبها من المجتمع أصلي تختلف فيه المواقف والاعتبارات الخاصة لطبيعة الدراسة.

ومن هنا يمكن أن نقول: إن دراسة أي موضوع سوسولوجياً يتطلب منا النزول الى الميدان، واختيار العينة المدروسة باعتبارها أساساً لبناء الاشكالية والفرضيات والأسئلة المنبثقة منها، وعليه ومن خلال موضوع دراستنا هذه قد اعتمدنا على إختيار عينة الممثلة للمجتمع الأصلي والذي تطلب تقسيم هذه الدراسة الى الاعتماد على عينتين: الأولى تتمثل في العينة القصدية التي هي: "العينة التي يختارها الباحث عن قصد بسبب وجود دلائل على أنها تمثل المجتمع الأصلي". <sup>3</sup> وهذا ما وقع ضمن اهتمامات دراستنا وذلك من خلال الاختيار الغير عشوائي لعينة البحث والمتمثلة في (30) مفردة لسائقي سيارات الأجرة الخارجية (بين الولايات) وقد تم اختيارها قياً بحكم أهم أكثر الأفراد خبرة في القيادة وبشكل يومي وكذلك معرفتهم كل أنواع الطرق الولائية في الجزائر بصفة عامة، كما أنهم من أكثر الأشخاص المحصلين على تكوينين الأول خاص برخصة السياقة التي هو متاح لأي شخص بلغ

<sup>1</sup> -محمد عبيدان وآخرون، منهجية البحث العلمي (القواعد- المراحل- التطبيقات)، دار وائل للنشر والتوزيع، ط2، عمان، ص 138.

<sup>2</sup> بلقاسم سلاطونية، حسان الجيلاني: منهجية العلوم الاجتماعية، الدار الجزائرية، ج 2، ط2017، ص1، ص102-103.

<sup>3</sup> محمد الفاتح حمدي: منهجية البحث في علوم الاعلام والاتصال (دروس نظرية وتطبيقات) ط1، دار أسامة للنشر والتوزيع، الأردن- عمان، 2017، ص107.

السن (18) في القانون الجزائري سواء رجل أو امرأة والتكوين الثاني من خلال تصنيفهم كسائقي سيارات اجرة خارجية وبالتالي إرتئينا أن نختار هذه الفئة قصدياً لتحقيق أهداف الدراسة والبحث، أما في الجانب السميولوجي لنفس الدراسة فقد تم الاعتماد على العينة العشوائية الطبقية للافتات المرورية التي من خلالها اعتمدت الباحثة على الأسلوب الغير العشوائي الطبقى باعتبارها الانسب لموضوع الدراسة وهذا بناءً على تعدد أصناف عينة الدراسة - اللافتات المرورية- وهي العينة "التي يعمل بها في حالة وجود مجتمعات تتميز بتباين نوعيات مفرداتها، بحيث يمكن تقسيم مجتمع الدراسة الى مجموعات أو طبقات بناء على التباين، كما أن الغرض من استخدام العينة الطبقية هو ضمان تمثيل العينة لجميع شرائح المجتمع بأوزانها الحقيقية في المجتمع مع السماح بتطبيق إجراءات اختيار مختلفة في كل طبقة"<sup>1</sup>، بحيث قامت الباحثة في بتصنيف عينة الدراسة نظراً لعدم تجانسها واختلاف وظائفها ودلالاتها، لذا فقد تم تقسيمها الى اربعة مستويات (اللافتات المرورية الممنوعة، اللافتات المرورية الارشادية، اللافتات المرورية الاجبارية، اللافتات المرورية التحذيرية) وهذا وفق المعطيات التي جمعت من المقابلة الميدانية التي قامت بها الباحثة لأحدى مدارس التعليم السياقة ببلدية البيضاء ولاية الوادي<sup>2</sup>، بحيث يعتمد على تصنيف اللافتات المرورية في الجزائر الى (04) تصنيفات رغم ان التصنيف الدولي يقسمها الى ثلاثة فقط، وأخذ من كل صنف نوعين بالتساوي.

#### خطوات اختيار العينة الطبقية:

تعتبر العينة الطبقية من أكثر الطرق شيوعاً في استخدامها، اذ يضمن الباحث من خلالها تمثيل الفئات المختلفة من العينة المراد دراستها في المجتمع الأصلي وبالتالي تم الاستعانة بعينة الطبقية بما تتوفره من شروط وفق هذه الدراسة وذلك من خلال التصنيف الوطني للافتات المرورية لأربعة الأصناف هذا بعد مقابلة قامت بها الطالبة لأحد المدارس تعليم السياقة بمدينة الوادي وهي على النحو التالي:

**الصنف الاول :** يطلق عليه اللافتات التحذيرية

**الصنف الثاني:** يطلق عليه اللافتات الممنوعة

**الصنف الثالث:** يطلق عليه اللافتات الممنوعة

**الصنف الرابع:** يطلق عليه اللافتات الاجبارية

<sup>1</sup> محمد غريب، د/وجدي حلمي: مناهج البحث الاعلامي (الأسس النظرية والتطبيقية)، ط1، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 2019، ص129.  
<sup>2</sup> المصدر: مدرسة منخل للتعليم السياقة، يوم الخميس 24 أبريل 2025 م على الساعة 17:00 مساء بمقر المدرسة حي 05 جويلية البيضاء- الوادي

لذا تم الاختيار العشوائي لكل صنف اختير نوعين كعينات ممثلة لهذه الدراسة وكانت نتائج الاختيار على الشكل التالي:

الجدول رقم: (06) يبين عملية اختيار لعينة الدراسة السميولوجية (اللافتات المرورية )

الصنف	الاسم	الشكل
رقم: (01)	اللافتات التحذيرية	خطر العبور حيوانات برية
		مثلث
		
		خطر منطقة يكثر فيها الأطفال
		مثلث
		
رقم: (02)	اللافتات الممنوعة	ترك الأولوية للاتجاه المعاكس
		دائرة
		
		ممنوع القيام بنصف دورة
		دائرة
		
رقم: (03)	اللافتات الارشادية	خروج من الطريق السيار
		مربع
		
		طريق بدون مخرج
		مربع
		
رقم: (04)	اللافتات الاجبارية	اجباري السرعة الأدنى 30 كلم/سا
		دائرة
		
		اجبار الاتجاه اليمين عند التقاطع المقبل
		دائرة
		

المصدر: من اعداد الطالبة برناوي

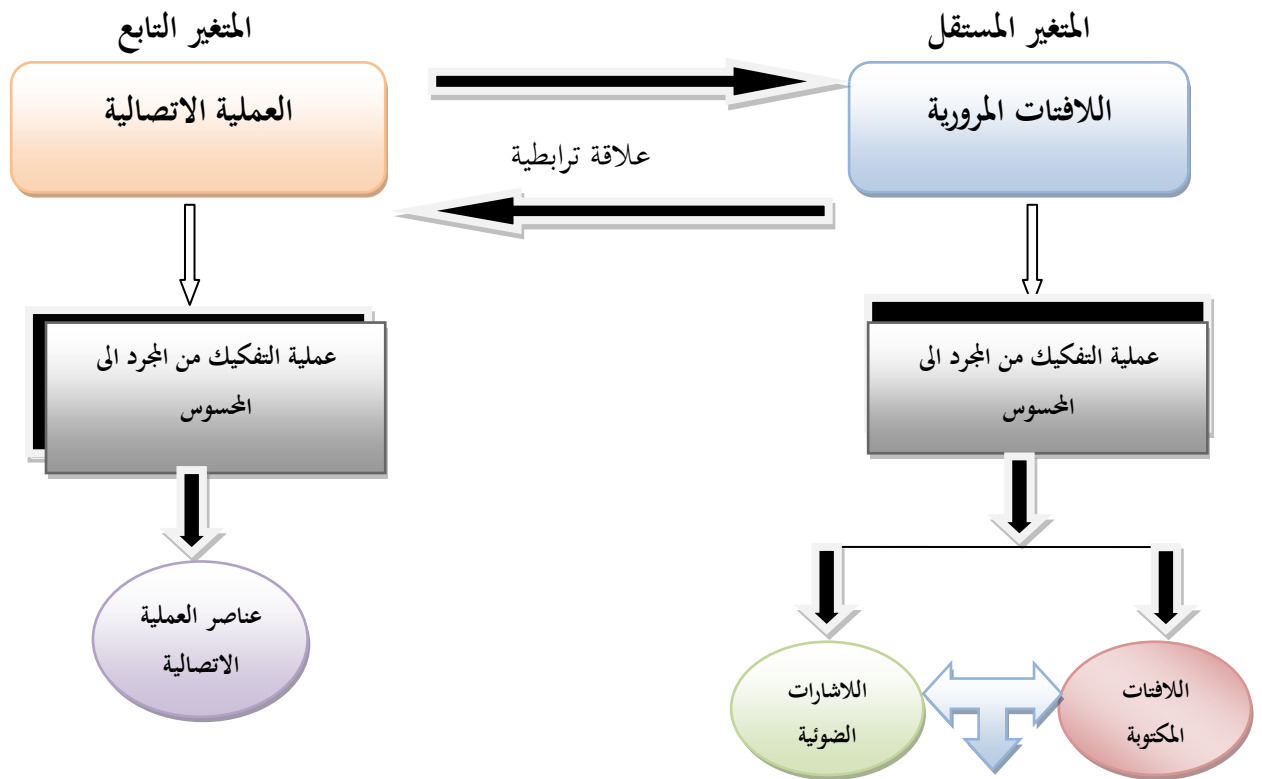
## 2- تحديد المتغيرات وطرق قياسها:

إن تشكل أي دراسة علمية يعتمد على جملة من المتغيرات والتي تعبر على بنية علائقية ترابطية لموضوع البحث والتي تبني على مجموعة من المراحل المنهجية بواسطة عملية التفكيك وبالتالي الانتقال من المجرد الى المحسوس الذي يمكن قياسه كميًا وعددياً عن طريق الأبعاد والمؤشرات وبالتالي تسهل على الباحثين معرفة الادوات المنهجية والعلمية التي سيعتمد عليها في دراسته بهدف الوصول الى نتائج علمية دقيقة وموضوعية، وعليه فان متغيرات موضوعنا تتمثل في:

- المتغير المستقل: اللافتات المرورية

- المتغير التابع: العملية الاتصالية

شكل رقم: (05) يحدد متغيرات الدراسة وطرق قياسها:



1- المرسل، المستقبل، الرسالة، الوسيلة، التأثير

1- استعاب السائقين لها

2- رضا السائقين لها

3- امتثال السائقين لها

المصدر: من اعداد الطالبة

ثانيا: الأدوات.

### 1-أدوات جمع البيانات.

من أجل إثراء دراستنا بالمعلومات الكافية بهدف جمعها من ميدان الدراسة والتي تعد بمثابة المحك الأساسي للإجابة عن تساؤلات الدراسة، ونظرا لطبيعة الموضوع ونمط دراسة الحالة الذي يعتمد أساسا على فهم عمق الظاهرة، اعتمدت الباحثة على الأدوات التالية:

\*الاستبيان(الاستمارة):

**تعريفها:** "هي مجموعة من المؤشرات، يمكن عن طريقها اكتشاف أبعاد موضوع الدراسة عن طريق الاستقصاء التجريبي، أي إجراء بحث ميداني على جماعة محددة من الناس، وهي وسيلة الاتصال الرئيسة بين الباحث والمبحوث، وتحتوي على مجموعة من الأسئلة تخص قضايا التي نريد معلومات عنها من المبحوث".<sup>1</sup> وبالتالي تم تصميم أداة الاستبيان عبر خطوات و مراحل نذكرها:

#### خطوات تصميم الاستبيان :

وقد صممت هذه الأداة وفق مقياس ريكرت الثلاثي (غير موافق، محايد، موافق) وتضمنت الترتيب المنهجي لمحاور وأسئلة وفق أهداف هذه الدراسة و التي تمثلت في ثلاث خطوات رئيسة هي:

#### الخطوة الأولى:

وقد سبقت محاور الاستبيان دياحة تضمنت موضوع البحث والمهدف منه، مع تقديم مختصر لميدان الدراسة والشهادة العلمية المراد الحصول عليها، مع توضيح المؤسسة الجامعية المانحة لهذه الشهادة والتي تنتمي إليها الطالبة، كما تم توضيح للمبحوثين بأهمية رأيهم في الموضوع و الاجابة على أسئلة الاستمارة بدقة و موضوعية، مع التأكيد لهم بأن المعلومات التي يقدموها ستبقى في سرية تامة ولا تستخدم إلا لإغراض البحث العلمي، مع توجيه الشكر من الطالبة للمشاركين لتعاونهم ومد يد العون لإثراء هذا البحث ببيانات ومعلومات.

#### الخطوة الثانية:

وفيها محتوى الاستبيان والتي تم تقسيمها الى قسمين:

#### القسم الأول:

وهي خاصة بالمبحوثين (السائقين) والتي تضمنت المتغيرات السوسيو مهنية والمتمثلة في: (الخبرة في القيادة، سنوات الخبرة في النقل المسافرين، المستوى التعليمي).

#### القسم الثاني:

وهو خاص بالأسئلة المتعلقة بموضوع الدراسة: ويتكون من ثلاثة محاور:

-**المحور الأول:** الخاص بمدى رضا السائقين على اللافتات المرورية والذي قسم الى قسمين: (اللافتات المرورية المساعدة، الاشارات الضوئية) بحيث يحتوي كل قسم 15 سؤال وبعدها اجمالي ب 30 سؤال.

<sup>1</sup> بلقاسم سلاطينية، حسان الجيلاني: منهجية العلوم الاجتماعية، ج 2، الدار الجزائرية لنشر والتوزيع، الجزائر، ط 1، 2017، ص 72.

المحور الثاني: الخاص بمدى امتثال السائقين للافتات المرورية بنفس التقسيم ويحتوي على 11 سؤال لكل قسم بعدد إجمالي ب 22 سؤال.

### \* المقابلة المعمقة:

تعتبر المقابلة من أهم الأدوات في ميدان البحث الاجتماعي، برصدها على ملاحظات وآراء و وجهات نظر مبحوثين من عينة الدراسة حول أحداث لا يستطيع الباحث ملاحظته، مما يستدعي من الباحث ان يكون وجها لوجه مع المبحوث. وعليه فيمكن تعريف المقابلة بأنها: " تفاعل لفظي يتم عن طريق موقف مواجهة يحاول فيه شخص القائم بالمقابلة أن يستثير معلومات أو آراء أو معتقدات شخص آخر أو أشخاص آخرين للحصول على بعض البيانات الموضوعية".<sup>1</sup> وبالتالي تصبح المقابلة من بين الأدوات الكيفية التي يستعين بها الباحثين لرصد أفعال و سلوكيات عينة الدراسة من المبحوثين.

### خطوات إجراء المقابلة:

لقد تطرق الطالبة في الاعداد للمقابلة إلى أربعة خطوات ومنها:

- وفي هذه المرحلة قامت الطالبة بتحديد أهداف المقابلة وتم فيها اختيار عشرة مبحوثين.
  - وفي هذه المرحلة تمت دراسة أسئلة المقابلة بطريقة دقيقة بهدف الحصول على بيانات ومعلومات توفى بغرض البحث.
  - وفي هذه المرحلة تم عرض النموذج الاولي لدليل المقابلة على الأساتذة المحكمين بكلية العلوم الاجتماعية و الانسانية بجامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي.
  - وفي هذه المرحلة تم اعادة النظر في الدليل وفق تصويبات المحكمين والأخذ بملاحظاتهم النهائية وهنا أصبح الدليل جاهزا للدخول به الى ميدان الدراسة.
  - وفي هذه المرحلة تم النزول الى أرضية ميدان الدراسة واستجواب المبحوثين وتم ذلك عبر مرحلتين :
- المرحلة الاولى:** كانت يوم السبت 26 أبريل 2025م وتم فيها استجواب خمسة (05) مبحوثين من الساعة 9:00 صباحاً حتى الساعة العاشرة والنصف (10:30) صباحاً في نفس اليوم بالمحطة البرية للمسافرين تحديداً جناح سيارات الأجرة الجماعية (بين الولايات).
- المرحلة الثانية:** كانت بعد يومين من الأولى وبنفس المكان وهذا يوم الاثنين 28 أبريل 2025م بإستجواب خمسة (05) مبحوثين وذلك بداية من الساعة 7:28 صباحاً الى الساعة 9:50 صباحاً.

### \* التحليل السميولوجي (البصري):

لقد تم الاعتماد على أداة تحليل المضمون البصري للافتات المرورية بالاستخدام المنهج السميولوجي لعالم الدلالة الفرنسي "رولان بارث" وذلك عبر خطوتين أساسيتين:

<sup>1</sup> د/ رشيد زرواتي: منهجية البحث العلمي في العلوم الاجتماعية (أسس علمية وتدريبية)، د ط ، دار الكتاب الحديث، الجزائر، 2004، ص 343 .

بالمرحلة الأولى: وهي مرحلة التعيينية أو الوصفية وفيها تم الوصف السميولوجي للافتات المرورية من خلال الشكل الخارجي لها وكذلك الألوان ومعانيها و ما تحتويه كل لافتة من أشكال ورموز وكتابات .

المرحلة الثانية: وهي مرحلة التضمنية أو كما يطلق عليها الدلالية وفيها تم تحليل الضمني والدلالي للافتات المرورية وربطها بالسياق السوسيوثقافي للبيئة المرورية .

### \* حلقات المناقشة والتركيز ( الجماعة البؤرية) :

" بدأ استخدام مصطلح الجماعة البؤرية عام 1940 على يد "ميرتون وكيندال" لأول مرة، ومنذ عام 1980 تزايد استخدامها في البحث الاجتماعي، وتعتمد على اختيار مجموعة من الأفراد ومناقشة موضوع معين بطريقة جماعية مركزة، وهو احد أساليب البحث الكيفي ويمتاز بالمرونة، ويعتمد على التفاعل داخل الجماعة ويوفر بيانات ثرية وعميقة"<sup>1</sup>

### تعريف قاموس مناهج البحث الاجتماعي:

بأنها: "عبارة عن (طريقة) لجمع البيانات الكيفية عن طريق إجراء مقابلة مع مجموعة من الأفراد حول الموضوع الذي يتم اختياره من قبل الباحث، وعادة ما يتم تسجيل المناقشة بين أعضاء المجموعات على شريط، وتتراوح أعضاء مجموعة النقاش البؤرية ما بين (6-8) أفراد.<sup>2</sup> إذ تعتبر حلقات النقاش العلمية المركزة أو كما يطلق عليها بالمجموعات البؤرية من الوسائل البحوث الاجتماعية الكيفية والتي من خلالها يستطيع الباحث رصد استجابات من المبحوثين عن طريق مناقشاتهم الحوارية بعضهم ببعض دون الدخول من طرف الباحث إلا في حالات استثنائية كتوجيه الأسئلة البحث أو خروج أحد المبحوثين من مضمون البحث أو عدم تجاوب أحد المشاركين وغيرها من ظروف قد تعيق سير مثل هذا النوع من الأدوات.

وقد لجأت الطالبة الى حلقات المناقشة والتركيز بهدف اعطاء تجاوب أكثر من طرف المشاركين من عينة الدراسة واثرائها ببيانات كيفية تساعد في تحليل الجانب الكمي لأداة الاستبيان.

### خطوات اجراء حلقات المناقشة:

- 1- اختيار الموضوع الذي سيتم التفاوض فيه.
- وفي هذه الخطوة تم اختيار أربعة أسئلة بهدف التعمق في استجابات المبحوثين ومعرفة آرائهم ومدى الرضا وامتثالهم للافتات المرورية بنوعها المكتوبة والضوئية.
- 2- تم اعداد دليل للحلقات النقاش والذي ضم أربعة أسئلة تتمحور حول الموضوع وذلك لاختيار الطالبة سؤلين ومدى رضا و آخريين ومدى امتثال.
- 3- تحديد عدد المشاركين من خلال تقسيمهم الى مجموعتين من الحلقات النقاشية، بداية بالحلقة النقاش الأولى بعدد ثمانية سائقين، أما الحلقة الثانية فقد ضمت اثنا عشر سائق لسيارات الأجرة الخارجية (بين الولايات)

<sup>1</sup> - علي عبد الرزاق جليبي، المناهج الكمية والكيفية في علم الاجتماع، د ط ، دار المعرفة الجامعية ، مصر، ص240.  
<sup>2</sup> نفس المرجع السابق.

تحديد زمان ومكان اللقاء. وفيه تم تحديد توقيت وزمن الحلاقات النقاشية المركزة من خلال توقيت الحلقة النقاشية الأولى (في يوم (الاربعاء 29أفريل 2025 م) يتوقيت 8:30 صباحاً أما الحلقة الثاني فكانت بنفس المكان و اليوم على الساعة بعدد اثنا عشر سائق . بالمحطة البرية"المجاهد بن عمر" لنقل المسافرين في حي 19 مارس 1962 بالوادي. والجدول التالي يوضح سير حلقات التركيز من حيث العدد وتاريخ الإجراء والفئة المستهدفة.

جدول رقم(07) يبين اجراءات حلقات النقاش المركزة

عدد الحلقات النقاشية المركزة	عدد الأفراد في الحلقة	يوم وتوقيت الحلقة النقاشية	مكان الحلقات النقاشية	التوقيت
الحلقة النقاشية الأولى	ثمانية سائقين	29أفريل 2025 م	المحطة البرية لنقل المسافرين-الوادي	8:30 الى 10:30 صباحا
الحلقة النقاشية الثانية	إثنا عشرة سائق	29أفريل 2025 م	المحطة البرية لنقل المسافرين-الوادي	من 10:40 الى 12:20

المصدر: من إعداد الطالبة

**2-3- البرامج المستخدمة في معالجة المعطيات:**

أما بالنسبة للبرامج المستخدمة في هذه الدراسة فقد تم الاعتماد على برنامج الحزمة الاحصائية للعلوم الاجتماعية SPSS V29.. وكذلك برنامج Minitab الذي من خلاله تم قياس الفروق لمدى رضا وكذلك امتثال السائقين للافتات المرورية.

**3- الأدوات والأساليب الاحصائية المستخدمة:**

وقد تم الاعتماد على مجموعة من الأساليب الاحصائية في هذه الدراسة وذلك بهدف الوصول الى نتائج دقيقة تحقق أغراض البحث وهي كالتالي:

- 1- معامل ارتباط سبيرمان لتحديد العلاقة بين متغيرات الدراسة.
- 2- معامل الفروق لقياسه في متغيرات الدراسة.
- 3- معامل كرونباخ Cranbache'Alfa لقياس الثبات أداة الدراسة.
- 4-معامل التوزيع الطبيعي للبيانات كولموكروف سميرنوف (kolomogorov –Smirnov)
- 5- كما تم الاعتماد على أساليب الاحصاء الوصفي بهدف حساب تكرارات اجابات مفردات عينة الدراسة كمتوسط الحسابي وانحراف المعياري .

## المبحث الثاني: عرض ومناقشة نتائج الدراسة الكمية

## عرض وتحليل بيانات المتغيرات الشخصية

## الجدول رقم (08): تحديد الاتجاه العام حسب قيم المتوسط المرجح

الدرجة	مجال المتوسط الحسابي	الاتجاه العام	الإجابة على الأسئلة حسب سلم ليكارت الثلاثي
1	من 01 الى 1.66	مستوى منخفض	غير موافق
2	من 1.67 الى 2.32	مستوى متوسط	محايد
3	من 2.33 الى 3	مستوى مرتفع	موافق

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

يبين الجدول أعلاه تحديد الاتجاه العام حسب قيم المتوسط المرجح والتي من خلاله تشير نتائج الجدول الى استجابات عينة الدراسة (السائقين) تجاه على الأسئلة حسب سلم ليكارت الثلاثي، بحيث أن مجال المتوسط الحسابي الأعلى درجة كان من مجال المتوسط الحسابي من 2.33 الى 3 وتليها في الدرجة الثانية مجال المتوسط الحسابي من 1.67 الى 2.32 بمستوى متوسط وبإجابة موافق، ثم تليها مجال المتوسط الحسابي من 01 الى 1.66 بمستوى منخفض وبإجابة غير موافق.

## الجدول رقم (09): يوضح نتائج اختبار معامل ألفا كرونباخ للاستبيان

معامل ألفا كرونباخ	عدد العبارات	محاور الاستبيان
0.870	52 عبارة	معامل الثبات لجميع فقرات الاستبيان

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

توضح البيانات الواردة أعلاه قيمة ثبات العبارات التي تقترب من الواحد الصحيح وبذلك تصبح استمارة الاستبيان قابلة للتحليل.

## عرض وتحليل بيانات المتغيرات الشخصية :

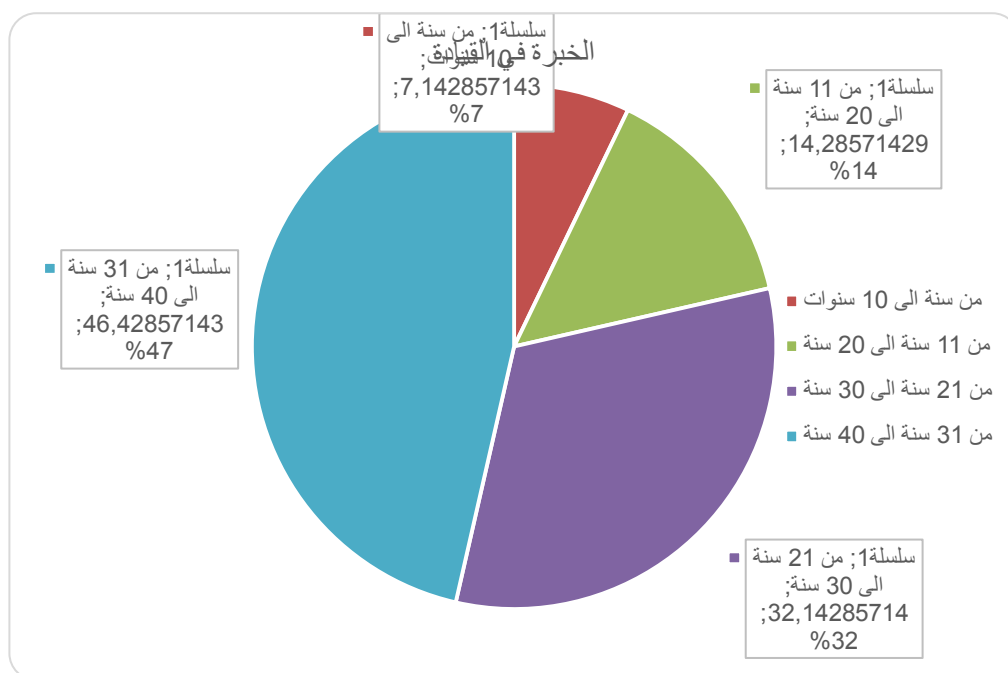
## أولاً: عرض وتحليل بيانات متعلقة بمتغير الخبرة في القيادة

## الجدول رقم (10): توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الخبرة في القيادة

الرقم	المتغير	الفئة	التكرار	النسبة
01	الخبرة في القيادة	من سنة الى 10 سنوات	2	7.1
		من 11 سنة الى 20 سنة	4	14.3
		من 21 سنة الى 30 سنة	9	32.1
		من 31 سنة الى 40 سنة	13	46.4
	المجموع		28	100%

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

الشكل رقم 06: يبين سنوات الخبرة في القيادة لعينة الدراسة



المصدر : من إعداد الطلبة وفق لمخرجات برنامج SPSS V29.

يبين كل من الجدول والشكل بيانات الخاصة بسنوات الخبرة للسائقين، بحيث أن نسبة الأعلى لفئة من 31 سنة إلى 40 سنة بنسبة 46.4% بتكرار 13 مفردة في الترتيب الأول، ثم تليها الفئة الثانية من 21 إلى 30 سنة بنسبة 32.1% بتكرار 9 مفردات، لتحل في المرتبة الثالثة فئة من 11 سنة إلى 20 سنة بنسبة 14.3% بتكرار 4 مفردات، ثم الفئة الرابعة والأخيرة ما بين سنة إلى 10 سنوات بنسبة 7.1% بتكرار 2 مفردات. وهذا ما يوضح بأن هذه الدراسة تعتمد على ذوي الخبرة الطويلة في القيادة من السائقين باعتبار العينة الأكبر سنا هي التي لها السواد الاعظم من المشاركين وهذا ما ستضفي نوع البيانات أكثر توازنا.

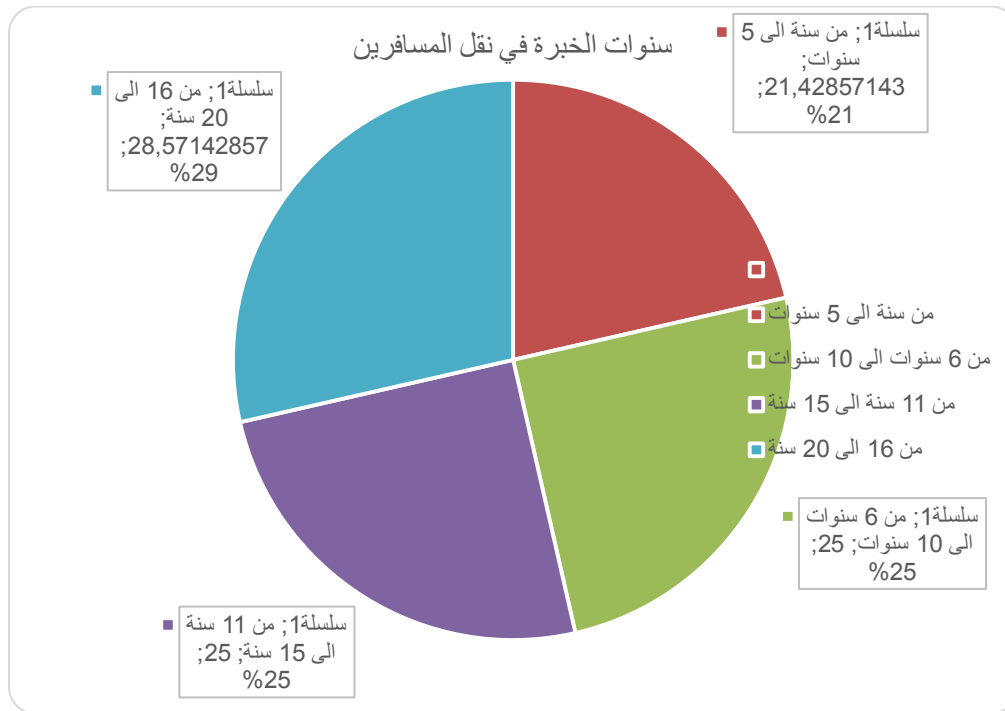
### ثانياً: عرض وتحليل بيانات متعلقة بمتغير الخبرة في نقل المسافرين

الجدول رقم (11): توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الخبرة في نقل المسافرين

الرقم	المتغير	الفئة	التكرار	النسبة
02	الخبرة في نقل المسافرين	من سنة إلى 5 سنوات	6	21.4
		من 6 سنوات إلى 10 سنوات	7	25.0
		من 11 سنة إلى 15 سنة	7	25.0
		من 16 إلى 20 سنة	8	28.6
	المجموع		28	100%

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

الشكل رقم(07)يبين سنوات الخبرة في نقل المسافرين



المصدر: من إعداد الطلبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

يبين كل من الشكل و الجدول رقم (11) بيانات الخاصة بسنوات الخبرة للسائقين، بحيث أن نسبة الأعلى لفئة من 31 سنة الى 40 سنة بنسبة 46.4% بتكرار 13 مفردة في الترتيب الأول وهذا ما يوضح بأن هذه الدراسة تعتمد على ذوي الخبرة الطويلة في القيادة من السائقين باعتبار العينة الأكثر تجربة في ميدان المروري وهي التي لها السواد الاعظم من المشاركين، ثم تليها الفئة الثانية من 21 الى 30 سنة بنسبة 32.1% بتكرار 9 مفردات، لتحل في المرتبة الثالثة فئة من 11 سنة الى 20 سنة بنسبة 14.3% بتكرار 4 مفردات، ثم الفئة الرابعة والأخيرة ما بين سنة الى 10 سنوات بنسبة 7.1% بتكرار 2 مفردات. وهذا يعني ان هناك تجربة كبيرة للعينة الدراسة على مستوى الخبرة في القيادة مما سيجعل من هذه الدراسة أكثر استفادة منهم كما تسجل هذه البيانات ضعف في وجود السائقين الجدد لهذه الدراسة، كما يبين كل من الجدول رقم (11) توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الجنس من خلال الخبرة في نقل المسافرين، بحيث تكون الدرجة الأعلى لفئة من 16 الى 20 سنة بنسبة 28.6% وبتكرار 08 مفردات وهذا ما يعني انه لا يمتلك السائق الخبرة في نقل المسافرين الا وان كانت عنده اسبقية الخبرة في السياقة ما ستستفيد منه هذه الدراسة باعتبار العينة الأكثر خبرة هي الفئة الغالبة فيها والأكثر مروراً في الطرقات، لتليها فئتي من 6 سنوات الى 15 سنة وكذلك فئة من 11 الى 15 سنة بحيث يحتلان نفس النسبة بـ 25.0% بتكرار لكل منهما بـ 7 مفردات ثم تأتي في المرحلة الرابعة والأخيرة من سنة الى 5 سنوات بنسبة 21.4% بتكرار 06 مفردات من مجموع 28 مفردة.

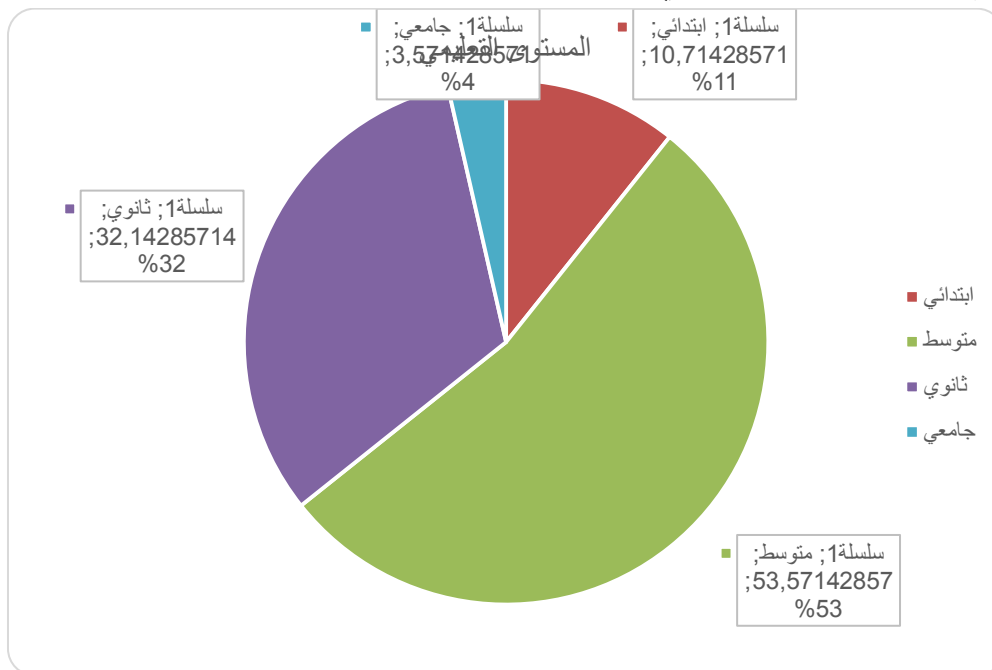
**ثالثاً: عرض وتحليل بيانات متعلقة بمتغير المستوى التعليمي**

الجدول رقم (12): توزيع أفراد عينة الدراسة المستوى التعليمي

الرقم	المتغير	الفئة	التكرار	النسبة
03	المستوى التعليمي	ابتدائي	3	10.7
		متوسط	15	53.6
		ثانوي	9	32.1
		جامعي	1	3.6
المجموع			28	%100

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

**الشكل رقم (08) يبين المستوى التعليمي لعينة الدراسة**



المصدر: من إعداد الطلبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

يتضح من خلال الجدول والشكل أعلاه يتضح أن توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المستوى التعليمي بنسبة 53.6% لمستوى المتوسط كأعلى نسبة وهذا ما يدل على أن السواد الاعظم من المشاركين ذوي كفاءة تعليمية متوسطة، أي ما يعادل 15 مفردة، تليها في المرتبة الثانية مستوى الثانوي 32.1% وهذا ما يعادل 9 مفردات، كما نجد في المرتبة الثالثة المستوى الابتدائي بنسبة 10.7% بتقدير 3 مفردات، ثم في المرتبة الرابعة والأخيرة نجد المستوى الجامعي بنسبة 3.6% وهو ما يعادل مفردة واحدة من مجموع 28 مفردة من العدد الاجمالي لعينة الدراسة.

