

# THỰC TRẠNG NHẬN THỨC AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VỚI HỌC SINH LỨA TUỔI 15 - 18

ThS. Lê Thị Thu Thủy  
*Trường Đại học Giao thông vận tải*

## TÓM TẮT:

Trong các thành phố lớn ở Việt Nam, 15 tuổi đến 18 tuổi là lứa tuổi nhiều học sinh lần đầu tiên tự mình điều khiển các phương tiện cơ giới tham gia giao thông trên đường. Ngoài sự thiếu kinh nghiệm, thiếu tập trung khi tham gia giao thông, người trong lứa tuổi này còn chưa thành thạo các kỹ năng điều khiển phương tiện. Thêm vào đó, việc đào tạo luật giao thông ở lứa tuổi này còn chưa đạt được các kỳ vọng như mong muốn của nhà quản lý, khiến rủi ro liên quan đến giao thông tăng cao, theo thống kê của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia, có tới 90% các vụ tai nạn giao thông của trẻ em liên quan đến các em trong độ tuổi từ 15 đến dưới 18 và trên 50% học sinh các trường THPT đến trường bằng xe máy điện, xe đạp điện [5].

Báo cáo tập trung vào nghiên cứu thực trạng một số vấn đề của lứa tuổi 15-18 bắt đầu điều khiển phương tiện giao thông đến vấn đề an toàn giao thông trên các tuyến đường trong thành phố.

**Từ khóa:** an toàn giao thông, tai nạn giao thông, ý thức tham gia giao thông, học sinh.

## ABSTRACT:

In metropolises in Vietnam, several people who are from 15 to 18 years old drive motor vehicles themselves for the first time on the road. In addition to inexperience and lack of concentration when participating in traffic, people in this age group have not yet mastered the skills of driving utility vehicles. Additionally, the traffic law training at this early age has fallen short of the expectations of the authorities, which leads to an increase in traffic-related risks, according to statistics from the National Traffic Safety Committee, up to 90% of children's traffic accident tasks involve the youth between 15 and under 18, and over 50% of high school students go to school by motorbike or electric bicycle. [5]

The report focuses on studying some problems of the age group from 15 to 18 year olds starting to drive vehicles to traffic safety on city roads.

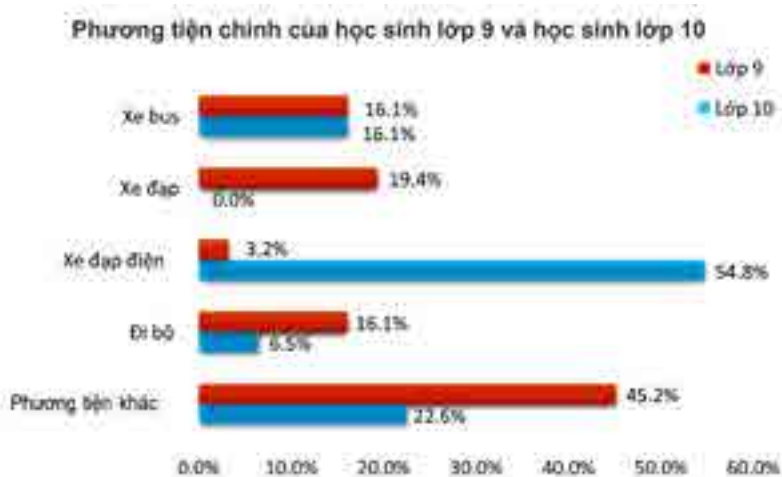
**Key words:** first time driving utility vehicles, early age traffic law training, traffic safety, traffic accidents, awareness of traffic participants, student

## 1. MỞ ĐẦU

Do đặc điểm về kinh tế - xã hội của các thành phố lớn (Hà Nội, Tp. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng...), từ dưới 15 tuổi, ứng với tuổi học của học sinh cấp học THCS trở xuống, phần lớn học sinh được cha mẹ, người thân đưa đón. Các trường mà học sinh bậc THCS theo học thường là trường ở gần nhà, khoảng cách từ trường đến nhà thường dưới 5 km. Theo điều tra, tại bậc học này trong các trường THCS, số lượng gửi xe đạp, xe đạp điện của học sinh đạt từ 2% đến 6% số học sinh trong trường (*mỗi buổi học nhà để xe học sinh của trường thường có khoảng 20-60 xe/1000 học sinh của trường*).

