

دور بعض مؤسسات التنشئة الاجتماعية في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين

-دراسة ميدانية على عينة من الأطفال المتدرسين في

الصف (الثالث، الرابع، الخامس ابتدائي) بمدينة

"قالمة" -

د. لامية بويدي

جامعة حمة لخضر الوادي

ملخص

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن دور البعض من مؤسسات التنشئة الاجتماعية في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين. و من أجل اختبار فرضيات الدراسة تم تطبيق أداة الاستبيان على عينة قوامها 163 مفردة و هم من الأطفال المتدرسين في الصف (الثالث، الرابع، الخامس ابتدائي) بمدينة "قالمة".

لقد أسفرت هذه الدراسة على عدة نتائج هامة، من بينها :

- تؤدي الأسرة دورا فعّالا في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين في الصف (الثالث، الرابع، الخامس ابتدائي).

- إن كلا من المدرسة و جماعة الرفاق باعتبارهما من مؤسسات التنشئة الاجتماعية لا تؤديان دورا فعّالا في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين في الصف (الثالث، الرابع، الخامس ابتدائي).

Résumé

Cette étude a visé à découvrir le rôle de certaines institutions de la socialisation dans l'acquisition de la culture routière chez les enfants scolarisés.

Pour tester les hypothèses de l'étude, on a utilisé comme outil de recherche le questionnaire. En l'appliquant sur un échantillon de 163 enfants scolarisés aux différents niveaux 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} année primaire de la ville de Guelma.

L'étude a abouti à un certains nombre de résultats importants dont nous citons quelques ci-dessous :

- La famille joue un rôle efficace dans l'acquisition de la culture routière chez les enfants scolarisés (3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} année primaire)

- Au contraire, l'école et le groupe d'amis considérés comme institutions de la socialisation ne jouent pas un rôle efficace dans l'acquisition de la culture routière chez les enfants scolarisés (3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} année primaire).

مقدمة

لقد عمد المجتمع إلى إيجاد البعض من المنظمات و المؤسسات التي تساهم في استقراره و سلامته. من بين هذه المؤسسات المتعددة نجد المؤسسات الاقتصادية، السياسية، القضائية و مؤسسات التنشئة الاجتماعية ... تساهم مؤسسات التنشئة الاجتماعية في تزويد المجتمع بالأفراد الفاعلين اجتماعيا من خلال تلقينهم الثقافة المجتمعية. إن من بين ما يتلقاه و يكتسبه الفرد في ظل شبكة علاقاتية معقدة كما هائلا من الخبرات و القيم المرورية التي تساعده في تجنب التعرض لحوادث المرور، هذه الأخيرة التي أضحت تهدد السلامة البشرية و نستدل في ذلك بالارتفاع و التنامي المتسارع لمعدلاتها، لتصبح بذلك مشكلة خطيرة تستدعي التدخل السريع و الجدي من قبل مختلف الفاعلين في المجتمع. و نعتقد أن التقليل من حدتها مرهون بمدى نشر الوعي و الثقافة المرورية و استيعابها و اكسابها لمختلف فئات المجتمع .

أولا - تحديد الإشكالية :

من الخطأ الاعتقاد بقدرة الفرد البشري على العيش بمعزل عن الآخرين فذلك ضريا من الخيال و الوهم، فالإنسان اجتماعي بطبعه حقيقة أقرها الكثيرون في ضوء فلسفة حياتية تقر بالوجود الإنساني المجتمعي، فلا تستقيم الحياة الإنسانية إلا في ظل الوجود الغيري، و أيضا في ظل ثقافة مجتمعية تحدد قوالب التفكير السليم و السلوك القويم. إن اجتماعية الفرد تقاس بمدى إتيانه بالسلوك المجتمعي المقبول الدال على الامتثال للمعايير المجتمعية و للثقافة المجتمعية الكلية. تتسم الثقافة المجتمعية بالثراء و التنوع و التجدد إذ تضم عددا لا متناهيا من القيم والعادات والمعايير... التي يكتسبها الفرد البشري في ظل علاقاته التفاعلية مع الآخر. فمن بين ما يكتسبه القيم الأخلاقية، الدينية، السياسية... و القيم المرورية. إن هذا الزخم و التنوع الثقافي ما دل إلا على تعقد الحياة الإنسانية المعاصرة التي فرضت علاقة تلازمية حتمية بين الفرد والآلة.

تختلف ملامح الحياة المعاصرة في القرن الواحد و العشرين عن الحياة في النصف الثاني من القرن الماضي، فبالرغم من مشقتها في هذه الفترة من الزمن إلا أنها كانت بسيطة و ممتعة. في المقابل و نحن في الألفية الثالثة نوكد و نقر بتبعيتنا إلى حد الخضوع إلى التقنية في ابسط الأمور، كما أنه لا ضرر في أن نقر ببسر تلبية حاجيات و متطلبات الحياة ، كما أننا نقر أيضا بفقدان لذة الاستمتاع بها، فالإنسان في العصر الحديث إزداد اغترابا عن نفسه و مجتمعه و عمله والحياة بشكل عام بالرغم من المنجزات التي يحققها في حقول مختلفة، ففي الماضي كان يرى نفسه عضوا في عائلته... و بمعنى اعم في المجتمع. أما في الوقت المعاصر أصبح يرى نفسه مستقلا مفصولا وعلاقته مع الآخرين سطحية و رسمية واحتكاكه بهم تصادمي، فالمسافات النفسية والاجتماعية تزداد بعدا¹ نستشهد في هذا المقام بصورة و مشهد بسيط دال على نمط الحياة في الماضي والحاضر، ففي الأمس القريب كان الفرد يقطع مسافات طويلة بحثا عن الرزق سيرا على الأقدام مستمتعا بلذة الشقاء، أما اليوم فأضحى عبدا لوسائل النقل المختلفة كالمركبات سواء السيارات و الحافلات... عاجزا عن قطع بضع مترات على الأقدام... فتزايدت حاجاته و تعاظمت طموحاته فتعقدت حياته و زادت درجة تبعيته للتقنية و التي قد أضحت تشكل خطرا على حياته إلى حد ما. والقصد في حديثنا هذا مشكلة حوادث المرور التي أضحت تشكل هاجسا حقيقيا، حيث تؤدي التصادمات على الطرق كل عام بحياة نحو (1.3 مليون) شخص، أي ما يربو عن (3000 وفاة) كل يوم، و نصف هؤلاء المصابين من غير متخذي المركبات. كما يعايش ما بين العشرين و الخمسين مليونا الآخرين مع إصابات غير قاتلة ناجمة عن التصادمات. أضف إلى أنه يقع (90%) من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق في البلدان

متوسطة الدخل والبلدان منخفضة الدخل.... ويتوقع أن تصبح الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق خامس سبب رئيسي للوفيات في العالم².

تعد الدولة الجزائرية من الدول التي تعاني من مشكلة حوادث المرور، حيث تؤكد الإحصائيات التي تزودنا بها البعض من الهيئات و المصالح الرسمية - كالمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق و أيضا وزارة النقل و مصالح الأمن- تناميا في عدد حوادث المرور و في عدد الضحايا، بالرغم من الترسانة التشريعية القانونية التي تم استحداثها والإجراءات الردعية الصارمة التي تم اتخاذها. فخلال عشرية من الزمن تمتد من سنة(2000 إلى 2009) عرفت حوادث المرور تناميا رهيبا في معدلاتها، ففي سنة (2000) تم تسجيل(37280) حادث مرور، نتج عنه(4025) قتيل و(51506) جريح، في المقابل تم خلال سنة (2009) تسجيل (41224) حادث مرور، أدى إلى وفاة (4607) شخصا، و إصابة(64979) شخصا³، بجروح متفاوتة الخطورة قد تنتج عنها عاهات و تشوهات و إعاقات دائمة.