## الفرع الثاني: تحليل نتائج محاور الاستبيان

أولاً: عرض ومناقشة المحور الأول: مدى رضا السائقين على اللافتات المرورية

## 1 - اللافتات المرورية المكتوبة:

جدول رقم (13): نتائج تحليل إجابات أفراد العينة على محور مدى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة

الرقم	العبارة	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الرتبة	الاتجاه
A1	تعتبر اللافتات المرورية رسالة واضحة تؤدي الغرض منها في استخدام الطرقات	.476	1.82	8	محايد
A2	تعتقد أن اللافتات المرورية كوسيلة اتصالية كافية في الطرقات	.686	1.79	10	محايد
A3	يحدث أن تجد لافتة مرورية في غير موضعها في الطريق	.663	1.93	4	محايد
A4	توضع اللافتات المرورية في الطرقات بطريقة غير مدروسة	.766	1.93	5	محايد
A5	تسجل غياب بعض اللافتات المرورية أثناء استخدامك للطريق	.609	2.00	2	محايد
A6	كثرة اللافتات كوسيلة اتصالية يشتت إنتباه السائقين	.690	1.57	14	غير موافق
A7	تجد صعوبة في قراءة أو تفسير اللافتات المرورية	.690	1.57	15	غير موافق
A8	تستخدم اللافتات المرورية الألوان المناسبة للتوضيح	.518	1.75	11	محايد
A9	في رأيك، اللافتات المرورية مصدراً كافياً للإرشاد وتوجيه السائقين	.518	1.75	12	محايد
A10	تؤدي اللافتات المرورية وظيفتها في ظل التطور التكنولوجي	.621	1.64	13	غير موافق
A11	يتسبب عدم وضوح اللافتة المرورية في ارتكاب المخالفات المرورية	.189	1.96	3	محايد
A12	الاشارة المرورية المكتوبة تكمل الاشارة المرورية الضوئية	.476	1.82	9	محايد
A13	تعتقد أن اللافتة المرورية مهما كانت تحتاج الى تطوير	.272	2.00	1	محايد
A14	تتماشى اللافتة المرورية وتطور الاجتماعي والتكنولوجي	.525	1.86	7	محايد
A15	تعتقد ان اللافتات المرورية تساعد السائقين في اتخاذ قرارات أسرع وأكثر أماناً	.262	1.93	6	محايد
	مدى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة	.215	1.82		مستوى متوسط

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

الجدول أعلاه يبين درجة رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة بمستوى متوسط، بحيث بلغ متوسط الحسابي للمحور ككل 0.215، بانحراف معياري 1.82 ودرجة قبول متوسطة لخمسة عشرة (15) عبارة فمن خلال المعطيات المبينة على الجدول نلاحظ بوجود نسب متفاوتة في اتجاهات السائقين، فمن خلال قيمة معامل سبيرمان، فجاءت عبارة (تعتقد أن اللافتة المرورية مهما كانت تحتاج الى تطوير) في الترتيب الاول بمتوسط حسابي 2.00 وانحراف معياري 0.272 بإتجاه محايد، وتلتها عبارة (تسجل غياب بعض اللافتات المرورية أثناء استخدامك للطريق) في الترتيب الثاني بمتوسط حسابي 2.00 وانحراف معياري 0.609 بإتجاه محايد وهذا ما أكد ه أحد المشاركين في حلقة<sup>1</sup> النقاش المركزة بقوله: (هناك بعض اللافتات المرورية في غير موضعها خاصة في ولاية الوادي اذ تسجل بعض الانواع للافتات المرورية خاصة الممنوعة منها كلافتة المرورية "قف") وبالتالي يمكن ان تكون لهذه الغيابات المتعددة والمتكررة عواقب وخيمة في سير الحركة المرورية وبالتالي تكمن وظيفة اللافتات المرورية في ايصال المعنى الحقيقي للمستقبل الذي

<sup>1</sup> حلقة نقاش رقم (01) يوم الاربعاء 29 افريل 2025 على ساعة 8:30 الى 10:40

هو السائق بشكلها الصحيح والواضح وبالتالي ضرورة تواصل الارتباطي بين بعضها ببعض وذلك بهدف السلامة المرورية في الطرقات، ثم تليها عبارة ( يتسبب عدم وضوح اللافتة المرورية في ارتكاب المخالفات المرورية ) برتبة الثالثة بمتوسط حسابي 1.96 وانحراف معياري ب 0.189 هذا ما تبين في استجابات الباحثين من عينة الدراسة من خلال<sup>1</sup> الحلقات النقاشية بأنه يوجد في بعض الأوقات ان تسجل عدم وضوح للافتات المرورية بسبب تشوه أو عطب يصيبها مما يجعلها لا تؤدي رسالتها بشكل صحيح وفي غالب الاحيان تكون بسبب الطبيعة يمكن أن يكون سببه رياح مما تفقد مظهرها أو يتغير لونها بسبب حرارة الشمس وهذا حسب كل طبيعة المنطقة التي ترتفع وتزيد فيها درجات الحرارة في فصل الصيف مع غياب الدوري للصيانة الشبه منعدمة كما يمكن ان يكون عامل بشري كذلك مثل تشويهها عمداً من طرف المواطنين بكتابات وزخارف وحتى ملصقات وصور للمنتخبين وغيرها وبالتالي هناك عدم رقابة من هذه الناحية على اللافتات المرورية، ثم عبارة (يحدث أن تجد لافتة مرورية في غير موضعها في الطريق) برتبة الرابعة بمتوسط حسابي 1.93 وانحراف معياري بإتجاه محايد 0.663 ، وهذا يعني ان هناك بعض اللافتات المرورية في غير موضعها الصحيح مما تسبب عوائق كثيرة لمستخدمي الطريق وتليها عبارة (توضع اللافتات المرورية في الطرقات بطريقة غير مدروسة) بترتيب خامس و بمتوسط حسابي 1.93 وانحراف معياري 0.766 بحيث تمثل اللافتات المرورية المرآة العاكسة للوعي البشري لأي منطقة متواجدة بها ووضعها بطريقة مناسبة و ممنهجة تعكس الأهمية البالغة التي وكلت لها وهي جزء لا يتجزأ من تنظيم سير الحركة المرورية و حماية حياة البشرية بصفة عامة وبالتالي اللافتات المرورية كوسائل اتصال جماهيري بوظيفتها التوعوية من ضروري وضعها في مكانها المناسب، ثم تليها عبارة (تعتقد ان اللافتات المرورية تساعد السائقين في اتخاذ قرارات أسرع وأكثر أماناً ) بترتيب السادس و بمتوسط حسابي 1.93 وانحراف معياري 0.262 وبالتالي تساهم اللافتات المرورية في اتخاذ القرارات السليمة لمستخدمي الطريق ووضعهم في السكة الصحيحة ، ثم تليها عبارة (تتماشى اللافتة المرورية وتطور الاجتماعي والتكنولوجي ) برتبة السابعة و بمتوسط حسابي 1.86 وانحراف معياري 0.525 ، ثم تأتي بعدها عبارة (تعتبر اللافتات المرورية رسالة واضحة تؤدي الغرض منها في استخدام الطرقات) برتبة الثامنة و بمتوسط حسابي 1.82 وانحراف معياري 0.467 وحسب اتجاهات وآراء الباحثين من عين الدراسة حلقة النقاشية<sup>2</sup> بأنهم " يرون أن اللافتات المرورية تؤدي رسالة واضحة وهي السلامة المرورية للجميع مستخدمي الطرقات بأهداف متفاوتة وأساليب مختلفة كإرشاد والمنع والتحذير وغيرها وبالتالي فهي وسيلة تؤدي الغرض منها ،إلا في حالات استثنائية بعوامل خارجية عنها" وبالتالي يمكن القول بأن اللافتات المرورية في حالة عدم تشوه أو عطب أو أي خلل قد يصيبها ويسبب تشويش لرسالة التي تؤديها ليس بسببها في حد ذاتها بل هناك عوامل خارجة عن نطاقها وبالتالي يمكن ان يكون سببه الانسان نفسه أو عامل من العوامل الطبيعية التي سبق ذكرها ،وتليها عبارة (اللافتة المرورية المكتوبة تكمل الاشارة المرورية الضوئية ) برتبة التاسعة و بمتوسط حسابي 1.82 وانحراف معياري 0.476 وفي هذا الصدد يمكن

<sup>1</sup> حلقة النقاش رقم (01)

<sup>2</sup> الحلقة النقاش رقم (02) يوم الاربعاء 29 افريل 2025 على الساعة 10:40 الى 12:20

القول بأنه لا يوجد ترابط مباشر في هذه العملية لأن كل واحدة لها وظيفة خاصة بما تعكس النظام المروري ورسالاته، ثم عبارة (تعتقد أن اللافتات المرورية كوسيلة اتصالية كافية في الطرقات) بترتيب العاشر وبتوسط حسابي 1.79 وانحراف معياري 0.686 بإتجاه محايد وذلك يرجع الى عدة أسباب منها أن اللافتات المرورية يمكن أن تكون كوسيلة إرشادية تؤمن الطريق أو كأداة تستعمل في عملية التواصل في حركة المرور إلا أن هناك بعض الخلل في أداء وظيفتها بأكمل وجه كعوامل التي تم ذكرها سابقاً، ثم تأتي عبارة (تستخدم اللافتات المرورية الألوان المناسبة للتوضيح) وبرتبة الحادي عشرة وبتوسط حسابي 1.75 وانحراف معياري 0.518 بإتجاه محايد وها ما يفسر بأن اللافتات المرورية قد تتأثر بطبيعة فيمكن للألوان أن تتوه بسبب الطبيعة الحارة كالرياح والجفاف، ثم عبارة الثاني عشر التي هي بنفس المتوسط الحسابي والانحراف المعياري وهي كالاتي: (في رأيك، اللافتات المرورية مصدراً كافياً للإرشاد وتوجيه السائقين)، ثم عبارة (تؤدي اللافتات المرورية وظيفتها في ظل التطور التكنولوجي) برتبة الثالثة عشر وبتوسط حسابي 1.64 وانحراف معياري 0.621 بإتجاه غير موافق وهذا ما يفسر أن اللافتات المرورية لا تواكب العصر التكنولوجي في أداء وظيفتها بشكل الكافي، وتليها عبارة (كثرة اللافتات كوسيلة اتصالية يشهد إنتباه السائقين) برتبة الرابعة عشر وبتوسط حسابي 1.57 وانحراف معياري 0.690 مع نفس عبارة الخامس عشر (تجد صعوبة في قراءة أو تفسير اللافتات المرورية) بإتجاه غير موافق وبالتالي يمكن ان المشاركين للعينة الدراسة لا يعانون تمام المعناة من صعوبة في قراءة اللافتات المرورية وتفسيرها وذلك يرجع الى التعود في السير في نفس الطريق أو يمكن ان يكون بسبب تقانة وفهم قانون المرور أثناء تكوينهم في التأهيل للقيادة .

## 2- الاشارات المرورية الضوئية:

جدول رقم ( 14): نتائج تحليل إجابات أفراد العينة على محور مدى رضا السائقين على

## الاشارات المرورية الضوئية

الرقم	العبارة	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الرتبة	الاتجاه
B16	تعتبر اللافتات المرورية رسالة واضحة تؤدي الغرض منها في استخدام الطرقات	0.54	1.82	6	محايد
B17	تعتقد أن اللافتات المرورية كوسيلة اتصالية كافية في الطرقات	0.73	1.79	9	محايد
B18	يحدث أن تجد لافتة مرورية في غير موضعها في الطريق	0.69	2.04	2	محايد
B19	توضع اللافتات المرورية في الطرقات بطريقة غير مدروسة	0.73	1.89	4	محايد
B20	تسجل غياب بعض اللافتات المرورية أثناء استخدامك للطريق	0.60	2.07	1	محايد
B21	كثرة اللافتات كوسيلة اتصالية يشتت إنتباه السائقين	0.73	1.61	14	غير موافق
B22	تجد صعوبة في قراءة أو تفسير اللافتات المرورية	0.69	1.54	15	غير موافق
B23	تستخدم اللافتات المرورية الألوان المناسبة للتوضيح	0.54	1.68	12	محايد
B24	في رأيك، اللافتات المرورية مصدراً كافياً للإرشاد وتوجيه السائقين	0.63	1.79	10	محايد
B25	تؤدي اللافتات المرورية وظيفتها في ظل التطور التكنولوجي	0.67	1.68	13	محايد
B26	يتسبب عدم وضوح اللافتة المرورية في ارتكاب المخالفات المرورية	0.41	1.79	11	محايد
B27	اللاشارة المرورية المكتوبة تكمل الاشارة المرورية الضوئية	0.53	1.93	3	محايد
B28	تعتقد أن اللافتة المرورية مهما كانت تحتاج الى تطوير	0.35	1.86	5	محايد
B29	تتماشى اللافتة المرورية وتطور الاجتماعي والتكنولوجي	0.54	1.82	7	محايد
B30	تعتقد ان اللافتات المرورية تساعد السائقين في اتخاذ قرارات أسرع وأكثر أماناً	0.39	1.82	8	محايد
مدى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية		0.27	1.81	مستوى متوسط	

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

الجدول أعلاه يبين درجة رضا السائقين على اللاشارات المرورية الضوئية بمستوى متوسط لاستجابات الخوئين من عينة الدراسة، بحيث بلغ متوسط الحسابي للمحور ككل 0.27، بانحراف معياري 1.81 ودرجة قبول متوسطة لخمسة عشرة (15) عبارة، فجاءت عبارة (تسجل غياب بعض اللافتات المرورية أثناء استخدامك للطريق) في الترتيب الاول بمتوسط حسابي 0.6 و 0 وانحراف معياري 2.07 وهذا ما يظهر في غلب الاحيان عدم وجود اشارات مرورية يستعين بها السائقين في مواصلة سيرهم، كما يمكن أن تكون موجودة شكلياً لكن أنها لا تعمل وهذا ما صرح به أحد المشاركين في حلقة النقاش المركزة<sup>1</sup> (في غالب الأحيان نشاهد مجسم للاشارة المرور لكن لا تعمل وبالتالي هناك نوع من الاهمال لأنه لا وجود الى الصيانة الدورية خاصة في مدينة الوادي هناك العديد من الاشارات المرور الضوئية لا تعمل وبالتالي لا معنى للشكل أو المجسم الذي تحتويه"، ثم ولتها عبارة (يحدث أن تجد لافتة مرورية في غير موضعها في الطريق) في الترتيب الثاني بمتوسط حسابي 2.07 وانحراف معياري 0.60 بإتجاه محايد وعلى حسب عينة الدراسة فغالباً أو بشيء ضئيل ان تجد اشارة مرور في غير موضعها على عكس اللافتات المرورية، وتليها عبارة (اللاشارة المرورية المكتوبة تكمل الاشارة المرورية الضوئية) برتبة الثالثة بمتوسط حسابي 1.93 وانحراف معياري ب 0.

<sup>1</sup> الحلقة رقم (02)

53 بإتجاه محايد وبالتالي فانه في غالب الاحيان لا توجد صلة وثيقة بين اشارات المرور الضوئية واللافتات المرورية لأنه حسب وظيفة كل واحدة وليس شرطاً أن تكون الاولى تؤدي وظيفة للثانية، ثم عبارة (توضع اللافتات المرورية في الطرقات بطريقة غير مدروسة) برتبة الرابعة بمتوسط حسابي 1.89 وانحراف معياري 0.73 بإتجاه محايد وهذا يعني أنه الاشارات المرورية على عكس من اللافتات المرورية فأكثرها توضع بين مفترق الطرقات وبالتالي فتدل الأضواء الموجودة فيها الى زيادة الأمان وتنظيم حركة السير للمركبات في ملتقى الطرقات ، بحيث يوجد ثلاثة أنواع و هي : الأحمر والأصفر والأخضر وكل واحد منهم يهدف الى ايصال رسالة معينة فعلى سبيل المثال: الضوء الأحمر الغماز يفترض الوقوف التام والضوء الأصفر الغماز يعني الحذر و البطء في السرعة و الاخضر الغماز يعني السماح بالسير ، وتليها عبارة (تعتقد أن اللافتة المرورية مهما كانت تحتاج الى تطوير ) بترتيب خامس و بمتوسط حسابي 1.85 وانحراف معياري 0.35 بإتجاه محايد وبالتالي يعزى ان تكون اشارات المرورية مع مرور الزمان يمكن ان تحدث فيها تطورات تقنية ، وتليها عبارة (تعتبر اللافتات المرورية رسالة واضحة تؤدي الغرض منها في استخدام الطرقات) بترتيب السادس و بمتوسط حسابي 1.82 وانحراف معياري 0.54 فهي تعتبر كوسيلة من وسائل اتصال غير لفظي تنظم سير حركة المرور من خلال عملية التواصل أفراد المجتمع مستخدمي الطريق وبالتالي فهي تؤدي الغرض منا في أغلب الأحيان في توضيح و ايصال الرسالة الاتصالية للسائقين. وهذا ما صرح به أحد السائقين في حلقة النقاش المركزة بقوله : "عندما تكون الاشارات المرورية في مكانها المناسب وكذا تعمل اشاراتها الضوئية تعمل بدون عطب فهي تؤدي رسالتها بشكل مقبول" ، ثم تليها عبارة (تتماشى اللافتة المرورية وتطور الاجتماعي والتكنولوجي ) برتبة السابعة و بمتوسط حسابي 1.86 وانحراف معياري 0.67 بإتجاه محايد وبالتالي فاشارات المرور الضوئية تسجل نوع من البطء في تطورها عبر الزمان وبالتالي هناك نوع من الاختلالات التقنية التي مست الاشارات المرورية وجعلت منها نوع من تعقيدات في استخدامها مع عدم الرقابة الدورية من الجهات الوصية مما جعل منها كوسائل معطلة في بعض الأحيان ، ثم تأتي بعدها عبارة (تعتقد ان اللافتات المرورية تساعد السائقين في اتخاذ قرارات أسرع وأكثر أماناً) برتبة الثامنة و بمتوسط حسابي 1.82 وانحراف معياري 0.39 بإتجاه محايد ، وتليها عبارة (تعتقد أن اللافتات المرورية كوسيلة اتصالية كافية في الطرقات) برتبة التاسعة و بمتوسط حسابي 1.79 وانحراف معياري 0.73 ، أي ان الاشارات المرور الضوئية تستخدم لتواصل بهدف تقديم رسائل اتصالية لمستخدمي الطريق بإعتبارها شكل من أشكال التواصل الغير لفظي، بحيث تزود السائقين بمعلومات وتعليمات محددة حول البيئة المرورية للطريق وعلى كل السائق الالتزام بها وتطبيقها. ، ثم عبارة (في رأيك، اللافتات المرورية مصدراً كافياً للإرشاد وتوجيه السائقين) بترتيب العاشر و بمتوسط حسابي 1.79 وانحراف معياري 0.63 بإتجاه محايد بمعنى أن السائقين سيارات الأجرة من عينة الدراسة ليس راضون كل الرضا بهذه الوسيلة وبدرجات متفاوتة كونها تتخللها بعض الاعطاب وفي معظم الاحيان لا تعمل وبالتالي فتمثل اشارات الضوئية العامل الاساسي في توصيل المعلومات المرورية التي تحتويها فهي وسيلة ضرورية لتنظيم حركة المرور في الأماكن الهامة ذات تقاطعات الكثيرة وهي تحوي على ثلاث ألوان رئيسة كالأحمر الدال على حالة التوقف واللون الأصفر الدال على الاستعداد ، أما اللون الأخضر فيدل على العبور وبالتالي في حالة وجود خلل في هذه الوسيلة

الاعلامية فستعم الفوضى ويحدث التخبط والعشوائية وتتوقف الحركة وتزداد المشكلات وحالات الازدحام داخل بيئة مرورية، ثم تأتي عبارة (يتسبب عدم وضوح اللافتة المرورية في ارتكاب المخالفات المرورية) وبرتبة الحادي عشرة وبتوسط حسابي 1.79 وانحراف معياري 0.41 في هذه الحالة و في غالب الأحيان تتواجد هذا النوع من الاشارات المرورية في مفترق الطريق المعقدة وتشير الى الطرق ذات الأولوية وبالتالي على السائقين الالتزام بها، ثم عبارة الثاني عشر التي هي بنفس المتوسط الحسابي والانحراف المعياري وهي كالاتي: ( تستخدم اللافتات المرورية الألوان المناسبة للتوضيح) بمتوسط حسابي 1.68 وانحراف معياري 0.54 بغير موافق، أي أن السائقين من عينة الدراسة لا يشعرون بالراحة من ألوان الاشارات المرورية وهذا راجع الى عدم اضائتها في وقتها المناسب مما تتسبب في ازدحام مروري أو في غالب الاحيان تكون الالوان غير واضحة تماماً خاصة في النهار وبالتالي تشكل عائقاً لهم وتليها عبارة (تؤدي اللافتات المرورية وظيفتها في ضل التطور التكنولوجي) برتبة الثالثة عشر وبتوسط حسابي 1.68 وانحراف معياري 0.67 بإتجاه محايد أي انه وحسب عينة الدراسة أنه وجود بعض التقنيات الحديثة في هذا المجال وبالتالي مواكبة العصر وخاصة الدول المتقدمة وتليها عبارة (كثرة اللافتات كوسيلة اتصالية يشتهت إنتباه السائقين) برتبة الرابعة عشر وبتوسط حسابي 1.61 وانحراف معياري 0.73 غير موافق، أي أن اشارات المرورية توضع في غالب الاحيان في أماكن واضحة كمفترقات الطرق وغيرها وبالتالي لا تسجل كثرة منها وبالتالي فهي محصورة في اماكن معينة وتليها عبارة الخامس عشر (تجد صعوبة في قراءة أو تفسير اللافتات المرورية) بمتوسط حسابي 1.54 وانحراف معياري 0.69 غير موافق، بمعنى أن ألوانها الثلاثة مغمومة رمزياً ودلالياً وبالتالي فهي مفهومة في ايصال المعنى للسائقين .

ثانياً: عرض ومناقشة المحور الثاني: امتثال السائقين للافتات المرورية

### 1 - اللافتات المرورية المكتوبة:

جدول رقم ( 15): نتائج تحليل إجابات أفراد العينة على محور امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة

الرقم	العبرة	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الرتبة	الاتجاه
C31	تعتبر حوادث المرور مؤشراً لعدم امتثال مستخدمي الطريق لـ	0.18	1.96	7	محايد
C32	يمثل مستخدم الطريق للافتة في أي قرار أثناء عملية القيادة	0.42	1.96	8	محايد
C33	تنبيه للافتة المرورية وتطبيقها حرفياً	0.54	2.00	4	محايد
C34	تلتزم أكثر باللافتة المرورية عند وجود الجهات الأمنية في الطريق	0.38	2.00	5	محايد
C35	تلتزم باللافتات أثناء التنبيهات والرسائل المشفرة من زملائك مستخدمي الطريق	0.54	2.00	6	محايد
C36	تجد أن تكوين سائقي سيارات الأجرة يجعلهم أكثر استجابة للافتات المرورية	0.49	2.11	1	محايد
C37	لا يهتمك وقت الوصول بقدر ما يهتمك الالتزام بتعليمات اللافتات المرورية	0.49	1.89	9	محايد
C38	تسلط عليك غرامات مالية متعلقة بلافتات مرورية	0.49	1.79	11	محايد
C39	ترجع سبب الفوضى المرورية لعدم التقيد باللافتة المرورية	0.31	1.89	10	محايد
C40	تعتقد أن عدم تصميم اللافتة المرورية بالتكنولوجيا الحديثة يسبب عدم الامتثال	0.63	2.04	2	محايد
C41	تكون دائماً منتبه للافتة المرورية	0.42	2.04	3	محايد
	امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة	0.24	1.97		مستوى متوسط

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

يبين الجدول أعلاه درجة امتثال السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة بمستوى متوسط، بحيث بلغ متوسط الحسابي للمحور ككل 0,24، وانحراف معياري 1,97 ودرجة قبول متوسطة لأحدى عشرة (11) عبارة، فجاءت عبارة (تجد أن تكوين سائقي سيارات الأجرة يجعلهم أكثر استجابة للافتات المرورية) في الترتيب الأول بمتوسط حسابي 2,11 وانحراف معياري 0,49 باتجاه محايد بمعنى ان هناك عوامل اخرى تدخل في الامتثال السائقين من عدمه كمستوى الثقافي والتعليمي وهذا يكون ضمن ثقافة الوعي الذي يحمله كل فرد مستخدم للطريق، وتليها عبارة (تعتقد أن عدم تصميم اللافتة المرورية بالتكنولوجيا الحديثة يسبب عدم الامتثال) في الترتيب الثاني بمتوسط حسابي 2.04 وانحراف معياري 0,63 باتجاه محايد، ثم تأتي بعدها عبارة (تكون دائماً منتبه للافتة المرورية) في الترتيب الثالث بمتوسط حسابي 2,04 وانحراف معياري 0,42، فمن خلال أن أحد وظائف اللافتات المرورية باعتبارها وسيلة اتصال جماهيري هي الوظيفة الاخبارية كمرجعية يلتجأ إليها كل مستخدم طريق خاصة أصحاب المركبات من السائقين وذلك من خلال تزويدهم بمعلومات و ارشادات وتوجيهات حول الأشياء والأماكن المتواجدين فيها على الطريق والتي تكل شكل من أشكال الاتصال الغير لفظي للغة تعبيرية وبصرية في نفس الوقت والتي تعبر على لغة صامتة في البيئة المرورية، وتليها

عبارة (تنبيه للافتة المرورية وتطبيقها حرفياً) في الترتيب الرابع بمتوسط حسابي 2,00 وانحراف معياري 0,54 باتجاه محايد ثم تأتي عبارة (تلتزم أكثر باللافتة المرورية عند وجود الجهات الأمنية في الطريق) في الترتيب الخامس بمتوسط حسابي 2,00 وانحراف معياري 0,38 بمعنى أن هناك ترتيب في ومنهجية لتنفيذ الأولويات فعند وجود الجهات الأمنية فمن الأفضل ان يلتزم السائقين للأوامر الأمن أو الشرطة وفي هذا الصدد يلغى عمل الاثنين (اللافتات المرورية المكتوبة وكذا الاشارات المرورية الضوئية) وعند وجود اللافتتين الاثنين معاً دون وجود الشرطة فإن الأولوية لاشارة المرور الضوئية وتلغى عمل اللافتة المرورية المكتوبة ،وتليها عبارة (تلتزم باللافتات أثناء التنبيهات والرسائل المشفرة من زملائك مستخدمي الطريق) في الترتيب السادس بمتوسط حسابي 2,00 وانحراف معياري 0,54 باتجاه محايد وعلى حسب المشاركين في حلقة النقاش، فهناك الغالبية العظمى في قولها أنها تلتزم عند اشارة بعض الزملاء في ارسال رسالة بمختلف انواعها له فيستجيب على الفور وهذا ما يمثل أحد أشمال العلاقات الاجتماعية بين السائقين في بيئة مرورية ،ثم تأتي بعدها عبارة ( تعتبر حوادث المرور مؤشراً لعدم امتثال مستخدمي الطريق لـ...) في الترتيب السابع بمتوسط حسابي 1,96 وانحراف معياري 0,18 بمعنى أن الامتثال يعتبر جزء لا يتجزء من السلامة المرورية ومن القواعد المنظمة للسلوك الاجتماعي إذ يمثل الوعي السائد لكل مجموعة اجتماعية تسهم بذلك بشكل كبير في البناء الحس المشترك والذي بدوره يكون علاقات سوسيواتصالية داخل النظام المروري ككل، وتليها عبارة (يمثل مستخدم الطريق للافتة في أي قرار أثناء عملية القيادة) في الترتيب الثامن بمتوسط حسابي 1,96 وانحراف معياري 0,42 وتليها عبارة ( لا يهتمك وقت الوصول بقدر ما يهتمك الالتزام بتعليمات اللافتات المرورية) في الترتيب التاسع بمتوسط حسابي 1,96 وانحراف معياري ب0,42 باتجاه محايد، ثم تليها عبارة (ترجع سبب الفوضى المرورية لعدم التقيد باللافتة المرورية) في الترتيب العاشر بمتوسط حسابي 1,89 وانحراف معياري 0,31 بمعنى ان اللافتات المرورية المكتوبة هي من اللافتات المساعدة والملزمة لضبط السلوك السائقين بهدف توضيح وتأمين العوائق والمشاكل التي قد يتعرض لها السائقين أثناء قيادة وبالتالي تصبح كمرآة عاكسة لسير الحركة السليمة والصحيحة لمستخدمي الطريق من السائقين، وتليها عبارة الأخيرة في هذا المحور بترتيب الحادي عشر (تسلط عليك غرامات مالية متعلقة بلافتات مرورية) بمتوسط حسابي 1,79 وانحراف معياري 0,49 والتي من خلالها كانت استجابات السواد الأعظم من المشاركين في حلقة النقاش<sup>1</sup> المركزة للمجموعة الثانية بأنهم سبق وأن سجلت ضدهم مخلفات مرورية بسبب اللافتات المرورية بأسباب مختلفة ومعظمها كانت بسبب عدم رؤية الواضحة لها المرورية وبالتالي ان شريحة واسعة من المشاركين من عينة الدراسة سبق وأن تم احالتهم لادارة العقوبات وتم تسجيل ضدهم مخلفات قانونية وسحب رخص الخاصة بالقيادة بمختلف الأسباب المخالفة لقانون المرور بصفة عامة أو حتى بسبب مخالفتهم لقواعد اللافتات المرورية .

<sup>1</sup> الحلقة النقاشية رقم (01)

## 2- الإشارات المرورية الضوئية:

جدول رقم (16): نتائج تحليل إجابات أفراد العينة على محور امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية

الرقم	العبارة	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الرتبة	الاتجاه
D42	تعتبر حوادث المرور مؤشراً لعدم امتثال مستخدمي الطريق	0.18	1.96	5	محايد
D43	يمتثل مستخدم الطريق للافتة في أي قرار أثناء عملية القيادة	0.49	1.89	9	محايد
D44	تنتبه للافتة المرورية وتطبقها حرفياً	0.54	2.00	4	محايد
D45	تلتزم أكثر باللافتة المرورية عند وجود الجهات الأمنية في الطريق	0.41	1.89	10	محايد
D46	تلتزم باللافتات أثناء التنبيهات والرسائل المشفرة من زملائك مستخدمي الطريق	0.46	2.07	1	محايد
D47	تجد أن تكوين سائقي سيارات الأجرة يجعلهم أكثر استجابة للافتات المرورية	0.50	2.04	3	محايد
D48	لا يهتمك وقت الوصول بقدر ما يهتمك الالتزام بتعليمات اللافتات المرورية	0.46	1.93	7	محايد
D49	تسلط عليك غرامات مالية متعلقة بلافتات مرورية	0.49	1.89	11	محايد
D50	ترجع سبب الفوضى المرورية لعدم التقيد باللافتة المرورية	0.18	1.96	6	محايد
D51	تعتقد أن عدم تصميم اللافتة المرورية بالتكنولوجيا الحديثة يسبب عدم الامتثال	0.60	2.07	2	محايد
D52	تكون دائماً منتبه للافتة المرورية	0.46	1.93	8	محايد
	امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية	0.17	1.97		مستوى متوسط

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

يبين الجدول أعلاه درجة امتثال السائقين على الإشارات المرورية الضوئية بمستوى متوسط، بحيث بلغ متوسط الحسابي للمحور ككل 0.17، وانحراف معياري 1.97 ودرجة قبول متوسطة لاحدى عشرة (11) عبارة، فجاءت عبارة (تلتزم باللافتات أثناء التنبيهات والرسائل المشفرة من زملائك مستخدمي الطريق) في الترتيب الأول بمتوسط حسابي 2.07 وانحراف معياري 0.46، بحيث يفضل السائقين الالتزام للإشارات المرورية أثناء التنبيهات من طرف الزملاء وذلك من خلال رسائل اتصالية سواء باستخدام إشارات الضوئية لمركباتهم أو حتى عن طريق مكالمات هاتفية لمختلف وسائل التواصل الاجتماعي وهذا ما صرح به الغالبية العظمى منهم في الحلقة النقاشية<sup>1</sup> الثانية التي يؤكد من خلالها المشاركين بأنه: "هناك رسائل تواصلية بين زمالة من السائقين وبذلك يستجيب كل المشاركون للتنبيهات زملائهم أثناء قيادة في الطريق"، ثم تليها عبارة (تعتقد أن عدم تصميم اللافتة المرورية بالتكنولوجيا الحديثة يسبب عدم الامتثال) في الترتيب الثاني بمتوسط حسابي 2.04 وانحراف معياري 0.63، باتجاه محايد، ثم تأتي بعدها عبارة (تجد أن تكوين سائقي سيارات الأجرة يجعلهم أكثر استجابة للافتات المرورية) في الترتيب الثالث بمتوسط حسابي 2.04 وانحراف معياري 0.50، باتجاه محايد، وتليها عبارة (تنتبه للافتة المرورية وتطبقها حرفياً) في الترتيب الرابع بمتوسط حسابي 2.00 وانحراف معياري 0.54، باتجاه محايد ثم تأتي عبارة (تعتبر حوادث المرور مؤشراً لعدم امتثال مستخدمي

<sup>1</sup> حلقة رقم (02)

الطريق لـ) في الترتيب الخامس بمتوسط حسابي 1,96 وانحراف معياري 0,18 باتجاه محايد، وتليها عبارة (ترجع سبب الفوضى المرورية لعدم التقيد باللائحة المرورية) في الترتيب السادس بمتوسط حسابي 1.96 وانحراف معياري 0.18 باتجاه محايد، ثم تأتي بعدها عبارة (لا يهتمك وقت الوصول بقدر ما يهتمك الالتزام بتعليمات اللافتات المرورية) في الترتيب السابع بمتوسط حسابي 1,96 وانحراف معياري 0,18 بمعنى انه يمكن أن تتشارك فيها عدة عوامل وأسباب كالسرعة الفائقة وكذا الطرق المعطوبة أو المكسرة أو حتى أعطاب في المركبات وبالتالي يمكن ان يكون لعدم التقيد للافتات المرورية احد الاسباب في احداث حوادث مرور خطيرة، وتليها عبارة (تكون دائما منتبه للافتة المرورية في الترتيب الثامن بمتوسط حسابي 1.93 وانحراف معياري 0,46 باتجاه محايد وتليها عبارة ( يمثل مستخدم الطريق للافتة في أي قرار أثناء عملية القيادة) في الترتيب التاسع بمتوسط حسابي 1,96 وانحراف معياري ب0,49 بحيث تعتبر الاشارات المرورية التي من خلالها يتلقى مستقبل لرسالة بصرية ورمزية ذات دلالة تعبيرية والتي من خلالها يبنى عليها قراراته وفق الصورة الذهنية التي كونها عليها مسبقاً، ثم تليها عبارة (تلتزم أكثر باللائحة المرورية عند وجود الجهات الأمنية في الطريق) في الترتيب العاشر بمتوسط حسابي 1,89 وانحراف معياري 0.41 باتجاه محايد. لانه في حالة وجود شرطي على الطريق فمباشرة يلتزم السائقين الى ما سيقرره رجل الأمن إلا في حالى ادارة ظهره تجاه المكان المتواجد فيه صاحب المركبة، وتليها عبارة الأخيرة في هذا المحور بترتيب الحادي عشر (تسلط عليك غرامات مالية متعلقة بلافتات مرورية) بمتوسط حسابي 1,89 وانحراف معياري 0,49 وأخير.

عرض اختبارات الدراسة

الفرع الأول: اختبار التوزيع الطبيعي للبيانات (Normality Distribution Test):

جدول رقم ( 17 ): نتائج اختبار التوزيع الطبيعي لعينة الدراسة:

نوع التوزيع	Shapiro-Wilk			Kolmogorov-Smirnova			نوع الاختبار
	Sig	Df	Statistic	Sig.	Df	Statistic	
طبيعي	0.201	28	0.950	0.200	28	0.127	مدى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة
طبيعي	0.210	28	0.951	0.022	28	0.179	مدى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية
غير طبيعي	<0.001	28	0.777	0.001	28	0.220	امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة
غير طبيعي	<0.001	28	0.826	<.001	28	0.253	امتثال السائقين للإشارات المرورية الضوئية
طبيعي	0.314	28	0.958	0.200	28	0.109	عينة الدراسة الاجمالية

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

يبين الجدول ( ) أعلاه نتائج اختبار التوزيع الطبيعي لعينة الدراسة لمتغيرات تتعلق بمستوى رضا ومستوى امتثال السائقين للافتات المرورية كعينة اجمالية استخدم فيها اختبارين ( Shapiro-Wilk و Kolmogorov-Smirnova )، اذ تشير النتائج البيانات متغير (مدى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة ) يتبع توزيعاً طبيعياً، والأمر نفسه مع متغير (مدى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية)، أما بالنسبة لمتغيري (مدى امتثال السائقين للافتات المرورية ) و (مدى امتثال السائقين لاشارات المرور الضوئية) يتبع توزيعاً غير طبيعياً.

جدول رقم (18): نتائج اختبار معامل الارتباط لقياس العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة

محددات معامل الارتباط			متغيرات الدراسة
Sig	Spearman's rho	العينة	
0,02	0.431*	28	مستوى رضا/ مستوى امتثال السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

نلاحظ من خلال الجدول المبين أعلاه نتائج معامل الارتباط (Spearman's rho ) الى وجود علاقة ارتباط ايجابية متوسطة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة بقيمة : **0.431** وهي قيمة ايجابية ، كما تظهر من خلال الجدول القيمة الاحصائية الدالة ( Sig=0.02 ) وهي أقل

من الـ **0.05** وهذا يعني ان العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين للافتات المرور المكتوبة ايجابية وكلما زاد رضا السائقين زاد امتثال والعكس صحيح .  
**جدول رقم ( 19):** نتائج اختبار معامل الارتباط لقياس العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على الإشارات المرور الضوئية

محددات معامل الارتباط			متغيرات الدراسة
Sig	Spearman's rho	العينة	
0.003	0.541**	28	مستوى رضا / مستوى امتثال السائقين على اشارات المرور الضوئية

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

نلاحظ من خلال الجدول (19) المبين أعلاه نتائج معامل الارتباط (Spearman's rho) الى وجود علاقة طردية متوسطة القوة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على الاشارات المرورية الضوئية بقيمة:  $0.541^{**}$  وهي قيمة ايجابية ، كما تظهر من خلال الجدول القيمة الاحصائية الدالة ( Sig=0.003 ) وهي أقل من الـ  $0.05$  وهذا يعني ان العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين للاشارات المرور الضوئية ايجابية وكلما زاد رضا السائقين زاد امتثال والعكس صحيح .

#### عرض فرضيات الدراسة:

**الفرضية الجزئية 01:** توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين للافتات المرورية المكتوبة.

الجدول رقم: ( 20 ) يبين الفروق الدالة في مستوى رضا السائقين للافتات المرورية المكتوبة.

المتغير	الفئة	اختبار Binomial	Sig	القرار
-مستوى رضا السائقين على الالفتات المرورية المكتوبة	28	23	0,001	أن هناك رضا على الالفتات المرورية المكتوبة

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

-H0= الفرضية الصفرية: لا توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على الالفتات المرورية المكتوبة .  
 -H1= الفرضية البديلة: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على الالفتات المرورية المكتوبة،  
 وبما أن :  $0,5 < \text{Sig}$  فإنه يتم رفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة ، وبالتالي فان السائقين راضين على الالفتات المرورية المكتوبة .

الفرضية الجزئية 02: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة. الجدول رقم: (21) يبين الفروق الدالة في مستوى امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة.

المتغير	الفئة	اختبار Binomial	Sig	القرار
-مستوى امتثال السائقين على الافتات المرورية المكتوبة	28	26	0,000	أن هناك امتثال على الافتات المرورية المكتوبة

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

-H0= الفرضية الصفرية: لا توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين على الافتات المرورية المكتوبة  
-H1= الفرضية البديلة: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين على الافتات المرورية المكتوبة، وبما أن :  $Sig, < 0,0,5$  وبالتالي رفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة ، وبالتالي فان السائقون يمتلكون للافتات المرورية المكتوبة .

الفرضية الأولى: توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة.

الجدول رقم: (22) يبين اختبار سبيرمان لعلاقات الارتباط بين مستوى رضا وامتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة

الفرضية	M	Sig	Spearman's rho	مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة
هناك علاقة	28	0,22	0,431	

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

-H0= الفرضية الصفرية: لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على الافتات المرورية المكتوبة .