Kì thi tuyển sinh lớp 9 vào lớp 10 cùng với việc học sinh đăng ký học ở trường theo nguyện vọng và năng lực học tập khiến việc tham gia vào giao thông của nhóm người này có nhiều đổi mới mang tính đột biến. Căn cứ vào điểm thi và nhu cầu được tham gia các trường THPT phù hợp, nhiều học sinh từ THCS bước sang trường THPT sẽ có khoảng cách từ nhà đến trường từ 5-7km, thậm chí xa hơn 15km, trong khi trường THPT ngay cạnh nhà thì không học vì nhiều lý do (không đủ điểm vào học, hoặc không đúng theo nguyện vọng của gia đình và bản thân học sinh). Học sinh lớp 10 (lứa tuổi 14-15) bắt đầu sử dụng phương tiện giao thông tham gia mạng lưới giao thông của thành phố.

Thống kê của các Sở Giáo dục và Đào tạo hai thành phố lớn Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, trong những năm gần đây, hàng năm có khoảng 200.000 học sinh lớp 9 bước vào lớp 10. Từ 310 mẫu phiếu điều tra thực tế với lứa tuổi bắt đầu bước vào lớp 10 (năm đầu tiên THPT), có khoảng 16% số học sinh có ý định sử dụng xe bus, có hơn 50% dự định sẽ sử dụng xe điện gồm xe đạp điện, xe máy điện, số còn lại sử dụng phương tiện khác và người nhà đưa đón. So với thực tế di chuyển phương tiện chính lớp cuối cấp THCS, thì tỉ lệ đi xe bus không thay đổi, trong khi tỉ lệ học sinh đi xe điện tăng mạnh, tỉ lệ đi xe do người lớn đưa đón giảm mạnh phần nào cho thấy sự gia nhập của một lượng lớn học sinh lứa tuổi 15 lần đầu tham gia giao thông.



Hình 1. Kết quả điều tra sự thay đổi phương tiện từ học sinh THCS đến THPT

Theo thống kê của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, có tới 90% các vụ tai nạn giao thông của trẻ em liên quan đến các em trong độ tuổi từ 15 đến dưới 18 và trên 50% học sinh các trường THPT đến trường bằng xe máy điện, xe đạp điện[5].



Hình 2. Một số hình ảnh học sinh sử dụng xe điện đến trường

## 2. THỰC TRẠNG NHẬN THỨC CỦA HỌC SINH LỨA TUỔI 15-18 VÀ AN TOÀN GIAO THÔNG

### 2.1. Thiếu kinh nghiệm nhận thức nguy hiểm khi tham gia giao thông

Người tham gia giao thông ở lứa tuổi 15-18 ở các thành phố lớn Việt Nam thường thiếu kinh nghiệm lái xe, do đây là quãng thời gian mới bắt đầu tham gia giao thông của các đối tượng này. Người lái xe thiếu kinh nghiệm dẫn đến khả năng gia tăng sự cố trên đường. Khảo sát về kinh nghiệm tham gia giao thông của lứa tuổi 15-18 được chia làm 4 lớp để xem xét về kinh nghiệm, nhận thức khi lái xe.

Đầu tiên là lớp nguy hiểm rõ ràng, được gây ra bởi các vật thể chuyển động phía trước, phía bên cạnh hoặc ngược chiều phương tiện giao thông. Nếu người lái xe không có bất kì hành động tránh né nào, tai nạn xung đột giao thông có thể xảy ra.



Hình 3a. Kết quả điều tra về sự nhận biết lớp “nguy cơ rõ ràng”.



Hình 3b. Kết quả điều tra về sự nhận biết lớp “nguy cơ ẩn”.