كما تشير الإحصائيات الرسمية للمديرية العامة للأمن الوطني أنه خلال سنة(2011) تم تسجيل(18467) حادث مرور بالمناطق الحضرية أسفر عن(767) قتيل و(21425) جريح، في ذات السياق فإنه خلال سنة(2012) تم تسجيل(17170) حادث مرور أودى بحياة(710) شخصا، أما الجرحى فقد عددهم ب(20266) جريحا⁴. ولعل ما يزيد من درجة الخطورة تزايد عدد حوادث المرور الناجمة عن تصادم حافلات المسافرين و مركبات النقل الجماعي و سيارات الأجرة، إذ قدرت ب(686) حادثا، راح ضحيتها(2921) ضحية ما بين قتيل و جريح، كما أودت بحياة (133) جلهم أطفالا من بينهم (89) طفلا دون تسع سنوات و(44) طفلة خلال تسع أشهر من السنة الجارية (أي سنة 2014)⁵. وكحصيلة أسبوعية لمصالح الأمن الوطني فإنه خلال الفترة الممتدة (من 6 ماي إلى 12 ماي 2014) تم تسجيل(287) حادث مرور، أدى إلى(14) قتيل و(335) جريحا⁶. كما أنه خلال شهر أوت 2014 تم تسجيل(473) قتيل و(5656) جريح في(2816) حادث مرور وقعت على مستوى التراب الوطني، فجاءت ولاية الجزائر العاصمة في المرتبة الأولى من حيث عدد حوادث المرور ب(147) حادثا) أودى بحياة (13) شخصا) و إصابة (232) شخصا) بجروح متفاوتة الخطورة. أما في المرتبة الثانية نجد ولاية المدية ب(130) حادثا) أودى بحياة (17) شخصا) وإصابة (277) شخصا) بجروح. أما في المرتبة الثالثة جاءت ولاية وهران ب(111) حادثا) أودى بحياة(16) شخصا) وإصابة (185) شخصا) بجروح⁷.

تقر المصالح الأمنية على مسئولية العنصر البشري في وقوع الحوادث المرورية بنسبة (95.5%) من حوادث المرور، يليها المحيط والمركبة بنسب ضئيلة ومقاربة نذكرها على التوالي(2.26%، 2.24%)⁸. إن حوادث المرور في الجزائر تؤدي إلى مقتل خمسة عشرة شخصا، و إصابة نحو مائتي شخص يوميا. و أن تكلفة الحوادث المرورية في الجزائر تتجاوز الخمسة و السبعين مليار دينار جزائري أي ما يعادل سبعمائة و خمسين مليون يورو⁹.

بناء على ما تقدم ترسم لنا ملامح الصورة الواقعية عن الحياة المرورية التي تنذر بتفاقم الوضع في المستقبل القريب بسبب توسع حجم حظيرة المركبات في الجزائر، هذا الوضع يدفعنا نحو البحث عن الوسائل و الآليات التي عليها ترسم غدا أكثر إشراقا و أكثر تفاؤلا. و لعل من بين هذه الوسائل نذكر مؤسسات التنشئة الاجتماعية (الأسرة، المدرسة، جماعة الرفاق..) باعتبارها البيئة المجتمعية الأكثر تأثيرا في توجيه سلوكات الأفراد وتكوين اتجاهاتهم نحو مختلف القضايا والموضوعات بما فيها الموضوعات ذات الصلة بالحياة المرورية.

تأسيسا على ما تقدم نطرح التساؤل الرئيسي على النحو التالي :

- هل تؤدي البعض من مؤسسات التنشئة الاجتماعية دورا فعّالا في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين في الصف (الثالث، الرابع، الخامس ابتدائي)؟
يندرج تحت هذا التساؤل الأسئلة الفرعية التالية :
- هل تؤدي الأسرة دورا فعّالا في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين في الصف (الثالث، الرابع ، الخامس ابتدائي)؟.
- هل تؤدي المدرسة دورا فعّالا في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين في الصف (الثالث،الرابع، الخامس ابتدائي)؟.
- هل تؤدي جماعة الرفاق دورا فعّالا في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين في الصف (الثالث، الرابع ، الخامس ابتدائي)؟

ثانيا- فرضيات الدراسة :

- قصد الدراسة العلمية الموضوعية للموضوع الموسوم ب"دور بعض مؤسسات التنشئة الاجتماعية في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين" ، تمت صياغة الفرضية العامة كما يلي :
- تؤدي البعض من مؤسسات التنشئة الاجتماعية دورا فعّالا في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين في الصف (الثالث ، الرابع ، الخامس ابتدائي) .
تتطوي تحت هذا الفرض العام الفرضيات الفرعية التالية :
- تؤدي الأسرة دورا فعّالا في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين في الصف (الثالث، الرابع ، الخامس ابتدائي) .
- تؤدي المدرسة دورا فعّالا في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين في الصف (الثالث، الرابع، الخامس ابتدائي) .
- تؤدي جماعة الرفاق دورا فعّالا في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين في الصف (الثالث، الرابع ، الخامس ابتدائي) .

ثالثا- أهداف الدراسة

- نسعى من خلال هذه الدراسة إلى تحقيق الهدف العام و المتمثل في التعرف على دور البعض من مؤسسات التنشئة الاجتماعية في إكساب الأطفال المتدرسين (الصف الثالث، الرابع، الخامس ابتدائي) الثقافة و الوعي المروري ، و ذلك يتحقق في ظل تحقيق الأهداف الفرعية التالية :
- التعرف على دور الأسرة في عملية إكساب الأطفال المتدرسين في الصف (الثالث،الرابع و الخامس ابتدائي) الثقافة المرورية .
- التعرف على دور المدرسة في عملية إكساب الأطفال المتدرسين في الصف (الثالث، الرابع و الخامس ابتدائي) الثقافة المرورية .
- التعرف على دور جماعة الرفاق في عملية إكساب الأطفال المتدرسين في الصف (الثالث، الرابع ، الخامس ابتدائي) و الخامس ابتدائي) الثقافة المرورية .

رابعا: أهمية الدراسة :

تكتسي هذه الدراسة أهمية بالغة من حيث أنها تسلط الضوء على الأداء الوظيفي للبعض من مؤسسات التنشئة الاجتماعية، إذ تم التركيز على ثلاث و هي الأسرة و المدرسة و جماعة الرفاق و التي نعتقد أنها ذات تأثير عميق

في تكوين شخصية الفرد و خاصة الطفل و تحديد مفوماته و تكوين اتجاهاته، من بينها ما تعلق بالحياة المرورية. إن الفرد البشري معرض لعدة مخاطر تهدد حياته ووجوده، من بينها خطر حوادث المرور التي أضحت تهدد مسار عملية التقدم و التطور الحضاري سواء في المجتمعات المتقدمة أو النامية على السواء .

إن نجاح أي مشروع حضاري مهما كانت أهدافه و درجة تعقده يعتمد في الأساس و بشكل مباشر على العنصر البشري الفاعل، فكل عملية بناء و تشييد تنموي مجتمعي تبدأ منه و تنتهي إليه. يسعى الإنسان إلى تحقيق حاجاته و متطلباته فيضع خططاً و استراتيجيات معينة من جل ذلك، كما يستخدم أدوات و آليات متعددة في ضوء تساند و تكامل بين أفراد الجماعة بوجه خاص، و المجتمع بوجه عام، غير أن خطئه و طموحاته قد تؤجل أو تلغى نتيجة لما يتعرض له من حوادث سير قد تضعه في حالة من السكون أو اللافعالية.

خامساً- المفاهيم الإجرائية :

1- مؤسسات التنشئة الاجتماعية : و هي مختلف مؤسسات التربية و التطبيع الاجتماعي التي تتكفل بعملية تربية الفرد تربية مقصودة نظامية أو غير ذلك. تم في هذه الدراسة التركيز على كل من الأسرة و المدرسة ، جماعة الرفاق .

2-الثقافة المرورية : يقصد بها مجموعة القيم و العادات السلوكية الخاصة بقواعد السلامة المرورية التي يكتسبها الفرد من خلال عملية تربوية و تعليمية. و تتمثل هذه القيم في كل من : قيمة وضع حزام الأمان، قيمة التقيد بقواعد السير على الطرق، قيمة عدم تجاوز السرعة المحددة، عدم القيام بالتجاوزات و المناورات الخطيرة ، قيمة احترام إشارات المرور، قيمة امتلاك علبه إسعافات أولية ...

3- الأطفال المتدرسين : و هم التلاميذ الذين يزاولون دراستهم خلال السنة الدراسية 2013 -2014 بأحد الصفوف الدراسية (الصف الثالث، الرابع و الخامس ابتدائي) و الذين يسكنون بمدينة "قالمه".

سادساً- الإجراءات المنهجية للدراسة الميدانية :

1- المنهج المعتمد : تماشياً مع طبيعة الموضوع المدروس تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي، حيث انه يمكن من وصف الظاهرة المدروسة وصفا موضوعياً، و كما انه يفيد في التعرف على مختلف خصائصها و أبعادها، إضافة إلى انه يساهم في تحقيق الأهداف المرجوة من هذه الدراسة .

2- أداة جمع البيانات: لجمع البيانات من الميدان قامت الباحثة بتصميم أداة استبيان ضمت في شكلها النهائي (46 سؤالاً) توزعت على ثلاثة محاور. تتطلب الإجابة عن الأسئلة المطروحة وضع علامة (+) .