-H1= الفرضية البديلة: توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على الافتات المرورية المكتوبة وبما أن :  $Sig= 0,05$  فاننا نرفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة وبالتالي فان هذه العلاقة ذات دلالة احصائية.

الفرضية الجزئية 03: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين لإشارات المرور الضوئية.

الجدول رقم: (23) يبين الفروق الدالة في مستوى رضا السائقين لاشارات المرور الضوئية.

المتغير	الفئة	اختبار Binomial	Sig	القرار
-مستوى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية	28	19	0,087	لا يوجد رضا على الاشارات المرورية الضوئية

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

-H0=الفرضية الصفرية:لا توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية.

-H1=الفرضية البديلة:توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية وبما أن:  $Sig, > 0,0,5$  وبالتالي نقبل الفرضية الصفرية القائلة بأن السائقين غير راضين على الاشارات المرورية الضوئية .

الفرضية الجزئية 04: توجد فروق ذات دلالية في مستوى امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية.

الجدول رقم: (24) يبين الفروق الدالة في مستوى امتثال السائقين لاشارات المرور الضوئية.

المتغير	الفئة	اختبار Binomial	Sig	القرار
-مستوى امتثال السائقين على الاشارات المرورية الضوئية	28	25	0,000	هناك امتثال على الاشارات المرورية الضوئية

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

-H0=الفرضية الصفرية: لا توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين على الاشارات المرورية الضوئية .

-H1=الفرضية البديلة:توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين على الاشارات المرورية الضوئية،وبما أن:  $Sig, < 0,0,5$ ، فإننا نرفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة ،وبالتالي فان السائقون يمثلون للإشارات المرورية الضوئية .

الفرضية الثانية: توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية.

الجدول رقم: (25) يبين اختبار سبيرمان لعلاقات الارتباط بين مستوى رضا وامتثال السائقين للاشارات الضوئية.

الفرضية	M	Sig	Spearman's rho	القرار
هناك علاقة	28	0,003	0,541	رضا والامتثال للافئات الضوئية

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

-H0=الفرضية الصفرية: لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على الإشارات المرور الضوئية

-H1=الفرضية البديلة: توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على الإشارات المرور الضوئية، وبما أن  $\text{sig}=0<003$  فهي أقل من مستوى المعنوية  $\alpha=0,05$  وهذا يعني أننا نرفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية القائلة بأن هناك علاقة دلالية إحصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لاشارات المرور الضوئية.

الفرضية العامة : توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين سيارات الأجرة الجماعية(بين ولايات في مدينة الوادي) للافئات المرورية .  
الجدول رقم: (26) يبين الفرضية العامة لموضوع الدراسة

محددات معامل الارتباط			متغيرات الدراسة
Sig	Spearman's rho	العينة	
0.001	0.572**	28	مستوى رضا/ مستوى امتثال السائقين على اللافتات المرورية

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج SPSS V29.

- H0=الفرضية الصفرية: لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على اللافتات المرورية .
- H1=الفرضية البديلة: توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على اللافتات المرورية، وبما أن  $\text{Sig}= 0,05$  فاننا نرفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة وبالتالي فان هذه العلاقة ذات دلالة احصائية.

## خلاصة النتائج :

## اولاً:مناقشة :نتائج البيانات الكمية وفق الدراسات السابقة:

وبناءً على الدراسة الميدانية التي توصلت الى عدة نتائج حول العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين للافتات المرورية، بدء من المؤشرات الشخصية لعينة الدراسة والتي تتميز بخصرة طويلة في ميدان القيادة في هذه الدراسة والتي كان عددها 28 سائق من أصل 30 بحيث نجد: أن النسبة الأعلى لفئة من 31 سنة الى 40 سنة بنسبة 46.4% بتكرار 13 مفردة في الترتيب الأول وهذا ما اختلفت عنه مع دراسة (Bayos Erwana Syhron) التي كانت عينة الدراسة فيها من الطلبة لثانوية وكانت متمثلة في 30 طالباً وطالبة من مدرسة نيجري في ثانوية مدينة في لانغسا، كما بين الجدول رقم (11) بيانات الخاصة بسنوات الخبرة للسائقين، بحيث أن نسبة الأعلى لفئة من 31 سنة الى 40 سنة بنسبة 46.4% بتكرار 13 مفردة في الترتيب الأول وهذا ما يوضح بأن هذه الدراسة تعتمد على ذوي الخبرة الطويلة في القيادة من السائقين باعتبارها العينة الأكثر تجربة في ميدان المروري وهي التي لها السواد الاعظم من المشاركين، مما يؤكد من التجربة الكبيرة للعينة الدراسة على مستوى الخبرة في القيادة، مما سيجعل من هذه الدراسة أكثر استفادة منهم كما تسجل هذه البيانات ضعف في وجود السائقين حديثي القيادة في النقل لهذه الدراسة، إلا أنه ومن خلال دراسة (Mustapha and Ibitoye) والتي تشير نتائجها الى وجود تجربة القيادة هي من العوامل المؤثرة في عدم امتثال السائقين لجهاز التحكم في حركة المرور على الرغم من التعليم وسنوات الخبرة في القيادة لهما دلالة احصائية مع ذلك لعب السائقون الذين تتراوح أعمارهم بين 18-42 عاماً دوراً بارزاً في عدم التزام السائقين بأنظمة المرور في إيلورين.

كما يتضح من خلال الجدول رقم(12) أن توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المستوى التعليمي بنسبة 53.6% لمستوى المتوسط كأعلى نسبة وهذا ما يدل على أن السواد الاعظم من المشاركين ذوي كفاءة تعليمية متوسطة، أي ما يعادل 15 مفردة وهذا ما اختلف مع دراسة ( Sikirat Damilola Mustapha and B.A.Ibitoye ) التي كان أحد اسئلتها الفرعية هو البحث على: "هل للخلفية التعليمية التأثير على فهم مستخدمي الطريق اشارات المرور؟" والتي كانت نتائجها - من خلال الدراسة التعليمية و سنوات الخبرة تعتبر تجربة القيادة ذات أهمية احصائية .

ومن خلال الجدول رقم(13) الذي يبين درجة رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة بمستوى متوسط، بحيث بلغ متوسط الحسابي للمحور ككل 0.215، بانحراف معياري 1.82 ودرجة قبول متوسطة ويرجع ذلك لعدة أسباب منها: أن السائقين من عينة الدراسة يقر بوجود خلل في أماكن والمواقع الخاصة في وضع اللافتات المرورية المكتوبة على الطريق، بحيث أن السواد الاعظم منهم غير راضٍ عن هذه النقائص المتواجدة عبر تنسيق وترتيب اللافتات المرورية في موقعها المناسب، مما تسبب في غالب الاحيان ارتكاب للمخلفات المرورية وهذا ما توافقت مع دراسة Mustapha (and Ibitoye) التي تؤكد (اتفق معظم السائقين جزئياً على أن عدم وضوح أجهزة تنظيم المرور هو العامل الرئيسي الذي يؤثر على على عدم فهم السائقين لأنظمة تنظيم المرور في إيلورين هي عدم معرفتهم المسبقة باللوحات وضعف التنفيذ الكافي ونقص أنظمة تنظيم المرور على الطرق حيث أن أكثر من 50% من وافق المشاركون بشدة هلى هذا).

فرغم وجود أهمية بالغة للافتات المرورية وأهمية فعاليتها داخل بيئة مرورية في الطرقات، إلا أن هناك بعض الاختلافات خاصة في مكان وجودها في الطرقات إذ تصرح المشاركين من عينة الدراسة بأنه في غالب الأحيان توجد اللافتات في غير موضعها في الطرقات وبالتالي فهي توضع بطريقة غير مدروسة وهذا دعمته نتائج الجدول رقم (14) الذي يبين درجة رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية بمستوى متوسط لاستجابات المحبوثين من عينة الدراسة، بحيث بلغ متوسط الحسابي للمحور ككل 0.27، بانحراف معياري 1.81 ودرجة قبول متوسطة وشبه ضعيفة، وهذا ما توافقت مع دراسة (Mustapha and Ibitoye) التي تؤكد (اتفق معظم السائقين جزئياً على أن عدم وضوح أجهزة تنظيم المرور هو العامل الرئيسي الذي يؤثر على عدم فهم السائقين لأنظمة تنظيم المرور في إيلورين هي عدم معرفتهم المسبقة باللوحات وضعف التنفيذ الكافي ونقص أنظمة تنظيم المرور على الطرق حيث أن أكثر من 50% من وافق المشاركون بشدة هلى هذا). كما صرح المشاركون من عينة الدراسة بأن: اللافتات المرورية تستخدم الألوان المناسبة للتوضيح إلا أنه هناك العديد من العوامل الطبيعية وفي غالب الأحيان يدخل في ذلك حتى العامل الانساني مع عدم الرقابة في أغلب الأوقات، مما يجعل من اللافتات المرورية المكتوبة ليست مصدراً كافياً للإرشاد والتوجيه السائقين.

فمن خلال هذه المعطيات يتضح أن للافتات المرورية المكتوبة تواجه عدة مشكلات على مستوى المظهر العام وكذلك الموضوع أو المكان التي وضعت به مما يتسبب في عدم اوصول رسالتها الى المتلقي وبالتالي تحجب الرؤية وتنقص وظيفتها كوسيلة اتصال جماهيرية تخاطب جمهور معين من خلال التوجيهات والتعليمات وكذا الارشادات وغيرها.

كما اتضح من خلال الجدول رقم (15) الذي يظهر نتائج الكلية لمستوى امتثال السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة بمستوى متوسط، بحيث بلغ متوسط الحسابي للمحور ككل 0.17، بانحراف معياري 1,97 ودرجة قبول متوسطة إذ ترجع اسبابها الى عدة عوامل مختلفة تتداخل وتشترك في عدم امتثال السائقين كمستوى الثقافي والتعليمي وهذا يكون ضمن ثقافة الوعي الذي يحمله كل فرد مستخدم للطريق، إذ تشير دراسة (Mustapha and Ibitoye) التي تؤكد على العوامل الاجتماعية و الديمغرافية التي تؤثر على عدم فهم السائقين لأجهزة التحكم في حركة المرور في مدينة إيلورين كما تؤكد نفس الدراسة الى وجود تجربة القيادة هي من العوامل المؤثرة في عدم امتثال السائقين لجهاز التحكم في حركة المرور على الرغم من التعليم وسنوات الخبرة في القيادة لهما دلالة احصائية مع ذلك لعب السائقون الذين تتراوح أعمارهم بين 18-42 عاماً دوراً بارزاً في عدم التزام السائقين بأنظمة المرور في إيلورين، كما بين الجدول رقم (16) درجة امتثال السائقين على الاشارات المرورية الضوئية بمستوى متوسط، بحيث بلغ متوسط الحسابي للمحور ككل 0.24، بانحراف معياري 1,97 ودرجة قبول متوسطة، بمعنى أن الامتثال يعتبر جزء لا يتجزء من السلامة المرورية ومن القواعد المنظمة للسلوك الاجتماعي إذ يمثل الوعي السائد لكل مجموعة اجتماعية تسهم بذلك بشكل كبير في البناء الحس المشترك والذي بدوره يكون علاقات سوسيواتصالية داخل النظام المروري ككل، وهذا ما تبين من خلال عبارة (تلتزم باللافتات أثناء التنبيهات والرسائل المشفرة من زملائك مستخدم الطريق) بحيث يفضل السائقين الالتزام للاشارات المرورية أثناء التنبيهات من طرف الزملاء وذلك من خلال رسائل اتصالية سواء باستخدام اشارات الضوئية لمركباتهم أو حتى عن طريق مكالمات هاتفية لمختلف وسائل التواصل الاجتماعي.

وخلاصة القول :رغم النقائص للبعض اللافتات المرورية وما يتخللها من اعطاب تقنية ووظيفية وما ينتج عن ذلك من تأثيرات على مسوى السلوكيات والعلاقات للمستخدمي الطرقات بصفة عامة والسائقين بصفة خاصة ،إلا أنها تعتبر من الوسائل الفاعلة في الميدان الطرقي، فاللافتات المرورية بصفة عامة تعتبر كوسائل واضحة تؤدي الغرض منها في استخدام الطرقات وبالتالي فهي تعتبر كوسائل غير لفظية تنظم سير حركة المرور من خلال اىصال المعنى للرسائل التواصلية عبر العملية الاتصالية وتفاعل عناصرها وهذا ما توافقت مع دراسة كل من ( Uwem Udo Akpan,Nsikan ) و ( Senam , Promise Paul Elijah ) التي تؤكد حسب نتائج هذه الدراسة بأنه: تعتبر اشارات المرور في ولاية أويو وسيلة تواصل لمستخدمي الطريق في اويو عاصمة ولاية أكوا إييوم وكمصدر من المصادر المهمة في نقل الرسائل التواصلية لمستخدمي الطرقات،وهذا من خلال وظائفها المختلفة و المتعددة، فاللافتات المرورية باعتبارها وسيلة اتصال جماهيري هي الوظيفة الاخبارية كمرجعية يلتجأ إليها كل مستخدم طريق خاصة أصحاب المركبات من السائقين وذلك من خلال تزويدهم بمعلومات و ارشادات وتوجيهات حول الأشياء والأماكن المتواجدين فيها على الطريق والتي تكل شكل من أشكال الاتصال الغير لفظي للغة تعبيرية وبصرية في نفس الوقت والتي تعبر على لغة صامتة في البيئة المرورية .

## ثانياً: مناقشة: نتائج البيانات الميدانية الكمية وفق المقاربة النظرية:

تحاول نظرية القواعد المتصارعة فهم العلاقة بين الأفعال الاجتماعية وعلاقتها بالأبنية الاجتماعية، كما تحاول الكشف عن عمليات التغيير الاجتماعي الذي يؤثر في هذه العلاقات والممارسات، وعليه وبناء على ما سبق و وفق للنتائج الميدانية لهذه الدراسة التي تهدف الى محاولة فهم العلاقة بين السائقين واللافتات المرورية، بحيث تشكلت هذه الأفعال الاجتماعية لسائقي سيارات الأجرة الجماعية من خلال ممارسة فعل الامتثال وهذا ما اسفرت عنه الفرضيتين الجزئيتين الثانية والرابعة والذي يعتبر كنتيجة لرضا السائقين على اللافتات المرورية وخاصة اللافتات المكتوبة وهذا ما تبين خلال الفرضية الأولى القائلة بوجود علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين للافتات المرور المكتوبة بتقدير متوسط، والذي تم اكتسابه عن طريق عملية الانتشار من خلال التكرار والذي بدوره نتجت عنه قواعد بنائية لفعل الامتثال الذي يعد فعل نموذج لهذه الشريحة الممتثلة لقوانين المرور والتي تهدف الى تنظيم وتنميط السلوك البشري لمستخدمي الطريق في بيئة مرورية من خلال قواعد ضابطة لسلوك السائقين والتي بدورها تشكل في البناء الاجتماعي والذي يعتبر بناء ثلاثي التركيب .

ويتمثل البناء الاجتماعي الثلاثي التركيب حسب "بدوي" والذي يؤكد عليه من خلال الفرض الثاني لهذه النظرية من خلال ارتكازه على العلاقة بين القواعد والأبنية الاجتماعية ثلاثية التركيب الموجودة في كل عالم من العوالم الخمسة والتي هدفها ادارة الاجتماع البشري لمستخدمي الطريق من السائقين التي ذكرها "بدوي" في نظريته والمتمثل في البناء الاول وهو بناء الحس المشترك أو كما يسمى بالبناء التفاعلي المباشر الذي يتأسس من القواعد التفاعلية الشفاهية والمتمثل في هذه الدراسة تمثلاث و تظاهرات في العلاقات التفاعلية وكذلك الأوضاع الاجتماعية التي توارثها السائقين بشكل عفوي في العقل الجمعي من خلال تكوين صور ذهنية على اللافتات المرورية وبالتالي تشكل في فعل الرضا و الامتثال لها والذي بدوره اكتسبه السائقين من القواعد الثقافية السائدة في المجتمع السوفي لمدينة الوادي بصفة خاصة والجزائر بصفة عامة من خلال قوانين المرور السائدة عبر تاريخ المشترك لهذه الجماعات الاجتماعية الواحدة من خلال الخبرات في الحياة الاجتماعية التي تمثل مجتمع صغير يتعلق بسائقي المركبات في بيئة مرورية.

أما البناء المؤسسي المتمثل في هذه النظرية في القواعد الرسمية البيروقراطية الرشيدة والمتجسدة في هذه الدراسة في السلطة والحكومة الوطنية في الجزائر(كوزارة النقل) و التي تنظم سير الحركة المرورية من خلال تنميط الأفعال بشكل عقلاي و بلورته في العقل الجمعي لهذا المجتمع الصغير على سبيل المثال: بلورة قواعد قانون المرور عن طريق كتيبات خاصة بالتعليم القيادة وكذلك تخصيص مدارس خاصة في التكوين والتأهيل في السياقة المرورية .

أما البناء النفقي فيتكون من المخالفي لقواعد الضبط المروري وغير ممثلين للافتات المرورية والذين يظهرون عدم الرضا للقانون الذي يصدره البناء المؤسسي، إذ تنتج عنه علاقة صراع شبع دائم باعتبارها قواعد مضادة للقواعد الرسمية وهذا ما تبين في الفرضية الثالثة و الجزئية من هذه الدراسة و القائلة بعدم وجود فروق ذات دلالة احصائية لرضا السائقين لاشارات المرور الضوئية والمثثلة قانونيا لسلطة الضبط المؤسسي للحكومة الجزائرية وبالتالي ينشأ من خلال

هذه العلاقة أفعال جماعية قصدية غير مشروعة كعدم الرضا وعم الامتثال للافتات المرورية وغيرها من ممارسات غير محبذة والمحببة.

و حسب "بدوي" أن هذه القواعد المضادة لا تحمل دلالات سلبية على الدوام، فأحياناً تكون مضادة لعلاقات الاستغلال أو التمييز السائدة في البناء المؤسسي .

وبالتالي ترى النظرية وجود جميع العوامل الاجتماعية مستغلة ومتفاعلة، بحيث يركز الفرض الثالث من هذه النظرية يربطه للعلاقة بين المجتمعات بعضها ببعض والتي تشكل أنساق مترابطة بعضها ببعض وبالتالي: "إن القوى الفاعلة في العوامل الخارجية (مجتمع الاقليم، مجتمع الكوني) تحاول بسط هيمنتها بفرض نسق القواعد البنائية الخاص بها على العوامل الداخلية فرضاً يتجاوز في كثير من الأحوال شروط الحوار الحضاري وعمليات التثاقف أو التنمية المرغوبة الى التعسف وممارسة الضغط لتغيير القواعد البنائية في العوامل الأخرى دون مراعاة لخصوصية هذه العوامل ما يعزز فرض الصراع شبه الدائم" وهذا ما يفرضه قانون المرور العالمي كقوى عالمية فاعلة في مجتمع كوني على المجتمعات أو العوامل الداخلية بفرض هيمنتها من خلال نسق القواعد البنائية الخاصة بها والعوامل الداخلية الممثلة في هذه الدراسة هو العالم الوطني كالوزارة النقل والحكومة الجزائرية والعالم الصغير كمجتمع السائقين في بيئة مرورية وبالتالي العلاقة بينهما علاقة تعايش والتي يعرفها "بدوي" بأنها: "حالة ناشئة بين القواعد التفاعلية الشفاهية والمؤسسية الرسمية بسبب وجود عناصر مشتركة في دلالات النسقين القاعدتين لكنها لم تبلغ حد التكامل ولم تصل لحد الصراع".<sup>1</sup>

<sup>1</sup> أحمد موسى بدوي: نظرية القواعد المتصارعة، مرجع سابق، ص 241 .

ثالثاً: مناقشة: نتائج البيانات الكمية وفق فرضيات الدراسة:

- الفرضية الجزئية 01: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين للافتات المرورية المكتوبة.

-تنص الفرضية الجزئية الأولى على: وجود فرق ذات دلالة احصائية بالنسبة لمستوى رضا السائقين للافتات المرورية المكتوبة. والتي استهدفت معرفة درجة رضا السائقين من عدمها وبالتالي كانت النتيجة خلال الجدول رقم: (13) الذي يبين درجة رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة بمستوى متوسط، بحيث بلغ متوسط الحسابي للمحور ككل 0.215، بانحراف معياري 1.82 ودرجة قبول متوسطة ويرجع ذلك لعدة أسباب منها: أن السائقين من عينة الدراسة يقر بوجود خلل في أماكن والمواقع الخاصة في وضع اللافتات المرورية المكتوبة على الطريق، بحيث أن السواد الاعظم منهم غير راضٍ عن هذه النقائص المتواجدة عبر تنسيق وترتيب اللافتات المرورية في موقعها المناسب، مما تسبب في غالب الاحيان ارتكاب للمخلفات المرورية وهذا ما صرح به أحد المشاركين من عينة الدراسة في الحلقة النقاشية<sup>1</sup> بحيث يقول: " ان اللافتات المرورية في غير موضعها وفي غالب الاحيان ترتكب عليك مخالفة قانونية بسبب لافتة مرورية في غير موضعها ومكانها المناسب"، فرغم الدور الايجابي التي تؤديه اللافتات المرورية في ضبط وتنظيم سير الحركة المرورية، إلا أنها في غالب الأحيان تستثني بعض العوائق والعوالق الخاصة كنوع الخط مثلاً: وهذا ما صرح به أحد الباحثين من عينة الدراسة في الحلقة النقاشية\* بقوله: "بعض الخطوط في اللافتات المرورية غير واضحة تماماً وغير مفهومة، مما يسبب في غالب الاحيان الى عدم الفهم لهذه اللافتة وخاصة في مواسم الرياح " فمن خلال هذه المعطيات يتضح أن للافتات المرورية المكتوبة تواجه عدة مشكلات على مستوى المظهر العام وكذلك الموضوع أو المكان التي وضعت به مما يتسبب في عدم اوصول رسالتها الى المتلقي وبالتالي تحجب الرؤية وتنقص وظيفتها كوسيلة اتصال جماهيرية تخاطب جمهور معين من خلال التوجيهات والتعليمات وكذا الارشادات وغيرها. كما نلاحظ ومن خلال الجدول رقم(20) تبين أن وجود فروق ذات دلالة احصائية بالنسبة لمستوى رضا السائقين للافتات المرورية المكتوبة من خلال اختبار Binomial ) بقيمة 23 وبدلالة احصائية Sig=0,001، وبما أن:  $sig < 0,05$  فإنه يتم رفض الفرضية الصفرية وتقبل الفرضية البديلة وبالتالي السائقين راضين على اللافتات المرورية المكتوبة، ومنه تحققت الفرضية القائلة بوجود فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة بحيث أن:

-H1=الفرضية البديلة: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة، وبما أن:  $Sig, < 0,0,5$  فإنه يتم رفض الفرضية الصفرية وتقبل الفرضية البديلة، وبالتالي فان السائقين راضين على اللافتات المرورية المكتوبة .

-الفرضية الجزئية 02: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة.

<sup>1</sup> \* حلقة نقاشية لمبحثين رقم (02) في يوم وعلى الساعة بالمحطة البرية (المجاهد بن عمر) لنقل المسافرين بحي 19 مارس 1962 جالوادي.  
\* حلقة نقاشية لمبحثين رقم(02)

-تنص الفرضية الجزئية الثالثة على: وجود فروق ذات دلالة احصائية بالنسبة لمستوى امثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة، والتي اظهرت نتائجها من خلال الجدول رقم(21) تبين أن وجود فروق ذات دلالة احصائية بالنسبة لمستوى امثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة من خلال اختبار Binomial ) بقيمة 26 وبدلالة احصائية Sig=0,00 0، وبما أن  $\text{sig} < 0,05$  فإننا نرفض الفرضية الصفرية وتقبل الفرضية البديلة وبالتالي السائقون يمثلون على الافتات المرورية المكتوبة وهذا ما تبينه حلقة النقاش المركزة الثانية من عينة الدراسة بحيث ترجع أسباب امثال الى عدة عوامل حسب عينة الدراسة من المشاركين في حلقة النقاش(\*)<sup>1</sup> بانه ومن خلال تصريحاتهم فأنهم "يمثلوا للافتات المرورية في حالة وجودها في موضع سليم وصحيح بإعتباراً منهم بأن هناك بعض الافتات في غير مكانها"، ومن هنا يمكن القول بأنه: يمثل السائقين لكل لافتة موجودة في الطريق وفي مكانها الصحيح وخاصة الافتات في حالة عدم اصابتها خلل أو تشوه قد يمنعها من أداء رسائلها التواصلية لذا فالتشويش قد ينقص من حظوظ الامتثال باعتباره كتغذية راجعة للعملية الاتصالية بين المرسل (الافتات المرورية) والمستقبل وهذا ما يدعمه جدول رقم:(15) الذي يبين درجة امثال السائقين على الافتات المرورية المكتوبة بمستوى متوسط، بحيث بلغ متوسط الحسابي للمحور ككل 0,24، بانحراف معياري 1,97 و درجة قبول متوسطة، ومنه فان الافتات المرورية المكتوبة يمثل لها في حالة وضعها السليم وعند خلوها من أي عطب أو تشويه خارجي لها.

وبالتالي جاءت هذه النتائج لتؤيد الفرض القائل ب أن:

-H0= الفرضية الصفرية: لا توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امثال السائقين على الافتات المرورية المكتوبة .

-H1= الفرضية البديلة: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امثال السائقين على الافتات المرورية المكتوبة، وبما أن :  $\text{Sig}, < 0,0,5$  وبالتالي رفض الفرضية الصفرية وتقبل الفرضية البديلة، وبالتالي فان السائقون يمثلون للافتات المرورية المكتوبة .

-الفرضية الأولى: توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة.

-H0= الفرضية الصفرية: لا توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امثال السائقين على الافتات المرورية المكتوبة .

-H1= الفرضية البديلة: توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امثال السائقين على الافتات المرورية المكتوبة وبما أن :  $\text{Sig} = 0,05$  فاننا نرفض الفرضية الصفرية وتقبل الفرضية البديلة وبالتالي فان هذه العلاقة ذات دلالة احصائية.

<sup>1</sup> الحلقة النقاشية رقم (01)

ومن خلال البيانات الاحصائية لفرضيات الدراسة والتي توصلت لجملة من النتائج، تستهدف الفرضية الأولى لهذه الدراسة معرفة العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال سائقي سيارات الأجرة الجماعية - (بين ولايات) - بمدينة الوادي على اللافتات المرورية المكتوبة وقد جاءت النتيجة مؤيدة لهذا الفرض بتقدير متوسط، بحيث تشكلت العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال للافتات المرورية المكتوبة بالاجابية بتقدير متوسط ومنه تظهر النتائج بوجود علاقة ذات دلالة احصائية بين المتغيرين، وبالتالي نلاحظ من خلال الجدول ( ) المبين أعلاه نتائج معامل الارتباط (Spearman's rho) الى وجود علاقة طردية متوسطة القوة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على الاشارات المرورية الضوئية بقيمة:  $0.431^{**}$  وهي قيمة ايجابية، كما تظهر من خلال الجدول القيمة الاحصائية الدالة (Sig=0.02) وهي أقل من الـ 0.05 وهذا يعني ان العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة ايجابية، بحيث كلما زاد رضا السائقين زاد امتثال والعكس صحيح. وبالتالي و من خلال الجدول نلاحظ أن هناك علاقة متوسطة نوع ما بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة .

-الفرضية الجزئية 03: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين لإشارات المرور الضوئية.

-تنص الفرضية الجزئية الثانية على: وجود فروق ذات دلالة احصائية بالنسبة لمستوى رضا السائقين للاشارات المرورية الضوئية. بحيث يمثل الجدول رقم (14) أعلاه درجة رضا السائقين على اللاشارات المرورية الضوئية بمستوى متوسط، بحيث بلغ متوسط الحساي للمحور ككل 0.27، بانحراف معياري 1.81 ودرجة قبول متوسطة، اذ تعزى هذه النتيجة الى وجود عدم رضا السائقين لاشارات المرور الضوئية ويرجع ذلك الى ان اشارات المرور يعتبرونها ملزمة ولها سلطة ضبط أكثر من نظيرتها اللافتات المرورية المكتوبة مما يجعل السائقين يشعرون بنوع من عدم الارتياح و خاصة في حالات توجد بها هذه الاشارة معطلة وغير مفعلة أو تفقد السيطرة في أحد وظائفها، كما يمكن في غالب الأحيان أن يكون ألوانها خافتة وغير واضحة مما تسبب ازعاج للمستخدمي الطرقات، كما تبين من خلال الجدول رقم (23) بأن وجود فروق ذات دلالة احصائية بالنسبة لمستوى رضا السائقين للاشارات المرور الضوئية وذلك من خلال اختبار (Binomial) بقيمة 19 وبدلالة احصائية  $sig= 0,087$  و بما أن  $sig > 0,05$  وبالتالي تقبل الفرضية القائلة بعدم وجود فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية وبالتالي تقبل الفرضية الصفرية أي لا يوجد رضا للاشارات المرورية .

-H0=الفرضية الصفرية: لا توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على الاشارات المرورية ضوئية.

-H1=الفرضية البديلة: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية وبما أن:  $Sig, > 0,0,5$  وبالتالي نقبل الفرضية الصفرية القائلة بأن السائقين راضين على الاشارات المرورية الضوئية

-الفرضية الجزئية 04: توجد فروق ذات دلالية في مستوى امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية.

-تنص الفرضية الجزئية الرابعة على: وجود فرق ذات دلالة احصائية بالنسبة لمستوى امتثال السائقين للاشارات المرورية الضوئية. كما تبين من خلا الجدول رقم(24) بأن وجود فروق ذات دلالة احصائية بالنسبة لمستوى امتثال السائقين للاشارات المرور الضوئية وذلك من خلال اختبار (Binomial) بقيمة 25 وبدلالة احصائية  $\text{sig} = 0,000$  و بما أن  $\text{sig} < 0,05$  وبالتالي تقبل الفرضية الصفرية ونقبل البديلة وبالتالي وجود فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين على الاشارات المرورية الضوئية ، بحيث يوجد امتثال للسائقين للاشارات المرورية ، ويرجع ذلك الى ان معظم السائقين يسترشدون بما تعرضه الاشارات المرورية الضوئية من تعليمات في اطلاق اشارات وهذا لتجنب فوضى مرورية ومنه فحسب مجموعة من عينة الدراسة المتمثلة من السائقين سيارات الاجرة الجماعية بين الولايات في مدينة الوادي ، واستنادا لما أدلى به كل أفراد العينة من خلال الإجابة على الاستبيان ،فإن أهم الأسباب التي تفرض الالتزام على السائقين وما عليهم الا تطبيق ذلك ويدعم هذا القول حلقة النقاش<sup>1</sup> (\*) الخاصة بالمبحوثين في قوله: ( أن اشارات المرور الضوئية أكثر تنظيما من اللافتات المرورية المكتوبة ويرجع ذلك الى أن وحتى اذا في حالى وجود اشارة ولافتة فتلى عمل الاخيرة لأن الأولوية في هذه الحالة الى اشارة المرور الضوئية رغم ان لكل واحدة منهما دور ووظيفة خاصة بها" وفي هذا الصدد يمكن القول بأنه : "هناك ترتيب في الأولوية من خلال الأهمية وبالتالي يمثل السائقين بدرجة أعلى للاشارات المرورية و أكثر استجابة لها من نظيرتها اللافتات المكتوبة" ، كذلك يبين الجدول رقم(16) درجة امتثال السائقين على الاشارات المرورية الضوئية بمستوى متوسط، بحيث بلغ متوسط الحساي للمحور ككل 0.17، بانحراف معياري 1,97 ودرجة قبول متوسطة ، وبالتالي جاءت النتائج مؤيدة للفرض الجزئي الرابع ب:

-H0=الفرضية الصفرية: لا توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين على الاشارات المرورية الضوئية .

-H1=الفرضية البديلة: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين على الاشارات المرورية الضوئية، وبما أن:  $\text{Sig}, < 0,0,5$  ، فإننا نرفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة ، وبالتالي فان السائقون يمثلون للاشارات المرورية الضوئية .

-الفرضية الثانية: توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية.

- وقد استهدفت الفرضية الثانية معرفة العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على الاشارات المرور الضوئية، بحيث جاءت نتيجة من خلال الجدول (19) المبين أعلاه نتائج معامل الارتباط ( Spearman's rho ) الى وجود علاقة ضعيفة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على الاشارات المرورية الضوئية بقيمة:  $0.541^{**}$

<sup>1</sup> الحلقة النقاشية رقم(01)

وهي قيمة ايجابية ، كما تظهر من خلال الجدول القيمة الاحصائية الدالة (  $Sig=0.003$  ) وهي أقل من ال  $0.05$  وهذا يعني ان العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين للاشارات المرور الضوئية ايجابية ، فكلما زاد رضا السائقين على الاشارات المرور الضوئية زاد امتثال لها الامتثال الذي يعتبر جزء لا يتجزء من السلامة المرورية ومن القواعد المنظمة للسلوك الاجتماعي إذ يمثل الوعي السائد لكل مجموعة اجتماعية تسهم بذلك بشكل كبير في البناء الحس المشترك والذي بدوره يكون علاقات سوسيواتصالية داخل النظام المروري ككل ، وبالتالي يوضح معامل للعلاقات الارتباطية " سبيرمان "  $RS=0,02$  وجود علاقة بين متغيرين والمتمثل في مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على اشارات المرور الضوئية، وبما أن  $sig = 0,003$  فهي أقل من مستوى المعنوية  $0,05$  هذا يعني أننا نرفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة القائلة بان توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا و مستوى امتثال السائقين على الاشارات الضوئية وبالتالي تتحقق الفرضية .

- $H_0$ =الفرضية العدمية: لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على الإشارات المرور الضوئية

- $H_1$ =الفرضية البديلة: توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على الإشارات المرور الضوئية .

-الفرضية العامة : توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين سيارات الأجرة الجماعية(بين ولايات في مدينة الوادي) للافتات المرورية .

-  $H_0$ =الفرضية الصفرية: لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على الافتات المرورية .

-  $H_1$ =الفرضية البديلة: توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على الافتات المرورية ، وبما أن  $Sig= 0,05$  فاننا نرفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة وبالتالي فالعلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين للافتات المرورية تتحقق وبالتالي العلاقة ذات دلالة احصائية متوسطة تتجه الى القوة.

## النتائج العامة والنهائية للدراسة:

انتهت الدراسة الحالية بمجموعة من النتائج تم تفسيرها في ضوء التراث النظري كالدراسات السابقة والمقاربات النظرية وكذا الفرضيات اذ توصلت الى:

1 - استهدفت الفرضية الاولى معرفة ومحاولة فهم العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لسيارات الاجرة الجماعية (بين الولايات) لمدينة الوادي على اللافتات المرورية المكتوبة، والتي بدورها انقسمت الى فرضيتين جزئيتين: الفرضية الجزئية 01: والمتمثلة في: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة. والتي انتهت بوجود فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة بقيمة:  $Sig, <0,0,5$  وبالتالي تم رفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة، وبالتالي فان السائقين راضين على اللافتات المرورية المكتوبة .

أما الفرضية الجزئية 02 والمتمثلة في: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة بقيمة:  $Sig, <0,0,5$  وبالتالي رفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة، وبالتالي فان السائقون يمثلون للافتات المرورية المكتوبة .

- ومنه فان الفرضية الأولى قد جاءت نتائجها مؤيدة لوجود علاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة.

2 - كما استهدفت الفرضية الثانية معرفة وفهم العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لسيارات الأجرة الجماعية لمدينة الوادي على الاشارات المرورية الضوئية والتي بدورها انقسمت الى فرضيتين فرعيتين وهما: الفرضية الجزئية 01: والمتمثلة في: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين لإشارات المرور الضوئية بقيمة:  $Sig, >0,0,5$  وبالتالي نقبل الفرضية الصفرية القائلة بأن السائقين غير راضين على الاشارات المرورية الضوئية .

أما الفرضية الجزئية 02 والمتمثلة في: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية بقيمة:  $Sig, <0,0,5$ ، فإننا نرفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة، وبالتالي فان السائقون يمثلون للإشارات المرورية الضوئية .

ومنه فالفرضية الثانية قد تحققت من خلال وجود علاقة دلالية احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لاشارات المرور الضوئية.

- وعليه توصلت الفرضية العامة لهذه الدراسة الى:

- وجود علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لسيارات الاجرة الجماعية- (بين الولايات)- في مدينة الوادي على اللافتات المرورية، إذ تشير النتائج العامة لهذه الدراسة بوجود علاقة متوسطة الى قوية بين متغيراتها بقيمة احتمالية أقل من:  $Sig= 0,05$  وبالتالي تم رفض الفرضية الصفرية وقبول الفرضية البديلة وبالتالي فالعلاقة ذات دلالة احصائية .

المبحث الثالث: عرض ومناقشة نتائج الدراسة الكيفية

المحور الثالث : مدى استعاب السائقين للدلالات السميائية للافتات المرورية

أولاً: عرض النتائج ومناقشة الدراسة السميولوجية:

1 - عرض نتائج تحليل المضمون السميولوجي للصور:

تمهيد:

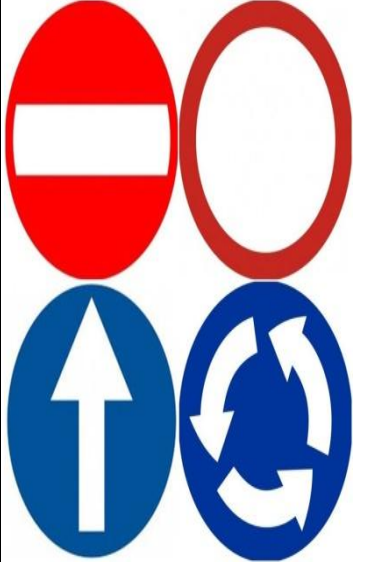
يسمى "رولان بارث" هذه العلامات السميولوجية التي لها أصل نفعي ووظيفي بالوظائف العلامات، فالوظيفية بالنسبة إليه يخرقها المعنى وهذا التدليل ينتمي بمجرد ما يوجد المجتمع، يتم تحويل كل استعمال الى علامة على ذلك الاستعمال، فمثلاً استعمال اللافتات المرورية في الطرقات هو دليل على الرغبة في تقليل من حوادث السير في الطرقات، لكن هذا الاستعمال غير قابل للفصل عن علامة حالى الحوادث المرورية.