Kết quả phỏng vấn ở lớp đầu tiên cho thấy, người điều khiển xe ở lứa tuổi 15-18 có xu hướng quan tâm lớn nhất đến các phương tiện đang di chuyển đằng trước hoặc đối diện, ít có xu hướng quan tâm đến các vật thể tĩnh (yếu tố kỹ thuật trên đường

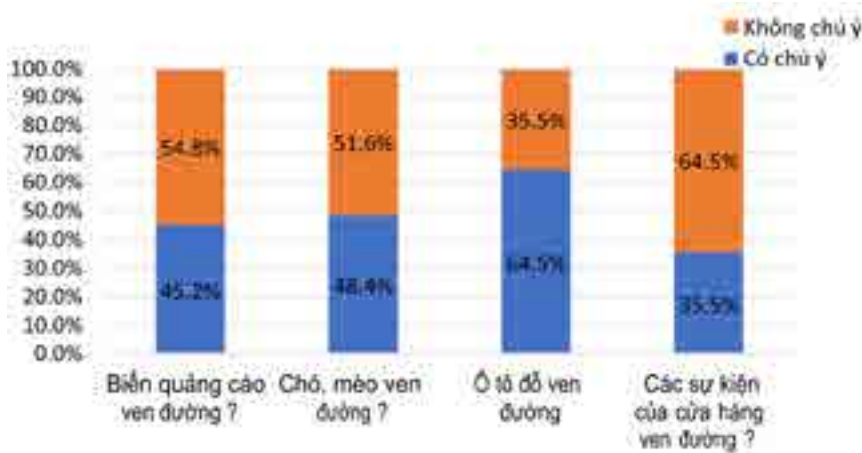
hoặc ven đường như ổ gà, xe ô tô đang đậu ven đường...). 93,5% học sinh lứa tuổi 15-18 cho rằng xe và các vật chuyển động trên đường có thể làm các em bị thương (hình 3a).

Loại mối nguy hiểm thứ hai có thể kể đến là mối nguy cơ ẩn, hay nguy cơ do chướng ngại vật cản trở tầm nhìn của người lái xe. Đây có thể gọi là mối nguy < dự báo môi trường [3].

Khi khảo sát lứa tuổi 15-18 tuổi với câu hỏi: Theo bạn, một ô tô đậu ven đường có gây nguy hiểm không? Qua biểu đồ, ta có thể thấy lứa tuổi này vẫn chưa đánh giá được đúng nguy cơ tiềm ẩn bên cạnh trên đường. 10% số đối tượng được hỏi không xác định được là ô tô đậu ven đường có gây nguy hiểm hay không. 25,8 % xác định là ô tô đậu ven đường không gây nguy hiểm gì cả. Đây là một con số đáng báo động vì thực tế mất an toàn giao thông từ việc xe đậu ở ven đường không có cảnh báo an toàn gây tai nạn giao thông cho người đi đường đã được truyền thông nêu rất nhiều. Thậm chí xe ô tô đã dừng đỗ bất ngờ mở cửa gây tai nạn cho người đi đường cũng không hiếm ở những thành phố. Đây cũng là một nguyên nhân gây mất an toàn giao thông cho học sinh vì các em chưa có đủ kinh nghiệm để có thể đánh giá những việc bất ngờ xảy ra với một chiếc xe đỗ trên đường phố: mở cửa bất ngờ, bất ngờ tham gia vào lưu thông, xe khác tham gia vào lưu thông từ phía trước xe dừng đỗ (khuất tầm nhìn) v.v...

Loại mối nguy cơ thứ ba là mối nguy cơ theo ngữ cảnh, có thể hiểu là người (động vật) đứng yên hoặc di chuyển chậm bên lề đường có thể gây ra các tình huống nguy hiểm do hành xử bất ngờ (rẽ ngang đột ngột), Tình huống này là “nguy cơ dự đoán hành vi”. Rõ ràng nhóm tuổi 15-18 không quan tâm lắm đến vấn đề này. 48,4% câu trả lời không nghĩ đến chó/mèo đang đứng có thể chạy ra đường. 54,7% không nghĩ rằng người đi trước mặt có thể rẽ phải/ rẽ trái mà không xin đường. Khi khảo sát về khoảng cách với người điều khiển xe trước mặt, thì hơn 90,5% đã từng đi sát người phía trước và không nghĩ tới người điều khiển xe phía trước đột ngột dừng lại. Như vậy có thể thấy, mối nguy cơ theo ngữ cảnh cần kinh nghiệm lái xe dày dặn, và những người nhóm tuổi này ít nhận thức được nguy cơ theo ngữ cảnh.