تجدر الإشارة إلى انه فيما يتعلق بالبدائل التي تم اختيارها، فجاءت تماشياً مع طبيعة الأسئلة المتضمنة في كل محور. فبالنسبة للمحورين الأول والثالث تم اعتماد البدائل التي تتدرج بين التأكيد الكلي المطلق والتأكيد الجزئي النسبي للقضية من جهة ونفيها من جهة أخرى، و هي كالآتي: دائماً، غالباً، أحياناً، أبداً.

أما فيما يتعلق بالمحور الثاني فارتأينا اعتماد البديل الدال على التأكيد أو النفي للقضية وهي كالآتي: نعم، لا .

المحور الأول : دور الأسرة في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين: و الذي ضم 25 سؤالاً

المحور الثاني: دور المدرسة في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين: و الذي ضم 14 سؤالاً

المحور الثالث: دور الجماعة الرفاق في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين: و الذي ضم 7 سؤالاً

3- مجالات الدراسة : و التي تتمثل في :**المجال المكاني :** لقد تم إجراء الدراسة الميدانية بمدينة "قالمه"، تحديداً على مستوى حي عين الدفلة A،B،C، و حي أحمد طواهرى(السفلي، العلوي). يتسم هذان الحيان بكثافة سكانية عالية، حيث يضمان ما يزيد عن 120 عمارة سكنية .

- **المجال الزمني:** تم إجراء الدراسة الميدانية بين الفترة الممتدة من 12 إلى 15 ماي 2014 .
- **المجال البشري:** يتمثل المجتمع البشري للدراسة الميدانية في الأطفال المتدرسين في أحد الصفوف الدراسية (الثالث، الرابع والخامس ابتدائي) خلال السنة الدراسية 2013-2014. و مرجع اختيارنا لهذا المجتمع يتمثل في قدرة هذه الفئة على التمييز والإدراك والاستيعاب لمختلف المفاهيم والمعطيات التي يتلقونها سواء على مستوى الأسرة و المدرسة.... كما أن التركيز على هذه الفئة -أي الأطفال - جاء من فئاعة مترسخة أن طفل اليوم هو شاب الغد من جهة، و عضو في فئة المشاة من جهة ثانية، كما أنه قد ينتمي في المستقبل القريب إلى فئة السائقين من جهة ثالثة .
- **العينة و خصائصها:** تم اختيار مفردات عينة الدراسة بطريقة قصدية و التي قوامها 163 مفردة ، و هم من الأطفال المتدرسين و الذين تتوفر فيهم الشروط التالية:
*أطفال يدرسون في احد الصفوف التالية: الثالث،الرابع والخامس ابتدائي خلال السنة الدراسية 2013-2014.
* تمتلك اسر مفردات العينة مركبة مهما كان نوعها (سيارة ، شاحنة) .
* يقطن المبحوثون بأحد الحيين السكنيين : حي عين الدفلة ، حي احمد طاهري .
* تتلقى مفردات العينة تعليمها بأحد المدارس الابتدائية المتواجدة على مستوى الحيين المذكورين أنفا فقط . الجدول التالي يوضح توزيع المبحوثين حسب متغيري الجنس و الصف الدراسي :

الجدول 1 يوضح توزيع مفردات العينة حسب متغيري الجنس و الصف الدراسي .

الجنس الدراسي	الصف الثالث		الصف الرابع		الصف الخامس		المجموع	
	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك
ذكر	15.95	26	15.33	25	16.56	27	47.85	78
أنثى	14.72	24	17.17	28	20.24	33	52.14	85
المجموع	30.67	50	32.5	53	36.80	60	100	163

يبين الجدول أعلاه توزيع مفردات العينة حسب متغيري الجنس و الصف الدراسي ، حيث أن (52.14%) من المبحوثين هم إناث، و اللاتي توزعن على الصفوف الدراسية للمستوى الابتدائي على النحو الآتي : الصف الثالث بنسبة قدرت ب(14.72%) و الصف الرابع (17.17%) و الصف الخامس (20.24%) . في المقابل مثل الذكور ما نسبته (47.85%) من مفردات عينة الدراسة و الذين توزعوا بنسب متقاربة على الصفوف الدراسية المذكورة أنفا على الترتيب على النحو التالي: (15.95%)،(15.33%)،(16.56%).

4- الأساليب الإحصائية: تتمثل في أسلوب حساب التكرارات و أيضا النسب المئوية .

سابعا- عرض ومناقشة نتائج الدراسة :

لقد أسفرت الدراسة الحالية على جملة من النتائج نحاول عرضها و مناقشتها على النحو التالي :

1- عرض و مناقشة نتائج الفرضية الأولى :

- تؤدي الأسرة دورا فعّالا في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين في الصف (الثالث، الرابع ، الخامس ابتدائي).
- من خلال الجدول الموالي نحاول التأكد من مدى صحة هذه الفرضية .

الجدول 2 يوضح الاستجابات التفصيلية للمبحوثين نحو الأسئلة المتعلقة بالمحور الأول : دور الأسرة في

إكساب الثقافة المرورية

المجموع	أبدا		أحيانا		غالبا		دائما		البدائل	الأسئلة
	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك		
100	163	2.45	4	6.13	10	3.06	5	88.34	144	هل يلتزم سائق (أحد أفراد الأسرة) المركبة بالإشارات الضوئية المرورية؟
100	163	14.11	23	16.56	27	14.11	23	55.21	90	هل يلتزم سائق المركبة بالسرعة المحددة في لافتات السير؟
100	163	23.92	39	7.97	13	25.15	41	42.94	70	هل يوقف السائق المركبة في المكان المسموح لها بالتوقف فيه؟
100	163	17.17	28	10.42	17	3.06	5	69.32	113	هل يخفف السائق من سرعة المركبة عند بلوغ الممهلات؟
100	163	13.49	22	19.01	31	16.56	27	50.92	83	هل يخفف السائق من سرعة المركبة عند الاقتراب من المؤسسات التعليمية؟
100	163	24.53	40	18.40	30	14.11	23	42.94	70	هل يجري السائق مكالمات هاتفية أثناء قيادة المركبة؟
100	163	24.53	40	17.79	29	7.97	13	49.69	81	هل يرد السائق على المكالمات الهاتفية التي ترده أثناء قيادته المركبة؟
100	163	57.66	94	3.06	5	12.88	21	26.38	43	هل يتوقف سائق المركبة على جنب للرد على المكالمات الهاتفية التي ترده؟
100	163	14.11	23	12.26	20	10.42	17	63.19	103	هل يقوم سائق المركبة بالعديد من التجاوزات الخطيرة أثناء قيادته المركبة؟
100	163	12.88	21	16.56	27	20.24	33	50.30	82	هل يضع السائق حزام الأمان بمجرد ركوبه المركبة؟
100	163	11.65	19	15.95	26	17.17	28	55.21	90	هل يضع الركاب حزام الأمان بمجرد ركوب المركبة؟
100	163	15.95	26	24.53	40	30.67	50	28.83	47	هل تضع حزام الأمان بمجرد ركوب المركبة؟
100	163	76.68	125	6.13	10	1.84	3	15.33	25	هل تتلقى التوبيخ من والديك بسبب عدم وضعك لحزام الأمان أثناء سير المركبة؟
100	163	53.37	87	30.06	49	10.42	17	6.13	10	هل يذكر والدك بالخطر عدم وضع حزام الأمان أثناء سير المركبة؟
100	163	87.11	142	0	0	1.84	3	11.04	18	هل يضطر سائق المركبة إلى وضع حزام الأمان في حال وجود رجال الأمن؟
100	163	66.87	109	4.29	7	20.24	33	8.58	14	هل تجلس في المقعد الأمامي للمركبة؟
100	163	66.87	109	24.53	40	5.52	9	3.06	5	هل تتلقى التوبيخ من والديك بسبب جلوسك في

المقعد الأمامي للمركبة ؟										
100	163	44.78	73	17.79	29	10.42	17	26.99	44	هل يذكر والدك بمخاطر جلوس الأطفال في المقعد الأمامي للمركبة ؟
100	163	77.91	127	9.20	15	4.90	8	7.97	13	هل تتلقى التوبيخ من والديك بسبب إخراجك ليديك من نافذة المركبة أثناء سيرها؟
100	163	85.88	140	0.61	1	11.65	19	1.84	3	هل تتعرض للضرب من والديك بسبب إخراجك لرأسك من نافذة المركبة أثناء سيرها؟
100	163	87.73	143	6.74	11	4.29	7	1.22	2	هل يحرص والدك على توفير علب الإسعافات الأولية في المركبة ؟
100	163	33.74	55	11.65	19	9.20	15	45.39	74	هل يذكر والدك بضرورة التزام السير على الرصيف ؟
100	163	38.65	63	20.85	34	34.35	56	6.13	10	هل يذكر والدك بضرورة التزام السير على مر الرجلين ؟
100	163	31.28	51	30.67	50	11.65	19	26.38	43	هل تتلقى النصائح من والديك حول ضرورة الانتباه عند اجتياز الطريق؟
100	163	41.71	68	11.04	18	28.83	47	18.40	30	هل تتلقى التوبيخ من والديك بسبب اللعب في الشارع ؟

يوضح الجدول أعلاه الاستجابات التفصيلية للمبجوثين نحو الأسئلة المتعلقة بالمحور الأول و التي تتناول دور الأسرة في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين. إنه من المنطقي بل من البديهي قبل الخوض في الحديث عن دور الأسرة في عملية إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين، التعرف على الثقافة المرورية الأسرية كخطوة أولى، أما الخطوة الثانية فتتمثل في التعرف على كيفية إكسابها لهم (الأطفال) .