الشكل رقم: (27) يبين الدلائل السميولوجية للافتات المرورية وفقاً لنموذج "رولان بارث" التصوري

المدلول	الدال	
- لها مدلول سوسيوثقافي في بيئة مجتمعية ثقافية (قيمة، عرفية...)	الافتات المرورية كرسائل لصور (علامات) بصرية	
- ومدلولها هو المنع، أي ممنوع القيام بنصف دورة.	- دائرة حمراء يتوسطها سهم ملتوي اسود اللون مؤشر عليه بخط احمر	
- ومدلولها هو: الاجبار على الاتجاه الى اليمين او اليمين عند التقاطع المقبل.	- دائرة زرقاء اللون يتوسطها سهمين ملتصقين واحد عمودي مستقيم والثاني بشكل أفقي وكلاهما باللون الأبيض.	
- ومدلولها هو: المنع، أي ممنوع السير في الاتجاه.	- دائرة حمراء الخلفية يتوسطها مستطيل أبيض اللون.	

المصدر: من اعداد الطالبة برناوي

الشكل رقم (28) يبين اللافتات المرورية باعتبارها حاملة للدلالة حسب "بارث"

أنواع اللافتات	النظام	التركيب
	<p>-هي مجموعة من انواع اللافتات المرورية تتسم بتعدد وظائفها المختلفة بحيث تتميز كل لافتة مرورية عن الاخرى في تنظيم او توجيه أو ترشيد أو حتى اعطاء معلومات معينة،والتي يتطابق تنوعها وفق مستلزمات الطريق باعتبارها وسائل ضابطة لسلوك السائقين.ويمكن تصنيفها كالتالي:</p> <p>-الحذريات -الممنوعات -الاجباريات -الارشادات</p>	<p>-تتقارب معاني اللافتات المختلفة في التنظيم -قف - ترك الأولوية-دوران الى اليسار- ممنوع التجاوز...</p>

المصدر : من اعداد الطالبة برناوي

**1-رمزية الأشكال اللافتات المرورية:**

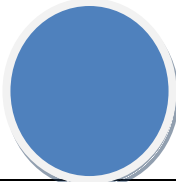



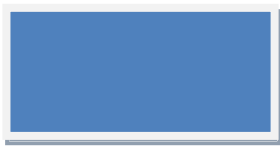
ترتبط هذه الأشكال بمعاني رمزية عامة تساعد في اختيارها، فالشكل الهرمي (المثلث): للافتات المرورية يرمز للرسوخ والصلابة والدوام والاستقرار، أما شكل المستطيل فيدل للشموخ والعظمة، كما يرمز الشكل الدائري للافتات المرورية للأبدية واللانهاية ومنه:

**فالدائرة:** تعبر عن حالات الانذار والردع وكلك الخطر والتنبيه.

**المربع:** يستخدم للإعلام وكذلك يعبر عن حالات الطوارئ، فهو يستخدم في المعلومات العامة.

**أما المستطيل:** فيستخدم في حالات الإنقاذ والدلالة و الاشارات الاضافية.

الشكل (29) جدول يوضح دلالات الأشكال الهندسية المستخدمة في النظام الطريقي.

الرمز	الشكل	الدلالة
الدائرة		Prohibition - ممنوع Obligation - اجباري إلزامي Index Sing - إشارة دالة
المثلث		Warning - تنبيه، إنذار Caution - احتراس، حيطة Danger - خطر
		Mandatory - إلزامي
المربع		Emergency - طوارئ General Info - معلومات عامة
المستطيل		Rescue - نجاة، إنقاذ Index - إشارة دالة Additional Sign - إشارة خاصة بالأرقام

المصدر: د/ أحمد يازيجي، سامية حكمت شقير.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> د/ أحمد يازيجي، سامية حكمت شقير: السميوتيك علم الرموز والاشارات البصرية، قسم التصميم الجرافيكي والملتيميديا، جامعة دمشق، سوريا، 2017-2018، ص 45.

2- رمزية الألوان:

الشكل رقم(30) يوضح دلالات الألوان في اللافتات المرورية

اللون	الدلالة الرمزية	استخداماته في اللافتات المرورية
الأحمر	-يرتبط بالحرق والتهب والدم والخطر والقتل والحرارة والدفع.	-هو منبه ومثير للأعصاب، يستخدم في التعبير عن الخطر والممنوع.
الأخضر	-يرتبط بالحقول والمساحات الخضراء والسلام والأمان وهو اللون المكمل للون النار(الأحمر)، يستخدم في الاسعاف الأولي، لذا فهو يدل على السلام .	-يستخدم للتعبير على النجاة، كما يعبر عن حالات الطوارئ
الأصفر	-اللون الأصفر أو البرتقالي فهما يرتبطان بالشمس والنور والدفع والحذر.	-ويستخدم في اللوحات الدالة على الاحتراس و التنبيه،
الأزرق	-يرتبط بالسماء والماء وهو لون مناسب للهدوء .	-يستخدم للمعلومات العامة والأفكار وإعطاء السماح والإذن بالشيء في منطقة معينة.

المصدر: من اعداد الطالبة

الشكل رقم (31) يوضح جدول دلالات الشكل واللون في حركة المرور

ترقيم	الوصف	الصف	الشكل	مثال
01	ارشاديات	معلومات (لافتات اعلامية)	مربع ذو خلفية زرقاء مكتوب عليه حرف لاتيني (P) بلون أبيض	 موقف سيارات
			مربع ذو خلفية زرقاء مرسوم عليه طريق سيار مؤشر عليه بشرائط أحمر اللون للدلالة عن الانتهاء	 خروج من الطريق السيارة
02	ممنوعات	تنظيمية	دائرة حمراء اللون لها خلفية بيضاء يتوسطها سهمين باتجاه عمودي (طالع أحمر) والهابط أسود	 أترك أولوية المرور للاتجاه المعاكس
			دائرة حمراء اللون لها خلفية بيضاء يتوسطها سهم أسود ملتوي ومؤشر عليه بشرائط أحمر اللون	 ممنوع القيام بنصف دورة
03	حذريات (أخطار)	تحذير	مثلث أحمر اللون ذو خلفية بيضاء يتوسطه علامة تعجب بلون أسود	 خطر غير معين
			مثلث أحمر اللون ذو خلفية بيضاء يتوسطها صورة لطفلين بلون أسود	 خطر منطقة يكثر فيها الاطفال
04	اجباريات	تنظيمية	دائرة زرقاء اللون يتوسطها سهمين ملتصقين بشكل عمودي وبلون أبيض	 اجباري الاتجاه الى الامام أو اليمين عند التقاطع المقبل
			دائرة زرقاء اللون يتوسطها رقم (30) باللون الأبيض	 اجباري السرعة الأدنى 30 كلم/سا

المصدر: من اعداد الطالبة

## 2- مناقشة نتائج تحليل المضمون السميولوجي للصور

## أولاً: اللافتات التحذيرية

إن الغرض من استخدام اللافتات التحذيرية هو التنبيه وتحذير السائقين من اوضاع الخطرة أو المحتملة على الطريق في منطقة معينة وذلك لتفادي الخطر المفاجئ الذي قد يؤثر سلباً على تصرفات وسلوكيات السائقين.

## 1. اللافتة رقم: (01) خاصة بالتحذير خطر عبور حيوانات بريّة:



خطر عبور حيوانات البرية

## المستوى التعييني (الوصفي):

تمثل هذه اللافتة خطر عبور حيوانات بريّة وهي على شكل مثلث أحمر اللون ذو خلفية بيضاء يتوسطه حيوان بري والممثل في حيوان غزال بلون أسود، وتصنف هذه اللافتة في قائمة التحذيرات والتي تهدف الى تنبيه وتحذير السائقين من الأخطار المحتملة والمفاجئة على الطريق، فخروج الحيوانات المفاجئ يشكل عائقاً كبيراً بالنسبة لخدمي الطرقات خاصة في المناطق الصحراوية والجبلية، كما توضع مثل هذا النوع من اللافتات على بعد مسافة 150 م من وجود العائق الذي يحذر منه ويتعرض للعقوبات كل من يخالفه لذا على السائقين احترام هذا القانون.

## المستوى التضميني (الدلالي):

يستخدم هذا النوع من اللافتات المرورية للتعبير عن جود خطر والممثل في حيوان بري غزال كرمز ثقافي وعرفي لمناطق الصحراوية في الجزائر وفي ولاية الوادي خصوصا و الذي يعتبر من محميات الدولة الجزائرية وهو محمي ضمن قوانين ولوائح وتشريعات وبذلك لا بد من السائقين احترامه عند السير في الأماكن المتواجد بها، فهذا الحيوان يعتبر من الكائنات الحية التي تظهر على شكل خطر قد يكون مفاجئاً في كل فترة زمنية وجيزة على الطريق إذ يمكن أن يركض هذا الحيوان البري بسرعة تصل الى 100 كم/سا (60 ميلاً في الساعة) وهذا ما يفسر قيمة الخطر الذي قد يصدره وأي مرتكب للخطأ تسلط ضده عقوبات قانونية بمختلف أنواعها وأشكالها، لذا ارتبطت هذه اللافتة باللون الأحمر الذي يدل على الخطر والحذر فهو يعتبر من الألوان الواضحة الملفتة للانتباه السائقين و التي ترسل كرسالة اتصالية مفادها الحذر ثم الحذر فشكل اللافتة المثلث الذي يعبر عن الخطر والحذر فهو يعتبر خطر أول ولون الاحمر كذلك يعبر عن تهديد الخطر فهو خطر ثاني وكذلك شكل صورة الغزال وهو تعبير عن خطر ثالث بإعتباره محمي قانونياً من طرف الدولة الجزائرية في حد ذاتها، لذا تتكون صورة ذهنية لخطورة وتأزم الوضع القائم الذي قد يطرأ أثناء تجاوز خطير

أو سرعة فائقة لدى السائقين، مما يجعلهم وبمجرد رؤية هذه اللافتة التي هي عبارة عن سلطة وهذه السلطة رمزية تحدد من خلال الشكل واللون وكذلك صورة حيوان الغزال فمن خلال رؤيتها ترسل رسالة منبه للسائق يشعر من خلالها الخوف وعدم الأمان فتلقائياً ينقص في سرعته أو يتوقف وبهذا يلتزم تلقائياً للافتة الموجودة أمامه. لهذا فاللافتات المرورية ليست صور معروضة فقط بل هي وسائل تؤدي وظيفة دلالية ورمزية بواسطة التواصل الرمزي وثيق الصلة بجميع أشكال النشاط الانساني، لهذا نجد دراسة ( Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah) التي ترى أن اللافتات المرورية تعد شكل من أشكال التواصل الغير لفظي، رغم تميزها ضمن بيئة عرفية وثقافية موثقة على الطريق .

## 2. اللافتة رقم: (02) خاصة بالتحذير بخطر منطقة يكثر فيها الاطفال



خطر منطقة يكثر فيها الاطفال

### المستوى التعييني (الوصفي):

تشكل هذه اللافتة من مثلث احمر اللون وبخلفية بيضاء تتوسطه صورة لطفلين - (ولد وبنت) - يمسكان بعضهما البعض بلون اسود، وتصنف هذه القائمة لصنف التحذيرات من منطقة يكثر فيها الأطفال، بهدف تنبه وتحذير السائقين بضرورة أخذ الحيطة والحذر من هذه المنطقة أو المكان المخصص للأطفال، وتوضع مثل هذه اللافتات عادة قبل العائق أو الخطر المحتمل مباشرة، خاصة أمام المدارس والمساجد والروضات وغيرها من الأماكن التي يكثر حولها بمثل هذه الفئة.

### المستوى التضميني (الدلالي):

تحتوي هذه اللافتة رموز دلالية ذات معنى والتي تعبر على علاقة سوسيو اتصالية بين الكبير والصغير في سياق مجتمعي يحكمه الوعي الانساني الراشد وهي تمثل لحالة منطقة يوجد فيها عدد كبير من أطفال والتي عادتاً ما يكون موضعها أمام كل مكان يكثر فيه الأطفال الصغار كالمدارس والمساجد والروضات والحدائق العامة وغيرها من أماكن، لذا فتم وضع اللون الأحمر للاعلان عن حالة الخطر والحذر الذي يعتبر من الألوان المخيفة، إذ تم استخدام فيها استمالات عاطفية وتخوفية تخاطب شعور السائقين و بهدف التأثير فيهم و تذكيرهم لخطر وهذا ما ظهر في دراسة (Fauzan) Abdillah Akbar التي تؤكد بأن هذه اللافتة " تشير الى الرمز لعلامة الخطر وهي تحث سائقي سيارات لتوحي الحذر نظراً لوجود هذه المنطقة عدد كبير من الأطفال"، أما الثانية فهي استمالة عاطفية التي ترتبط بشعور وعواطف

السائقين، فعند رؤيتهم يمثل هذا النوع من اللافتات يشعره بالمسؤولية وذلك عن طريق تذكيرهم، لذا ومن خلال رؤية هذا النوع من اللافتات يستجيب له السائقين بشكل مباشر وهذا خوفاً من الضرر هؤلاء الصغار.

#### خلاصة:

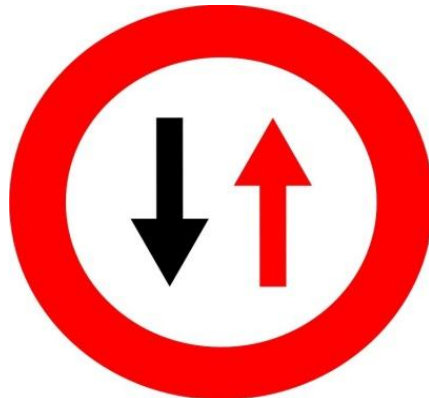
يمكن القول بأن اللافتات المرورية التحذيرية اسماً على مسمى فهي تمثل جميع الأخطار والتحذيرات، فمن ناحية الشكل فيعتبر المثلث علامة للتحذير وهو التحذير الأول، وكذلك على مستوى اللون فاللون الأحمر له دلالة ثقافية ومجتمعية وتاريخية وحتى سياسية فعبر العصور والأزمنة يدل اللون الأحمر للأخطار ولجلب الانتباه وهذا ما كان سابقاً يوضع كبساط للسلطين والملوك لجلب انتباه الجمهور وهكذا... كما نجد دلالة الخطر الثالث في صفة ما وجد في داخل المثل، وهو ما كان في اللافتة الأولى المجسدة في شكل حيوان ويعتبر من محميات الدولة الجزائرية ويمثل ملك من ممتلكاتها لذا يجب الحفاظ عليه وأن تسخر له كل الامكانيات اللازمة وعلى كل سائق احترام قواعد وقوانين الدولة أما اللافتة الثانية فهي أكثر تأثير وهذا الأمر يتعلق بأبوة فهي علاقة تلازمية بين الكبير والصغير بين الأب وأبنائه لذا فتدخل فيها الجانب الشعوري والعاطفي الانساني.

لذا فالعلاقة بين السائقين و اللافتات التحذيرية علاقة تلازمية واتصالية واجتماعية وعلى كل سائق الالتزام بتطبيق القانون بغية تجنبت أخطار الحوادث المرورية.

#### ثانياً: اللافتات الممنوعة

تعتبر من أهم أنواع اللافتات المرورية بإعتبارها تنظم سير حركة المرور عن طريق المنع والتي ترسي قواعد ولوائح على جميع السائقين الالتزام بها وهي بمثابة توجيهات صريحة تحدد من خلالها مسافة السرعة وحدودها، وتكون دائماً ذات خلفية بيضاء تحمل شعاراً أحمر اللون أو مزيج ثنائي اللون.

### 3. اللافتة رقم: (03) خاصة بترك الأولوية للمرور للاتجاه المعاكس:



ترك أولوية للاتجاه المعاكس

**المستوى التعييني (الوصفي):**

تتكون هذه اللافتة من دائرة حمراء ذات خلفية بيضاء يتوسطها سهمان متعاكسان على شكل عمودي يعبر السهم الاول والذي هو على شكل سهم صاعد بلون أحمر بضرورة ترك أولوية العبور للاتجاه المعاكس لهذه الجهة، أما السهم الثاني الذي هو على شكل نازل و بلون أسود والذي يعبر عن ضرورة أولوية السير من هذه الجهة، أي مسموح العبور منها، وتصنف مثل هذا النوع من اللافتات الى صنف الممنوعات، وعادة ما يوضع هذا النوع من اللافتات في أماكن معينة بهدف ضبط حركة المرور وتوجيه السائقين.

**المستوى التضميني (الدلالي):**

تصنف هذه اللافتة المرورية ضمن لافتات الأوامر المطلقة هدفها تنظيم الحركة المرورية وذلك عن طريق الأمر بالفعل لاتباع التعليمات الموجودة في محتواها، وبهذا فهي تستخدم لتعبير عن شيء ممنوع القيام به والالتزام بتعليماتها المقدمة، وعادةً ما تكون اللافتات الممنوعة بشكلها الدائري موجهة اتصاليا لسائقين كرسائل تواصلية بين الأمر وهو السلطة الجزائرية والمؤتمر وهو السائقين عبر وسيلة تواصلية وهي اللافتات المرورية بشكل مباشر فعلى سبيل المثال: اللافتات الارشادية تعطي معلومة فقط على السائق الانتباه لها، لكن اللافتات الممنوعة فهي تلزمهم بفعل أمر ما عليهم سوى التقيد والتنفيذ لذا فهذه اللافتة التي تؤدي وظيفة المنع لمستقبل (السائق) وتقيدته بالالتزام ترك اولوية للاتجاه المعاكس وهذا ما توافق دراسة (Fauzan) Abdillah Akbar التي تؤكد على "أن اشارات المرور ضرورية لتوجيه السائقين وتنقيفهم وتنظيم سلوكهم، سعياً للحفاظ على سلامة الطريق قدرا الامكان لجميع مستخدميها". لذا فهي تتسم بدلالات الرمزية والاتصالية، بحيث تعبر عن رسالة توجيهية لسائقين عن طريق، و يكون مثل هذا النوع من اللافتات بشكلها الدائري وذات خلفية بيضاء وهذا ما توافق مع دراسة (Bayos Erwana Syhroni) التي ترى أن اللافتات المرورية وفي الغالب ما تكون خلفية لافتات المنع بيضاء أو حمراء مع خط أحمر وعادةً ما تستخدم اللافتات إطاراً دائرياً ولكن في بعض الاحيان قد لا يكون هذه اللافتات دائرية الشكل وتثبت هذه اللافتات في مناطق خطرة أو محددة .

## 4. اللافتة رقم: (04) خاصة بممنوع القيام بنصف دورة:



ممنوع القيام بنصف دورة

**المستوى التعييني (الوصفي):**

تمثل هذه اللافتة ذات شكل دائري، حمراء اللون لها خلفية بيضاء يتوسطها سهم ملتوي بلون أسود متجه نحو أسفل ومؤشر عليه بخط منحنى بلون أحمر اللون، ويصنف هذا النوع من اللافتات مع قائمة الممنوعات، بحيث يهدف هذا النوع إلى تنظيم حركة المرور عن طريق آلية المنع وذلك بواسطة منع المركبات من الدوران للخلف.

**المستوى التضميني (الدلالي):**

يستخدم هذا النوع من اللافتات للدلالة على المنع وهي كرمز للسلطة والسلطة يحددها الشكل وما يرمز بداخلها فهو يمثل تهديداً للخطر، فهذه العلامة تنهي سائقي السيارات بعدم القيام بالالتفاف، وتستخدم لتعريف السائقين و كافة مستخدمي الطريق بالقيود الواجب التقيد بها أثناء القيادة و في استخدام الطريق، فهي تعتبر من الرسائل الاتصالية بين الحاكم (السلطة، الدولة) إلى المحكوم (السائقين) وبالتالي تصبح عملية الاتصال انتقال رسالة مشفرة من مرسل إلى مستقبل عبر وسيلة رمزية التي هي اللافتة المرورية في حد ذاتها، مما تعزز عملية الالتزام عن طريق التأثير المباشر و تتشكل هذه اللافتة من اللون الأحمر الذي يعبر عنه إلا في حالات المنع والخطر كهيجان البحر مثلاً: وهذا ما توافق مع دراسة (Bayos Erwana Syhroni) التي تعتبر أن اللون الأكثر شهرة الخط الأحمر المتقاطع والذي يعني الحظر فهو من الألوان المنبهة والمثيرة للأعصاب، وبالتالي فالصورة الذهنية التي يكونها كل سائق عن اللافتات المرورية مع مرور الوقت مع خاصية الانتشار والمشاركة المجتمعية تصبح بعد ذلك فعل اجتماعي منمط داخل سلوك كل فرد مما تؤدي إلى الصورة السائدة والمشاركة في بيئة مرورية ومجتمعية مع بقية أفراد مجتمعه، مما يجعل السائقين ومستخدمي الطريق أكثر انتباهاً والتزاماً عند التعرض لمثل هذه اللافتات وبالتالي تصبح لها علاقة مرجعية سابقة مبنية على التأثير والتأثر .

**خلاصة**

وخلاصة القول: يمكن أن تكون اللافتات المرورية الممنوعة من ضمن الأوامر المطلقة لتنظيم سير حركة المرور، فهي ليست كوسائل اتصال فقط، بل هي من أدوات الضبط لسلوك السائقين تتمتع بآلية الردع القمعي الصامت. وبالتالي تم وضعها من طرف السلطة الحاكمة لتمثلها قانونياً بواسطة لوائح وتشريعات، وبذلك تظهرها لعلاقة بين الأمر وهو

السلطة الجزائرية والمؤتمر وهو السائقين عبر وسيلة تواصلية وردعية ضابطة في نفس الوقت من خلال الاتصال التدرجي الصامت، أي هذا الاتصال الذي هو بين مرسل (الدولة الجزائرية) ومستقبل (السائقين) تتوسطه وسيلة (اللافتات المرورية). وبالتالي تصبح علاقة بين السائقين واللافتات الممنوعة علاقة تأثير وتأثر .

### ثالثاً: اللافتات الإرشادية:

تمثل اللافتات الإرشادية من أكثر الأنواع التي تقدم معلومات وإرشادات قيمة للسائقين وهذا لضمان سير الحركة المرورية، فهي تقدم معلومات عن وجهات والمسافات والاتجاهات وترشد السائقين عن مواقع معينة في المدن. وعادة ما تكون اللافتات الإرشادية على شكل مربع ذات خلفية زرقاء تحتوي صور وكتابات بيضاء اللون. هذه النوع من اللافتات غالباً ما توضع في الطرق السريعة داخل المدن أو بين الولايات.

### 5. اللافتة رقم: (05) خاصة بخروج من الطريق السيار:



خروج من الطريق السيار

### المستوى التعييني (الوصفي):

تشكل هذه اللافتة من مربع ذو خلفية زرقاء مرسوم عليها صورة للطريق سريع بلون الأبيض مؤشر عليه بشرط أحمر اللون، وهي تشير الى نهاية الطريق السريع، وتصنف هذا النوع من الى اللافتات الإرشادية بهدف ارشاد وتوجيه السائقين وتنبههم بضرورة تقليل السرعة لأنهم سيخرجون الى طرق ذات حدود وسرعة منخفضة، وتستخدم عادة في الأماكن التي يتطلب فيها تقليل السرعة العالية للاندماج بأمان مع حركة المرور على الطرق السريعة الحالية.

### المستوى التضميني (الدلالي):

تتضمن هذه اللافتة المرورية التي تعكس شكل المربع المسطح تتوسطه صورة ترشد فيها السائقين لحالة خروج من طريق سيار وهي من اللافتات الإرشادية تضم اللون الأزرق الذي يرتبط بالسماء والماء وهو لون مناسب لنقل رسائل اتصالية تهدف الى الهدوء والطمأنينة ويخصص لنظام المروري للمسموحات ويستخدم للمعلومات ويعطي تعليمات المرورية، وهذا ما توافق مع دراس (Bayos Erwana Syhroni) التي ترى أن اللافتات الإرشادية بصفة عامة تهدف الى تقديم المعلومات أو الارشادات لمستخدمي الطريق حول الاتجاه الذي يجب اتخاذه أو موقع مدينة أو مكان شعبي مع الأسماء والاتجاهات الذي يقع في موقع ما. كما تعتبر هذه اللافتة كمكلمة للافتة التي قبلها والتي بدورها ترشد

السائقين بدخول الطريق السيار، لهذا فوجودها ضروري لتكملة دور الأولى (لافتة دخول الطريق السيار) وفي حالة عدم وجود الثانية تلغي وظيفة الأولى وتصبح بدون معنى لهذا فعملية التواصل لا تكون مع السائقين فقط كبشر مجتمع انساني وتواصلهم البصري مع اللافتات، بل حتى يتعدى ذلك لتصبح اللافتات المرورية جزء من العملية التواصلية و لكي تؤدي وظيفتها كما ينبغي وبطريقة صحيحة يجب أن يكون التواصل في العمل كنسق موحد من أجل تفادي بعض النقائص التي قد تؤثر بشكل كبير في عملية التواصل السائقين واللافتات المرورية.

#### 6. اللافتة رقم: (06) خاصة بطريق بدون مخرج:



طريق بدون مخرج

#### المستوى التعييني (الوصفي):

تشكل هذه اللافتة من مربع بخلفية زرقاء اللون ويتوسطها مستطيل صغير أفقي أحمر اللون أعلى مستطيل أبيض عمودي بلون أبيض على شكل حرف (T) وتصنف هذه اللافتة من صنف الارشادات والتي تهدف الى توجيهه و توضيح لأصحاب المركبات بعدم وجود مخرج أو طريق متصل، وعادة ما تكون في الأماكن والطرق التي تحتوي على مناطق صناعية وغيرها.

#### المستوى التضميني (الدلالي):

تستخدم هذه اللافتات المرورية بغرض وظيفة معينة أنشئت من أجلها، فمن خلال هذه الوظيفة تتضح رسالتها ومدى فعاليتها كوسيلة تواصلية في بيئة مجتمعية مرورية لهذا نجد أن اللافتات المرورية وتعدد الوظائف والرسائل التي تؤديها إلا أن لكل نوع مختص بوظيفة معينة وهذا عن طريق تصنيفاتهم على حسب الشكل واللون، فمثلا اللافتات الارشادية تتميز بشكلها المربع لذا كل لافتة مرورية ذات شكل مربع يعزى ان تكون ارشادية وهكذا الأمر في كل شكل هندسي لبقية اللافتات، كما تتميز بلونها الأزرق الذي يدل على الحالات المسموحة واتجاهات الأماكن وهذا ما توافق مع دراسة (Fauzan) Abdilllah Akbar التي تعتبر بأن اللون الأزرق يعبر على الاتجاهات باعتبار أن لكل لون رمزية دلالية خاصة تؤثر على خلفية تعبيرية معينة. وبهذا الصدد يوضح "بارث" بقوله: العلامة هي مزيج من دالها و مدلولها" أي أن اللافتات المرورية تعتبر مزيج من الدلالات والمدلولات ضمنية ورمزية.

فهذه اللافتة مثلاً: التي تعبر عن المكان المتواجدة فيه بدون مخرج، أي أنها تؤدي رسالة اتصالية خاصةً لضيوف تلك المنطقة الذي يزور المكان لأول مرة و يجهل بأمر الطريق وتعلمه بأنه طريق محدود وهذا ما تم التعبير بلون الأحمر الذي يدل على خطر ووضعية المكان،لهذا قد يكون لمكان مخصص لأمر معين لذا فهو مكان يمكن الدخول اليه دون الخروج منه،لهذا فيمكن أن تكون هذه رسالة مفعلة، في هذا الصدد نجد أن هذا النوع من اللافتات المرورية يوجه لإرشاد السائقين خاصة زوار المنطقة لأول مرة الذين يجهلون الطريق مقارنة بقاطنيها الذين لديهم علم بهذا الأمر.

#### خلاصة :

تعتبر اللافتات الارشادية بصفة عامة من بين اللافتات المرورية التي تهدف الى غاية معينة:وهي التي تقوم بتحويل المضمون الى معنى الموجود بداخلها،وهذا المضمون قابل لتوصيل عن طريق إختيار بعض الرموز التي تسهم في ايصال المعنى للمتلقي وتأكيد فعاليتها الاتصالية،فهي تقدم معلومات و ارشادات وتوجيهات للسائقين في علاقة ترابطية بين السائق ومجتمع المروري الذي فيه.

#### رابعاً: اللافتات الاجبارية:

تستخدم اللافتات الاجبارية بغرض إلزام السائقين لقيام بفعل معين،فهي من العلامات الوضعية التي يتم تطبيقها في بداية النقطة الموجودة بها مباشرة حتى نهاية الاجبار وذلك بواسطة لافتة التي تليها لتنهي هذه العملية الالزامية وعادة ما تكون على شكل دائرة ذات خلفية زرقاء ولو أبيض في داخلها.

#### 7. اللافتة رقم:(07) خاصة بإجباري السرعة الأدنى 30كلم/سا:



إجباري السرعة الأدنى 30كلم/سا

#### المستوى التعييني(الوصفي):

تمثل هذه اللافتة المكونة من دائرة ذات خلفية زرقاء يتوسطها رقم(30) باللون الأبيض والتي تهدف الى اعلام السائقين بعدم زيادة السرعة الحد الأدنى 30 كلم /سا،ويصنف هذا النوع من اللافتات الى صنف الاجباريات،وعادة ما توضع في مواقع محددة كالطرق الحضرية بطابعها السريع.

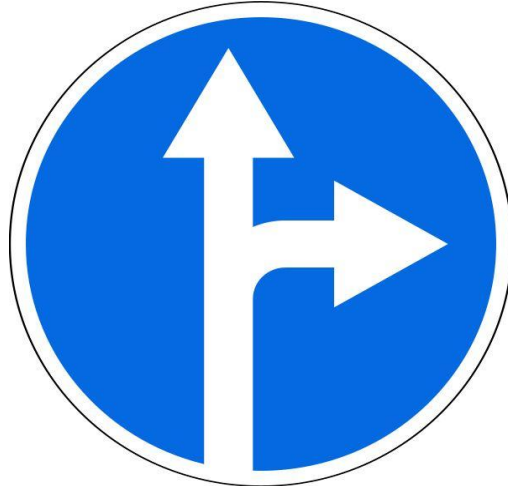
#### المستوى التضميني(الدلالي):

تفسر اللافتات المرورية في هذه الدراسة ضمن السياق السوسيواتصالي للعملية الاتصالية باعتبارها وسيلة اتصال تؤدي رسالة معينة،فاللافتات المرورية التي من خلالها يتم تنظيم سير الحركة المرورية اذ تساهم في ايصال المعنى

الحقيقي للمتلقي (السائقين) عن طريق تفكيك رموزها الدلالية عن طريق التأويل والتحليل وربطها بالصورة الذهنية الموجودة لديه تجاه اللافتات المرورية من الجانبين السلبي أو الإيجابي وتأكيد فعاليتها الاتصالية من عدمها، فهذه الاشارات التي تم وضعها أساساً من أجل حمل رسالة أو نقل خبر معين ضمن قواعد النظام المروري. لهذا يقول: "بارث" العلامة لا تقف بمفردها: "أما جزء من النظام"، كما تتمثل هذه اللافتة وفق القانون المروري اجبارية السرعة الأدينى 30 كلم /سا في منطقة ما والتي تعتبر

من اللافتات المحددة للسرعة في مقطع طريق معين وفي مناطق معينة.

8. اللافتة رقم: (08) خاصة بإجباري الاتجاه الى الامام أو اليمين عند التقاطع المقبل:



إجباري الاتجاه الى الامام أو اليمين عند التقاطع المقبل

#### المستوى التعييني (الوصفي):

تشكل هذه اللافتة من دائرة زرقاء اللون يتوسطها سهمين ملتصقين بشكل عمودي وبلون أبيض، والتي تعني أنه يجب على السائقين الالتزام الى الامام بيمين الطريق عند التقاطع المقبل، وتصنف هذه اللافتة الى الاجباريات والتي تهدف الى تقليل الاصطدامات التي قد تحدث بسبب الانعطاف الخاطئ أو المفاجئ، وعادة ما يوضع هذا النوع من اللافتات في التقاطعات المباشرة في المناطق الحضرية.

#### المستوى التضميني (الدالي):

تستخدم هذه اللافتة لدلالة عن حالة الإجبار لإتجاه الأمام مع الاتجاه ناحية اليمين عند التقاطع المقبل للطريق على شكل دائرة تحتوي على سهمان الأول يشير الى السير اتجاه الأمام والثاني يشير الى الاتجاه نحو اليمين لذا فالسائقين ملزمين بالإتباع أحد الاتجاهين وبذلك يضبط سلوك السائقين وفي هذا الصدد يري "بارث": "أن الدال ليس دلالة عن المدلول، بل يعملان معاً في رابطة لا تنفصل لتشكيل دلالة موحدة" وبهذا يمكن القول بأن اللافتات المرورية يمكن ان تحمل رسائل معينة الاتصالات كعملية نقل المعلومات والتوجيهات و ارشادات وما شابهما، وفي نفس الوقت تدل على عدة أشياء إلا أن وظيفتها الأساسية لا تكمن في ذلك، بل تكمن في الجانب النفعي التي أنشئت لأجله .

## خلاصة :

تمثل الالفتات المرورية الاجبارية من العلامات الوضعية والتي يتم تطبيقها مباشرة ابتداء من المكان التي تتواجد فيه وهي تعتبر كأحد أوجه السلطة القانونية الملزمة والمنظمة لسير حركة المرور، اذ تحكم طبيعة وعلاقة السائقين مع البيئة المرورية المتواجدين فيها.

## النتائج العامة لدراسة السميولوجية:

### أولاً: اللافتات التحذيرية

يمكن القول بأن اللافتات المرورية التحذيرية اسماً على مسمى فهي تمثل جميع الأخطار والتحذيرات، فمن ناحية الشكل فيعتبر المثلث علامة للتحذير وهو التحذير الأول، وكذلك على مستوى اللون فاللون الأحمر له دلالة ثقافية ومجتمعية وتاريخية وحتى سياسية فعبر العصور والأزمنة يدل اللون الأحمر للأخطار ولجلب الانتباه وهذا ما كان سابقاً يوضع كبساط للسلطين والملوك لجلب انتباه الجمهور وهكذا... كما نجد دلالة الخطر الثالث في صفة ما وجد في داخل المثل، وهو ما كان في اللافتة الأولى المجسدة في شكل حيوان ويعتبر من محميات الدولة الجزائرية ويمثل ملك من ممتلكاتها لذا يجب الحفاظ عليه وأن تسخر له كل الامكانيات اللازمة وعلى كل سائق احترام قواعد وقوانين الدولة أما اللافتة الثانية فهي أكثر تأثيراً وهذا الأمر يتعلق بأبوة فهي علاقة تلازمية بين الكبير والصغير بين الأب وأبنائه لذا فتدخل فيها الجانب الشعوري والعاطفي الانساني.

### ثانياً: اللافتات الممنوعة:

وخلاصة القول: يمكن أن تكون اللافتات المرورية الممنوعة من ضمن الأوامر المطلقة لتنظيم سير حركة المرور، فهي ليست كوسائل اتصال فقط، بل هي من أدوات الضبط لسلوك السائقين تتمتع بآلية الردع القمعي الصامت. وبالتالي تم وضعها من طرف السلطة الحاكمة لتمثلها قانونياً بواسطة لوائح وتشريعات، وبذلك تظهرها لعلاقة بين الأمر وهو السلطة الجزائرية والمؤتمتر وهو السائقين عبر وسيلة تواصلية وردعية ضابطة في نفس الوقت من خلال الاتصال التدريجي الصامت، أي هذا الاتصال الذي هو بين مرسل (الدولة الجزائرية) ومستقبل (السائقين) تتوسطه وسيلة (اللافتات المرورية). وبالتالي تصبح علاقة بين السائقين واللافتات الممنوعة علاقة تأثير وتأثر .

### ثالثاً: اللافتات الارشادية:

تعتبر اللافتات الارشادية بصفة عامة من بين اللافتات المرورية التي تهدف الى غاية معينة: وهي التي تقوم بتحويل المضمون الى معنى الموجود بداخلها، وهذا المضمون قابل لتوصيل عن طريق إختيار بعض الرموز التي تسهم في ايصال المعنى للمتلقي وتأكيد فعاليتها الاتصالية، فهي تقدم معلومات و ارشادات وتوجيهات للسائقين في علاقة ترابطية بين السائق ومجتمع المروري الذي فيه.

### رابعاً: اللافتات الاجبارية:

تمثل اللافتات المرورية الاجبارية من العلامات الوضعية والتي يتم تطبيقها مباشرة ابتداء من المكان التي تتواجد فيه وهي تعتبر كأحد أوجه السلطة القانونية الملزمة والمنظمة لسير حركة المرور، اذ تحكم طبيعة وعلاقة السائقين مع البيئة المرورية المتواجدين فيها.

وخلاصة القول: فإن اللافتات المرورية قد تسهم بشكل كبير في ايصال المعنى للمتلقي وتأكيد فعاليتها الاتصالية في حالة عدم وجود خلل، كما ترتبط أشكال الهندسية لللافتات المرورية وظائفها بشكل كامل إلا في حالة وجود عطب أو تشوه خارجي وبالتالي تصبح عملية التواصل شبه منعدمة مما يؤثر على تواصل الافراد (السائقين) وهذا يؤدي الى عدم

الامتثال. فاللافتات المرورية ليست كوسائل اتصال فقط، بل هي أدوات ضبط لسلوك السائقين وبالتالي تم وضعها من طرف السلطة الحاكمة .

وتلعب الألوان في اللافتات كسلطة رمزية من حيث المعنى والدلالة مثل اللون الأحمر الذي يدل على المنع وكذلك الخطر مما يؤثر وبشكل مباشر في عملية التواصل .

وختاماً يمكن القول بأن اللافتات المرورية تلعب دور محوريا وهاما في حياتنا اليومية كأفراد باعتبارها واصلة رمزية وكوسيلة اتصالية تحمل رسائل لها دلالات ومعاني وإيحاءات، اذ تشكل هذه الرموز في تكوين رسالة بصرية موحدة و موضحة.