Loại mối nguy cơ cuối cùng là giám sát nhiều nguồn hay là mối nguy có nhiều nguồn nguy cơ tiềm ẩn của cả bối cảnh và mối nguy cơ tiềm ẩn (Crundall et al., 2008). Gần đây hơn Crundall et al. (2012) [4] đã mô tả những tình huống này là “nguy cơ phân tán và tập trung sự chú ý”



Hình 4. Biểu đồ khảo sát về nguy cơ phân tán và tập trung chú ý

Như vậy, ở trong các mô tả về lớp trên, người lái xe từ 15-18 nhận thức được đầy đủ các mối nguy cơ rõ ràng. Đây cũng là một nhận thức chung của các lứa tuổi vì các vật thể chuyển động trên dòng xe hỗn hợp ở những thành phố lớn có thể tạo thành mối đe dọa tức thời. Việc phát hiện chúng thường phụ thuộc vào các kỹ năng nhận thức cơ bản hơn là các kỹ năng dự đoán phức tạp có liên quan đến nhận thức về mối nguy hiểm.

Loại mối nguy hiểm thứ 3 và mối nguy hiểm thứ 4 thực sự cần nhận thức tốt và kinh nghiệm tham gia giao thông ở một mức độ nào đó. Nguy cơ ngữ cảnh (và nguy cơ kết hợp) khó phát hiện hơn, bởi vì người tham gia giao thông đang di chuyển chậm hoặc không di chuyển và chỉ trở thành mối nguy hiểm do bối cảnh (hoặc môi trường) mà họ hoạt động. Mối nguy hiểm ẩn còn khó phát hiện hơn vì chúng được xác định bởi khả năng tiềm tàng của những người tham gia giao thông có khả năng gây nguy hiểm.

Các điều tra cho thấy, người tham gia giao thông ở lứa tuổi 15-18 thường làm gia tăng sự cố trên đường vì ít có khả năng nhận thức chính xác các mối nguy hiểm khi điều khiển phương tiện và đưa ra quyết định phù hợp.

## 2.2. Thực trạng về khả năng tập trung khi tham gia giao thông trên đường của những người từ 15-18

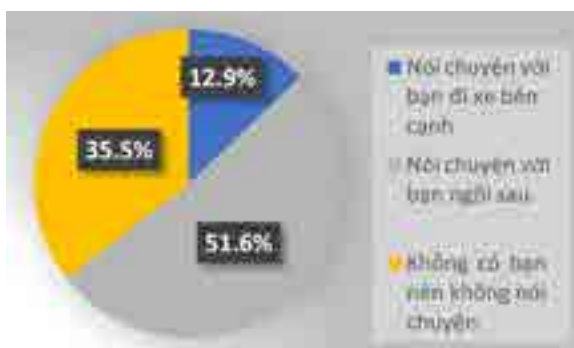
Do đặc điểm về tâm sinh lý lứa tuổi, người tham gia giao thông ở lứa tuổi này rất dễ bị mất tập trung trên đường, ảnh hưởng lớn đến cách xử lý tình huống giao thông và an toàn giao thông.

Đầu tiên, nhóm người lứa tuổi 15-18 có đời sống tâm lý, tình cảm đa dạng và phức tạp hơn các giai đoạn trước. Đây là giai đoạn có nhiều thay đổi cả về tâm sinh lý, nhận thức, xã hội, giai đoạn này thường được gắn với những cách gọi như “tuổi bất trị”, “khủng hoảng tuổi thiếu niên”. Dễ xúc động, dễ bị tổn thương, có khuynh