إن حديثنا عن الثقافة الأسرية المرورية يدفعنا إلى تركيز و توجيه الاهتمام نحو مختلف القيم المرورية التي تأخذ بها هذه الأسرة بشكل عام و بشكل خاص الوالدين خاصة ما تعلق بالالتزام بقواعد المرور، و هذا ما نتعرض إليه فيما يلي:

- الالتزام بالإشارات الضوئية المرورية : لقد اتضح من الجدول أعلاه أن جل المبجوثين أكدوا أن سائق المركبة - و هو احد أفراد الأسرة (الأب، الأم ، الأخ...)-يلتزم بذلك سواء بصفة دائمة أو نسبية و هذا ما تؤكد النسب المسجلة : دائما (88.34%)، غالبا (3.06%)، أحيانا (6.13%). إن هذه الإشارات الضوئية تعد من وسائل الضبط الآلي التي تساعد في تنظيم حركة سير المركبات و المشاة عبر الطرق .
- الالتزام بالسرعة المحددة في اللافتات المرورية: أكد غالبية المبجوثين التزام سائق المركبة بالسرعة المحددة في اللافتات سواء بصفة دائمة(55.21%) أو نسبية (غالبا 14.11%)، (أحيانا 16.56%). إن القيادة المتأنية هي القيادة التي يلتزم فيها السائق بالسرعة المطلوبة على الطريق دون إحداث خلل في حركة السير، فالقيادة بسرعة جنونية أو القيادة البطيئة تؤدي إلى خلق أزمة مرورية قد تتسبب أحيانا في وقوع حوادث المرور.

إن ما يزيد من فرص التعرض لحوادث المرور السرعة التي تقترب بالطيش و التهور و الرعونة ، و يروح ضحيتها العديد من الشباب في مقتبل العمر، أو قد يصابون بعجز دائم يقعدهم و يشل حركتهم، و المستشفيات مكتظة بهذه النماذج التي يؤدي تصرفهم إلى مردود سلبي عليهم و على مجتمعهم بالضرر و الخسران الجسيم اقتصاديا و اجتماعيا و صحيا¹⁰.

- الالتزام بتوقيف المركبات في الأماكن المخصص لها : قد تشير اللافتات إلى الأماكن المخصصة لركن و توقيف المركبات ...و التي قد تتعدم في أماكن أخرى لتدفع بالكثيرين نحو ركنها و توقيفها بصورة عشوائية تؤدي إلى فوضى كبيرة عبر الطرقات والشوارع. فمن الظواهر التي ألفتها توقيف المركبات على الأرصفة، و في أماكن عامة حيث يحظر توقيفها فيها. بالرغم من ذلك أكد غالبية المبحوثين التزام سائق المركبة بتوقيف المركبات في الأماكن المخصص لها و ذلك بنسب متفاوتة (دائما 42.94%)، (غالبا 25.15%)، (أحيانا 7.95%) .

- عدم استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة: قد يكون سائق المركبة إما مرسلا أو مستقبلا للرسائل عبر الهاتف النقال، ففي الحالة الأولى قد يجري السائق أثناء قيادته المركبة لمكالمات هاتفية أو يبعث برسائل نصية عبره، غير منتبه للطريق و ما يضمنه من مشاة أو مركبات مما يجعله و غيره عرضة لحوادث المرور، و هذا ما أكده غالبية المبحوثين و نستدل في ذلك بالنسبة المسجلة (دائما 42.94%)، غالبا (14.11%)، (أحيانا 18.40%). في المقابل إن (24.53%) من المبحوثين اقرروا بالعكس. أما في الحالة الثانية فقد يكون سائق المركبة مستقبلا للمكالمات الهاتفية وهذا ما أكده المبحوثون بنسب متفاوتة (دائما 49.96%)، (غالبا 7.97%)، (أحيانا 17.79%). في كلتا الحالتين تتزايد فرص تعرض السائق و ركاب المركبة لحوادث مرور .

يعد الهاتف النقال من وسائط الاتصال التي تسهل عمليات التواصل بين الأفراد فيتم نقل مختلف الرسائل من المرسل إلى المرسل إليه بالاعتماد على العديد من التطبيقات. و سائق المركبة قد يكون المتلقي أو المرسل للرسالة عبر الهاتف، فجنده يتفاعل معها ايجابيا (الفرح، الضحك...) أو سلبيا (الغضب، القلق...)، و في كلتا الحالتين يوجه اهتمامه إلى الرسالة، فيفقد تركيزه و يتشتت انتباهه فيجعله عرضة لارتكاب حادث المرور .

لقد أكدت المديرية العامة للأمن الوطني أن من بين مسببات وقوع حوادث المرور استخدام الهاتف النقال أثناء قيادة المركبة، و نستدل في ذلك بعدد حوادث المرور الناجمة جراء استخدام الهاتف النقال بين السنتين 2010-2011 في الوسط الحضري¹¹.

- من 2010/1/1 إلى غاية 2010/8/31: تم تسجيل 498 حادث مرور بسبب الهاتف النقال من مجموع 10356 حادث مرور .

- من 2011/1/1 إلى غاية 2011/8/31 : تم تسجيل 522 حادث مرور بسبب الهاتف النقال من مجموع 12625 حادث مرور.

لقد عمدت الدولة الجزائرية إلى سن جملة من الأوامر والمراسيم التشريعية بهدف تنظيم حركة السير في الطرقات، من أهمها الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 29 رجب 1430 هـ الموافق 22 يوليو 2009 م، المتمم و المعدل للقانون رقم 01-14 المؤرخ 29 جمادى 1422 هـ الموافق 19 غشت 2001 م و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. لقد نصت المادة 66 منه على ما يلي: تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربع درجات، فالمخالفات من الدرجة الثالثة، يعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 4000 دج¹² . و من بين هذه المخالفات ما تعلق بالأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان، ومخالفة الأحكام المتعلقة

بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة.

حسب المديرية العامة للأمن الوطني فإنه خلال الفترة الممتدة ما بين (2010-2011) تم تسجيل ما يلي من المخالفات المتعلقة باستعمال الهاتف النقال ¹³ :

- 2010/1/1 إلى 2010/8/31 تم ضبط 13927 مخالفة متعلقة باستعمال الهاتف النقال .
- 2011/1/1 إلى 2011/8/31 تم ضبط 9747 مخالفة متعلقة باستعمال الهاتف النقال .
و المتمعن في هذه الإحصائيات يدرك انخفاضا قدر ب(4180-) في عدد المخالفات المسجلة في استعمال الهاتف النقال أثناء قيادة المركبة .

- الالتزام بوضع حزام الأمان: من بين قواعد المرور الواجب الالتزام و التي تزيد من فرصة سلامة الفرد والمجتمع، كما أنها تقلل من احتمالية التعرض لحوادث المرور الالتزام بوضع حزام الأمان ، فالمدائمة و المواظبة على وضعه أو استعماله أثناء سير المركبة يعد من بين القيم الواجب اكتسابها من الأسرة.