ثانياً: عرض النتائج ومناقشة الدراسة الميدانية للمقابلات:

1 - عرض نتائج التحليل الموضوعي للمقابلات:

أ - عرض جدول المقابلات الفردية

الجدول رقم: (32) يبين برنامج المقابلات الفردية

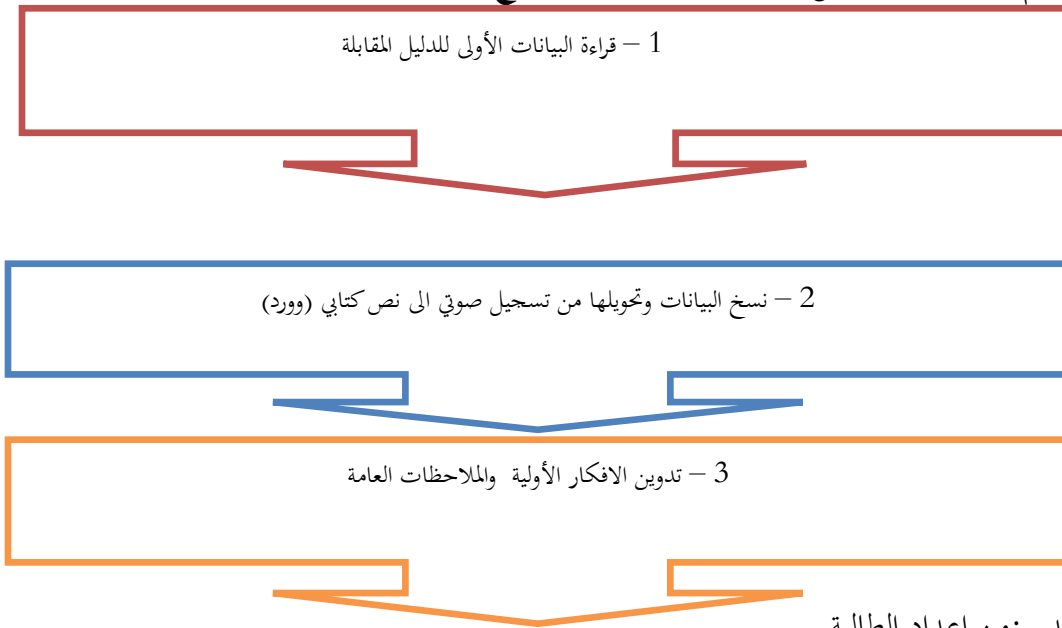
ترقيم	يوم وتاريخ المقابلات	توقيت المقابلات	سنوات العمل	المكان
01	السبت 26 أبريل 2025م	9:00 صباحاً	05 سنوات	المحطة البرية للمسافرين
02	السبت 26 أبريل 2025م	9:30 صباحاً	05 سنوات	المحطة البرية للمسافرين
03	السبت 26 أبريل 2025م	10:00 صباحاً	أكثر من 10 سنوات	المحطة البرية للمسافرين
04	السبت 26 أبريل 2025م	10:30 صباحاً	16 سنة	المحطة البرية للمسافرين
05	الاثنين 28 أبريل 2025م	7:28 صباحاً	8 سنوات	المحطة البرية للمسافرين
06	الاثنين 28 أبريل 2025م	8:00 صباحاً	01 سنة واحدة	المحطة البرية للمسافرين
07	الاثنين 28 أبريل 2025م	8:30 صباحاً	02 سنتين	المحطة البرية للمسافرين
08	الاثنين 28 أبريل 2025م	9:00 صباحاً	02 سنتين	المحطة البرية للمسافرين
09	الاثنين 28 أبريل 2025م	9:30 صباحاً	05 سنوات	المحطة البرية للمسافرين
10	الاثنين 28 أبريل 2025م	9:50 صباحاً	15 سنة	المحطة البرية للمسافرين

المصدر: من اعداد الطالبة

**ب-: مراحل التحليل الموضوعي****الخطوة الأولى: التعرف على البيانات**

وفي هذه المرحلة تم التعرف على البيانات النوعية من طرف الطالبة من خلال تكوين نظرة شاملة على جميع البيانات التي تم جمعها، وذلك من خلال القراءات لكل نسخة من دليل المقابلة وكذلك الاستعانة بالتسجيل الصوتي، بهدف الامام بموضوع البحث عن طريق ملاحظة الافكار الأولية، وذلك عن طريق مراحل تالية:

- 1- قراءة البيانات الأولية لدليل المقابلة.
- 2 - لقد تم نسخ البيانات من طرف الطالبة من تسجيل صوتي الى نص كتابي عن طريق (الورد) ثم أعادت قراءتها من جديد.
- 3 - ثم في هذه المرحلة تم تدوين بعض الملاحظات الأولية من طرف الطالبة وكذلك الافكار العامة الخاصة بهذه المقابلات.

**الشكل رقم: (09) يبين مراحل بناء الأفكار الأولية لموضوع البحث**

المصدر: من اعداد الطالبة

**الخطوة الثانية: توليد الرموز**

تعتبر المرحلة الثانية من أهم المراحل دقة وأثرها صعوبة، بحيث تعتمد على التركيز الباحث في عملية إدراكه وفهمه العميق لهذه الرموز وتفكيكها، بحيث بدأت الطالبة بتوليد الأفكار العامة لنص المقابلات وذلك عن طريق توليد الرموز بواسطة ثلاثة خطوات رئيسة على النحو التالي:

**الخطوة الاولى** عن طريق الترميز الاستقرائي أو كما (بالترميز المفتوح) وهذا من خلال تحديد المواضيع والأفكار التي تم تدوينها أثناء القراءة الأولية لنصوص المقابلة بالأخذ للتكرارات والدلالات المشتركة لهذه النصوص وهي كاستنتاجات مبدئية.

أما الخطوة الثانية وهي كما تسمى بالترميز المركز أو المحوري، وفيه قامت الطالبة بتحديد أكثر الرموز وذلك من خلال التدوينات والملاحظات للأفكار الموجودة في النص بمزج بعضها ببعض. ثم قامت الطالبة بإعطاء لكل فئة مختارة اسماً أو رمزاً مع تحديد بعض مقاطع البيانات التي تناسب لكل فئة معينة. كذلك في المرحلة الثالثة والأخيرة والتي يكون فيها الترميز انتقائي وذلك من خلال انتقاء البيانات المرمنة ووضعها في الجدول الآتي.

الجدول رقم: (33) يبين عملية الترميز الخاص بالمقابلات الفردية لتحليل الموضوعي

ترقيم (المقاطع) أي، أسئلة المحور	الرمز	وصف الرمز	مقتطفات من المقابلة
المقطع الاول	أهمية اللافتات المرورية	يعطي السائقين أهمية كبيرة للافتات المرورية باعتبارها أحد مفاتيح السلامة المرورية الآمنة.	"هذه حاجة باينة ياسبحان الله، نعم نعطيها أهمية كبيرة، لأنها كود لازم تمشي به ولازمك تبع المسار"
	اللافتات المرورية كدلائل للاتصال	تعتبر اللافتات المرورية كوسائل اتصال غير لفظية تنظم سير حركة المرور من خلال عملية التواصل وذلك باعتبارها كدلالة رمزية في توضيح و إيصال الرسالة الاتصالية للسائقين.	"هي كوسيلة إرشادية تؤمن الطريق وكأداة تستعمل في عملية التواصل في حركة المرور، بمهدف تجنب الاصطدامات المفاجئة والوصول الى القيادة الآمنة، فهي تعتبر مرآة السائقين وكمصباح تظئ طريقهم"
المقطع الثاني	أشكال اللافتات المرورية	يفسر السائقين اللافتات المرورية حسب بنية الشكل الأولية، فكل شكل من أشكال اللافتات المرورية يعبر عن غرض معين ويؤدي وظيفة معينة، لذا فمن خلال رؤية الأولية لها فكل شكل هندسي يرمز لوظيفة معينة.	أ- "اشكال اللافتات تساهم بشكل كبير في فهم مقصدها لأن لها دلالة تخاطبك على مستوى الشكل: مربع، دائرة، مثلث، مستطيل" ب- "كل لافتة تدل على دور معين، كي يكون مثلث معناه خطر ولاجبار، والمربع والدائرة والمستطيل، وهذا يرجع للخلفية التعليمية للسائق" ج- "والله هذيك كاينة تسهل 70% الى 80% نفهمها واش تعني على سبيل المثال المثلث على الارجح منعطف، الدائرة تعني السرعة، المستطيلة معناها داخل ولاية جديدة أو في حدود منطقة معينة، فهي تعبر كلغة صامتة ورسالة مشفرة بالنسبة للشكل"
المقطع الثالث	موقع اللافتات المرورية	من خلال الخبرة المهنية لسائقي سيارات الأجرة الخارجية (بين الولايات) تبين أنه في غالب الأحيان تكون اللافتات المرورية في غير موضعها المناسب وذلك راجع الى عدة أسباب منها: الطرق الغير مدروسة في وضعها	أ- لا ليس كل اللافتات في مكانها المناسب، لانه لي يحطوا في اللافتات مش انتاع مستوى وليس من أهل اختصاص يكون عون بلدية يقولوله هاك صب، يروح، يصبها وين ولاه، مثال على ذلك: في طريق الضريميني الى بنت المكوشر

<p>"البلابة" تكون 60 طريق 10 كلم خط ويقولك امشي 60 هذا ولي ظلم زكي يحكمك الردار يقولك راك متجاوز السرعة المحددة. ولا تو في الوضع لحنا فيه كاين إحجاف في وزارة النقل والمختصين مشية 80 حالياً ظلم وكى تضلي مسافة كبيرة ليش ديرى 80، ديرى 100 والوادي ما زالنا في 80 معناها هاذوكم عندهم قانون وزاري وحدهم وحنا وحلدا ولا كيفاش، تفهم حسب المنطقة".</p> <p>ب- "لا توجد صيانة دورية بسبب بعض الازهال"</p> <p>ج- "أحيانا مش مكانها في الطريق على سبيل المثال: لافتة بش تنبهك عن ديدانة تكون مباشرة، يجب ان يكون التنبيه قبلي، أي قبل موضع الديدانة".</p>	<p>في المكان المناسب، كذلك التهاون وبعض من الازهال من طرف الجهات الوصية، كما توجد في غالب الأحيان لافتات موضوعة بطريقة عشوائية وأخرى مفقودة تماماً، كما أن لغياب الصيانة الدورية دور كبير في ذلك.</p>		
<p>أ- "اللافتات المرورية في الطريق كلها لغة واحدة، لأن قانون المرور قانون عالمي حتى روحت لتونس وليبيا نفسها".</p> <p>ب- "والله هذيك مادام احنا في بلنا نستعمل اللغة العربية والفرنسية، مكانش مشكلة حتى نروح لتونس نفسها".</p> <p>ج- "صورة أو الرزمة تبان من بعيد ماذا تعني".</p>	<p>حسب الشواهد الميدانية فان التفسير الكتابي للافتات المرورية يكون ضروري ومهم رغم وجود تعدد اللغات في بعض اللافتات فقط على غرار اللغة العربية والفرنسية و الامازيغية الموجودة في الجزائر على عكس بعض الدول، رغم ذلك فكلها تجمعها لغة واحدة وهي لغة القانون العالمي. إلا ان البعض يعتمد على رمزية الصور الموجودة فيها إذ تفتح لبعض فك شيفراتها ورموزها.</p>	<p>التفسير الكتابي للافتات المرورية</p>	<p>المقطع الرابع</p>
<p>أ- "باينة اذا كانت باللغة العربية أو الفرنسية ضرورة فهمها مهما كانت لغتها".</p> <p>ب- "شوني هي حتى كي تلقي "بلاكة" ما تفهميهاش ما تخليهاش وتروح، لأنه إذا ما فهمتياهاش قادرة توقعك في خطر".</p>	<p>يحاول المشاركون قراءة رسالة اللافتات المرورية مهما كانت لغتها من خلال محاولة فهم معناها الدلالي.</p>	<p>تعددية اللغة في اللافتات المرورية</p>	<p>المقطع الخامس</p>
<p>أ- "كل سائق حسب فهم اتاعه واحد لازم يقرأها والآخر يفهمها حسب الشكل، لأ الخلفية العلمية لها دور كبير".</p> <p>ب- "كل واحد حسب المستوى العلمي اتاعه يابنتي، كما نا نميل للافتة المصورة لأنني أعرف غير المصورة، لأنني لا أعرف أقرأ، ماقرتش".</p> <p>ج- "حسب الزاد الثقافي والمعرفي والتعليمي للسائقين لأنه يلعب دور كبير، أنا كشخص مثقف لا أجد مشكلة، لأن الأمر أصبح بديهي</p>	<p>صرح المشاركون بأن أغلبية السائقين يميل لنوع اللافتات المرورية حسب المستوى العلمي الخاص به وكذلك حسب مستوى الخلفية التعليمية لرخص السياقة فإذا كان المستويين مرتفع فانه لا يجد صعوبة للافتات المرورية سواء كانت مكتوبة أو مصورة أو كانت رمز، لكن اذا كان المستوى منخفض فيكتفي بالمصورة .</p>	<p>ميول السائقين</p>	<p>المقطع السادس</p>

<p>أسافر بشكل يومي وأراها كل يوم لهذا أصبحت كأنا لغة تواصل بين السائق واللافتة".</p>			
<p>أ-مثال جهة المهونسة وغيرها الي جاي براني يتعب لأن الخطوط في اللافتات مش نفس المقاس (الكتابة رقيقة اثناع الوادي)". ب-"صدقيني لي قاري الكود عن فندرة صحيحة يا والله لا تكون عنده مشكلة ،لهذا يرجع لكل سائق هل راك قاري الكود عن فندرة صحيحة ولا راك شاربه البرملي شريان ؟".</p>	<p>يصرح المشاركون أن للسلك ونوع الخط في عرض اللافتات المرورية يعتبر من ضروريات صحة الرسالة الاتصالية للافتات المرورية وذلك بالفهم الصحيح والمتواصل لها، إذ يعتبر نوع من التشويش في حالة عدم وضوحه لذلك يعتبر جزء لا يتجزء من اصال المعنى الصحيح للمتلقى وخاصة المبتدئ والزائر لأول مرة للمنطقة.</p>	<p>سلك ونوع الخط</p>	<p>المقطع السابع</p>
<p>أ-"أكيد،أي واحد يكون انسان عاقل لازم يتنبه، اذا نهوه لازمه بتنبه". ب-"نعم خاصة التخوفية ،العقل وحده يهز رجله ويخفف السرعة". ج-"كاين بلايك (لاتسع أو عائلتك في انتظرك توصلك رسالة عاطفية ،تولي تخمم يفكروك في عائلتك ،تنبيه أكثر".</p>	<p>يستجيب المشاركون للاستمالات الاقناعية بمختلف أنواعها خاصة العاطفية والتخوفية منها</p>	<p>الاستمالات الاقناعية للافتات</p>	<p>المقطع الثامن</p>

<p>أ- "الامتثال لأي لافتة واجب لأنه إذا لم يمثل ستكون العواقب وخيمة"</p> <p>ب- "هناك بعض اللافتات في غير موضعها لهذا السبب يمكن ان يحدث مشكل في اتباعها من عدمه، لهذا في غالب الأحيان عدم الامتثال يكون الحل الأنسب".</p> <p>ج- "لا، لأنه في غالب الأحيان لا تؤدي دورها لأنها في غير مكانها المناسب مثال كتغيير اتجاهها من اليمين اتجاه اليسار وعندها يمثل لها السائق بالخطأ، لهذا يمكن أن يكون عدم الامتثال للافتة المرورية نتيجة وضعها في المكان الخطأ أو لسبب تشوه يصيبها، لهذا فهذا القرار سليم للسائقين".</p>	<p>يمثل السائقين لكل لافتة موجودة في الطريق وفي مكانها الصحيح وخاصة اللافتات في حالة عدم اصابتها خلل أو تشوه قد يمنعها من أداء رسالتها التواصلية .</p>	<p>سميائية اللافتات المرورية</p>	<p>المقطع التاسع</p>
<p>أ- "نعم: أكيد، أكيد، أكيد"</p> <p>ب- "نعم: السلامة كلها مثال طريق الحمراية بشع ومشوه خاصة في الليل إذا ما تقلك البلاكة انتبه والله ما تنتبه، لكن كي تولي مكانش تولي كي الأعمى".</p> <p>ج- تمثل أكثر من نصف السلامة، لأنها هي التي تنبه السائقين للطريق على أي خطر هذي إذا كانت في موضعها الصحيح، خاصة في مسافة الطريق الطويلة".</p>	<p>يعتبر السائقين عملية الامتثال للافتات المرورية جزء لا يتجزء من السلامة المرورية، فلولاها يعتبر السائق كرجل الأعمى وهذا في حالة أن وضعها صحيح ومنطقي باعتبارها تؤدي رسالة اتصالية بصرية صامتة.</p>	<p>الامتثال</p>	<p>المقطع العاشر</p>

<p>أ- "كاين لافئات محلية الصنع و كاين لافئات عالمية مستوردة،لهذا نرجع التناسق خاصة الخط واللون الى نوعية الجودة وخاصة في ولاية الوادي ناقصة وناقصة ياسر"</p> <p>ب- "الاجباري هي أكثر تناسقا وتؤدي وظيفتها لانها هادفة، إذ لم تنتبه لها فتكون عواقبها وخيمة لأنها أكثر من التنبيه والارشادات".</p> <p>ج- "أكثر تناسقا للافئات هي الاجباريات ولها دور كبير"</p>	<p>يرجع المشاركون أن تناسق اللافئات المرورية الى جودة ونوعية الصنع في حد ذاتها وهذا بالاختلاف استراداتها من عدمه لأنها مختلفة أي، هناك من هي محلية الصنع وهناك من هي مستوردة وبذلك تكون جودتها أفضل من الأولى، لذلك نجد بعض امتيازات للجودة لبعض اللافئات أكثر من اخرى، يقول أحد المشاركون، وتبقى اللافئات الاجبارية مي أكثر اللافئات المرورية تناسقا.</p>	<p>تناسق اللافئات المرورية</p>	<p>المقطع الحادي عشر</p>
<p>أ- "نعم، أوافق ربما نسافر بلدان أخرى نولي عارف وش معناها"</p> <p>ب- "نعم اوافق تنوع اللغات، لازم لأننا مش وحدنا في البلاد وترجع لثقافة كل سائق، بحكم رانا نسافروا لازم ضروري".</p> <p>ج- "نعم اوافق خاصة من ناحية الاجانب(السياح) أكثر حاجة لان الولاية أصبحت قطب سياحي".</p>	<p>يوافق معظم المشاركون في تنوع وتعدد اللغات في اللافئات المرورية لإعتبارات عدة منها: أصبحت المنطقة قطب سياحي بمختلف اللغات واللهجات، كذلك لنا ابناء في الخارج البلاد .</p>	<p>تنوع اللغات اللافئات</p>	<p>المقطع الثاني عشر</p>
<p>أ- "لا، هي في متناول الجميع، أي فرد يقدر يقرأها".</p> <p>ب- "حاجة باينة مادام الانسان تعلم الكود ما يحقر حتى شيء واللافئات الحالية بسيطة حتى الجاهل يقرأها، وإذا كان له خلفية تعليمية وثقافية تكون سهلة له".</p>	<p>وترجع القدرة فهم واستيعاب اللافئات المرورية حسب المشاركون الى العديد من العوامل والأسباب أولها : الخلفية التعليمية للسائق في حد ذاتها، كذلك الخلفية العلمية ومدى فهمه قانون المرور وهذا حسب اتقانه لأساسيات القانون من خلال تعلمه أثناء اجتيازه للرخصة السياقة، كذلك المستوى الثقافي والاجتماعية والحس المشترك بين زملاء العمل ومدى توعيتهم في هذا المجال.</p>	<p>قدرة استيعاب اللافئات</p>	<p>المقطع الثالث عشر</p>
<p>أ- "قصدك هذي نزيدوا نبسطوها، خليها هكا راهي مليحة ماشيك تخاطب في طفل صغير بش تخاف".</p> <p>ب- "على العموم هي بسيطة وإذا كان تبسط أكثر فمرحبا بذلك".</p>	<p>يفضل السائقين ضرورة الابقاء على اللافئات المرورية باعتبارها في هذه الحالة في متناول الجميع والكل بإمكانه قراءتها وفهمها.</p>	<p>تبسيط اللافئات</p>	<p>المقطع الرابع عشر</p>

المصدر: من اعداد الطالبة

### الخطوة الثالثة: إنشاء الشيمات

وفي هذه المرحلة تم انشاء مجموعة من خلال جمع عدة رموز و إعادة تصنيفها الى مجموعات متقاربة في المعنى.

### الخطوة الرابعة: تحديد ومراجعة الموضوعات

وفي هذه المرحلة تم التأكد من طرف الطالبة من البيانات أنها تمثل هذا الموضوع أو هذه الدراسة تمثيلاً دقيقاً وهذا بالمقارنة المواضيع بعضها ببعض، ان كانت موجودة ضمن الموضوع الدراسة أم لا وكذلك مدى تناسبها كذلك.

#### الخطوة الخامسة: تحديد وتسمية الموضوعات

وفي هذه المرحلة أعدت الطالبة قائمة المواضيع النهائية التي من خلالها صياغة المواضيع بما يناسبها من تعريفات وكيفية فهم البيانات من خلاله.

#### الخطوة السادسة: الكتابة

في هذه المرحلة التي تعتبر الاخيرة وفيها تم فيها كتابة النتائج النهائية من طرف الطالبة.

#### ثانياً: مناقشة النتائج:

وبناءً على الشواهد الميدانية لعينة الدراسة، فإنه حسب سائقي سيارات الأجرة الجماعية بين الولايات بمدينة الوادي يولي أهمية كبيرة للافتات المرورية بإعتبارها أحد مفاتيح السلامة المرورية الآمنة.

وهذا على حد تعبير أحد المشاركين "هذه حاجة باينة ياسبحان الله، نعم نعطيهها أهمية كبيرة، لأنها كود لازم تمشي به ولازمك تبع المسار"، فهي تعتبر كوسائل اتصال غير لفظية تنظم سير حركة المرور من خلال عملية التواصل وذلك بإعتبارها كدلالة رمزية في توضيح و إيصال الرسالة الاتصالية للسائقين. وهذا ما صرح به أحد السائقين بقوله: "هي كوسيلة إرشادية تؤمن الطريق وكأداة تستعمل في عملية التواصل في حركة المرور، بهدف تجنب الاصطدامات المفاجئة والوصول الى القيادة الآمنة، فهي تعتبر كمرآة للسائقين وكمصباح نظيء طريقهم" وبالتالي فلافتات المرورية تتسم بأهمية كبيرة تعكس الوجه الحقيقي للآمان داخل الطريق وتوفر الأمان لمستخدمي الطريق بصفة عامة وللسائقين وأصحاب المركبات بصفة خاصة فلا يمكن ان نتصور طريق بدون لافتات مرورية وهنا تكمن أهميتها.

كما يفسر السائقين اللافتات المرورية حسب بنية الشكل الأولية، فكل شكل من أشكال اللافتات المرورية يعبر عن غرض معين ويؤدي وظيفة معينة، لذا فمن خلال رؤية الأولية لها فكل شكل هندسي يرمز لوظيفة معينة. هذا ما قاله أحد الباحثين بأن: "أشكال اللافتات تساهم بشكل كبير في فهم مقصدها لأن لها دلالة تخاطبك على مستوى الشكل: مربع، دائرة، مثلث، مستطيل" بمعنى أن كل لافتة لها رمزية خاصة من خلالها تفهم عن ماذا تعبر وأسندت لأي وظيفة وهذا بمختلف انواعها وخصائصها، هذا ما أكده أحد السائقين: "كل لافتة تدل على دور معين، كي يكون مثلث معناه خطر وإلجبار، والمربع والدائرة والمستطيل، وهذا يرجع للخلفية التعليمية للسائق"، لذا فيمكن القول بأن: اللافتات المرورية تؤثر على معنى معين حسب طبيعة شكلها الهندسي، فبتعبير من أحد السائقين أن كل لافتة تدل على دور معين، كي يكون مثلث معناه خطر ولاجبار، والمربع والدائرة والمستطيل، وهذا يرجع للخلفية التعليمية للسائق في حد ذاتها وكذلك للخبرة المهنية له، فمثلا ليس كالسائق المتمرن كمثل المبتدأ، أي حتى سنوات الخبرة في السياقة وكذلك العمل يعطي أكثر الحظوظ فيفهم مقصد اللافتات المرورية ومعناها الرمزي، لذا فمن خلال الخبرة المهنية لسائقي سيارات الأجرة الجماعية (بين الولايات) تبين أنه في غالب الأحيان تكون اللافتات المرورية في غير موضعها المناسب وذلك راجع الى عدة أسباب منها: الطرق الغير مدروسة في وضعها في المكان المناسب، كذلك

التهاون وبعض من الإهمال من طرف الجهات الوصية، كما توجد في غالب الأحيان لافتات موضوعة بطريقة عشوائية وأخرى مفقودة تماماً، كما أن لغياب الصيانة الدورية دور كبير في ذلك. لهذا وحسب تصريح من أحد المشاركين في قوله: "لا ليس كل اللافتات في مكانها المناسب، لأنه لي يخطوا في اللافتات مش أهل اختصاص يكون عون بلدية يقولوه<sup>1</sup>\* "هاك صب"، يروح يصبها<sup>2</sup> "وين ولاه"، ممثال على ذلك: في طريق<sup>3</sup> "الضريميني" الى<sup>4</sup> بنت المكوشر<sup>5</sup> "البلاكة" تكون 60 طريق 10 كلم خط ويقولك امشي 60 هذا ولى ظلم، كي يحكمك الردار يقولك راك متجاوز السرعة المحدد ولا تو في الوضع لحنا فيه كاين إحجاف في وزارة النقل والمختصين مشية 80 حالياً ظلم وكي<sup>6</sup> تضلي مسافة كبيرة ليش ديرلي 80، ديرلي 100 والوادي ما زالنا في 80 معناها هاذوكم عندهم قانون وزارى وحدهم وحنا وحدنا ولا كيفاش، تفهم حسب المنطقة". ويدعم هذا القول أحد المشاركين من عينة الدراسة في قوله: "أحيانا مش مكانها في الطريق ولا توجد صيانة دورية بسبب بعض الإهمال على سبيل المثال: لافتة بش تنبهك عن<sup>7</sup> ديدانة تكون مباشرة، يجب ان يكون التنبيه قبلي، أي قبل موضع الديدانة"، فحسب الشواهد الميدانية فان التفسير الكتابي للافتات المرورية يكون ضروري ومهم رغم وجود تعدد اللغات في بعض اللافتات فقط على غرار اللغة العربية والفرنسية و الامازيغية الموجودة في الجزائر على عكس بعض الدول، رغم ذلك فكلها تجمعها لغة واحدة وهي لغة القانون العالمي. إلا ان البعض من السائقين يعتمد على رمزية الصور الموجودة فيها، إذ تفتح لبعض فك شيفرات ورموزها، لذا فيصرح أحدهم في قوله: "اللافتات المرورية في الطريق كلها لغة واحدة، لأن قانون المرور قانون عالمي حتى روجت لتونس وليبيا نفسها". و يصرح آخر في قوله: "من خلال الصورة أو الرسمة تبان من بعيد ماذا تعني"، كما يحاول المشاركون قراءة رسالة اللافتات المرورية مهما كانت لغتها من خلال محاولة فهم معناها الدلالي لهذا يقول أحد الباحثين في قوله: "باينة إذا كانت باللغة العربية أو الفرنسية ضرورة فهمها مهما كانت لغتها" ويدعم هذا القول مشارك آخر من عينة الدراسة في قوله: "شوفي هي حتى كي تلقي "بلاكة" ما تفهميهاش ما تخليهاش وتروح، لأنه إذا ما فهمتيهاش قادرة توقعك في خطر"، كما صرح المشاركون بأن أغلبية السائقين يميل لنوع اللافتات المرورية حسب المستوي العلمي الخاص به وكذلك حسب مستوى الخلفية التعليمية لرخص السياقة فإذا كان المستوي مرتفع فانه لا يجد صعوبة للافتات المرورية سواء كانت مكتوبة أو مصورة أو كانت رمز، لكن اذا كان المستوى منخفض فيكتفي بالمصورة هذا حسب قول أحد المشاركين في قوله: "كل سائق حسب فهم انتاعه واحد لازم يقرأها والآخر يفهمها حسب الشكل، لأن الخلفية العلمية لها دور كبير"، لذا فيمكن ان تكون الصعوبة أكثر عند أصحاب المستوى العلمي المنخفض هذا ما أكده أحد المشاركين في قوله: "كل واحد حسب المستوي العلمي انتاعه يابنتي، كما نا نميل للافتة المصورة لأنني أعرف غير المصورة، لأنني لا أعرف أقرأ، ما قريتش". ومنه يمكن أن تكون للخلفية العلمية

<sup>1</sup> "هاك صب": ويقصد بهذه العبارة أن "خذها وضعها في مكان"

<sup>2</sup> "وين ولاه": يقصد بهذه العبارة "أي مكان دون ضوابط و قواعد رسمية ومدروسة"

<sup>3</sup> الضريميني: هي قرية في بلدية الدبيلة بمدينة الوادي

<sup>4</sup> بنت المكوشر: هي قرية في مدينة الوادي تقع في طريق الوطني رقم 16 في جزئه الرابط بين مدينتي الوادي و تقرت.

<sup>5</sup> البلاكة: يقصد بها اللافتات المرورية وهي مرادفة لكلمة لافتة مرورية.

<sup>6</sup> تظلي: وهي كلمة تدخل من ضمن المصطلحات الخاصة باللهجة السوفية (وادي سوف) وهي مرادفة لكلمة "تصبح"

<sup>7</sup> الديدانة: يقصد بها الممهل أو اللافتة التي تصف وجود ممهل في الطريق.

والتعليمية والثقافية في ميل السائقين لأحد الأنماط الثلاثة: المكتوبة أو المصورة أو التي تحتوي على رموز، ومنه يؤكد هذا المشارك بقوله: "حسب الزاد الثقافي والمعرفي والتعليمي للسائقين لأنه يلعب دور كبير، أنا كشخص مثقف لا أجد مشكلة، لأن الأمر أصبح من بديهي بنسبة لي أسافر بشكل يومي وأراها كل يوم لهذا أصبحت كأنها لغة تواصل بين السائق واللافتة" وعليه يمكن ان يسترشد السائقين بمختلف مستوياتهم وثقافتهم التي يحملونها رغم التفاوت التعليمي والثقافي، اذ كل فئة تميز حسب ما تكسبه من فهم لهذه اللافتات سواء اذا كان الامر يتعلق بصور أو رموز أو كتابات.

كما صرح المشاركون أن للسمك ونوع الخط في عرض اللافتات المرورية يعتبر من ضروريات صحة الرسالة الاتصالية للافتات المرورية وذلك بالفهم الصحيح والمتواصل لها، إذ يعتبر نوع من التشويش في حالة عدم وضوحه لذلك يعتبر جزء لا يتجزء من اصل المعنى الصحيح للمتلقى وخاصة المبتدئ والزائر لأول مرة للمنطقة. فعلى سبيل المثال يؤكد أحد المشاركون بأن: "جهة<sup>1</sup> المهونسة وغيرها الي جاي<sup>2</sup> براني يتعب لأن الخطوط في اللافتات مش نفس المقاس (الكتابة رقيقة انتاع الوادي)"، كما يستجيب المشاركون للاستمالات الاقناعية بمختلف أنواعها خاصة العاطفية والتخوفية منها باعتبارها كآليات للردع الغير المباشر وكلغة صامتة تمتنها السلطة التنظيمية بطريقة رمزية لإعادة هيكلة وتنظيم سير الحركة المرورية، لذا فنجد معظم التصريحات تقرر بوجود يقظة وانتباه للاستمالات الاقناعية خاصة من نوع العاطفي أو التخويفي وبهذا يصرح احد المشاركون بقوله: "أكيد، أي واحد يكون انسان عاقل لازم يتنبه، اذا نهبوه لازمه يتنبه". كما ان الاستجابة الفعلية حسبهم تكون وفق الترتيب التالي: تأتي الاستمالة التخوفية و ما تشمله من ممنوعات ثم الاستمالة العاطفية التي تؤثر في مشاعرهم هذا ما اتضح من خلال هذا المشارك: "نعم خاصة التخوفية العقل وحده يهز رجله ويخفف السرعة" كما أكد هذا القول تصريح هذا أحد المشاركين في قوله: "كاين بلايك لاتسرع أو عائلتك في انتظرك توصلك رسالة عاطفية، تولي تخمم يفكروك في عائلتك، تتنبه أكثر". لذا فالاستمالات الاقناعية كرسائل بصرية صامتة تؤدي وظيفة التنبيه والتأثير في البيئة المرورية" وبالتالي يمكن القول بأن الاستمالات بمختلف أنواعها لها دلالات ورسائل قوية تؤثر على السائقين بتنوع أنماط السائل التي تعرضها اللافتات المرورية.

أما من ناحية الامتثال للافتات المرورية فأغلب المشاركون من خلال تصريحاتهم المختلفة فأهم يمثلوا للافتات المرورية في حالة وجودها في موضع سليم وصحيح باعتباراً منهم بأن هناك بعض اللافتات في غير مكانها، ومن هنا يمكن القول بأنه: يمثل السائقين لكل لافتة موجودة في الطريق وفي مكانها الصحيح وخاصة اللافتات في حالة عدم اصابتها خلل أو تشوه قد يمنعها من أداء رسالتها التواصلية لذا فالتشويش قد ينقص من حظوظ الامتثال باعتباره كتغذية راجعة للعملية الاتصالية بين المرسل (الافتات المرورية) والمستقبل (السائقين) .

<sup>1</sup> "المهونسة": وهي تطلق على بلدية "أميه ونسة" التابعة لدائرة بنفس الاسم، التي تقع غرب بولاية الوادي.  
<sup>2</sup> "البراني: يقصد به الضيوف التي تأتي للمدينة الوادي

وهذا ما يراه أحد المشاركون: "الامتثال لأي لافتة واجب لأنه إذا لم يمثل ستكون العواقب وخيمة" لكن هناك بعض اللافتات في غير موضعها لهذا السبب يمكن ان يحدث مشكل في اتباعها من عدمه، لهذا في غالب الأحيان عدم الامتثال يكون الحل الأنسب ". وبهذا يقع لهم بعض الصراعات في هذا الصدد يقول احدهم " أمتثل أو لم أمتثل، إذا امتثلت للافتة المرورية فأنا في خطأ وإذا لم أمتثل فأنا مع العقوبة المسلطة قانونياً" كما يصرح آخر بقوله: " لا ، لأنه في غالب الأحيان لا تؤدي دورها لأنها في غير مكانها المناسب مثال كتغيير اتجاهها من اليمين اتجاه اليسار وعندها يمثل لها السائق بالخطأ، لهذا يمكن أن يكون عدم الامتثال للافتة المرورية نتيجة وضعها في المكان الخطأ أو لسبب تشوه يصيبها، لهذا فهذا القرار سليم للسائقين". لذا فيعتبر السائقين أن عملية الامتثال للافتات المرورية جزء لا يتجزء من السلامة المرورية، فلوها يعتبر السائق كرجل الأعمى وهذا في حالة أن وضعها صحيح ومنطقي باعتبارها تؤدي رسالة اتصالية بصرية صامتة لهذا ضرورة الحرص على وضعها في المكان المناسب لها. يقول أحد السائقين "نعم: أكيد، أكيد، أكيد هي السلامة كلها مثال طريق<sup>1</sup> الحمراية سيئ ومشوه خاصة في الليل إذا ما تقلك البلاكة انتبه والله ما تنتبه، لكن كي تولي مكانش تولي كي الأعمى" وهذا ما يجعل للافتات المرورية من بين الوسائل المنظمة للقواعد البنائية للسلوك السائقين بهدف تفادي الازدحامات في سير الحركة المرورية .

كما يرجع المشاركون أن تناسق اللافتات المرورية الى جودة ونوعية الصنع في حد ذاتها وهذا بالاختلاف استراتيجياتها من عدمه لأنها مختلفة أي، هناك من هي محلية الصنع وهناك من هي مستوردة وبذلك تكون جودتها أفضل من الأولى، لذلك نجد بعض امتيازات للجودة لبعض اللافتات أكثر من اخرى، يقول أحد المشاركون: " كايين لافتات محلية الصنع و كايين لافتات عالمية مستوردة، لهذا نرجع التناسق خاصة الخط واللون الى نوعية الجودة وخاصة في ولاية الوادي ناقصة وناقصة ياسر"، كما يقيي المشاركون بأن اللافتات الاجبارية هي أكثر اللافتات المرورية تناسقاً من وجهة نظرهم. لهد يري احد المشاركون بأن: "الاجباري هي أكثر تناسقا وتؤدي وظيفتها لأنها هادفة، كذلك إن لم تنتبه لها فتكون عواقبها وخيمة لأنها أكثر من التبيه والارشاديات" فاللافتات المرورية الاجبارية مميزة شكلها الدائري وبساطة ألوانها إلا أنها تؤدي وظيفتها، إذ تعتبر من أكثر اللافتات تناسقاً حسب هذا المشارك: "أكثر تناسقاً للافتات هي الاجباريات ولها دور كبير" باعتبارها من اللافتات المرورية الوضعية والتي يتم تطبيقها مباشرة في الوضعية التي تعبر عنها مثل اللافتات التي تحتوي لصورة ممهل في الطريق وبالتالي يمثل هذا النوع من اللافتات المرورية أحد أوجه السلطة القانونية والرمزية الملزمة والمنظمة للقواعد البنائية للسلوك البشري المروري.

و يوافق معظم المشاركون في تنوع وتعدد اللغات في اللافتات المرورية لإعتبارات عدة منها: اصبحت المنطقة قطب سياحي تجمع الكثير من السياح والأجانب بمختلف اللغات واللهجات، كذلك حسب تصريحاتهم أن لنا ابناء في الخارج البلاد وجالياتنا في مختلف البلدان، لذا فبعض التصريحات تقر بضرورة وجود تنوع في اللغة للافتات المرورية لهذا يؤكد هذا المشارك هذه بقوله: "نعم اوافق تنوع اللغات ،لازم لأننا مش وحدنا في البلاد وترجع لثقافة كل سائق، بحكم رانا نساغفرو لازم ضروري". كذلك من يرى بضرورة فهمها من أجل فهمها أكثر باعتبارها وسيلة تعبيرية

<sup>1</sup> الحمراية: بلدية في مدينة الوادي تبعد عن عاصمة الولاية ب110 كلم شمالاً.

تؤدي وظيفة سوسيوإتصالية في بيئة ثقافية مختلفة وهذا ما يؤكد أحد السائقين: "نعم، أوافق ربما نسافر بلدان أخرى نولي عارف وش معناها، كذلك من ناحية الأجانب (السياح) أكثر حاجة لأن الولاية أصبحت قطب سياحي". وبالتالي فانتعدد اللغات في وسائل جماهيرية كاللافتات المرورية مهم جداً.