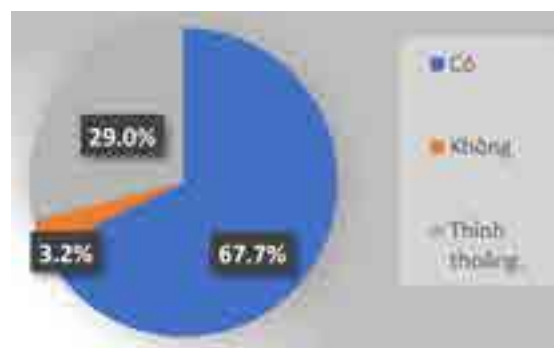
hướng phóng đại các năng lực của mình, lứa tuổi 15-18 thường đánh giá bản chất sự việc cao hơn hiện thực, thể hiện dưới dạng bướng bỉnh, tỏ ra bất cần trước những việc làm hàng ngày cũng như những thất bại mà các em trải nghiệm. Điều này thể hiện rất rõ ở trong quá trình điều khiển xe như đang đi bình thường, người trẻ tuổi tự nhiên nghĩ gì đó rồi tăng tốc đột ngột, lạng lách...

Thứ hai, áp lực từ gia đình, nhà trường, xã hội, học tập, thi cử có ảnh hưởng không nhỏ đối với lứa tuổi này. 93% học sinh được hỏi đã từng ra đường trong tâm trạng “ suy nghĩ về bài kiểm tra hoặc bài thi sắp tới”, 75,4% điều khiển xe trên đường từng suy nghĩ về bình luận tích cực - tiêu cực trên mạng xã hội, từ bạn bè, không hiểu bài, điểm kém hoặc điểm tốt... Suy nghĩ nhiều, cảm xúc quá tập trung vào một vấn đề nào đó đối với bản thân mà không thực sự chú ý đến việc tham gia giao thông. Những dấu hiệu của việc này có thể thấy xảy ra hàng ngày như quên bật đèn tín hiệu khi chuyển hướng, sau khi chuyển hướng không tắt đèn tín hiệu, không quan sát thấy đèn chuyển sang đỏ. Việc này xảy ra rất phổ biến với lứa tuổi 15-18 tuổi khi điều khiển phương tiện giao thông.

Ngoài hai yếu tố kể trên, việc phân tán thị giác dẫn đến thiếu tập trung do ngoại cảnh tác động cũng là điều thường xuyên xảy ra trong nhóm tuổi này. Thực tế các biểu hiện của tình trạng này có thể kể đến như học sinh thường đi hàng đôi, hàng ba, quay sang cười đùa, nói chuyện với bạn, xem thông báo, tin nhắn điện thoại. So với nhóm người lớn tuổi hơn, tuổi 15-18 dễ dàng bị các tác động ngoại cảnh như âm nhạc, quảng cáo ven đường,... gây sự chú ý, khiến những người này giảm tốc độ phản ứng và khả năng xử lý chính xác khi gặp tình huống bất ngờ trong lúc lái xe.



Hình 5a. Kết quả khảo sát mức độ tập trung chú ý khi lái xe trên đường.



Hình 5b. Kết quả khảo sát mức độ tập trung chú ý vào biển báo giao thông trên đường.

Nhìn vào biểu đồ, ta có thể thấy việc vừa lái xe vừa nói chuyện với bạn đi bên cạnh chiếm đến 13%, còn nói chuyện với bạn ngồi sau lên đến gần 52%. Tức là các em học sinh lái xe không chỉ tập trung vào việc lái xe, quan sát trên đường mà còn thường tập trung trò chuyện với bạn. Trong khi đó, có tới 3,2% không chú ý gì đến biển báo giao thông, 29% thỉnh thoảng mới chú ý.

## 2.3. Thực trạng về đào tạo kỹ năng lái xe an toàn

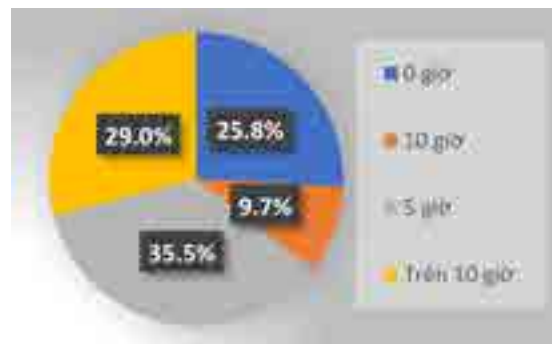
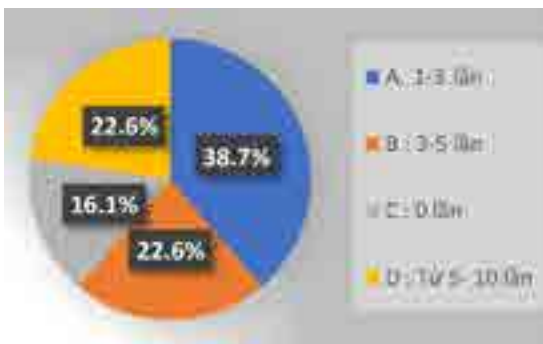
### 2.3.1. Gia đình với kỹ năng lái xe trong lứa tuổi 15-18