تعد أحزمة الأمان من وسائل السلامة المرورية، و هي مصممة في الأساس لمنع تعرض الركاب للإصابة أو للحد منها عند حدوث التصادم و بالتالي فهي :

- تخفض مخاطر الارتطام بالأجزاء الداخلية للمركبة ، أو تخفض من خطورة الإصابة في حال حدوثها .
- توزع قوى التصادم على الأجزاء في الأكثر قوة في الجسم البشري .
- تحول دون انقذاف الراكب من السيارة عند التصادم .
- منع الإصابة التي يتسبب بها الركاب الآخرون (مثلا في التصادم الأمامي ينفذ ركاب المقعد الخلفي الذين لا يضعون الأحزمة و يرتطمون بالركاب الآخرين) ¹⁴ .

إن البعض من الأفعال البسيطة الطوعية التي يقوم بها الآباء قد تكون السبب في نجاة أو هلاك أفراد الأسرة، فوضع حزام الأمان سواء من قبل الركاب والسائق بصورة طوعية شعورية واعية يدفع بالأبناء خاصة الأطفال إلى تقليد و محاكاة ما يقوم به الأهل ، خاصة إذا تطعم بالتوجيه السليم الذي يعزز الإتيان بهذا الفعل.

لقد اتضح من الجدول أعلاه أن غالبية المبحوثين أكدوا وضع سائق المركبة لحزام الأمان بمجرد ركوب المركبة سواء بشكل دائم (50.30%)، أو نسبي (غالبا: 20.24%)، (أحيانا: 16.56%). غير أن مثل هذا الفعل الطوعي (وضع حزام الأمان) قد يتحول إلى فعل اضطراري لدى البعض من الأهالي، فالخوف من تسجيل مخالفة بحقهم يدفعهم نحو وضعه- حزام الأمان- لحظة رؤية رجال الأمن الوطني. إن مثل هذا الفعل اللامسئول ينم عن اللاقناعة و اللامبالاة التي قد يتحلى بها البعض من أفراد الأسرة .

-توفير علبة الإسعافات الأولية بالمركبة: نفى المبحوثون حدوث ذلك، و هذا ما تؤكدته النسبة المسجلة و المقدر ب(87.73%).

انطلاقا مما تقدم يتضح لنا أن أسر المبحوثين تتمتع بثقافة مرورية ايجابية نسبيا تتجلى في الالتزام النسبي بقواعد السلامة المرورية و التي تعمل على إكسابها لهم بالاعتماد على طرائق و أساليب تربية معينة. إن الأسرة في تعليمها للطفل تدرس فيه القيم والمعايير السائدة في المجتمع حتى تعده لأن يعيش حياة اجتماعية ناجحة بين أفراد الجماعة¹⁵. من بين القيم التي يكتسبها الطفل القيم البيئية، الأخلاقية، المرورية....، فيستوعبها و يكتسبها سواء بطريقة شعورية واعية أو غير واعية بالاعتماد على أساليب تربية تشيئية معينة و التي قد تساهم في بناء مدركات معرفية ذهنية مغلوطة أو مشوهة لدى الأبناء خاصة في مرحلة الطفولة.

نجد من الضرورة التعرض إلى البعض من الأساليب التربوية الأسرية الخاطئة التي نعتقد أنها تعرقل التكوين السوي والسليم للخبرات المرورية لدى الأطفال، و التي نوردها على النحو الآتي :

- غياب النموذج التربوي السوي الذي يقتدي به الطفل: يميل الطفل ميلا كبيرا نحو التقليد و المحاكاة، فيقلد الكبار من المحيطين به و لاسيما من يعجب بشخصيتهم، ولذا يجب أن يتوفر للطفل القدوة الحسنة والمثال الطيب الذي يستطيع أن ينمض شخصيته¹⁶. عادة ما يعد الوالدان النموذج الذي يتمثله و يقتدي به الطفل في سلوكاته، فيختار احدهما ليقلده في ابسط حركاته و سكناته. إن الأب الذي يتعامل بجدية في قيادة المركبة حتما يعزز لدى أبنائه مفهومات متعددة عن السلامة المرورية، و لعل جديته تتجلى في الالتزام بقواعد المرور من استخدام لحزام الأمان، و احترام للإشارات المرورية.. كما أننا نجده يبعث برسائل ايجابية عن الاستخدام السليم للطريق (السير على ممر الراجعين، احترام الإشارات الضوئية...). في المقابل إن البعض من الآباء من يقع في الكثير من التناقضات الجلية والواضحة بين الأقوال و الأفعال، إن مثل هذه التناقضات السلوكية حتما تجعل الابن يعاني حيرة شديدة حول السلوك المروري السليم الواجب الإتيان به.

- قسوة الوالدين في التعامل مع الطفل: يعتقد البعض من الآباء أن القسوة في التعامل مع الابن الطفل هي الأسلوب الأمثل الذي يؤدي إلى تحقيق الامتثال وال ضبط السلوكي، غير أن الإفراط في اعتماد هذا الأسلوب التربوي قد يؤدي إلى تنامي مستوى العدوانية لديه، والتي قد تتجلى في عدة مظاهر من أهمها تجنب الإتيان بمختلف السلوكات التي يؤكد عليها الوالدان. من بين السلوكات التي قد يعمد الوالدان على تأكيدها نجد التزام السير على الرصيف، وضع حزام الأمان، عدم اللعب في الشارع... فيأتي الطفل بالسلوك النقيض كصورة دالة على تمرده و رفضه لما تؤمن به أسرته .

- التسبب والإهمال: قد يعد كلا من مفهومي الجزاء و العقاب من المفهومات الملغاة من القاموس التربوي الأبوي، فيحل التساهل و التسبب و الإهمال محلها. إن عدم مبالاة الأبوين بطبيعة الأفعال التي يقوم بها الأبناء، تجعلهم أكثر عرضة لوقوع حوادث مرور مروعة، من بين الأفعال التي تصدر عنهم نذكر : إخراج الأيدي و الرأس من نوافذ المركبة، عدم وضع حزام الأمان، اللعب في الشارع....

- تباين أسلوب التعامل مع الطفل : قد يعتمد الوالدان أسلوبين تربويين مختلفين متباينين، مما يؤدي حتما إلى مشكلة في إدراك السلوك القويم والسليم الواجب الالتزام به. فعلى سبيل المثال نجد أن التسبب من طرف الوالد و القسوة من طرف الوالدة يؤديان إلى خلل في العملية الإدراكية للمفهوم المرورية.

- التذبذب في أسلوب التعامل : قد يتبنى أحد الوالدين أسلوبا تربويا قائما على القسوة في التعامل في البعض من المواقف، كما انه نحو ذات المواقف قد يعتمد أسلوب التربوي النقيض، و الذي يؤدي إلى مشكلة إدراكية استيعابية فاكتسابية للخبرات السلوكية المرورية لدى الأبناء.

تعد عملية التوجيه من العمليات الهامة التي يؤديها الآباء تجاه الأبناء، و التي تؤدي إلى تأثيرات وانعكاسات ايجابية على مستوى البنية النفسية والانفعالية و المفاهيمية لديهم، فالتوجيه الوالدي الذي يتم اعتماده قد يتخذ احد الشكلين التاليين: فيتمثل الشكل الأول في التوجيه الوالدي البناء و الذي يؤدي إلى تشكيل مدركات و خبرات مرورية تساهم في زيادة درجة السلامة المرورية، حيث يتم الاعتماد على الأسلوب الحواري المحمل بالتوجيهات و النصائح المعللة(التأكيد على ضرورة وضع حزام الأمان، التأكيد على عدم الجلوس في المقعد الأمامي...). أما الشكل الثاني فيتمثل في التوجيه الهدام الذي يعتمد العنف (الضرب، التوبيخ..) أو اللامبالاة فيؤدي أحيانا إلى نتائج عكسية فبدلا

من أن يعزز الخبرات والقيم المرورية السليمة، فحتمًا ينمي لدى الأبناء الرغبة في الإتيان بالسلوك النقيض ليرفع من احتمال تعرضهم لحوادث المرور .

إن الجدير بالتنويه إلى أن البعض من السلوكيات التي يقوم بها الأفراد (الأبوان) و التي نعتقد أنها خاطئة، قد يُدفع بهم إلى القيام بها دفاعًا، فعدم التزام السير على الرصيف باعتباره سلوكًا خاطئًا قد يكون اضطراريًا بل إجباريًا، فالأرصفة قد تكون محتكرة من قبل أصحاب المحلات التجارية، إذ يعتقدون أن الحيز المكاني الذي يطلق عليه الرصيف جزء لا يتجزأ من الملكية الخاصة للمحل فيعد امتدادًا له، لذا يتم عرض مختلف المبيعات على الأرصفة... - ظاهرة شائعة الانتشار في المجتمع الجزائري - في هذا الوضع يضطر المشاة إلى السير في الشارع عرضة لخطر الإصابة أو التعرض إلى حوادث المرور . لكن قد تكون الوضعية ذاتها في حال الأرصفة الفارغة ، لذا فالقضية إذن متعلقة بمفهوم الالتزام و الامتثال لقواعد المرور .