وترجع القدرة فهم و استعاب اللافتات المرورية حسب آراء المشاركين الى العديد من العوامل والأسباب أولها : الخلفية التعليمية للسائق في حد ذاتها، كذلك الخلفية العلمية ومدى فهمه قانون المرور وهذا حسب اتقانه لأساسيات القانون من خلال تعلمه أثناء اجتيازه للرخصة السياقة، كذلك المستوى الثقافي والاجتماعية والحس المشترك بين زملاء العمل ومدى توعيتهم في هذا المجال.

أما بالنسبة الى بساطة اللافتات المرورية من عدمها يقول أحد المشاركين : "لا، هي في متناول الجميع، أي فرد يقدر يقرأها". ويوضح آخر في قوله: "حاجة باينة مادام الانسان تعلم الكود ما يحقر حتى شيء واللافتات الحالية بسيطة حتى الجاهل يقرأها، وإذا كان له خلفية تعليمية وثقافية تكون سهلة له"، كما يفضل السائقين ضرورة الابقاء على اللافتات المرورية باعتبارها في هذه الحالة في متناول الجميع والكل بإمكانه قراءتها وفهمها، مثلما يوضح هذا السائق في حديثه عن اللافتات المرورية: "قصدا هذي نزيدوا نبسطوها، خليها هكا راهي مليحة<sup>1</sup> ماشيك تخاطب في طفل صغير بش تخاف"، لذا فمن هذه الناحية يؤكد الغالبية العظمى على بساطة اللافتات، كما يؤكد البعض الآخر في ضرورة فهم كل معنى ورمز يخص اللافتات المرورية من خلال الدروس الأولى، لأن للخلفية التعليمية لسياقة لها أثر البالغ لبقية المسار القيادي السليم وهذا ما يؤكد أحد المشاركين "صدقيني لي قاري الكود عن قندرة<sup>2</sup> صحيحة يا والله لا تكون عنده مشكلة، لهذا يرجع لكل سائق هل راك قاري الكود عن قندرة صحيحة ولا راك شاربه البرملي شريان؟". على العموم وبهذا الصدد أغلب المشاركين يستحسن بساطة اللافتات المرورية وهذا ما يقوله احد السائقين: "هي بسيطة و إذا كان تبسط أكثر فمرحباً بذلك" بمعنى أن اللافتات المرورية بسيطة في تركيبها الشكلية .

<sup>1</sup> "ماشيك": تعني أنت لا تخاطب في ...

<sup>2</sup> قندرة صحيحة: يقصد بعبارة "قندرة صحيحة" أن ترسي على قاعدة صحيحة ومتينة

## 1 - مناقشة نتائج الدراسة في ضوء الدراسات السابقة :

وبناءً على ما سبق من مصادر لبيانات ميدانية، فقد تبين بأن وجود أهمية بالغة للافتات المرورية من طرف عينة الدراسة، كونها وسيلة من وسائل الاتصال الغير لفظي والتي تهدف الى توضيح و ايصال المعنى عن طريق رموز دلالية، وهذا ما توافق مع دراسة (Fauza Abdillah Akbar) التي تشير الى أن اشارات المرور ضرورية لتوجيه السائقين وتثقيفهم وتنظيم سلوكهم، سعياً للحفاظ على سلامة الطريق قدر الإمكان لجميع مستخدميها"، وفي هذا الصدد نجد أن دراسة كل من (Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah) التي اعتبرت أن اللافتات المرورية رمزية ولها صلة منطقية وبديهية بالشيء أو الفكرة التي تمثلها، لذا تعتبر اللافتات المرورية من الوسائل الارشادية التي تعمل على تأمين الطريق، إذ تستخدم كأداة في تنظيم عملية التواصل في حركة المرور، ولذا فهذه الدراسة تعتبر أن " العلامة أو اللافتة تستخدم في التواصل لتمثيل عملية نقل أو بناء ظاهرة ذات تأثير صوتي" وبذلك تصبح اللافتات المرورية تتضمن تحويل المعاني الرمزية بلغة صامتة من خلال البيئة مرورية للطريق.

كما ظهر ومن خلال المقابلات الفردية أن غالبية العظمى من المشاركون أنهم يفسرون اللافتات المرورية بناءً على الشكل الأولي لها، فكل شكل هندسي يؤول الى مغزى معين ويعبر عن مضمون رسالة معينة فمثلاً الدائرة تعني التحذير أو اشارة عدم الدخول، أي اذا تمت رؤية لافتة مرورية فعلى السائق الالتزام بالتحذير وأخذ الحيطة اللازمة، وشكل المستطيل كذلك يقصد به حالات الإنقاذ والدلالة لإشارات الاضافية وكذلك شكل المثلث يدل عادة على التنبيه أو المخاطر المحتملة والمربع يعني عادة للتوجيهات والواجهات، بمعنى أن الصورة الذهنية للمستقبل يصنف اللافتات المرورية من خلال رؤيتها الأولية.

وبهذا تساهم الاشكال في فهم وتوضيح مقاصد اللافتات المرورية، أي أن كل لافتة لها رمزية خاصة من خلالها تفهم عن ماذا تعبر وأسندت لأي وظيفة وهذا بمختلف انواعها وخصائصها، هذا ما أكدته دراسة كل من (Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah) "أن تشبه اللافتات الرمزية الى حد كبير ما صممت لأجله" لذا فاللافتات المرورية بشكلها الأولي تعتبر واضحة في مظهرها ومقصدها. وهذا ما تعارض مع دراسة (Bayos Erwana Syhroni) في أن الطلاب ثانوية (Bayos Erwana Syhroni) بمدينة لانغسا الأندونيسية لا يفهمون كل اشارات المرور، "بحيث فسرت الدراسة بأن هناك الكثير من الافتقار الى الفهم والوعي من قبل مستخدمي الطريق وخاصة الطلاب في مدينة لانغسا". ومنه فالفهم في العملية التواصلية تعد من بين الخطوات المفصلية والمهمة لأنه لا يتحقق التواصل إلا بوجود فهم لرسالة المستقبل من طرف المرسل وبذلك يمكن أن نعتبره أحد الميكانيزمات الرمزية المعبرة عن حقيقة أو ماهية الشيء فمثلاً: لافتة ذات شكل دائري وخلفية بيضاء مكتوب عليها كلمة واحدة فقط وهي "قف" هذه الكلمة بلون أسود، تعتبر كرسالة اتصالية استخدمت للدلالة الرمزية، أي بشكل غير مباشر بهدف ايصال معنى (المنع) وهي تمثل الميكانيزم الرمزي الذي تم توضيحه بكلمة مختصرة (قف)، رغم ذلك فهي تدل على طبيعة فعل او سلوك معين كالأمر بالوقوف. أما دراسة كل من (Sikirat Damillola Mustapha and B.A.Ibitoye) التي توافقت مع الدراسة الحالية في هذا الصدد و التي تظهر نتائجها بأنه: "اتفق السائقين جزئياً على

أن عدم وضوح أجهزة تنظيم المرور هو العامل الرئيسي الذي يؤثر على عدم الفهم السائقين للاشارات المرور بذلك تصبح العوامل التي تؤثر في عدم فهم السائقين في هذه الدراسة هي: عدم معرفتهم المسبقة للاشارات المرور وكذا ضعف التنفيذ الكافي ونقص أنظمة تنظيم المرور على الطرق هذا يعني ان نقص المسجل للافتات المرورية في الطرق، وهذا ما توافهق مع هذه الدراسة التي ترى بأنه: في غالب الأحيان تكون اللافتات المرورية في غير موضعها المناسب وذلك راجع الى عدة أسباب منها: الطرق الغير مدروسة في وضعها في المكان المناسب، كذلك التهاون وبعض من الاهمال من طرف الجهات الوصية، كما توجد في غالب الأحيان لافتات موضوعة بطريقة عشوائية وأخرى مفقودة تماماً، كما أن لغياب الصيانة الدورية دور كبير في ذلك. وهذا ما اختلف مع دراسة ( Uwem Udo Promise Paul Elijah , Akpan, Nsikan Senam ) التي تؤكد على أن لافتات الطرق مصنوعة من "أشكال وألوان" محددة ليسهل التعرف عليها، فهي بسيطة ومحددة التصميم و موضوعة بشكل صحيح على الجانب الأيمن من الطريق، مع أو بدون نقش توضيحي بسيط بما يكفي لفهمه.

كما أظهرت الشواهد الميدانية لهذه الدراسة بأن للخلفية التعليمية للسائقين جد مهمة، بحيث تصبح لديه فهم أكثر لأساسيات ومبادئ القيادة وعلاماتها، فمثلا ليس كالسائق المتمرن وله خلفية متينة في حفظ وفهم كل نوع من أنواع اللافتات كمثل الذي لم يتنبه لذلك، وهذا ما توافق مع دراسة كل من ( Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah ) التي تقر بأنه: "يجب على سائق السيارة المتدرب أن يفهم قوانين القيادة الدولية التي تمثلها إشارات المرور على الطريق السريعة، وعليه فيمكن القول بأن الخلفية التعليمية مع الخبرة في السياقة يعطي أكثر الحظوظ في فهم مقصد اللافتات المرورية ومعناها الرمزي. وكذلك تفترض على أن كل مستخدم للطريق لديه معرفة مسبقة بالتعرف على اشارة كمعلومات مدعومة بالكفاءة البصرية، تحدد قدرة التفسير لمعنى الاشارة وتفسره مع النقش أو الشرك المكمل لها. كما اختلفت الدراسة الحالية مع دراسة ( Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah ) التي أظهرت نتائجها أن المستوى التعليمي لا يؤثر دائماً إيجاباً على تفسير وفهم اشارات المرور، فالمستوى التعليمي العالي لا يؤدي الى فهم أفضل لحركة المرور وهذا ما توافق مع دراسة ( Sikirat Damillola Mustapha and B.A.Ibitoye ) التي أظهرت نتائجها بأنه من خلال الدراسة التعليمية وسنوات الخبرة تعتبر تجربة القيادة ذات أهمية.

وحسب الشواهد الميدانية فانها تفسر الكتابة الموجودة في اللافتات المرورية يكون ضروري ومهم رغم وجود تعدد اللغات في بعض اللافتات فقط مثل: اللغة العربية والفرنسية وأحياناً اللغة الامازيغية الموجودة في الجزائر على عكس بعض الدول، رغم ذلك فكلها تجمعها لغة واحدة وهي لغة القانون العالمي. إلا ان البعض من السائقين يعتمد على رمزية الصور الموجودة فيها، إذ تفتح لبعض فك شيفرات ورموزها. كما صرح المشاركون أن للسماك ونوع الخط في عرض اللافتات المرورية يعتبر من ضروريات صحة الرسالة الاتصالية للافتات المرورية وذلك بالفهم الصحيح والمتواصل لها، إذ يعتبر نوع من التشويش في حالة عدم وضوحه لذلك يعتبر جزء لا يتجزء من اصال المعنى الصحيح للمتلقي وخاصة المبتدئ والزائر لأول مرة للمنطقة، كما أظهرت نتائج المقابلات أن المشاركون

يستجيبون للاستمالات الاقناعية بمختلف أنواعها خاصة العاطفية والتخويفية منها بإعتبارها كآليات للردع الغير المباشر وكلغة صامتة تمتهنها السلطة التنظيمية بطريقة رمزية لإعادة هيكلة وتنظيم سير الحركة المرورية، لذا فنجد معظم التصريحات تقر بوجود يقظة وانتباه للاستمالات الاقناعية خاصة من نوع العاطفي أو التخويفي، كما يرجع المشاركون أن تناسق اللافتات المرورية الى جودة ونوعية الصنع في حد ذاتها وهذا بالاختلاف استراداتها من عدمه لأنها مختلفة أي، هناك من هي محلية الصنع وهناك من هي مستوردة وبذلك تكون جودتها أفضل من الأولى، لذلك نجد بعض امتيازات للجودة لبعض اللافتات أكثر من اخرى، كذلك من يرى العديد من المبحوثين بضرورة فهمها باعتبارها وسيلة تعبيرية تؤدي وظيفة سوسيوإتصالية في بيئة ثقافية مختلفة وهذا ما تؤكدته دراسة (Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam, Promise Paul Elijah) التي ترى بأن العديد من اللافتات لا تستوفي هذه المعايير، إذ تستخدم رموز اللون والشكل في نطاق واسع في اللافتات المرورية بغية إيصال معلومات تتجاوز رسالة اللافتة المحددة على سبيل المثال: لافتات التحذير المثلثة الحمراء والبيضاء في أوروبا ولافتات التوجيه المستطيلة في أمريكا الشمالية، إلا أن العديد من السائقين لا يفهمون هذه الرموز. كما يفضل السائقين ضرورة الإبقاء على اللافتات المرورية باعتبارها في هذه الحالة في متناول الجميع والكل بإمكانه قراءتها وفهمها، مثلما يوضح هذا السائق في حديثه عن اللافتات المرورية.

## 2- مناقشة نتائج الدراسة في ضوء المقاربات النظرية:

حسب النتائج الميدانية ومن خلال مناقشتها في ضل الدراسات السابقة، تأتي هذه المرحلة والتي فيها نقارب نتائج الدراسة وفق المقاربة النظرية للعالم الاجتماع المصري "أحمد بدوي موسى" لنظريته "القواعد المتصارعة" والتي من خلالها اعتمدت الطالبة في هذه الدراسة الى عدة مفاهيم والتي من خلالها تهدف الى تفسير والتحليل نتائج الظاهرة المدروسة، إذ يعرف "بدوي" هذه النظرية بأنها: "نظرية تحاول فهم العلاقة بين الأفعال والممارسات الاجتماعية من جهة وبين الأبنية الاجتماعية من جهة ثانية، كما تحاول الكشف عن عمليات التغير الذي يؤثر في هذه العلاقة في زمان ومكان معين ومن مختلف المجالات الحيوية والفكرية والثقافية والروحية، لذا نفترض وجود علاقة جديدة بين الفعل والقواعد البنائية والأبنية الاجتماعية، حيث أن القاعدة البنائية إبنة الفعل النموذجي الانعكاسي وأساس البناء الاجتماعي".<sup>1</sup>

ومن هذا المنطلق وعلى ضوء ما تم تفسيره سابقاً، تعتبر اللافتات المرورية من الوسائل الاتصالية التي تنظم حياة الأفراد (السائقين) داخل بيئة مرورية باعتبارها كقاعدة تنظيمية من القواعد البنائية التي أنشئت على خلفية الفعل النموذجي الذي يعتبر من الأفعال الاجتماعية التي تساهم في ربط العلاقات المشتركة في تسيير الحركة المرورية، فهذه القواعد البنائية المنظمة للممارسات الاجتماعية للأفراد (السائقين) تتم من خلال العملية الاتصالية عن طريق رسائل لدلالات رمزية وتعبيرية غير لفظية.

فاللافتات المرورية كوسائل إرشادية تؤمن الطريق وكأداة تستعمل في عملية التواصل في حركة المرور، تهدف الى تجنب الاصطدامات المفاجئة التي قد تحدث أثناء سير الحركة المرورية لسائقي السيارات وكذا الوصول الى القيادة الآمنة، وفي هذا الصدد يقول: "بدوي" لكي المجتمعات أن تتقدم تحتاج الى منظومة من القواعد الرشيدة والعادلة و المساواتية ولا بد من احترام القواعد، والمجتمع حين لا يتم احترام القواعد البنائية، يحدث التخبط والعشوائية، وتتوقف الحركة و تزداد المشكلات".<sup>2</sup> لذا فاللافتات المرورية كقواعد بنائية تؤدي عدة وظائف منها: إرشادية و اجبارية وتنظيمية وتحذيرية وكذلك الإعلامية (تعليمات) تتشكل على هيئة قواعد وقوانين صارمة لا بد من القيام بها و اتباعها من طرف السائقين ومستخدمي الطريق بصفة عامة.

وقد قسم "بدوي" القواعد البنائية الى ثلاث قواعد وهي القواعد الحيوية والقواعد الفكرية والقواعد الروحية، فالقواعد الفكرية التي تمثل كافة القواعد التي يستخدمها السائقين من خلال ملكاتهم العقلية ومهاراتهم البدنية في إدارة حياتهم والاستماع بها كاستجاباتهم للاستمالات الاقناعية التي تعرضها عليهم اللافتات المرورية مثلاً: وبمختلف أنواعها خاصة العاطفية و التخوفية والعقلية بإعتبارها كرسائل بصرية صامتة تؤدي وظيفة التنبيه والتأثير في البيئة المرورية، وهي كآليات للردع الغير المباشر وكلغة صامتة تمتهنها السلطة التنظيمية بطريقة رمزية لإعادة هيكلية وتنظيم سير الحركة المرورية، كما يفسر السائقين اللافتات المرورية حسب بنية الشكل الأولية، فكل

<sup>1</sup> <https://www.google.com/search?>

يوم: الخميس 15 ماي 2025م، على الساعة 15:58 د  
<sup>2</sup> نفس المرجع السابق.

شكل من أشكال اللافتات المرورية يعبر عن غرض معين ويؤدي وظيفة معينة، لذا فمن رؤية الأولية لها فكل شكل هندسي يرمز لوظيفة معينة.

**أما القواعد الحيوية:** حسب "بدوي" فتتمثل في القواعد المنظمة لسلوك السائقين والتي من خلالها يتمكن السائقين من الاحتفاظ بحياتهم كبشر و هذا ما يتجسد في عملية الامتثال للافتات المرورية التي تعتبر جزء لا يتجزء من السلامة المرورية، فلولاها يعتبر السائق كرجل الأعمى وهذا في حالة أن وضعها صحيح ومنطقي باعتبارها تؤدي رسالة اتصالية بصرية صامتة لهذا ضرورة الحرص على وضعها في المكان المناسب لها، فهذا النوع من القواعد تمكن الفرد (السائقين) من الاحتفاظ بحياتهم الشخصية.

**أما القواعد الروحية:** فتتمثل في القواعد الثقافية والعرقية والتي تم الاصطلاح عليها عرفيا بعقد ضمني من طرف جماعة اجتماعية معينة التي تتمثل في جملة من الاخلاق والقيم والمعايير التي تمثل الهوية الثقافية لكل سائق بقوانين يتم الاتفاق عليها من طرفهم والتي تسهم في صياغة المعايير الخاصة بالقواعد البنائية بصفة عامة، لذا فيمكن اعتبار قانون المرور بمثابة دين وضعي على كل سائق الالتزام به، هذا ما يتوافق بما تفترضه النظرية في أن الافعال الاجتماعية والمتمثلة في روحية وحيوية وثقافية وفكرية، إذا اكتسبت خاصتي الانتشار والتكرار، فإنها تؤسس الى القواعد البنائية المنظمة للسلوك الحيوي أو الفكري أو الثقافي أو الروحي.

وهذه القواعد يتشكل من خلالها البناء الاجتماعي ثلاثي التركيب والذي يتمثل في ثلاثة أبنية هي: بناء الحس المشترك الذي يتأسس من القواعد الثقافية التي تكونت من خلال التاريخ المشترك للسائقين وتفاعلاتهم بعضهم ببعض كونهم يأخذون نفس التعليمات في المدارس السياقة كما أنهم يتميزون عن غيرهم من السائقين بتكوين مخصص لهم كسائقي سيارات أجرة خارجية وهذا ما ساعدهم على القدرة على بناء حس مشترك من خلاله يتم التوعية بين زملاء العمل، حسب آرائهم فهناك العديد من العوامل والأسباب التي تساهم في فهم و استيعاب اللافتات المرورية، أولها: الخلفية التعليمية للسائق في حد ذاتها، كذلك الخلفية العلمية ومدى فهمه قانون المرور وهذا حسب اتقانه لأساسيات القانون من خلال تعلمه أثناء اجتيازه للرخصة السياقة، كذلك المستوى الثقافي والاجتماعية والحس المشترك بين زملاء العمل ومدى توعيتهم في هذا المجال.

**أما البناء المؤسسي:** يتأسس من القواعد الرسمية الرشيدة، مثل: في وزارة النقل، الأمن، الشرطة و اصدار تعليمات وتوجيهات متبوعة بالقوانين المرور.

**والبناء النفقي:** وهو بناء غير رسمي والمتمثل في فئة المخالفون لهذه اللافتات المرورية وما تحويه من تعليمات تنظيمية، إلا أنه وحسب نتائج الدراسة تبين أن هناك بعض اللافتات مشوهة ولا تؤدي الغرض منها أو في غير موضعها لهذا السبب يمكن ان يحدث مشكل في اتباعها من عدمه، لهذا في غالب الأحيان عدم الامتثال يكون الحل الأنسب ". وهذا ما يتسبب في علاقة صراع شبه دائم مع بناء الحس المشترك التي تمثل الخلفية التعليمية وما اكتسبه السائقين من معلومات والبناء المؤسسي المتمثل في الأمن والشرطة والدرك..... وما تفرضه من قوانين رادعة للمخالفين .

رابعاً: النتائج العامة لتحليل الموضوعي للمقابلات:

وقد تلخصت النتائج العامة لهذا الفصل في:

1. يعطي المشاركون أهمية كبيرة للافتات المرورية بإعتبارها أحد مفاتيح السلامة المرورية فهي تعتبر كوسائل اتصال الجماهيري الغير لفظية والتي من خلالها تنظم سير حركة المرور بواسطة عملية التواصل وذلك بإعتبارها كدلالة رمزية في توضيح و إيصال الرسالة الاتصالية للسائقين .
2. كما يفسر السائقين اللافتات المرورية حسب بنية الشكلية الأولية والظاهرة، فكل شكل من أشكال اللافتات المرورية يعبر عن غرض معين ويؤدي وظيفة معينة، لذا فمن خلال رؤية الأولية لها فكل شكل هندسي يرمز لوظيفة معينة.
3. حسب خبرة المشاركون فهناك بعض اللافتات في غير موضعها لهذا السبب يمكن أن يحدث مشكل في اتباعها من عدمه، لهذا في غالب الأحيان عدم الامتثال يكون الحل الأنسب.
4. تجدر الإشارة الى أن السواد الأعظم من المشاركين يعتبر أن اللافتات المرورية تعدد فيها اللغة في بعض اللافتات فقط على غرار اللغة العربية والفرنسية و الامازيغية الموجودة في الجزائر على عكس بعض الدول، رغم ذلك فكلاهما تجمعها لغة واحدة وهي لغة القانون العالمي. إلا ان البعض من السائقين يعتمد على رمزية الصور الموجودة فيها، إذ تفتح لبعض منهم فك شيفرات ورموزها وهذا بسبب خلفياتهم التعليمية أنه هناك تفاوت في تكوين التعلم والتعليم لعينة الدراسة من السائقين، وعليه فيرجع الأمر حسب متغيرين: الخلفية العلمية وكذا الخلفية التعليمية لرخصة القيادة.
5. كما صرح المشاركون بأنه يجب على كل سائق محاولة قراءة رسالة اللافتات المرورية مهما كان المستوى التعليمي وكذا الخبرة التي يحملها كل سائق وفي هذا الصدد يرجع السائقين قراءة اللافتات الى التكوين الفعلي من عدمه في التكوين الاولي لرخصة القيادة). لهذا يميل السائقين للافتات المرورية حسب الثقافة والمستوى التعليمي لهم.
6. كما صرح المشاركون أن للسلك ونوع الخط في عرض اللافتات المرورية يعتبر من ضروريات صحة الرسالة الاتصالية للافتات المرورية وذلك بالفهم الصحيح والمتواصل لها، إذ يعتبر نوع من التشويش في حالة عدم وضوحه لذلك يعتبر جزء لا يتجزء من إيصال المعنى الصحيح للمتلقي وخاصة المبتدئ والزائر لأول مرة للمنطقة.
7. ويستجيب المشاركون للاستمالات الاقناعية بمختلف أنواعها خاصة العاطفية و التخوينية منها بإعتبارها كآليات للردع الغير المباشر، بهدف إعادة هيكلة وتنظيم سير الحركة المرورية.
8. يعتبر السائقين أن عملية الامتثال للافتات المرورية جزء لا يتجزء من السلامة المرورية، فلولاها يعتبر السائق كرجل الأعمى وهذا في حالة أن وضعها صحيح ومنطقي بإعتبارها تؤدي رسالة اتصالية بصرية صامتة لهذا ضرورة الحرص على وضعها في المكان المناسب لها .
9. يرجع المشاركون أن تناسق اللافتات المرورية الى جودة ونوعية الصنع في حد ذاتها وهذا بالاختلاف استراتيجياتها من عدمه لأنها مختلفة أي، هناك من هي محلية الصنع وهناك من هي مستوردة .

10. و يوافق معظم المشاركون في تنوع وتعدد اللغات في اللافتات المرورية لإعتبارات عدة منها: أصبحت المنطقة قطب سياحي تجمع الكثير من السياح والأجانب بمختلف اللغات واللهجات، كذلك حسب تصريحاتهم أن لنا أبناء في الخارج البلاد وجالياتنا في مختلف البلدان
11. وترجع القدرة فهم واستيعاب اللافتات المرورية حسب آراء المشاركون الى العديد من العوامل والأسباب أولها : الخلفية التعليمية للسائق في حد ذاتها، كذلك الخلفية العلمية ومدى فهمه قانون المرور وهذا حسب اتقانه لأساسيات القانون من خلال تعلمه أثناء اجتيازه للرخصة السياقة، كذلك المستوى الثقافي والاجتماعية والحس المشترك بين زملاء العمل ومدى توعيتهم في هذا المجال.
12. يفضل السائقين ضرورة الابقاء على اللافتات المرورية باعتبارها في هذه الحالة في متناول الجميع والكل بإمكانه قراءتها وفهمها .

## خلاصة النتائج الكيفية :

وقد تلخصت النتائج الدراسة الكيفية من خلال الشواهد الميدانية لعينة الدراسة والتحليل السيميولوجي للمضمون اللافتات المرورية بأن : سائقي سيارات الأجرة الجماعية(بين الولايات) بمدينة الوادي يعطي أهمية كبيرة للافتات المرورية بهدف السلامة ،رغم اقتصرها لبعض النقائص والحالات الاستثنائية التي قد تسبب في غالب الأحيان الى عدم الالتزام والامتثال لها، فحسب الشواهد الميدانية توجد بعض من اللافتات المرورية في غير موضعها المناسب،وبهذا تصبح علاقة ترابطية وثيقة الصلة بين اللافتات المرورية بعضها ببعض وهذا ما أكدت عليه نتائج التحليل السيميولوجي للافتات الارشادية والتي تهدف الى تقديم تعليمات و إرشادات ومعلومات لاتجاهات أماكن معينة للسائقين،فهي تقوم بتحويل المضمون الى المعنى الموجود بداخلها،وبالتالي هذا النوع من اللافتات يرتبط ارتباطاً وثيقاً بينها وبين السائقين،وبالتالي الحرص على المحافظة على وضع كل لافتة في مكانها المناسب، يتطلب تكاتف جهود المعنيين والقائمين بهذا المجال، كما أنه في غالب الأحيان تكون اللافتة غائبة تماماً عن موضعها أو قد تكون مشوهة بعطب معين مما تسبب بشكل مباشر في عدم فهمها و استعابها تعكس بذلك عملية الامتثال،و رغم ذلك يرجع السائقين عملية الفهم و الاستعاب للافتات المرورية الى الخلفية التعليمية والمستوى التعليمي لكل سائق ومدى فهمه لتقنيات القيادة الصحيحة وهذا على حسب التكوين والتأهيل الأولي لرخصة القيادة ومدى فهمه لقانون المرور مع الأخذ بتعليماته وتطبيقه ، كما أن للثقافة المجتمعية السائدة لها دور كبير في تشكيل العقل الجمعي داخل المجتمع.

كذلك أظهرت النتائج الميداني بأن:أغلبية عينة الدراسة تعتمد في تفسيرها للافتات المرورية على رمزية الصور الموجودة في اللافتات المرورية ويفسرها حسب تقسيماتها المصنفة من حيث اللون والشكل الهندسي(دائرة،مربع،مثلث،مستطيل)وماذا تعني مما يسهل عليهم استعابها و فهم مغزاها بشكل العام وهذا من خلال الصورة الذهنية المكونة لكل لافتة حسب كل سائق وما تحتويه من معنى وهذا ما أشار إليه التحليل السيميولوجي،بحيث تعبر اللافتات التحذيرية مثلاً على حالة الأخطار شكلاً ومضموناً فمن خلال الشكل المثلث يرمز الى التحذير وكذلك اللون الأحمر يرمز الى الأمور الخطيرة كنار مثلاً وغيرها، كذل الشكل أو الصورة الموجودة بداخل كل لافتة مثل هذه اللافتات تعبر عن تحذير من شيء معين مثل: التي تحتوي على(لافتة خاصة بالحيوانات البرية) التي تمثل كأحد ممتلكات ورمز من رموز الدولة الجزائرية ويمثل أحد محمياتها فهو محمي قانونيا من طرفها وغيرها،وبالتالي يصبح الامتثال لقوانين التي تفرضها السلطة الوصية من بين أولويات الملزمة للسائقين وبالتالي تصبح العلاقة تلازمية.

كما اظهرت نتائج المقابلات الفردية بأنه: رغم أن الدور الايجابي الذي تؤديه اللافتات المرورية في ضبط وتنظيم سير الحركة المرورية بتحويل الفعل الاجتماعي لسائقين الى قاعدة بنائية ممتلئة في دلالات رمزية و قيمية ومعيارية يستحضرها السائقين أنفسهم و التي تمثل أحد أوجه السلطة القانونية الملزمة والمنظمة لسير الحركة المرورية.و بإعتبارها كلغة عالمية موحدة ممتلئة في قانون علمي يفرض قواعده على الجميع وهذا على حسب ما تعرضه كل نوع من اللافتات المرورية .

وبالتالي نخلص القول بأن اللافتات المرورية كوسائل اتصالية تؤدي وظائف معينة في بيئة مرورية معينة كالعلامات الوضعية التي يتم تطبيقها مباشرة وفي نفس الموضوع أو المكان . وبالتالي يمكن تلخيص النتائج فيما يلي:

- 1- **على مستوى طبيعة اللافتات المرورية في حد ذاتها:** باعتبارها وسيلة من وسائل اتصال الجماهيرية تقوم بعدة وظائف كإرشاد والتوجيه والضبط والإعلام وغيرها
- 2- **على مستوى الشكل:** فمن خلال الشكل الأولي للافتات المرورية يتم فهمها و ترجمة مدلولها ومغزاها.
- 3- **على مستوى اللون:** فرغم تداخل العديد من الألوان في اللافتات المرورية إلا أنه العديد منها يترجم سميولوجيا من خلال الخلفية الثقافية والتعبيرية والرمزية والدلالية لمعنى التضميني لذلك اللون وما ما يحتويه من مدلولات ثقافية و سوسيو اتصالية لجماعة اجتماعية معينة وبذلك تدخل فيه العوامل التاريخية والسياسية والاجتماعية .
- 4- **على مستوى الخط:** فبعض اللافتات المرورية غير واضحة على مستوى الخط وبالتالي لا تفهم من طرف السائقين الذين يرجعون أسبابها الى جودة ونوعية المنتج في حد ذاته
- 5- **على مستوى المضمون:** فتعتبر اللافتات المرورية كوسائط تهدف الى غاية معينة:وهي التي تقوم بتحويل المضمون الى معنى الموجود بداخلها،وهذا المضمون قابل لتوصيل عن طريق إختيار بعض الرموز التي تسهم في اىصال المعنى للمتلقي وتأكيد فعاليتها الاتصالية.
- 6- **على مستوى المكان او الموضع :** توجد بعض من اللافتات المرورية في غير موضعها المكاني ،إما أن تكون غير مفعلة كتشويه أصابها أو عطب أو زخرفة كتابة غير مفهومة أو في غالب الأحيان تغطى بقوائم المنتخبين للمنتخبات الرئاسية وغيرها، كذلك يمكن أن يكون عطب نتيجة لإصطدام لحوادث مرور أو حتي سقوطها من مكانها بسبب الطبيعة كالأرياح والأمطار وغيرها..
- 7- **على مستوى الدلالة الرمزية:**تعتبر اللافتات المرورية :أحد رموز السلطة القانونية والرمزية الملزمة والمنظمة لسير حركة المرور،اذ تتحكم في طبيعة العلاقة بين السائقين مع البيئة المرورية المتواجدين فيها.

### المبحث الرابع: النتائج النهائية للدراسات الكمية والكيفية:

بعد جمع البيانات الكمية والكيفية وتحليل ومناقشة نتائجها عبر مرحلتين لتأتي مرحلة المزج والدمج بين النتائج الكمية والكيفية لهذه الدراسة بهدف تغطية أهدافها بمختلف الزوايا وبالتالي تصبح غير منفصلة بشكلها الكلي و العام وتوضيحها بشكل أعمق من خلال استخدام الاساليب الكمية والمتمثلة في الأسلوب الاحصائي وتطبيقاته وكذا الاسلوب الكيفي باستخدام التحليل الموضوعي للمقابلات الفردية وكذا تحليل المضمون السميولوجي للصور، هذا من أجل توفير صورة عامة لمشكلة البحث.

ومن هذا المنطلق تتمثل نتائج النهائية لهذه الدراسة في:

من خلال الفرضية الاولى التي تهدف الى معرفة وفهم العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لسيارات الأجرة الجماعية (بين الولايات) لمدينة الوادي على اللافئات المرورية المكتوبة من تجزئتها الى جزئيتين:

الفرضية الجزئية 01: والمتمثلة في: توجد فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على اللافئات المرورية المكتوبة. والتي انتهت بوجود فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين على اللافئات المرورية المكتوبة، أي أن السائقين راضين على اللافئات المرورية المكتوبة بتقدير متوسط ويرجع سبب ذلك في: أن السائقين من عينة الدراسة يولون أهمية كبيرة الى اللافئات المرورية وهذا ما أسفرت عليه نتائج الدراسة الكيفية بوجود أهمية بالغة من طرف السائقين للافئات المرورية بهدف السلامة، إلا أنه ورغم هذه الأهمية فتسجل اللافئات المرورية بعض النقائص والاستثناءات التي تعرقل ي بعض الاحيان سير الحركة المرورية، أما الفرضية الجزئية 02 التي نصت على: وجود فروق ذات دلالة احصائية في مستوى امتثال السائقين للافئات المرورية المكتوبة بحيث تم رفض الفرضية الصفرية وقبول الفرضية البديلة القائلة بأن: السائقون يمثلون لللافئات المرورية المكتوبة وبالتالي جاءت النتيجة تؤيد الفرض الجزئي الثاني وهذا راجع الى: فرغم وجود بعض الحالات الاستثنائية كوضعية اللافئات المرورية في غير موضعها المناسب لها أو بعض الأعطاب التي قد تنقص من ايصال المعنى للمتلقي أو قد تسبب بشكل مباشر في عدم فهمها واستيعابها، إلا أن السائقين يمثلون لهذه الوسائل باعتبارها وسائل لضبط السلوك البشري في بيئة مرورية .

ومنه فان الفرضية الأولى وبصفة عامة قد جاءت نتائجها مؤيدة لوجود علاقة ذات مستوى متوسط بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين على اللافئات المرورية المكتوبة و بالتالي: توجد علاقة ذات دلالة احصائية بارتباط متوسط القوة.

كما استهدفت الفرضية الثانية معرفة وفهم العلاقة بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لسيارات الأجرة الجماعية لمدينة الوادي على الاشارات المرورية الضوئية والتي بدورها انقسمت الى فرضيتين فرعيتين وهما:

الفرضية الجزئية 01: والتي تنص : بوجود فروق ذات دلالة احصائية في مستوى رضا السائقين لإشارات المرور الضوئية بحيث تم قبول الفرضية الصفرية القائلة بأن السائقين غير راضين على الاشارات المرورية الضوئية والتي من أسبابها: أنها ملزمة للسائقين على عكس نظيرتها من اللافئات المرورية المكتوبة التي وظيفتها الارشاد والتوجيه واعطاء تعليمات و الزامها في بعض الحالات فقط ورغم ذلك فالسائقين يشعرون بنوع من الراحة لال، السائق في هذه الحالة

في وضعية آمنة وفي غالب الاحيان يفلت من الرقابة على عكس من اشارات المرورية التي في حد ذاتها توضع في غالب الاحيان في الاماكن الخطرة كالتقاطعات ومفترق الطرقاتما لا يسمح للسائق تجاوز الحدود في عدم الالتزام وتطبيق القانون وبالتالي يشعره بعدم الرضا لن حريته منقوصة وعليه ان يتبع التعليمات ويطبقها بحذافرها، كما تتميز الاشارات المرورية بتطبيق الفوري والمباشر للسائقين وبالتالي فهي تلزم السائق دون اعمال العقل وتشعره بالخضوع المباشر والفوري، وبالتالي يشعر السائقين بعدم الرضا في هذه الوضعية.

أما الفرضية الجزئية 02 والمتتمثلة في أنه: توجد فروق ذات دلالة في مستوى امتثال السائقين لإشارات المرور الضوئية، والتي تشر برفض الفرضية الصفريّة وقبول الفرضية البديلة، وبالتالي فإن السائقون يمثلون للإشارات المرورية الضوئية، وبالتالي: وحسب النتائج الدراسة الكيفية فإن السائقين من عينة الدراسة و رغم ظهور نتائج بعدم الرضا علي اشارات المرور الضوئية بتقدير ضعيف إلا أنهم يمثلون لها، ومنه فالفرضية الثانية قد تحققت من خلال وجود علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لاشارات المرور الضوئية بقيمة متوسطة القوة.