Mọi kỹ năng điều khiển các phương tiện tham gia giao thông của những người trong lứa tuổi 15-18 còn rất yếu.

Do giá thành rẻ, nên hiện nay lứa tuổi 15-18 tương ứng với học sinh từ bậc THCS chuyển tiếp lên THPT sử dụng xe đạp / xe đạp điện/ xe máy điện chiếm tỉ trọng lớn. Tuy nhiên, vấn đề đào tạo cho học sinh sử dụng phương tiện giao thông cá nhân lưu thông trên đường lại chưa thực sự được gia đình và xã hội quan tâm.

Để thành thạo một kỹ năng nào đó, người tham gia giao thông đòi hỏi phải có một số giờ thực hành và được đào tạo theo một hướng dẫn nhất định. Tại thời điểm thống kê, câu trả lời của nhóm tuổi 15-18 tham gia giao thông có thể làm chúng ta giật mình.

Với câu hỏi khảo sát: “Trước khi tự đi trên đường một mình, bạn từng đi theo người hướng dẫn bao nhiêu lần ?”



Hình 6a. Kết quả khảo sát về số lần đầu tham gia giao thông có người hướng dẫn. Hình 6b. Kết quả khảo sát về thời gian được hướng dẫn khi lái xe lần đầu.

Từ kết quả khảo sát hình 6a có thể thấy có đến hơn 16% số học sinh tự đi học mà không cần ai đi theo hướng dẫn, và có đến gần 39% chỉ được người nhà đi theo từ 1 đến 3 lần. Hình 6b cho thấy chỉ có 9,7% số phiếu khảo sát, nhóm lứa tuổi này được đi thực địa trên 10 giờ có người hướng dẫn. Đây cũng là một căn cứ cho việc thiếu kinh nghiệm về các cách xử lý tình huống khi lái xe trên đường của người lái xe nhóm tuổi 15-18 tuổi.

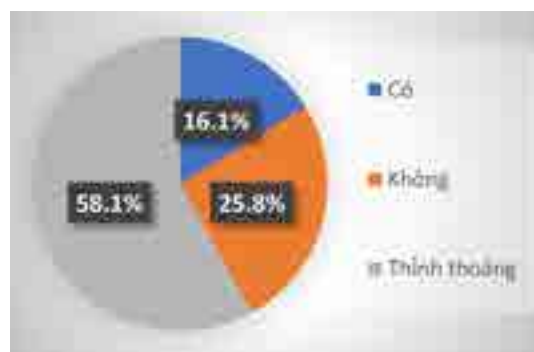
Như vậy, ngoài phương tiện có thể là nguyên nhân gián tiếp hoặc trực tiếp gây ra mất an toàn giao thông, ảnh hưởng đến tài sản, tính mạng của con người, thì các kỹ năng như kỹ năng quan sát, nhận biết và xử lý các tình huống, kỹ năng tuân thủ luật giao thông, kỹ năng lái xe lại gần như bị bỏ ngỏ trong lứa tuổi này.