2- عرض و مناقشة نتائج الفرضية الثانية : و التي جاء نصها كالآتي :

تؤدي المدرسة دورًا فعالًا في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتمدرسين في الصف (الثالث، الرابع، الخامس ابتدائي) .

يمكن التأكد من مدى صدق هذه الفرضية من خلال عرض المعطيات الكمية في الجدول التالي :

الجدول 3 يوضح الاستجابات التفصيلية للمبحوثين نحو الأسئلة المتعلقة بالمحور الثاني : دور المدرسة في

إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتمدرسين

المجموع		لا		نعم		الأسئلة
ن	ك	ن	ك	ن	ك	
100	163	32.51	53	67.48	110	هل الطريق المؤدي إلى المدرسة يتسم بالازدحام الدائم للمركبات؟
100	163	80.36	131	19.63	32	هل توجد ممهلات أمام المدرسة ؟
100	163	100	163	0	0	هل توجد أمام مدرستك لوحات مرورية دالة على وجود مؤسسة تعليمية؟
100	163	36.19	59	63.80	104	هل يتطلب الطريق الذي تقطعه من المدرسة إلى المنزل اخذ الحيطة و الحذر لاجتيازه؟
100	163	60.12	98	39.87	65	هل يذكركم المعلم بضرورة عدم الجري أثناء العودة إلى المنزل؟
100	163	58.89	96	41.10	67	هل يطلب منكم المعلم بضرورة الانتباه لعبور طريق العودة إلى المنزل ؟
100	163	87.73	143	12.26	20	هل تتلقى التوبيخ من المعلم بسبب القدوم إلى المدرسة مسرعًا غير منتبه لمخاطر الطريق ؟
100	163	0	0	100	163	هل تلقيت في المدرسة دروسًا تخص السلامة المرورية خلال سنواتك الدراسية ؟
100	163	71.77	117	28.22	46	هل مكنتك دروس السلامة المرورية التي تلقيتها من تكوين صورة واضحة عنها ؟

100	163	0	0	100	163	هل تم عرض الدروس التي تخص السلامة المرورية بطريقة نظرية ؟
100	163	36.80	60	63.19	103	هل تضمنت الكتب المدرسية المخصصة لهذه السنة الدراسية موضوعات عن السلامة المرورية ؟
100	163	85.88	140	14.11	23	هل تم تنظيم حملات تحسيسية توعوية بمدركتكم ؟
100	163	100	163	0	0	هل تم تنظيم حملات تحسيسية توعوية مرورية بمدركتكم ؟
100	163	100	163	0	0	هل يتم خلال الأنشطة اللاصفية التنبيه بضرورة الالتزام بقواعد السلامة المرورية ؟

يوضح الجدول 3 الاستجابات التفصيلية للمبشرين نحو الأسئلة المتعلقة بالمحور الثاني و التي تتناول دور المدرسة في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين ، حيث يمكن فهم ذلك من زوايا متعددة نوردنا على النحو التالي :

- موقع المدرسة والسلامة المرورية: لقد أكد (67.48%) من المبشرين أن الطريق المؤدي إلى المدرسة يتسم بالازدحام الدائم لسير المركبات، والذي يتطعم بغياب الممهلات أمامها وذلك ما أكده (80.36%) من المبشرين، إضافة إلى الغياب الكلي للافتات واللوحات المرورية الدالة على وجود مؤسسة تربية و هذا ما اتفق عليه كل المبشرين. هذا الوضع يدفع المبشرين إلى ضرورة التحلي بالحيطه و الحذر أثناء اجتيازهم الطريق المؤدي إلى المدرسة وهذا ما أكده (36.19%) منهم. إن مختلف هذه الظروف و الوضعيات تجعل الأطفال المتدرسين أكثر عرضة للإصابة بحوادث المرور.

- المعلم والثقافة المرورية: يعد المعلم احد محاور العملية التعليمية حيث انه يساهم في عملية إكساب المتعلمين الخبرات والمعارف والعلوم، كما انه ينقل إليهم اتجاهاته و آرائه بطرائق متعددة ، كما يتقدم إليهم بالتوجيهات و النصائح، من بين هذه التوجيهات ما تعلق بأخذ الحيطه والحذر أثناء الذهاب أو المغادرة من المدرسة، عدم الجري أثناء العودة إلى المنزل، و هذا ما أكده (63.80%) ، (39.87%) من المبشرين على التوالي. كما قد يعتمد التوبيخ كأسلوب تربوي توجيهي ردعي يطفئ السلوكات الخاطئة التي قد تؤدي إلى التعرض إلى حوادث مرور و هذا ما ذهب إلى تأكيده (12.26%) من المبشرين .

- المنهاج والكتب المدرسية والثقافة المرورية : لقد أكد كل المبشرين أنهم تلقوا دروسا تخص قواعد السلامة المرورية خلال سنوات دراستهم، غير أن (71.77%) منهم من أكدوا عدم تكوين صورة واضحة عنها (قواعد السلامة المرورية)، ولعل ذلك يعود إلى الطابع النظري الذي تم من خلاله عرض هذه الدروس و هذا ما أكده كل المبشرين. أما فيما يتعلق باحتواء الكتب المدرسية المخصصة للسنة الدراسية (2013-2014) على موضوعات تخص الثقافة المرورية، فإن (63.19%) من المبشرين من أكدوا ذلك.

- الأنشطة المدرسية: تعد الحملات التحسيسية والتوعوية من بين الدعائم والوسائط التربوية التي يتم اعتمادها في عملية إكساب القيم والثقافة المجتمعية للجمهور المستهدف بها، وهذا ما أكده (14.11%) من المبشرين و هي نسبة ضئيلة مقارنة بالذين أكدوا العكس، غير أن هذه الحملات التوعوية لم تتناول موضوعات ذات الصلة بالثقافة المرورية. و فيما يتعلق بالأنشطة اللاصفية فهي بعيدة كل البعد عن الثقافة المرورية .

تعد المدرسة المؤسسة التربوية الثانية التي يلتحق بها الطفل في سن مبكرة، فيتلقى المعارف و العلوم في مختلف الميادين بالاعتماد على طرائق و وسائط تربوية تساهم في تحقيق مختلف الأهداف و الغايات المرجوة. و

من أجل ذلك تخضع لتغيير وتعديل دائمين في محاولة جادة للانسجام مع متطلبات الواقع ومعطياته المتغيرة. إن نجاح العملية التعليمية يتطلب توفر مختلف أطرافها، بدءاً بالمعلم وصولاً إلى المتعلم ومروراً بالمنهاج، فيعد المعلم ركيزة أساسية في العملية التعليمية، إذ أنه يعمل على تلقين المتعلمين مختلف المعارف و العلوم بطريقة علمية ممنهجة ومنظمة وفقاً لخطة مدروسة، كما يساعدهم على الإلمام بالمشكلات المرورية و يعمل على أن يكون لديهم وعياً مرورياً من خلال إكسابهم المهارات والقيم والمعارف المرورية اللازمة لذلك. فالمتعلمين يفترض تمتعهم بقدر كاف من الثقافة العامة، غير أن هذا الافتراض لا يتحقق في بعض الأحيان لدى كثير من المتعلمين الذين لا يهتمون بالأمور الثقافية كالفن و المرور و غيرها من القضايا العامة¹⁷. و لعل هذا يؤكد ضرورة إعداد معلمين في مجال التربية المرورية إعداداً خاصاً، و ذلك لأن نجاح عملية إدخال مفهومات التربية المرورية في المناهج الدراسية مرتبط بإعداد القائمين على تدريسها¹⁸.

بالإضافة إلى المعلم يعد المتعلم طرفاً هاماً و جوهرياً في العملية التعليمية. إن المنظور المعاصر للتربية المدرسية يؤكد على أن المتعلم مشاركاً نشطاً يبحث عن المعلومات و يضعها في بنية متكاملة و يجعلها جزءاً من خبرته، و ليس كما يحدث في المنظور الكلاسيكي الذي يكون فيه المتعلم ليس أكثر من كونه مستقبلاً للمعلومات بطريقة سلبية¹⁹. ففي المدرسة يتعلم التلاميذ بالممارسة والتجربة وليس بالإصغاء والاستماع فحسب²⁰. لذا من الضروري التأكيد على دور النشاطات الصفية و اللاصفية في العملية التعليمية و التعلمية .