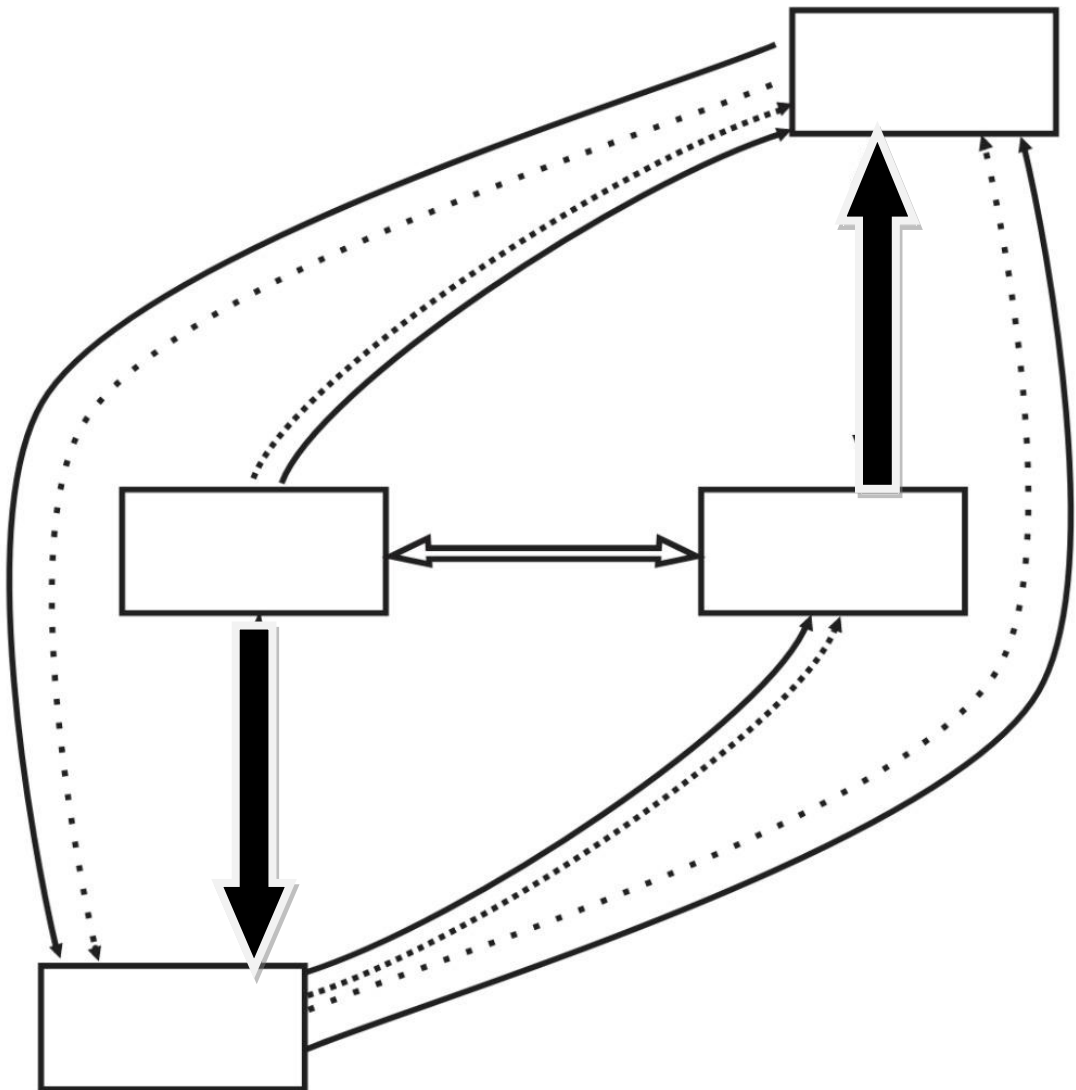
**وبالتالي تتلخص نتائج الفرضية العامة لهذه الدراسة في وجود علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لسيارات الأجرة الجماعية-(بين الولايات)- في مدينة الوادي على اللافتات المرورية، و هذا ما تم تدعيمه من خلال النتائج الكيفية، إذ تشير النتائج العامة لهذه الدراسة بوجود علاقة بين السائقين واللافتات المرورية وذلك من خلال اللجوء اختبارات و قياس مستوى رضاهم ومستوى امتثالهم لها، كما تم اللجوء الى معاملات العلاقات الارتباطية والبحث في العلاقة الارتباطية بين السائقين واللافتات المرورية للتظهر النتائج بوجود علاقة ذات دلالة احصائية بين مستوى رضا ومستوى امتثال السائقين لسيارات الأجرة الجماعية(بين الولايات) في مدينة الوادي بقيمة متوسطة القوة وبقيمة احتمالية أقل من:  $Sig= 0,05$  وبالتالي تم رفض الفرضية الصفريّة وقبول الفرضية البديلة وبالتالي فالعلاقة ذات دلالة احصائية .**

**كما أشارت النتائج بوجود استعاب للدلالات السميائية من طرف سائقين على اللافتات المرورية وبدرجات متفاوتة بحيث أن فهم واستعاب اللافتات المرورية يعزى لأسباب تالية:**

- 1- قدرة السائقين على تفسير و استعاب الدلالات السميائية للافتات المرورية من خلال رؤية الأولية لها يعزى الى فهم و التصنيف الأولى والشكلي لها و المدلولاتها.
- 2- ويرجع ذلك الى مدى وضوح اللافتات المرورية في حد ذاتها ومدى تعافيتها من أعطاب وتشوهات التي قد تصيبها وتعيق ايصالها للرسائل التواصلية للسائقين.
- 3- وكذلك ترجع الى عامل المستوى التعليمي والعلمي المتحصل عليه من طرف كل سائق.
- 4- كذلك من الاسباب الرئيسة هو: مستوى التأهيل والتكوين الذي يتلقاه كل سائق وصاحب مركبة وهذا منذ الوهلة الاولى في تعليمه للقيادة .
- 5- كذلك قدرة وفهم اللافتات المرورية يرجع الى المستوى الثقافي وكذا الخبرة الميدانية للقيادة والنقل وما يحمله كل سائق في تكوينه للصور الذهنية لها ومدى فهمه للسياق السوسيوثقافي و الثقافي للمكان الذي يقود فيه.

ولهذا يمكن القول بأن القدرة على الاستعاب و فهم يعزى الى وضوح اللافتات المرورية في حد ذاتها ومدى توصيلها لرسائل ومنه سلامة الرسالة من سلامة الوسيلة وبالتالي السلامة المرورية.

**وحصيلة القول:** تظهر العلاقة بين السائقين واللافتات المرورية في هذه الدراسة الى أن : اللافتات المرورية تعتبر كأحد رموز السلطة القانونية والرمزية للحكومة الجزائرية والمتمثلة في الهيئة الوصية لوزارة النقل الجزائري الملزمة والمنظمة لقوانين وسير حركة المرور، اذ تتحكم في طبيعة العلاقة بين السائقين مع اللافتات في البيئة المرورية المتواجدين فيها. وبالتالي يمكن أن نستنتج العلاقة في هذا النموذج "السوسيواتصالي" الذي يشرح هذه العلاقة وهو كالتالي: الشكل رقم: (10) يبين النموذج السوسيواتصالي المتدرج لعلاقات التواصل بين السائقين واللافتات المرورية



المصدر : من اعداد الطالبة

## خلاصة الفصل:

ولقد استعرضنا في هذا الفصل أهم الشواهد الميدانية إنطلاقاً من اجابات المبحوثين على أسئلة الدراسة والتي جمعت بين أدوات عدة كالاستبيان و المقابلات فردية وحلقات النقاش العلمية المركزة مستفيدين من تحليل مضمون السميولوجي للتحليل الصور وبالتالي تعدد البيانات بشكلها النوعي والكمي وبالتالي الخرج بنتائج أكثر موثوقية بهدف الاجابة على أهداف وأسئلة وفرضيات الدراسة والتي من أهم مخرجاتها نموذج سوسيواتصالي "للاتصال تدرجي" يشرح العلاقة بين السائقين واللافتات المرورية في بيئة مرورية بوجهة سوسيواتصالية .

الفصل الثالث:

النموذج السوسيو اتصالي

### تمهيد الفصل:

تساعد النماذج على تفسير وتبسيط المعلومات الغامضة والمعقدة إذ يقوم النموذج بتحديد العناصر الأساسية لظاهرة المدروسة وشرح العلاقة بين متغيراتها وهو عبارة على تصورات شكلية تنظم وتسهل في عملية التقييم وإدراك العلاقات الكامنة .

ومنه وفي هذا الفصل الذي سنقدم فيه شرح تفصيلي للنموذج السوسيواتصالي الذي يعد من مخرجات هذه الدراسة والذي نهدف من خلاله شرح العلاقة بين متغيراتها والمتمثلة في علاقة السائقين واللافتات المرورية وفق نظرية القواعد المتصارعة للباحث المصري "أحمد بدوي موسى" من وجه سوسيواتصالية .

### المبحث الأول: شرح النموذج السوسيواتصالي:

ومن خلال ما سبق من مخرجات لهذه الدراسة ونتائجها الميدانية، تم الخروج بهذا النموذج الذي يشرح العلاقة السوسيواتصالية بين السائقين واللافتات المرورية والتي كأحد رموز السلطة القانونية والرمزية الملزمة والمنظمة لسير حركة المرور، إذ تتحكم في طبيعة العلاقة بين السائقين مع البيئة المرورية المتواجدين فيها.

وبالتالي يمكن القول بأن: توجد علاقات ارتباطية بين اللافتات المرورية بعضها ببعض حيث ترتبط اللافتة الأولى باللافتة الثانية وعدم وضوحها أو غيابها يلغى عمل ووظيفة اللافتة الأولى وبالتالي هناك نوع من الترابط الوظيفي لللافتات المرورية بعضها ببعض والتي تمثل علاقة أفقية ترابطية، كما تتحدد العلاقة بين اللافتات المرورية والسائقين في علاقة التزام بحيث تفرض هذه اللافتات المرورية التزامية الخضوع للقواعد والقوانين المرورية و على كل سائق أن يلتزم بها، كما يتحدد نوع الاتصال في هذه العملية بالاتصال النازل، أي من اللافتة الى السائقين.

أما بالنسبة لللافتات المرورية ووضعيتها والمتمثل في الحكومة الجزائرية للقانون الجزائري للمرور فيمن اعتبار نوع الاتصال هو اتصال صاعد بحكم ان السلطة الجزائرية من وضعت هذه اللافتات وشرعت هذه القوانين و الدساتير والعقوبات وبالتالي تعتبر اللافتات المرورية ممثلة في قوانينها وهي جزء لا يتجزء من رموز السلطة القانونية الجزائرية وبالتالي تكمن العلاقة بعلاقة الجزء التي تمثل اللافتات المرورية والكل وهو السلطات والحكومة الجزائرية.

كما يمكن ان نعبر عن نوع الاتصال بين الحاكم (الحكومة الجزائرية) و المحكوم- (الشعب بصفة عامة والسائقين بصفة خاصة)- بنوعين من الاتصال: فالالاتصال الأول والذي يمكن ان نعبر عليه بالاتصال التدرجي وذلك من خلال وضع رسائل من طرف الدولة عبر اللافتات المرورية والممثلة في كل أنواعها(الاجبارية و الارشادية و الضوئية و الممنوعة و التحذيرية وغيرها...) ثم هذه الاخيرة ترسل رسالاتها للجمهور السائقين وهذا ما نطلق عليه بالاتصال المتدرج أو التدرجي وفي غالب الاحيان يكون بشكله الايجابي.

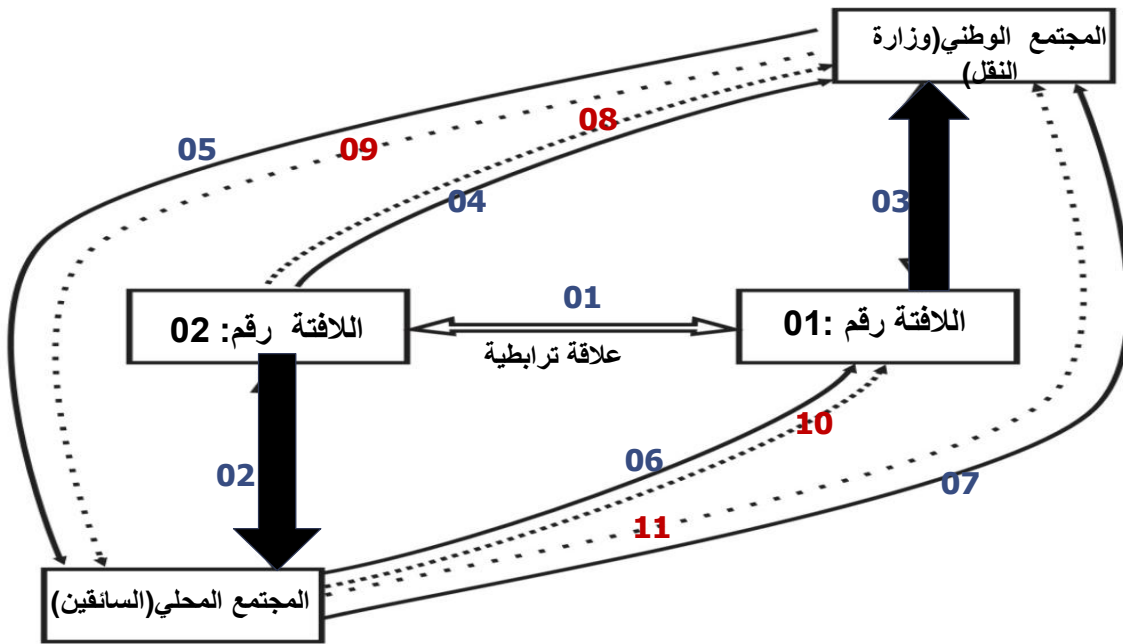
أما الاتصال الثاني فهو يتمثل من سلطة القانون التي هي الدولة الى السائقين بشكل مباشر والذي يتم من خلال فرض عقوبات صارمة من طرف المخالفين وتسليط ضدهم عقوبات جراء مخالفتهم وعدم امتثالهم وعدم إلتزامهم للقوانين المرورية وبالتالي يصبح الاتصال نازل ومباشر في نفس الوقت ويمكن ان نعبر عنه بالاتصال السلبي للسائقين. وبالتالي تكون العلاقة علاقة تعايش من طرف السائقين .

كذلك بوجهة عكسية أي من السائقين الى السلطات الحكومية الجزائرية فيمكن أن يكون هو نوع الآخر من الاتصال والمتمثل في نوعين هما:

الاتصال الأول الذي يمكن أن نصفه بالاتصال التدرجي الصاعد وبالتالي يكون من خلال امتثال السائقين لللافتات المرورية ومنه الى السلطات الحكومية الجزائرية وبالتالي يمكن اعتباره بأنه يتمثل في عملية الامتثال والالتزام لما تعرضه اللافتات المرورية من قوانين تمثل السلطة الحكومية للدولة إذ يعكس رضا السائقين على ما يعرض في اللافتات المرورية وبالتالي يصبح صاعد بشكل تدرجي، أما الاتصال الثاني فهو من نوع المباشر بحيث يتم فيه تطبيق قوانين الدولة والامتثال لقواعدها البنائية بشكل مباشر وبالتالي يمكن تسميته بالاتصال الصاعد المباشر.

كما يمكن ان تحدث حالة سلبية في حالة عدم امتثال والالتزام لهذه القوانين يمكن أن تكون بسبب عدم اتصاح الالفتات المرورية(مشوهة أو فيها خلل أو عطب أو حتى تكون في غير موضعها أو يمكن ان تكون غائبة تماما) أو يمكن ان تكون بسبب عدم فهم رسالة الالفتات المرورية من طرف السائقين وبالتالي يحدث عدم الالتزام والامتثال لها، كما يمكن أن يعبر عن هذه الوضعية بعدم الرضا وعدم الامتثال وبالتالي تحدث حالة سلبية عكسية غير متوقعة وبالتالي تنشأ جماعة غير مطبقة وممتثلة لقوانين الدولة غير مبالية وتمتاز بعدم الرضا وفي هذه الحالة يمكن ان نعبر على هذا الفعل بالغير مشروع ويحمل الضدية ضد قواعد البنائية للبناء المؤسسي للدولة وهم مضاد لها.

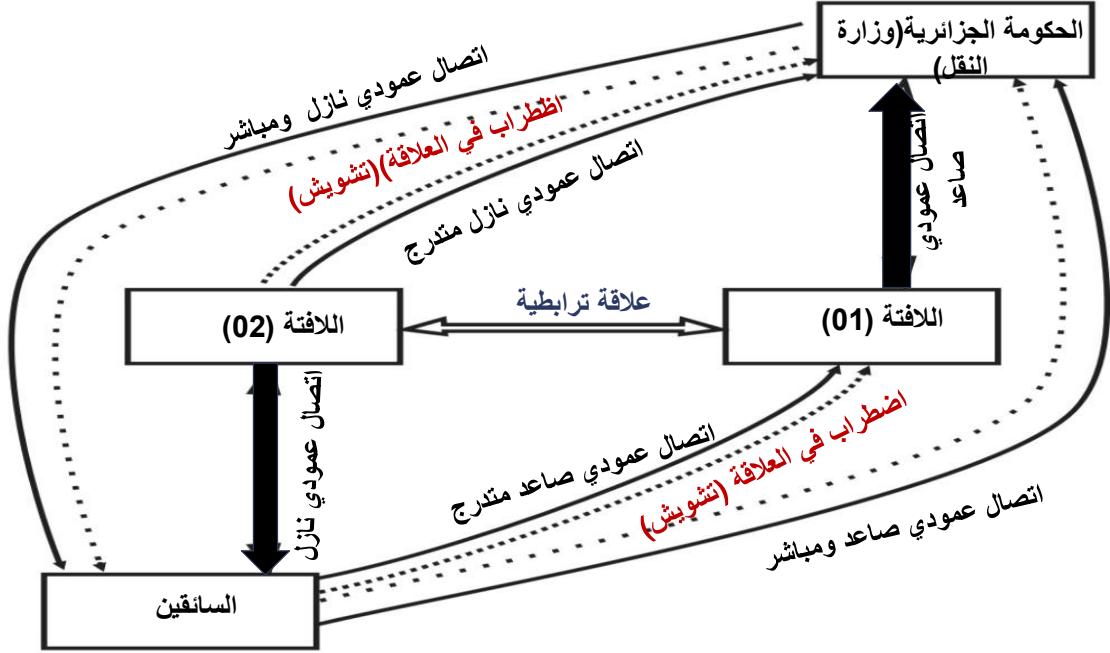
الشكل رقم:( 11 ) يبين شرح مفصل لنموذج "المتدرج للعلاقات التواصل" بين السائقين و الالفتات المرورية



المصدر: من اعداد الطالبة

- رقم 01 يمثل: العلاقة الترابطية بشكلها الأفقي بين الالفتات المرورية.
- رقم 02 يمثل: العلاقة بين الالفتات المرورية والسائقين و نوع الاتصال عمودي نازل.
- رقم 03 يمثل: العلاقة بين الالفتات المرورية والجهة الوصية (الحكومة الجزائرية) ونوع الاتصال عمودي صاعد.
- رقم 04 يمثل: العلاقة بين الحكومة الجزائرية والسائقين ونوع الاتصال عمودي نازل ومتدرج عبر الالفتات المرورية.
- رقم 05 يمثل: العلاقة بين الحكومة الجزائرية والسائقين ونوع الاتصال مباشر بشكله العمودي النازل .
- رقم 06 يمثل: العلاقة بين السائقين والحكومة الجزائرية ونوع الاتصال صاعد ومتدرج عبر الالفتات المرورية(رضا+امتثال)
- رقم 07 يمثل: العلاقة بين السائقين والحكومة الجزائرية ونوع الاتصال مباشر عمودي وصاعد.
- رقم 08 يمثل: العلاقة بين الحكومة الجزائرية والالفتات المرورية مضطربة (لعدم وضوح في بعض السياسات الحكومية الجزائرية لشأن الالفتات المرورية)مما أدى الى عدم وضوحها لسائقين.

- رقم 09 يمثل: العلاقة بين الحكومة الجزائرية واللافتات المرورية مضطربة بسبب فرض العقوبات واصدار القوانين الصارمة في حالة نتيجة عدم الالتزام والامثال وبالتالي يكون العقاب والجزاء.
- رقم 10 يمثل: العلاقة بين السائقين واللافتات المرورية مضطربة ( عدم رضا والامثال للافتات المرورية)
- رقم 11 يمثل: العلاقة بين السائقين واللافتات المرورية مضطربة (عدم المثول، التهرب من تسديد الغرامات وغيرها من سلوكات وتصرفات من طرف السائقين ضد الجهة الوصية والتي تعتبر كرد فعل).
- الشكل رقم (12) يبين العملية الاتصالية بين السائقين واللافتات المرورية:



المصدر: من اعداد الطالبة

### المبحث الثاني: تطبيق النموذج السوسيواتصالي وفق نظرية القواعد المتصارعة لهذه الدراسة:

تحاول هذه النظرية فهم العلاقة بين الفعل والبناء من خلال عدة مفاهيم أساسية تتفرع من خلال هذه المفاهيم الأساسية الثمانية واحد وثلاثون مفهوماً فرعياً ومن بين هذه المفاهيم العوالم الخمسة والتي حسب الباحث المصري "أحمد بدوي" الذي يفترض بأنها عوالم تتدرج من البساطة الى المركب والمعقد والتي تتميز بالاستقلالية عبر بناءاتها الاجتماعية، كما تتسم بالتداخل والتفاعل الاجتماعي بعضها ببعض والتي بدورها تنقسم الى قسمين من العوالم: العوالم الخارجية والذي يضم المجتمع الكوني وكذلك المجتمع الاقليمي، أما العوالم الداخلية والمتكونة من ثلاثة مجتمعات وهي: المجتمع الصغير والمجتمع المحلي والمجتمع الوطني، كما يتسم كل عالم بالاستقلالية عن بقية العوالم الاخرى، كذلك يتميز كل واحد من العوالم الخمسة بالتفاعل الداخلي بين الأبنية المكونة له والتي يفترض "بدوي" في هذا الصدد بأن لكل عالم مركب من ثلاثة أبنية اجتماعية، فالبناء الاول تحت مسمى البناء التفاعلي او كما يسمى بالحس المشترك، أما البناء الثاني وهو كما أطلقت عليه هذه النظرية بالبناء المؤسسي، والبناء الثالث فهو يسمى بالبناء النفقي أو المعتم وبالتالي يتكون كل بناء من قواعد منظمة للسلوك البشري الذي يتواجد فيه كل بناء وهي ثلاثة قواعد بنائية بداية من القواعد الأولى وهي: القواعد البنائية الحيوية والقواعد البنائية الروحية وكذلك القواعد البنائية الفكرية والثقافية وكل قاعد يلتجأ اليها حسب الحاجة الملحة لها، وبالتالي هناك علاقات اجتماعية تربط بين هذه القواعد بعضها ببعض أو مع الأبنية الاجتماعية الثلاثة أو مع أحد العوالم الخمسة ككل وبالتالي يفترض بدوي أن نوع هذه العلاقات الاجتماعية أما أن تكون علاقات تكامل أو علاقات تعايش أو علاقات صراع .

وباتالي يصبح نوع من التغيير في القواعد البنائية لكل من في البنائين التفاعلي المشترك والمؤسسي دون اهمال للبناء النفقي وذلك عند حدوث التغيير الاجتماعي بواسطة الافعال الاجتماعية التي تلقى قبول مع انتشارها وتكرارها في حالة عدم امثال أو عدم رضا السائقين للافتات المرورية وبالتالي فمن خلال نتائج و احصائيات هذه الدراسة التي تعبر عن وجود علاقة بين مستوى رضا ومستوى امثال السائقين بتقدير متوسط وبالتالي ووفق لهذين الفعلين الاجتماعيين الذين يعبران على اتجاه العلاقة بين السائقين والافتات المرورية يتجه الى الحد المتوسط وبالتالي لا وجود لرضا تام (بدرجة قوية) ولا امثال تام مما يجعل هذه الأفعال عند تكرارها وانتشارها تكسب صفة التغيير الاجتماعي والذي يحدث عبر مراحل وفترات طويلة .

فمن خلال اظهار هذه الأفعال الاجتماعية بشكل متكرر ومنتشر عبر الجماعات الاجتماعية في بيئة مرورية يحدث نوع من التغيير الاجتماعي في أنماط القواعد البنائية داخل البناء الواحد سواء للبناء التفاعلي المشترك وذلك من خلال عدم رضا على أماكن الافتات المروري الغير موضوعة في مكانها المناسب أو من خلال التشويه أو الأعطاب التي قد تعترض لها، أو حتى من خلال تسجيل غيابات كثيرة ومتكررة في بعض المواقع والأماكن المهمة أو حتى عدم فعالية الانارة الخاصة بالاشارات المرورية الضوئية مما يحدث نوع من التغيير الاجتماعي في أنماط القواعد البنائية التفاعلية وذلك عن طريق تصادف في الأفكار و السلوكات الفاعلين (السائقين) وبالتالي يكون الفعل الاجتماعي قابل للتغيير وهذا ما يؤثر على البناء المؤسسي من خلال تفعيل الرقابة المرورية وكذا نشر رجال الأمن الوطني في الطرقات

وبهدف تعديل بعض سلوكيات الناجمة عن السائقين وذا ما يؤدي بدوره الى استجابة السلطات المحلية في فرض و تسليط عقوبات وقوانين رادع و تفعيل المخالفات المرورية وزيادة في الغرامات المالية المطبقة على كل من يحاول اختراق القواعد المنظمة للبناء وهنا تتم عملية التغيير الاجتماعي التدريجي، وفي هذا الصدد يقول "بدوي" بأن الفاعل المخالف للقاعدة في الأحوال الروتينية لا يتحدى القاعدة، ولا ينكرها بل يقر بقيمتها ويقبل معاييرها ويرضخ لنظام العقوبة المعنوية أو المادية المفروضة عليه نتيجة المخالفة "أي أن السائقين بمجرد قيامهم بفعل عدم رضا أو الامتثال للافتات المرورية كقواعد المنظمة لسير الحركة المرورية والذين يقرون بأهميتها كوسائل للتنظيم سلوكياتهم وأفعالهم وكيوصله تثير طريقهم بقبول معاييرها مع الرضوخ لنظام العقابي في حالة العقوبة المسلطة عليهم وهذا ما تبينه نتائج هذه الدراسة وبالتالي تكون العقوبة معنوية وهي عبارة عن تنذيرات شفاهية أو مادية وذلك من خلال الغرامات المالية وغيرها... وهذا ما أطلق عليه "بدوي" بالفعل الاجتماعي الجمعي بشكله التفاعلي العفوي لأنه ليس مخطط له بل و ناتج لسلوكيات معينة من طرف السائقين وبالتالي يتحدد هذا الفعل عند حدوث أحد عوامل التغيير أو أكثر مما يستدعي استجابة لدوافع جماعية على أرضية الحس المشترك للسائقى سيارات الأجرة الجماعية مما يعكس قيمة التغيير النفعية لدى الجماعة الاجتماعية للسائقين.

كما وضع "بدوي" أن لكن قبل حدوث التوسع أو التغيير تلجأ السلطة السياسية (المحافظة بطبعها) بما تملك من أدوات جزائية الى حلول مؤقتة لتصنيف الفعل الجديد، ومن هذه الحلول احياء قاعدة قاعدة قديمة مندثرة<sup>2</sup> وهذا من خلال فرض الصرامة في تطبيق العقوبات وتسليطها على أصحابها بشكل ردي .

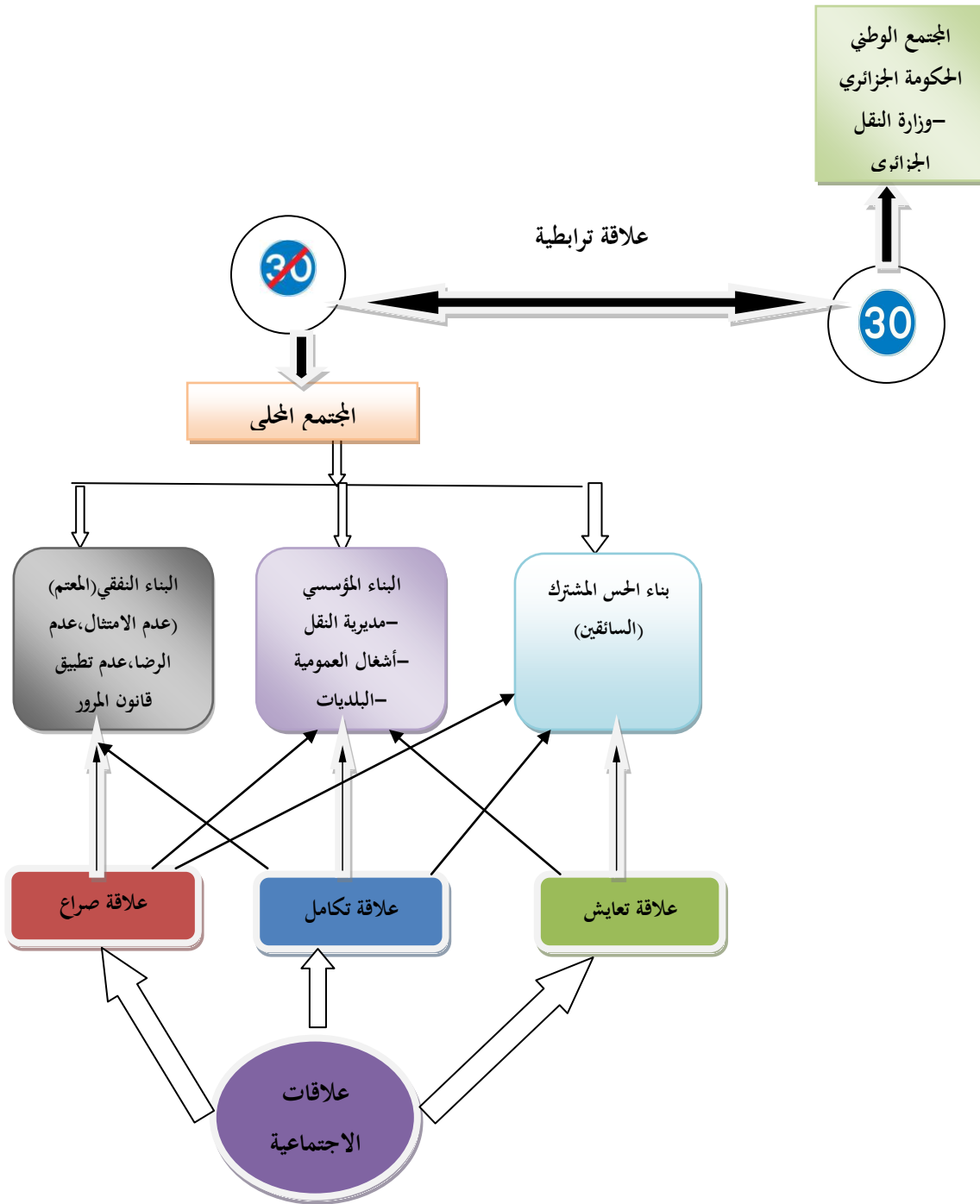
تأويل الفعل الجديد بنسبة لأقرب قاعدة أخرى مشابهة للقاعدة الأصلية التي ينتمي اليها الفعل، لكن إصرار الفعل الجديد على الانتشار والتكرار بدلالاته المختلفة يؤدي مع الوقت الى توسيع القاعدة البنائية أو استبدالها بقاعدة بنائية جديدة<sup>3</sup> وبالتالي تصبح عملية التغيير بين عاملين محلي والمتمثل في السائقين وكذا المجتمع الوطني والمتمثل في السلطات الحكومية الجزائرية الذي يفرض قوانينه المرورية عن طريق وسائل وهي اللافتات المرورية.

<sup>1</sup> أحمد بدوي موسى: مرجع سابق.

<sup>2</sup> نفس المرجع السابق.

<sup>3</sup> نفس المرجع.

الشكل رقم (13) يبين شرح لنموذج السوسيواتصالي (المتدرج للعلاقات التواصل) وفق نظرية القواعد المتصارعة



المصدر: من اعداد الطالبة

### خلاصة الفصل:

لقد تطرقنا في هذ الفصل من الدراسة والذي يعتبر الاخير منها الى مباحثين تم في المبحث الأول شرح النموذج السوسيواتصالي في المبحث الأول بشكل مفصل ثم عرضنا المبحث الثاني والذي تم فيه عرض تطبيقي للنموذج السوسيواتصالي وفق نظرية القواعد المتصارعة لهذه الدراسة ووفق ما خرجت به هذه الدراسة من نتائج .

الخاتمة

## خاتمة:

وفي الأخير لقد تناولت هذه الدراسة موضوع غاية في الأهمية والذي يشمل اللافتات المرورية والعملية الاتصالية من خلال تطبيقه على عينة من سائقي سيارات الأجرة الجماعية (بين الولايات) في مدينة الوادي، بحيث تلعب اللافتات المرورية بمختلف أنواعها دوراً هاماً في حياتنا اليومية كأفراد في المجتمع، بإعتبارها واصلة رمزية لها معاني دلالية تتشكل من خلال الرموز لتنتج لنا رسائل اتصالية التي تعبر عن الاتصال والتواصل البشري على حد تعبير عالم اجتماع الاتصال "تشارلز كولي" الذي ينظر للاتصال بأنه: "الميكانيزم توجد فيه العلاقات الانسانية التي من خلاله تنمو وتتطور الرموز العقلية بواسطة وسائل نشر عبر المكان واستمرارها عبر الزمان"، وبالتالي فالسلامة المرورية تتطلب منا الامتثال لقواعد البنائية الضابطة والتي هي نتيجة لفعل اجتماعي يترجم سلوك السائقين عن طريق فهمهم ومدى استعابهم ورضاهم على هذه اللافتات كوسائل اتصال جماهيري وفي نفس الوقت كأداة من أدوات ضبط الاجتماعي والقانوني وكآلية من آليات التي تفرضها السلطة بهدف تحقيق بيئة مرورية سليمة.

## قائمة المراجع

أولاً: المصادر والمعاجم وقواميس

1-القرآن الكريم

2-عربي عربي

ثانياً: الكتب:

- 3-مبنى طريف الخولي: مفهوم المنهج العلمي، د ط، مؤسسة الهداوي، المملكة المتحدة، 2020.
- 4-سعد الحاج بن جندل: ثلاثة مناهج للبحث العلمي رائد (مفاهيم وتصاميم)، ط 1، دار البداية ناشرون وموزعون، المملكة الأردنية الهاشمية، 2019.
- 5- بلقاسم سلاطنية، حسان جيلاني: منهجية العلوم الاجتماعية، ط 1، ج 1، الدار الجزائرية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2017.
- 6-أشواق بنت عبد الله السحيم: بحث الأساليب المختلطة، د ط، مركز التميز البحثي في التطوير تعليم العلوم والرياضيات، جامعة الملك سعود، السعودية، ص 3. حسن عماد المكاوي، ليلي حسين السيد: الاتصال ونظرياته المعاصرة، ط 1، الدار المصرية اللبنانية، 1998.
- 8-وسام فاضل راضي، مهند حميد التميمي: الاتصال ووسائله الشخصية والجماعية والتفاعلية، ط 1، دار الكتاب الجامعي، دولة الامارات العربية المتحدة، 2017.
- 9-خضرة عمر المفلح: الاتصال (مهارات ونظريات وأسس عامة)، ط 1، دار ومكتبة الحامد للنشر والتوزيع، عمان- الأردن، 2015.
- 10-سامية عواج: الاتصال في المؤسسة (المفاهيم، المحددات، الاستراتيجيات)، ط 1، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان، 2019.
- 11-محمود حسن اسماعيل: مبادئ علم الاتصال ونظريات التأثير، ط 1، الدار العالمية للنشر والتوزيع، 2003.
- 12-إدوارد تي هول: اللغة الصامتة، ترجمة: ليس فؤاد يحيى، ط 1، الأهلية للنشر والطبع، مصر، 2007.
- 13-حسن عماد المكاوي، ليلي حسين السيد: الاتصال ونظرياته المعاصرة، ط 1، الدار المصرية اللبنانية، 1998.
- 14-وسام فاضل راضي، مهند حميد التميمي: الاتصال ووسائله الشخصية والجماعية والتفاعلية، ط 1، دار الكتاب الجامعي، دولة الامارات العربية المتحدة، 2017.
- 15-محمود حسن اسماعيل: مبادئ علم الاتصال ونظريات التأثير، ط 1، الدار العالمية للنشر والتوزيع، 2003.
- 16-علي عبد الرزاق جلي، المناهج الكمية والكيفية في علم الاجتماع، د ط، دار المعرفة الجامعية، مصر.
- 17-أحمد يازيجي، سامية حكمت شقير: السميوتيك علم الرموز والاشارات البصرية، قسم التصميم الجرافيكي والملتيميديا، جامعة دمشق، سوريا، 2017-2018.

ثالثاً: المقالات العلمية والجرائد

1- المقالات العلمية:

- 18-حسين محمد ربيع: سميائية الصورة في الخطاب الصحفي للتنظيمات المتطرفة (دراسة تحليلية سميولوجية لعينة من الرسائل البصرية لمجلة (دابق) وفقاً لنظرية (رولان بارث)، مجلة البحوث الاعلامية، عدد 48، ج 1، 2018.
- 19-بلال بوترة: التحليل الموضوعي للمقابلات البحثية في العلوم الاجتماعية، مجلة البحوث والدراسات الانسانية، جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي، العدد 16.
- 20-ابراهيم بوالفلل: البحث الاجتماعي بين مقاربتين الكمية والكيفية ومناهج البحث المختلطة، مقال علمي، حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 32- الجزء الأول، 2018.
- 21-فتيحة حمار: التحليل السوسولوجي للإعلام، مطبوعة بيداغوجية لطلبة أولى ماستر علم اجتماع اتصال، كلية العلوم الاجتماعية و الانسانية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، 2020 / 2019.
- 22-جان كلود دومينجور: المقاربة السميولوجية، ت، جمال بن بلعربي، مدرسة الفنون التزيينية..
- 23-صليحة عقون "محطات في مسار تأسيس علم الاجتماع العربي المعاصر: تحليل نقدي لإسهامات أحمد موسى بدوي -نظرية القواعد المتصارعة أنودجا"، مجلة المواقف، العدد: 01، المجلد: 17، 2021.
- 24-عبد الله بن عبيد الشهراني: بناء مقياس تنظيمي مستمد من أحد فروض نظرية القواعد المتصارعة، مقال علمي، مجلة وادي النيل للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية والتربوية، جامعة القصيم، المملكة العربية السعودية.

25- نور الدين بو لعراس: المقاربة السوسولوجية في البحث الاجتماعي، مجلة الباحث في العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة غرداية، العدد 35\ سبتمبر 2018.

26- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 27، 33 ماي 2012م

#### رابعاً: المذكرات:

27- نسرين بوزيد، بن هنية شيماء: تأثير صور الرسوم المتحركة على سلوك الطفل (دراسة تحليلية سميولوجية) نموذج سبونج بوب، مذكرة ماستر أكاديميغير منشورة، تخصص اتصال جماهيري ووسائل جديدة، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية، جامعة ورقلة، 2020/2019.

28- امال عدائكة، يسرى بوسنينة: اتجاهات الجمهور نحو البرامج التوعوية المرورية في الاذاعات المحلية ودورها في الحد من الحوادث المرور، مذكرة ماستر غير منشورة، تخصص سمعي بصري، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية، جامعة الوادي، 2022/2021.

29- اسماعيل زباد، هابة طارق: المقاربة السميولوجية لرولان بارث في تحليل الصورة الاشهارية الالكترونية (دراسة سميولوجية لصورة اشهارية الكترونية)، مجلة الاعلام والمجتمع، المجلد (02)، العدد (01)، 2018.

30- أحمد بدوي: القواعد المصارعة (نظرية عربية جديدة في علم الاجتماع)، مجلة وادي النيل للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية والتربوية، جامعة القاهرة (فرع الخرطوم) العدد 18، المجلد 03، افريل 2018.