### 2.3.2. Cộng đồng và xã hội với kỹ năng lái xe trong lứa tuổi 15-18

Nếu như gia đình phần lớn chưa quan tâm đến việc đào tạo các kỹ năng cho người tham gia giao thông từ 15-18 thì nhà trường và xã hội đã nhận thức được tầm quan trọng của việc đào tạo kỹ năng tham gia giao thông trong lứa tuổi này. Tiêu biểu là các chương trình tuyên truyền về an toàn giao thông “An toàn giao thông cho nụ cười trẻ thơ” dành cho học sinh lớp 3,4,5, đến cho học sinh cấp THCS và THPT như “An toàn giao thông cho nụ cười ngày mai” do Honda Việt Nam phối hợp cùng Bộ Giáo dục và Đào tạo, Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, Cục Cảnh sát giao thông - Bộ Công An tổ chức, hay các chương trình của các tổ chức xã hội khác như Dự án do Quỹ Phòng - chống thương vong châu Á (Quỹ AIP) cùng các đối tác thực hiện “Tuổi trẻ và những cung đường biết nói” v.v... Nhưng nhìn vào lượng TNGT của lứa tuổi học sinh như [1]: “Theo Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, thanh thiếu niên thương vong do TNGT trong 10 năm trở lại đây có dấu hiệu gia tăng, trong đó lứa tuổi 15-18 chiếm tỷ lệ tử vong và chấn thương nhiều nhất. Đáng chú ý, thanh niên độ tuổi dưới 18 tử vong vì TNGT chiếm gần 86%. Cứ 10 người trong độ tuổi 15-18 bị thương tích khi vào viện thì có gần 6 người do TNGT[6].”

Trong quá trình khảo sát, 100% số học sinh được hỏi đều đã từng tham gia các buổi về tuyên truyền giao thông có báo cáo viên chuyên ngành giới thiệu tại trường học. Tuy nhiên, hiệu quả của các buổi tuyên truyền này lại chưa đạt được những kết quả như mong muốn.

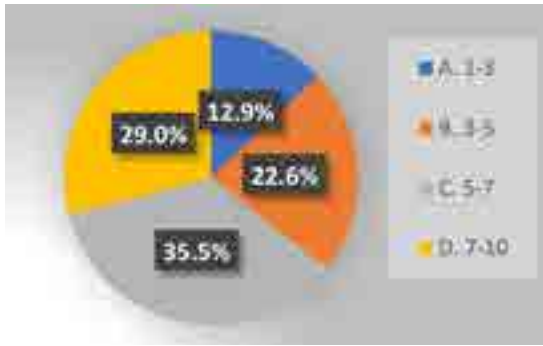
Khi được hỏi về sự tập trung và hứng thú trong giờ nghe báo cáo viên trình bày về an toàn giao thông.



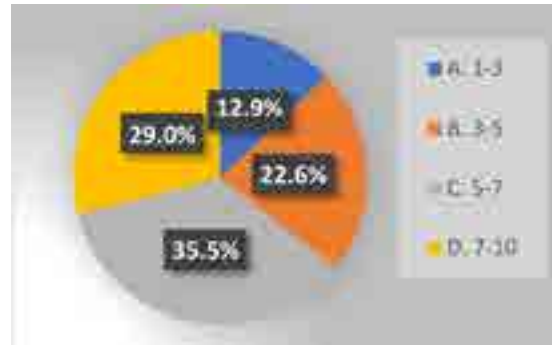
Hình 7

Từ kết quả khảo sát có thể thấy việc tuyên truyền chưa hiệu quả, có đến 26% học viên không hứng thú, và có hơn 58% thỉnh thoảng hứng thú. Vì vậy có thể thấy vẫn cần phải tìm kiếm giải pháp trong tuyên truyền về an toàn giao thông để giảm thiểu tai nạn cho lứa tuổi học sinh.

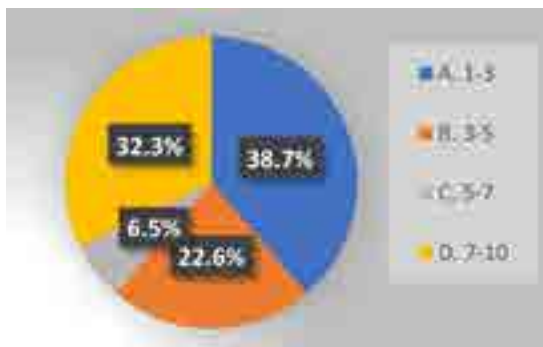




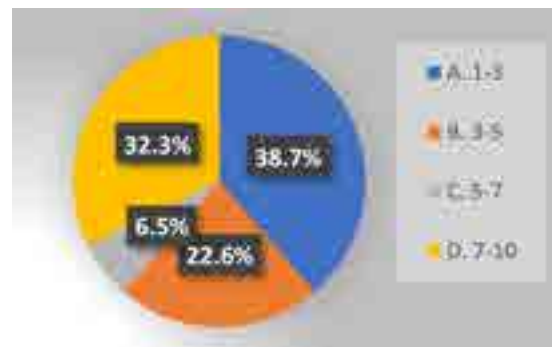
Hình 8a. Mức độ nhận biết số lượng biển báo trong 10 biển ngẫu nhiên (nhóm biển cấm)