تتعدد أنماط النشاطات التي يتم تنظيمها على مستوى المدرسة نذكر البعض منها على النحو التالي²¹ :

❖ الحملات الاجتماعية و نشاطات المجتمع المحلي .

❖ النوادي الدينية و الاجتماعية الموجهة .

❖ نشاطات اجتماعية خالصة : تتمثل في الرحلات و الزيارات و نوادي اللياقة الاجتماعية

لقد تم توجيه الاهتمام بالحملات التوعوية من خلال محاولة تفعيل دورها في المجال الوقائي من حوادث المرور، و في هذا الصدد قامت المديرية العامة للأمن الوطني بالجزائر بتنظيم العديد من الحملات التوعوية المرورية على مستوى البعض من مؤسسات التربية و التعليم ، و الجدول الموالي يوضح ذلك .

الجدول 4 يوضح الإجراءات المعتمدة من طرف مصالح الأمن الوطني للوقاية من حوادث المرور خلال سنة

2011-2012²²

التعيين	سنة 2011	سنة 2012	الفارق	النسبة المئوية
دروس نظرية بمؤسسات التربية و التعليم	1066	1301	+235	+22.05
تقديم دروس تطبيقية بحظائر التربية المرورية	876	1549	+673	+76.83
النشاط التوعوي و تحسيبي تجاه مستعلمي الطريق	70616	141727	+71111	+101

و في ذات السياق أكدت الدراسة التي أجراها الدكتور أكرم عبد القادر احمد أبو إسماعيل على وجود جملة من المعوقات تحد من فاعلية حملات التوعية المرورية بالمؤسسات التربوية ، نذكر من بينها²³:

- إن التكامل بين المؤسسات التربوية و الأجهزة الشرطة المرورية و مؤسسات المجتمع... يبقى مجرد فكرة ، إذ لا وجود له فعليا، و إن وجد فإن الضعف في التنسيق هو السمة البارزة.

- إن أغلب المقررات الدراسية المتعلقة بالتوعية المرورية مضي على تأليفها عقد من الزمن إذ لا تتماشى و مستجدات الحياة المرورية.

- تركز على تلقين الطلبة كمًا من المعلومات النظرية دون أن تكون لها صلة بالواقع.

- إن البرامج التوعوية المرورية المطروحة تتسم بالسطحية بحيث لا تساعد المتعلم على الاختيار و اكتساب مهارات التعلم الذاتي، و القدرة على التقويم.

يعد الكتاب المدرسي مصدر للمعرفة، إذ يقدم جملة من الحقائق والمفاهيم ، فهو أداة لتنمية الفكر عن طريق اكتساب المعلومات والزيادة منها، كما أنه أداة للتحري والبحث²⁴، فقد يتضمن معلومات و مضامين مرورية تتم صياغتها وفقا للقدرات الذهنية والعقلية للجمهور المستهدف بها، مع عرضها بطريقة تتوافق و إستراتيجية التدريس المعتمدة(وفقا للمقاربة بالكفاءات)، إذ تستهدف هذه المقاربة استكشاف المكتسبات المسبقة للمتعلمين كخطوة أولى في عملية بناء الكفاءة المستهدفة. قد يتسم الكتاب المدرسي بالتنوع و الثراء المعرفي و العمق في الطرح و المعالجة، غير أن ليس كل ما يتضمنه هذا الأخير هو ضمن المقرر أو المنهاج الدراسي، إذ قد تحذف البعض من الدروس محدثة فجوة معرفية و خلافا مفاهيميا لدى المتعلمين.

بعد الاطلاع على مضمون الكتب المدرسية المخصصة للصفوف الثالث، الرابع، الخامس ابتدائي بالجزائر و المعتمدة في عملية التدريس خلال السنة الدراسية (2013-2014) ، اتضح أن كتاب التربية المدنية هو الكتاب الوحيد الذي تضمن موضوعات و دروسا عن الثقافة المرورية سواء بصورة ضمنية أو صريحة و بشكل أدق المخصص للصف الثالث و الرابع ابتدائي، إذ غابت في الصف الخامس ابتدائي .

بخصوص الصف الثالث ابتدائي فنجد في الكتاب المذكور أنفا إشارة عن القيم المرورية في موقعين هما :

- درس "احترام القانون " من الصفحة (60 إلى 63) حيث أكد على ضرورة احترام قانون المرور .

- وردت في مدخل المجال المفاهيمي المعنون ب"قواعد الأمن" تحديدا في الصفحة(93) ، حيث تم عرض حجم حوادث المرور في الجزائر، مع التأكيد على أن عدم احترام قانون المرور هو أكثر الأسباب وراءها.

أما فيما يتعلق بكتاب التربية المدنية الموجه للصف الرابع ابتدائي فورد الموضوع الموسوم ب" قواعد المرور" من الصفحة (75-79). و في هذه الصفحات تم التطرق إلى مختلف الأسباب المؤدية لوقوع حوادث المرور والتي في مقدمتها عدم احترام قواعد المرور سواء من قبل الراجلين أو السائقين، كما انه تمت الإشارة إلى البعض من قواعد السير في الطرقات .

بناء على ما تقدم يمكن القول أن المدرسة الجزائرية لا تؤدي دورا فعال في نشر الوعي و الثقافة المرورية لدى

المتعلمين، و الذي يتحقق فحسب بتوفر عدة شروط هي :

- توفير المعلم المتمكن معرفيا و أدائيا بالقواعد المرورية و مختلف شروط السلامة المرورية .

- تنمية الرغبة لدى المتعلم نحو تلقي الموضوعات المتعلقة بالثقافة المرورية و تحفيزهم نحو ذلك .

- عرض الموضوعات المتعلقة بالسلامة المرورية بطريقة علمية عملية تعزز المكتسبات والخبرات المرورية لدى المتعلمين بما يتوافق و مستواهم الدراسي، و هو ما أكدت عليه و أوصت به مختلف الندوات و الملتقيات و حتى الدراسات العلمية. فلقد أسفرت الندوة العلمية الأربعة المنظمة من طرف جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية والتي تمحورت حول أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور إلى صياغة عدة توصيات هامة من بينها ضرورة إدخال مناهج و برامج دراسية تتعلق بالسلامة المرورية في جميع المراحل الدراسية قبل الجامعية بما يتناسب مع كل مرحلة دراسية على أن تكون إلزامية²⁵ .

- تفعيل دور الأنشطة المدرسية الصفية منها و اللاصفية في عملية التربية المرورية.
- إثراء مضامين الكتب المدرسية بالموضوعات المتعلقة بالتربية المرورية .
- تنظيم الحملات الوقائية المرورية على مستوى المؤسسات التعليمية بشكل دوري، مع تشجيع المتعلمين للاستفادة منها، لذا يجب أن يتم عرض مختلف المعطيات المرورية بطريقة تجذب انتباه الجمهور المستهدف بها، و بلغة خطاب مفهومة.

- الاستفادة من التكنولوجيا الرقمية في عملية التربية المرورية ، و يعود ذلك إلى فاعلية مثل هذه التكنولوجيا في عملية التعلم والتحصيل واكتساب الخبرات والقيم المختلفة. ففي هذا الصدد أسفرت الدراسة التي أعدها الباحث محمد سعد الدين خير بيان إلى عدة نتائج هامة من بينها تفوق طريقة التعلم بالبرنامج الحاسوبي على طريقة التعلم بالكتاب المبرمج، و على الطريقة التقليدية في اكتساب اتجاهات ايجابية نحو أهمية التربية المرورية. كما توصلت أيضا إلى وجود علاقة ارتباطية موجبة بين التحصيل والاحتفاظ والاتجاه نحو وحدة التربية المرورية²⁶.