31- مراد كموش، حنان شعبان: ازدواجية تحليل الصورة بين المستويين التعميمي والتضميني /مقاربة النظرية، مجلة الباحث في العلوم الانسانية والاجتماعية ، 12(04)، 2020.

#### خامساً: اللقاءات العلمية ومقابلات ميدانية

32- السبت 26 أفريل 2025م على الساعة 9:00 في المحطة البرية للمسافرين

33- السبت 26 أفريل 2025م على الساعة 9:30 في المحطة البرية للمسافرين

34- السبت 26 أفريل 2025م على الساعة 10:00 في المحطة البرية للمسافرين

35- السبت 26 أفريل 2025م على الساعة 10:30 في المحطة البرية للمسافرين

36- الاثنين 28 أفريل 2025م على الساعة 7:28 بالمحطة البرية للمسافرين

37- الاثنين 28 أفريل 2025م على الساعة 8:00 صباحاً بالمحطة البرية للمسافرين

38- الاثنين 28 أفريل 2025م على الساعة 8:30 صباحاً بالمحطة البرية للمسافرين

39- الاثنين 28 أفريل 2025م على الساعة 9:00 صباحاً بالمحطة البرية للمسافرين

40- الاثنين 28 أفريل 2025م على الساعة 9:30 صباحاً بالمحطة البرية للمسافرين

41- الاثنين 28 أفريل 2025م على الساعة 9:50 صباحاً بالمحطة البرية للمسافرين

#### 2- الحلقات النقاشية:

42- الحلقة النقاشية الاولى يوم الاربعاء 29 افريل 2025 على الساعة 8:30 الى 10:30

43- الحلقة النقاشية الاولى يوم الاربعاء 29 افريل 2025 على الساعة 8:30 الى 10:30

#### سادساً: قائمة المراجع الأجنبية:

-44Ananda Nur Sofiyah: Semiotic Analysis on Fast Food Restant Advertisements, English Department Faculty Of Arts And Humanities State Islamic Universtty Of Sunan Ampel Surabaya, 2019.

-45Demola Jolayemi, Memunat Olayemi Mahmud: Road Sing as Linguistic Landscape in Nigeria: A Semiotic Communication, International Journal of English Language and Linguistics Research, Vol.5, No5, p7, October 2017.

-46Alisa Q.Lim: Is a Sign a Sign? The iconicity of Road Signage in the U.S. and Japan, Submitted for the Bachelor of Arts in Linguistics, University of Tennessee, Knoxville, Mey 2020.

-47Hui Dai: Discourses in Traffic : cmmunication between Traffic Sings and Their Users in China, Cambridge Scholars Publishing, 2021.

-48Feyrouz Bouzida: The Semiology Analysis in Media Studies-Roland Barthes Approach, Proceedings of Socioint14-International Conference on Social Sciences and Humanities, 8-10 September 2014- Istanbul, Turkey, p.

-49Leanne White: Combinig Qualitative and quantitqtive research : semiotics, structuralism, and content analysis.

- 50 Santiago Osnaya Baltierra: Semiotic Interpretation of the traffic Light System : A Way to Influence Road Accidents, Facultad de Arquitectura y Diseño , Universidad Autónoma del Estado de México, México, 2021.
- 51 God'sgift Ogban Uwen and Ugenlo Lucky Ohonsi: Language on the Road : Semiotic (Mis) Representations of Road Signs in the Nigerian Sociocultural Context, Ahyu: A Journal of Language and Literature 6, 2023.
- 52 Gaimei Zhao: Study of Sign in Nonverbal Communication , Advances in Social Science , Education and Humanities Research , Volume 89, 4<sup>th</sup> International Symposium on Social Science , 2018.
- 53 Arshad Rehman , Sajjad Ali: The Understanding of Traffic Signs & Symbols as Nonverbal Communication: A Comparative Study of Drivers of Swat & Dir Lower , Khyber Pakhtunkhwa , Pakistan, Journal of Advanced Research Design 45, Issue 1, 2018.
- 54 Jamson, S., Tate, F., Jamson, A.H: Evaluating the effects of bilingual traffic sign on driver performance and safety, Institute for Transport Studies, University of Leeds, MWH New Zealand, 2005.
- 55 Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah: The Communicativeness of Road Traffic Signs Inuyo, Akwaibom State of Nigeria, International Journal of Education and Research , Vol.3 No.2 February 2015, Uwem Udo Akpan, Nsikan Senam , Promise Paul Elijah: The Communicativeness of Road Traffic Signs Inuyo, Akwaibom State of Nigeria, International Journal of Education and Research , Vol.3 No.2 February 2015
- 56- Bayos Erwana Syhroni: Students' Interpretation of Traffic Signs In Langsa, Journal of Education, Linguistics, Literature and Language Teaching, .
- 57- Fauzan Abdillah Akbar: The Semiotic of Traffic Sign in Bali, Struktural (Seminar on Translation , Applied Linguistics, Literature, and Cultural Studies) Vol 1 No.01, November 2022.
- 58- Sikirat Damilola Mustapha and B.A. Ibitoye: Comprehension Analysis of Traffic Signs by Drivers on Urban Roads in Ilorin , Kwara Statearch and Reports, 23(6):53-63, 2022.
- 59- Bryan Aggie Sunjaya: The Study Of Meme In Semiotic Point Of View Through Roland Barthes Theory, Faculty Of Social Sciences And Humanities English Department Tangerang, 2020.

سابعاً : مواقع الكترونية:

- 60 <https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/>  
يوم الثلاثاء 27 ماي 2025 على الساعة 15:48
- 61 <https://cte.univ-setif2.dz/moodle/mod/resource/view.php?id=57290>  
يوم الأحد 13-04-2025 على الساعة 04:55
- 62 <https://www.google.com/search?>  
يوم الخميس 15 ماي 2025م، على الساعة 15:58 د
- 63 <https://cte.univ-setif2.dz/moodle/mod/resource/view.php?id=57290>  
يوم الأحد 13 أبريل 2025-04-13
- 64 <https://www.google.com/search?>  
يوم الخميس 15 ماي 2025م، على الساعة 15:58 د

قائمة الملاحق

الملحق 01

استمارة استبيان

كلية العلوم الاجتماعية و الانسانية

جامعة الشهيد حمه لخضر- الوادي

الموسم الدراسي: 2025/2024 م

قسم: العلوم الاجتماعية

استمارة استبيان رأى سائقي سيارات الأجرة حول: حركة المرور

بغرض اتمام مذكرة تخرج مرحلة ماستر (LMD) في تخصص علم الاجتماع اتصال بجامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي، والموسومة بـ "اللافتات المرورية والعملية الاتصالية" الرجاء وضع علامة { X } أمام الإجابة المناسبة، كما أن هذه المعلومات ستبقى في سرية تامة ولا تُستَخدم إلا لإغراض البحث العلمي، وشكرا على تعاونكم معنا.

تحت اشراف: د/بوراس فيصل

من اعداد: الطالبة برناوي عائشه

البيانات الشخصية							
.....	أكثر من 20 سنة	.....	من 15 الى 20 سنة	.....	من 10 الى 15 سنة	.....	أقل من 10 سنوات
.....	أكثر من 15 سنة	.....	من 10 الى 15 سنوات	.....	من 5 الى 10 سنوات	.....	أقل من 5 سنوات
	ما فوق		ثانوي		متوسط		ابتدائي
				_الخبرة في القيادة			
				-سنوات الخبرة في نقل المسافرين			
				-المستوى التعليمي			

2- المحور الأول: مدى رضا السائقين على اللافتات المرورية

ترقيم	العبارات	اللافتة التقليدية			الإشارة الضوئية		
		غير موافق	محايد	موافق	غير موافق	محايد	موافق
01	تعتبر اللافتات المرورية رسالة واضحة تؤدي الغرض منها في استخدام الطرقات						
02	تعتقد أن اللافتات المرورية كوسيلة اتصالية كافية في الطرقات						
03	يحدث أن تجد لافتة مرورية في غير موضعها في الطريق						
04	توضع اللافتات المرورية في الطرقات بطريقة غير مدروسة						
05	تسجل غياب بعض اللافتات المرورية أثناء استخدامك للطريق						
06	كثرة اللافتات كوسيلة اتصالية يشتت إنتباه السائقين						
07	تجد صعوبة في قراءة أو تفسير اللافتات المرورية						
08	تستخدم اللافتات المرورية الألوان المناسبة للتوضيح						
09	في رأيك، اللافتات المرورية مصدراً كافياً للإرشاد وتوجيه السائقين						
10	تؤدي اللافتات المرورية وظيفتها في ضل التطور التكنولوجي						
11	يتسبب عدم وضوح اللافتة المرورية في ارتكاب المخالفات المرورية						
12	اللاشارة المرورية المكتوبة تكمل الاشارة المرورية الضوئية						
13	تعتقد أن اللافتة المرورية مهما كانت تحتاج الى تطوير						
14	تنماشى اللافتة المرورية وتطور الاجتماعي والتكنولوجي						
15	تعتقد ان اللافتات المرورية تساعد السائقين في اتخاذ قرارات أسرع وأكثر أماناً						

2 - المحور الثاني: مدى امتثال السائقين للافتات المرورية

الإشارة	اللافتة المرورية المكتوبة			العبارات	ترقيم
	محايد	غير موافق	موافق		
				تعتبر حوادث المرور مؤشراً لعدم امتثال مستخدمي الطريق لـ	16
				يمثل مستخدم الطريق للافتة في أي قرار أثناء عملية القيادة	17
				تنسب للافتة المرورية وتطبقها حرفياً	18
				تلتزم أكثر باللافتة المرورية عند وجود الجهات الأمنية في الطريق	19
				تلتزم باللافتات أثناء التنبيهات والرسائل المشفرة من زملائك مستخدمي الطريق	20
				تجد أن تكوين سائقي سيارات الأجرة يجعلهم أكثر استجابة للافتات المرورية	21
				لا يهتمك وقت الوصول بقدر ما يهتمك الالتزام بتعليمات اللافتات المرورية	22
				تسلط عليك غرامات مالية متعلقة بلافتات مرورية	23
				ترجع سبب الفوضى المرورية لعدم التقيد باللافتة المرورية	24
				تعتقد أن عدم تصميم اللافتة المرورية بالتكنولوجيا الحديثة يسبب عدم الامتثال	25
				تكون دائما منتبه للافتة المرورية	26

الملحق 02

دليل المقابلة

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي  
كلية العلوم الاجتماعية والانسانية

قسم: العلوم الاجتماعية

اشرف الدكتور: فيصل بوراس

اعداد الطالبة : برناوي عائشه

دليل مقابلة

لإنجاز مذكرة تخرج مرحلة الماستر موسومة بـ:

اللافتات المرورية والعملية الاتصالية

(دراسة سميوية- ميدانية مختلطة لعلاقة السائقين باللافتات المرورية من وجهة نظر)

"سائقي سيارات الأجرة" الخارجية "لمدينة الوادي"

الحالة رقم: ..

اليوم والتاريخ / .....

الساعة / .....

سنوات العمل: .....

اخور الخاص: بمدى استيعاب السائقين للمدلولات السميائية لللافتة المرورية

اذا اخذنا بالتقسيم المعمول به عمليا للافتات المرورية (المكتوبة والضوئية)

حذاريات- مسموحات- ممنوعات- اجباريات- ارشاديات

س1: هل تعطي أهمية لخلفية اللافتة المرورية مهما كان شكلها، لغتها، خطها، لوها... الخ

- اجبت نعم هذا يعني ان خلفية اللافتة المرورية دلالة في توضيح وايصال الرسالة الاتصالية للسائق؟

س2: اشكال اللافتة المرورية تساهم في فهم وتوضيح مقصدها؟

اذا افهم انك تفسر وتفهم اللافتة المرورية من خلال شكلها دائرة ام مربع ، او مثلث او غيره

س3: حسب خبرتك في استعمال الطريق كل لافتة مرورية في مكانها الصحيح نعم لا أحيانا

الحذاريات في أماكن الخطر الارشاديات في الأوساط الحضرية وهكذا

س4: تتجنب تفسير اللافتات المرورية المكتوبة بلغة لا تفهمها؟

س5: تحاول قراءة رسالة اللافتة المرورية مهما كانت لغتها؟

س6: في رأيك يميل السائق الى اللافتة المرورية المكتوبة المصورة الرمز؟

س9: تمثل لاي لافتة مرورية مهما كان

س13: اللافتات المرورية بسيطة القراءة الفهم التفسير في تناول الجميع؟

س14: ترى ضرورة تحيين و تبسيط اللافتة المرورية؟

الملحق 03  
دليل حلقات النقاش

## دليل حلقات النقاش المركزة

لإنجاز مذكرة تخرج مرحلة الماستر موسومة بـ:

### اللافتات المرورية والعملية الاتصالية

دراسة سميو - ميدانية مختلطة لعلاقة السائقين باللافتات المرورية من وجهة نظر  
"سائقي سيارات الأجرة الجماعية بين الولايات بمدينة الوادي"

تحت اشراف: د/فيصل بوراس

اعداد: الطالبة عائشه برناوي

### أسئلة دليل حلقة النقاش:

السؤال الأول: هل تعتبر اللافتات المرورية رسالة واضحة تؤدي الغرض منها في استخدام الطرقات؟

السؤال الثاني: هل يتسبب عدم وضوح اللافتات المرورية في ارتكاب المخلفات المرورية؟

السؤال الثالث: هل يلتزم السائقين أثناء التنبيهات والرسائل المشفرة من طرف زملائهم مستخدمي الطريق؟

السؤال الرابع: هل تكوين سائقي سيارات الأجرة يجعلهم أكثر استجابة للافتات المرورية؟

الملحق 04

دليل تحليل المضمون البصري للصور

قسم: العلوم الاجتماعية

## دليل التحليل المضمون البصري للصور

لإنجاز مذكرة تخرج مرحلة الماستر موسومة بـ:

### اللافتات المرورية والعملية الاتصالية

دراسة سميو - ميدانية مختلطة لعلاقة السائقين باللافتات المرورية من وجهة نظر  
"سائقي سيارات الأجرة الجماعية بين الولايات بمدينة الوادي"

تحت اشراف: د/فيصل بوراس

اعداد: الطالبة عائشه برناوي

عينة من صور اللافتات المرورية:

الشكل	الاسم	الصف	رقم: (01)
	مثلث	خطر العبور حيوانات برية	اللافتات التحذيرية
	مثلث	خطر منطقة يكثر فيها الأطفال	
	دائرة	ترك الأولوية للاتجاه المعاكس	اللافتات الممنوعة
	دائرة	ممنوع القيام بنصف دورة	
	مربع	خروج من الطريق السيارات	لافتات الارشادية
			رقم: (03)

	مربع	طريق بدون مخرج		
	دائرة	اجباري السرعة الأدنى 30 كلم/سا	الافتات الاجبارية	رقم: (04)
	دائرة	اجبار الاتجاه ال الامام أو اليمين عند التقاطع المقبل		

قائمة المحكمين :

- 01 الأستاذ الدكتور : بوترة بلال
- 02 الأستاذ الدكتور: لوحيدي فوزي
- 03 الاستاذ الدكتور : حمامة عمار
- 04 الاستاذ الدكتور: سبع محمد
- 05 الدكتور: زكري مسعود
- 06 الدكتورة :عيشون صابرين
- 05 الدكتورة عيشون صابرين



المصدر: وسائل التواصل الاجتماعي

شارع ايت سعيد أورمضان ، بلدية برج الكيفان



المصدر: وسائل التواصل الاجتماعي



المصدر: وسائل التواصل الاجتماعي

الطريق الوطني رقم 08 ، بلدية الكالبتوس



المصدر: وسائل التواصل الاجتماعي

## ضواحي حظيرة جامع الجزائر , بلدية العجدة



المصدر وسائل التواصل الاجتماعي



ملحق الخاص بالجانب الاحصائي:

## Reliability

### Notes

Output Created		21-MAY-2025 11:13:46
Comments		
Input	Data	D:\spss\2025\الاشارات \Untitled - Test - الضوئية - inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
	Matrix Input	
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics are based on all cases with valid data for all variables in the procedure.
Syntax		RELIABILITY /VARIABLES=A1 A2 A3 A4 A5 A6 A7 A8 A9 A10 A11 A12 A13 A14 A15 /SCALE('ALL VARIABLES') ALL /MODEL=ALPHA.
Resources	Processor Time	00:00:00.00
	Elapsed Time	00:00:00.02

**Scale: ALL VARIABLES**

### Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	28	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	28	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.595	15

### Reliability

#### Notes

Output Created		21-MAY-2025 11:14:02
Comments		
Input	Data	\sps\2025\ID الاشارات \Untitled - Test - الضوئية - inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
	Matrix Input	
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics are based on all cases with valid data for all variables in the procedure.
Syntax		RELIABILITY /VARIABLES=B16 B17 B18 B19 B20 B21 B22 B23 B24 B25 B26 B27 B28 B29 B30 /SCALE('ALL VARIABLES') ALL /MODEL=ALPHA.
Resources	Processor Time	00:00:00.00
	Elapsed Time	00:00:00.01

## Scale: ALL VARIABLES

### Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	28	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	28	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.720	15

## Reliability

### Notes

Output Created		21-MAY-2025 11:14:11
Comments		
Input	Data	D:\spss\2025\الاشارات \Untitled - Test - الضوئية - inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
	Matrix Input	
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics are based on all cases with valid data for all variables in the procedure.
Syntax		RELIABILITY /VARIABLES=C31 C32 C33 C34 C35 C36 C37 C38 C39 C40 C41

		/SCALE('ALL VARIABLES') ALL /MODEL=ALPHA.
Resources	Processor Time	00:00:00.00
	Elapsed Time	00:00:00.00

## Scale: ALL VARIABLES

### Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	28	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	28	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.722	11

## Reliability

### Notes

Output Created		21-MAY-2025 11:14:21
Comments		
Input	Data	D:\الاشارات\spss\2025\ \Untitled - Test - الضوئية - inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
	Matrix Input	
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.

	Cases Used	Statistics are based on all cases with valid data for all variables in the procedure.
	Syntax	RELIABILITY /VARIABLES=D42 D43 D44 D45 D46 D47 D48 D49 D50 D51 D52 /SCALE('ALL VARIABLES') ALL /MODEL=ALPHA.
Resources	Processor Time	00:00:00.00
	Elapsed Time	00:00:00.02

### Scale: ALL VARIABLES

### Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	28	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	28	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.403	11

### Reliability

### Notes

	Output Created	21-MAY-2025 11:20:28
	Comments	
Input	Data	D:\spss\2025\ \Untitled - Test - الضوئية - inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>

	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
	Matrix Input	
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics are based on all cases with valid data for all variables in the procedure.
	Syntax	<pre> RELIABILITY /VARIABLES=A1 A2 A3 A4 A5 A6 A7 A8 A9 A10 A11 A12 A13 A14 A15 B16 B17 B18 B19 B20 B21 B22 B23 B24 B25 B26 B27 B28 B29 B30 C31 C32 C33 C34 C35 C36 C37 C38 C39 C40 C41 D42 D43 D44 D45 D46 D47 D48 D49 D50 D51 D52 /SCALE('ALL VARIABLES') ALL /MODEL=ALPHA. </pre>
Resources	Processor Time	00:00:00.00
	Elapsed Time	00:00:00.00

**Scale: ALL VARIABLES**

### Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	28	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	28	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.870	52

## Frequencies

### Notes

Output Created		21-MAY-2025 11:21:30
Comments		
Input	Data	D:\spss\2025\ الاشارات \Untitled - Test - الضوئية - inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics are based on all cases with valid data.
Syntax		FREQUENCIES الخبرة سنوات VARIABLES= المستوى /PIECHART PERCENT /ORDER=ANALYSIS.
Resources	Processor Time	00:00:00.58
	Elapsed Time	00:00:00.49

### Statistics

		الخبرة في القيادة	سنوات الخبرة في نقل المسافرين	المستوى التعليمي
N	Valid	28	28	28
	Missing	0	0	0

## Frequency Table

الخبرة في القيادة

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	من سنة الى 10 سنوات	2	7.1	7.1	7.1
	من 11 سنة الى 20 سنة	4	14.3	14.3	21.4
	من 21 سنة الى 30 سنة	9	32.1	32.1	53.6
	من 31 سنة الى 40 سنة	13	46.4	46.4	100.0
	Total	28	100.0	100.0	

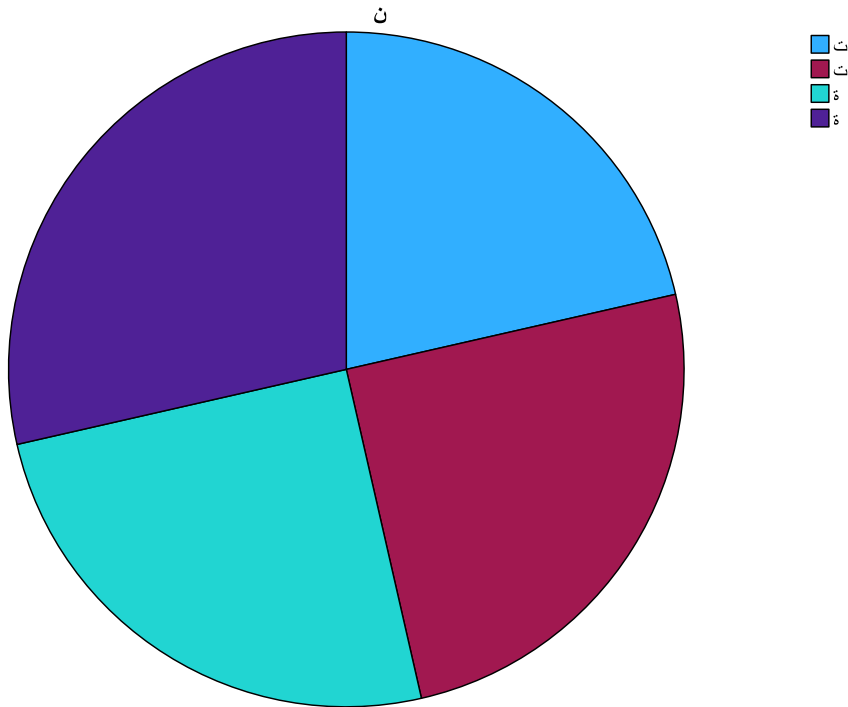
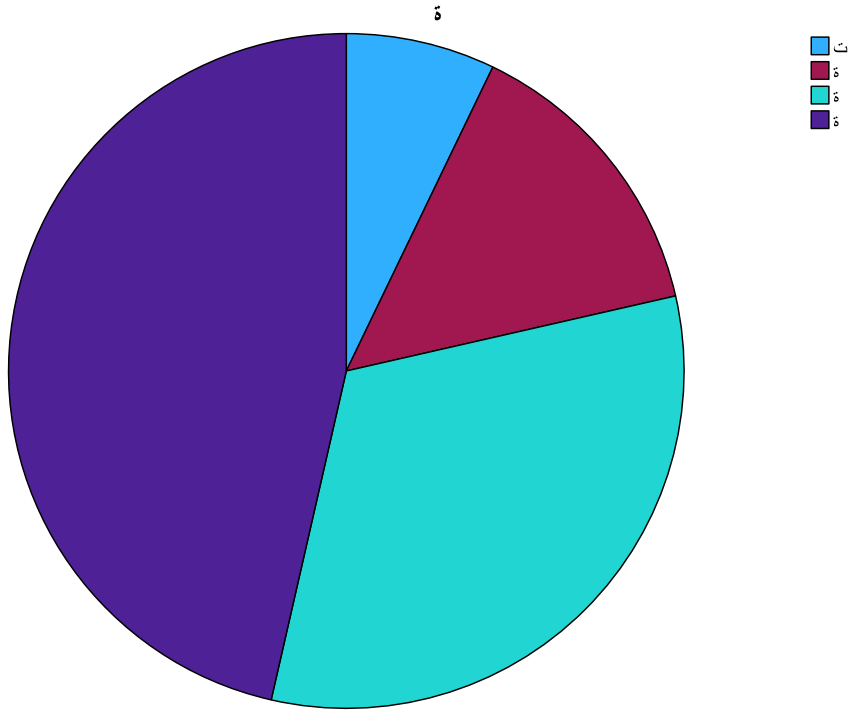
### سنوات الخبرة في نقل المسافرين

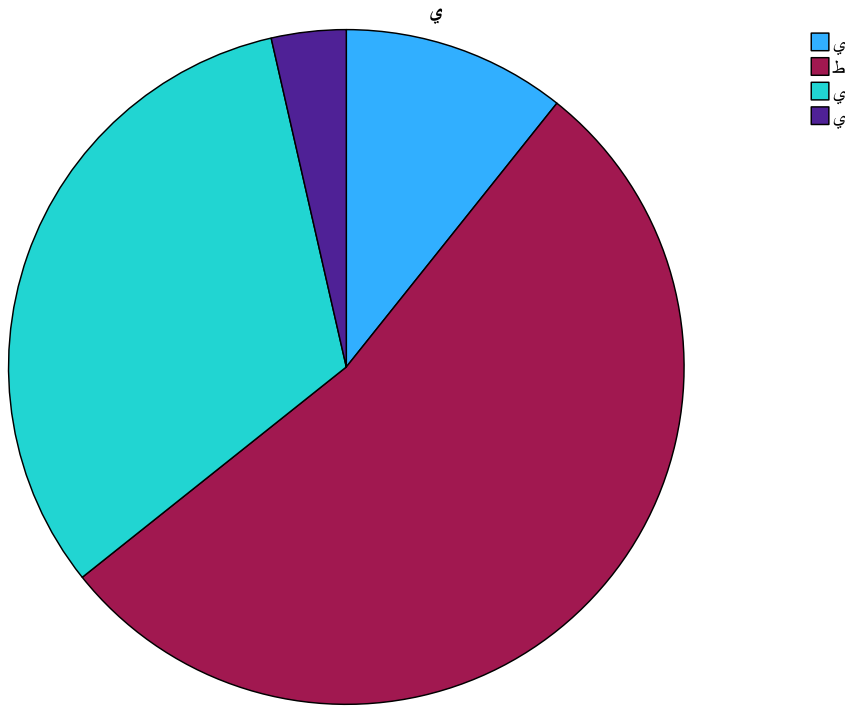
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	من سنة الى 5 سنوات	6	21.4	21.4	21.4
	من 6 سنوات الى 10 سنوات	7	25.0	25.0	46.4
	من 11 سنة الى 15 سنة	7	25.0	25.0	71.4
	من 16 الى 20 سنة	8	28.6	28.6	100.0
	Total	28	100.0	100.0	

### المستوى التعليمي

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ابتدائي	3	10.7	10.7	10.7
	متوسط	15	53.6	53.6	64.3
	ثانوي	9	32.1	32.1	96.4
	جامعي	1	3.6	3.6	100.0
	Total	28	100.0	100.0	

Pie Chart





## Descriptives

### Notes

Output Created		21-MAY-2025 11:21:49
Comments		
Input	Data	D:\spss\2025\الاشارات \Untitled - Test - الضوئية - inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
Missing Value Handling	Definition of Missing	User defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	All non-missing data are used.
Syntax		DESCRIPTIVES VARIABLES=A1 A2 A3 A4 A5 A6 A7 A8 A9 A10 A11 A12 A13 A14 A15 A /STATISTICS=MEAN

		STDDEV MIN MAX.
Resources	Processor Time	00:00:00.00
	Elapsed Time	00:00:00.00

### Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
A1	28	1	3	1.82	.476
A2	28	1	3	1.79	.686
A3	28	1	3	1.93	.663
A4	28	1	3	1.93	.766
A5	28	1	3	2.00	.609
A6	28	1	3	1.57	.690
A7	28	1	3	1.57	.690
A8	28	1	3	1.75	.518
A9	28	1	3	1.75	.518
A10	28	1	3	1.64	.621
A11	28	1	2	1.96	.189
A12	28	1	3	1.82	.476
A13	28	1	3	2.00	.272
A14	28	1	3	1.86	.525
A15	28	1	2	1.93	.262
مدى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة	28	1	2	1.82	.215
Valid N (listwise)	28				

### Descriptives

#### Notes

Output Created		21-MAY-2025 11:22:10
Comments		
Input	Data	D:\spss\2025\الاشارات \Untitled - Test - الضوئية - inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
Missing Value	Definition of Missing	User defined missing values are treated as

Handling		missing.
	Cases Used	All non-missing data are used.
	Syntax	DESCRIPTIVES VARIABLES=B16 B17 B18 B19 B20 B21 B22 B23 B24 B25 B26 B27 B28 B29 B30 B /STATISTICS=MEAN STDDEV MIN MAX.
Resources	Processor Time	00:00:00.02
	Elapsed Time	00:00:00.02

### Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
B16	28	1	3	1.82	.548
B17	28	1	3	1.79	.738
B18	28	1	3	2.04	.693
B19	28	1	3	1.89	.737
B20	28	1	3	2.07	.604
B21	28	1	3	1.61	.737
B22	28	1	3	1.54	.693
B23	28	1	3	1.68	.548
B24	28	1	3	1.79	.630
B25	28	1	3	1.68	.670
B26	28	1	2	1.79	.418
B27	28	1	3	1.93	.539
B28	28	1	2	1.86	.356
B29	28	1	3	1.82	.548
B30	28	1	2	1.82	.390
مدى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية	28	1	2	1.81	.272
Valid N (listwise)	28				

### Descriptives

#### Notes

	Output Created	21-MAY-2025 11:22:25
	Comments	
Input	Data	D:\اسشارات\2025\Untitled - Test - الضوئية

		inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
Missing Value Handling	Definition of Missing	User defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	All non-missing data are used.
	Syntax	DESCRIPTIVES VARIABLES=C31 C32 C33 C34 C35 C36 C37 C38 C39 C40 C41 C /STATISTICS=MEAN STDDEV MIN MAX.
Resources	Processor Time	00:00:00.02
	Elapsed Time	00:00:00.02

### Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
C31	28	1	2	1.96	.189
C32	28	1	3	1.96	.429
C33	28	1	3	2.00	.544
C34	28	1	3	2.00	.385
C35	28	1	3	2.00	.544
C36	28	1	3	2.11	.497
C37	28	1	3	1.89	.497
C38	28	1	3	1.79	.499
C39	28	1	2	1.89	.315
C40	28	1	3	2.04	.637
C41	28	1	3	2.04	.429
امثال السائقين لللافتات المرورية المكتوبة	28	1	2	1.97	.240
Valid N (listwise)	28				

### Descriptives

### Notes

Output Created		21-MAY-2025 11:22:38
Comments		
Input	Data	D:\spss\2025\ \Untitled - Test - الضوئية - inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
Missing Value Handling	Definition of Missing	User defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	All non-missing data are used.
Syntax		DESCRIPTIVES VARIABLES=D42 D43 D44 D45 D46 D47 D48 D49 D50 D51 D52 D /STATISTICS=MEAN STDDEV MIN MAX.
Resources	Processor Time	00:00:00.00
	Elapsed Time	00:00:00.00

### Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
D42	28	1	2	1.96	.189
D43	28	1	3	1.89	.497
D44	28	1	3	2.00	.544
D45	28	1	3	1.89	.416
D46	28	1	3	2.07	.466
D47	28	1	3	2.04	.508
D48	28	1	3	1.93	.466
D49	28	1	3	1.89	.497
D50	28	1	2	1.96	.189
D51	28	1	3	2.07	.604
D52	28	1	3	1.93	.466
امثال السائقين للاشارات المرورية الضوئية	28	1	2	1.97	.174
Valid N (listwise)	28				

## Explore

### Notes

Output Created		21-MAY-2025 11:23:20
Comments		
Input	Data	D:\spss\2025\الاشارات \Untitled - Test - الضوئية - inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values for dependent variables are treated as missing.
	Cases Used	Statistics are based on cases with no missing values for any dependent variable or factor used.
Syntax		EXAMINE VARIABLES=Total /PLOT NPLOT /STATISTICS DESCRIPTIVES /CINTERVAL 95 /MISSING LISTWISE /NOTOTAL.
Resources	Processor Time	00:00:00.78
	Elapsed Time	00:00:00.40

### Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Total	28	100.0%	0	0.0%	28	100.0%

### Descriptives

	Statistic	Std. Error
Total	Mean 1.88	.037

95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	1.80	
	Upper Bound	1.95	
5% Trimmed Mean		1.89	
Median		1.88	
Variance		.037	
Std. Deviation		.193	
Minimum		1	
Maximum		2	
Range		1	
Interquartile Range		0	
Skewness		-.776	.441
Kurtosis		1.187	.858

### Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
مدى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة	28	100.0%	0	0.0%	28	100.0%
مدى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية	28	100.0%	0	0.0%	28	100.0%
امثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة	28	100.0%	0	0.0%	28	100.0%
امثال السائقين للاشارات المرورية الضوئية	28	100.0%	0	0.0%	28	100.0%
<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>100.0%</b>	<b>0</b>	<b>0.0%</b>	<b>28</b>	<b>100.0%</b>

### Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
مدى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة	.127	28	.200*	.950	28	.201
مدى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية	.179	28	.022	.951	28	.210
امثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة	.220	28	.001	.777	28	<.001
امثال السائقين للاشارات المرورية الضوئية	.253	28	<.001	.826	28	<.001
<b>Total</b>	<b>.109</b>	<b>28</b>	<b>.200*</b>	<b>.958</b>	<b>28</b>	<b>.314</b>

\*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

## Correlations

### Notes

Output Created		21-MAY-2025 11:25:19
Comments		
Input	Data	D:\spss\2025\الاشارات \Untitled - Test - الضوئية - inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics for each pair of variables are based on all the cases with valid data for that pair.
Syntax		CORRELATIONS /VARIABLES=A C /PRINT=TWOTAIL NOSIG FULL /MISSING=PAIRWISE.
Resources	Processor Time	00:00:00.00
	Elapsed Time	00:00:00.01

### Correlations

		امثال السائقين للالفات المرورية المكتوبة	امثال السائقين للالفات المرورية المكتوبة
امثال السائقين على اللافات المرورية المكتوبة	Pearson Correlation	1	.429*
	Sig. (2-tailed)		.023
	N	28	28
امثال السائقين للافات المرورية المكتوبة	Pearson Correlation	.429*	1
	Sig. (2-tailed)	.023	
	N	28	28

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

## Nonparametric Correlations

### Notes

Output Created		21-MAY-2025 11:25:19
Comments		
Input	Data	D:\spss\2025\ \Untitled - Test - الضوئية - inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics for each pair of variables are based on all the cases with valid data for that pair.
Syntax		NONPAR CORR /VARIABLES=A C /PRINT=SPEARMAN TWO TAIL NOSIG FULL /MISSING=PAIRWISE.
Resources	Processor Time	00:00:00.00
	Elapsed Time	00:00:00.00
	Number of Cases Allowed	629145 cases <sup>a</sup>

a. Based on availability of workspace memory

### Correlations

		مدى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة	امثال السائقين للافتات المرورية المكتوبة
Spearman's rho	مدى رضا السائقين على اللافتات المرورية المكتوبة	Correlation Coefficient	1.000
		Sig. (2-tailed)	.431*
			.022

		N	28	28
	امتنال السائقين للافتات المرورية المكتوبة	Correlation Coefficient	.431*	1.000
		Sig. (2-tailed)	.022	.
		N	28	28

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

## Correlations

### Notes

Output Created		21-MAY-2025 11:26:07
Comments		
Input	Data	D:\spss\2025\الاشارات الضوئية - Test - inverse.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics for each pair of variables are based on all the cases with valid data for that pair.
Syntax		CORRELATIONS /VARIABLES=B D /PRINT=TWOTAIL NOSIG FULL /MISSING=PAIRWISE.
Resources	Processor Time	00:00:00.00
	Elapsed Time	00:00:00.00

### Correlations

	امتنال السائقين للاشارات المرورية الضوئية	مدى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية	
مدى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية	Pearson Correlation	1	.567**

	Sig. (2-tailed)		.002
	N	28	28
امثال السائقين للاشارات المرورية الضوئية	Pearson Correlation	.567**	1
	Sig. (2-tailed)	.002	
	N	28	28

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

## Nonparametric Correlations

### Notes

Output Created		21-MAY-2025 11:26:07
Comments		
Input	Data	D:\sps\2025\الاشارات \Untitled - Test - الضوئية - inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics for each pair of variables are based on all the cases with valid data for that pair.
Syntax		NONPAR CORR /VARIABLES=B D /PRINT=SPEARMAN TWOTAIL NOSIG FULL /MISSING=PAIRWISE.
Resources	Processor Time	00:00:00.00
	Elapsed Time	00:00:00.02
	Number of Cases Allowed	629145 cases <sup>a</sup>

a. Based on availability of workspace memory

## Correlations

	امثال السائقين للاشارات المرورية	مدى رضا السائقين على الاشارات
--	-------------------------------------	----------------------------------

		المروية الضوئية	الضوئية	
Spearman's rho	مدى رضا السائقين على الاشارات المرورية الضوئية	Correlation Coefficient	1.000	
		Sig. (2-tailed)	.	
		N	28	
	امثال السائقين لالاشارات المرورية الضوئية	Correlation Coefficient	.541**	1.000
		Sig. (2-tailed)	.003	.
		N	28	28

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

## Explore

### Notes

Output Created		21-MAY-2025 11:30:38
Comments		
Input	Data	D:\spss\2025\ID:الاشارات \Untitled - Test - الضوئية - inverce.sav
	Active Dataset	DataSet3
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	28
	Missing Value Handling	Definition of Missing
	Cases Used	Statistics are based on cases with no missing values for any dependent variable or factor used.
Syntax		EXAMINE VARIABLES=A B C D Total /PLOT NPLOT /STATISTICS DESCRIPTIVES /CINTERVAL 95 /MISSING LISTWISE /NOTOTAL.

Resources	Processor Time	00:00:01.03
	Elapsed Time	00:00:01.19

/MISSING ANALYSIS.

## Tests non paramétriques

### Test binomial

	Catégorie	N	Proportion observée	Proportion testée	Sig. exacte (bilatérale)
تقديره الانهات	Groupe 1	<= 2.33	5	.00	.001
	Groupe 2	> 2.33	23	.00	
	Total		28	1.00	
تقديره الانهات	Groupe 1	<= 2.33	9	.00	.087
	Groupe 2	> 2.33	19	.00	
	Total		28	1.00	
تقديره سافى رسا	Groupe 1	<= 2.33	2	.07	.000
	Groupe 2	> 2.33	26	.00	
	Total		28	1.00	
تقديره سافى رسا	Groupe 1	<= 2.33	3	.00	.000
	Groupe 2	> 2.33	25	.00	
	Total		28	1.00	