Hình 8b. Mức độ nhận biết số lượng biển báo trong 10 biển ngẫu nhiên (nhóm biển nguy hiểm)



Hình 8c. Mức độ nhận biết số lượng biển báo trong 10 biển ngẫu nhiên (nhóm biển chỉ dẫn)



Hình 8d. Mức độ nhận biết số lượng biển báo trong 10 biển ngẫu nhiên (nhóm biển hiệu lệnh)

### 3. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Thông qua tham vấn khảo sát thực tế, chúng ta có thể thấy, lứa tuổi học sinh - sinh viên 15-18 là đối tượng mới bắt đầu tham gia giao thông và gần như chưa có kinh nghiệm gì trong quá trình nhận thức được các tình huống hay nguy cơ tiềm ẩn phát sinh trên đường. Thêm vào đó, tâm sinh lý lứa tuổi khiến việc tuyên truyền giáo dục cho các em còn nhiều khó khăn. Thói quen điều khiển xe trên đường ngay từ khi khởi đầu có khi sẽ dễ dàng ảnh hưởng đến thói quen điều khiển phương tiện giao thông cho đến cả khi trưởng thành. Vì vậy, chúng ta cần có thêm nhiều tác động để trẻ tuổi vị thành niên ra đường được an toàn hơn. Một số biện pháp nhằm nâng cao ý thức về an toàn giao thông đường bộ có thể kể đến như:

- Với gia đình: Có biện pháp tuyên truyền cho các bậc phụ huynh có con em tuổi đến trường hiểu được sự cần thiết luyện tập về kỹ năng lái xe, kỹ năng xử lý tình huống khi tham gia giao thông. Thông qua đó, có biện pháp nhất định để khuyến khích học sinh lứa tuổi 15-18 ra đường được tăng số lần và số giờ huấn luyện lái xe thực tế khi tham gia giao thông trên đường.

- Với nhà trường: tổ chức nhiều hơn nữa các buổi tham gia tìm hiểu về an toàn đường bộ, có định hướng, tổ chức hướng dẫn các câu lạc bộ nhà trường kết hợp tìm hiểu an toàn đường bộ kết hợp như một phương thức giáo dục ngoại khóa, tránh nhàm chán.

- Với các cơ quan chức năng và xã hội: tổ chức thêm các cuộc thi tìm hiểu nâng cao ý thức về an toàn lái xe cho lứa tuổi này, đồng thời nên đan xen việc ứng dụng công nghệ, tìm hiểu biển báo, tổ chức huấn luyện theo từng giai đoạn trước khi các em học sinh có thể tham gia phương tiện giao thông cơ giới trên đường./.

## **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

[1]. Nghiên cứu toàn diện về các yếu tố liên quan đến trường học ảnh hưởng đến sức khỏe tâm thần và sự phát triển toàn diện của trẻ em nam và nữ vị thành niên tại Việt Nam. Unicef\_2020.

[2]. Youth and road safety. Tami Toroyan and Margie Peden. Report of The World Health Organization.

[3] Some hazards are more attractive than others: Drivers of varying experience respond differently to different types of hazard. David. Crundall et al. Elsevier. Volume 45, March 2012, Pages 600-609.

[4] Road traffic injury among young people in Vietnam: evidence from two rounds of national adolescent health surveys, 2004-2009. Linh Cu Le\* and Robert W. Blum. 2013; doi: 10.3402/gha.v6i0.18757.

[5] <https://cand.com.vn/Giao-thong/90-so-vu-tai-nan-giao-thong-cua-tre-em-roi-vao-hoc-sinh-THPT-i441584/>.

[6]. <https://vovgiaothong.vn/de-gioi-tre-len-tieng-ve-an-toan-khi-tham-gia-giao-thong-d13953.html>