3- عرض و مناقشة نتائج الفرضية الثالثة : و التي جاء نصها كالآتي :

تؤدي جماعة الرفاق دورا فعال في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين في الصف (الثالث، الرابع، الخامس ابتدائي)

الجدول 5 يوضح الاستجابات التفصيلية للمبحوثين نحو الأسئلة المتعلقة بالمحور الثالث : دور جماعة الرفاق

في إكساب الثقافة المرورية

المجموع		أبدا		أحيانا		غالبا		دائما		البدائل	الأسئلة
ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك	ن	ك		
100	163	42.33	69	9.20	15	5.52	9	42.9	70	هل يدفعك أصدقاؤك إلى العودة مسرعا إلى المنزل ؟	
100	163	38.03	62	22.6	37	11.6	19	27.6	45	هل تشجع رفاقك على التسابق في طريق العودة من المدرسة إلى المنزل ؟	
100	163	36.19	59	26.3	43	22.6	37	14.7	24	هل يحثك أصدقاؤك على عدم التزام السير على الرصيف؟	
100	163	40.49	66	31.2	51	14.7	24	13.4	22	هل يدفعك رفاقك إلى عدم احترام الإشارات الضوئية المرورية ؟	
100	163	62.57	102	7.97	13	19.6	32	9.81	16	هل يؤكد رفاقك على ضرورة السير على ممر الراجلين ؟	
100	163	21.47	35	24.5	40	9,20	15	44.7	73	هل يشجعك أصدقاؤك على اللعب في الشارع المخصص لسيير المركبات؟	
100	163	66.25	108	9.20	15	16.5	27	7.97	13	هل تذكر رفاقك بضرورة اخذ الحذر أثناء اجتياز الطريق ؟	

يوضح الجدول أعلاه الاستجابات التفصيلية للمبحوثين نحو الأسئلة المتعلقة بالمشور الثالث، و التي تخص دور جماعة الرفاق في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدرسين، حيث أن غالبية المبحوثين أكدوا أن أصدقاءهم يدفعونهم إلى القيام ببعض من الأفعال، قد تؤدي إلى وقوع حوادث المرور، من بينها نذكر :

- العودة مسرعين إلى المنزل: و هذا ما أكده (57.66%) من المبحوثين ، فتوزعت بنسب متفاوتة تراوحت بين التأكيد المطلق و النسبي كآآتي (دائما:42.94%)، (غالبا:5.52%) ، (أحيانا: 9.20%) .
- عدم التزام السير على الرصيف: تأكدت بنسبة قدرت ب(63.79%) من المبحوثين، توزعت بين: (دائما: 14.72%)، (غالبا:22.69%)، (أحيانا : 26.38%) .
- عدم احترام الإشارات الضوئية المرورية : و تأكدت بنسبة (59.49%) من المبحوثين و التي توزعت بنسب متفاوتة كآآتي: (دائما:13.49%)، (غالبا: 14.72%)،(أحيانا :31.28%) .
- عدم التزام السير على ممر الراجلين : و هذا ما أكده (62.57%) من المبحوثين .
- اللعب في الشارع المخصص لسيير المركبات : و هذا ما أكده (78.51%) من المبحوثين و التي توزعت بين التأكيد المطلق و النسبي كآآتي: (دائما :44.78%)، (غالبا: 9.20%)، (أحيانا: 24.53%) .
- إن (61.94%) من المبحوثين أكدوا تشجيعهم لرفاقهم على التسابق في طريق العودة من المدرسة إلى المنزل سواء ، فتوزعت على النحو التالي: (دائما: 27.60%)،(غالبا: 11.65%)،(أحيانا 22.69%) .

في المقابل قد يتوجه المبحوثين بالنصائح و التوجيهات لرفاقهم من خلال حثهم على ضرورة اخذ الحذر والحيطه أثناء اجتياز الطريق و هذا ما أكدته نسبة معتبرة من المبحوثين و المقدرة ب(33.73%) .

تتطلب جماعة الرفاق مخالطة الفرد لأقرانه ووجود الأشخاص معا في ممارستهم لنشاط ما، سواء أكانوا في المدرسة أو المصنع أو الحقل أو المقهى أو على ناصية الطريق²⁷. يحاول الفرد الاندماج في هذه الجماعات والامتثال لآرائها، فيستبدل إخلاصه لأهل بيته إخلاصا لقرنائه...ربما عن طريقه يجد الأمن والطمأنينة والراحة النفسية، و يحاول معظم الأحيان الامتثال لكل ما يصدر عن جماعته عن طيب خاطر²⁸.

إن الطفل عندما يلتحق بالمدرسة يدخل في خبرات من نوع جديد ، فمجتمع الأقران يتميز بالانفتاح، و من ثم يتطلب أنماطا مختلفة للتفاعل. كما و يستطيع الطفل اكتساب مهارات التفاعل من خلال محاكاته لنماذج من الأقران، و الذين يشكلون قوة اجتماعية تدفعه لتعديل سلوكه في ظروف معينة...²⁹

من بين ما يكتسبه الطفل من خلال انتمائه إلى جماعة الرفاق مختلف الخبرات و القيم المرورية بطريقة إرادية شعورية أو لاشعورية التي قد تتناقض مع تلك التي تسعى كلا من الأسرة و المدرسة إلى تعزيزها و تلزم الامتثال لها، لتساهم بذلك في تجنبه و تفاديه التعرض لحوادث المرور. من بين الأفعال الخطرة التي قد تجعل الطفل أكثر عرضة من غيره لحوادث المرور نجد اللعب مع الرفاق وسط الشارع، حيث يعد هذا الأخير-أي الشارع- الملعب الجوّاري الذي تمارس فيه مختلف الأنشطة الرياضية. و لعل ما دفع الأطفال دفعا إلى ممارسة هذا الفعل الخطير هو عدم وجود المرافق والفضاءات الرياضية و الترفيهية من قاعات وملاعب... في بيئتهم الجغرافية المكانية و في حال وجودها فهي لا تحمل من الحقيقة إلا اسمها.

هذا الوضع يوضح لنا حقيقة سياسة التخطيط العمراني في الجزائر، إذ تغيب عنها فلسفة إنشاء الفضاءات الجوّارية- تسمح بممارسة مختلف الأنشطة الترفيهية والترفيهية والرياضية- في المناطق الحضرية السكنية. إن المثير للانتباه أن الفضاء الرياضي الوحيد (ملعب كرة قدم) الذي قد يتم إنشاؤها على مستوى البعض من الأحياء، قد يتم تجريده من كل منافعه (السياح، العارضة) إذ يتعرض للتخريب و السلب و النهب من طرف الكثيرين، و لعل

ما قد ينجو من عملية النهب فقط هي أرضية الملعب. في ظل هذه المعطيات الواقعية يجد الطفل نفسه مضطرا إلى ممارسة الرياضة أو ما شابه ذلك في الطرقات و الشوارع مما يجعلهم عرضة إلى التصادم مع المركبات، و محصلة ذلك إعاقات و تشوهات و وفيات في صفوف هذه الفئة.

خاتمة

تعرف حوادث المرور في الجزائر تناميا في معدلاتها، و لعل ما زاد في تفاقم و تأزم الوضع توسع حظيرة المركبات، و لكن يبقى المتسبب الأساسي لهذه المشكلة هو العنصر البشري، فاللامسؤولية و اللاللتزام بقواعد المرور والسلامة والأمن عبر الطرقات من قبله يضعه في خانة المتهم بدلا من الضحية، و حتما إن نواتج حوادث المرور تتعدى الرؤية البسيطة لها إذ تنعكس سلبا على البنية القاعدية للمجتمع، فهدر العنصر البشري ووضعه في حالة من السكون و اللالفعالية يؤدي إلى عرقلة وتعطيل مشاريع التنمية المجتمعية المستدامة. إن عملية بناء قاعدة مجتمعية قوية تعتمد في الأساس على إكساب الفرد البشري آليات البقاء أولا و ثانيا آليات التقدم والتطور، و من بين ما يمكن أن يحفظ الوجود البشري إكسابه الثقافة المجتمعية المتعددة الأوجه و الأبعاد والمتنوعة في المضمون (الأخلاقية، البيئية، السياسية، المرورية...)، إذ يكتسبها في ظل عمليات تفاعلية تربية و تعليمية للبعض من مؤسسات التنشئة الاجتماعية .

الهوامش:

- 1- مجموعة من المؤلفين، اثر التقنية على المجتمع العربي ، دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب ، الرياض، 1411هـ، 26
- 2- الخطة العالمية الخاصة بعقد للعمل من اجل السلامة على الطرق 2011_2020 الإصدار الثالث ، 3
- 3- فتيحة بن عباس، دور الإعلام في التوعية و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر : مقارنة بين المناطق الريفية و المناطق الحضرية -دراسة وصفية استطلاعية ، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم في علوم الإعلام و الاتصال ، جامعة الجزائر 3، كلية العلوم السياسية و الإعلام ، قسم علوم الإعلام و الاتصال، 2011/ 2012 ، 100-101 .
- 4- www.dgsn.dz الموقع الرسمي للمديرية العامة للأمن الوطني، تاريخ : 15/8/2014 التوقيت: 11:34 .
- 5- نوار باشوش، الحافلات و سيارات الأجرة تقتل 236 شخص - من بين الضحايا 89 طفلا و 678 امرأة-، جريدة الشوق اليومي، الجزائر، 13 أكتوبر 2014، العدد 4524 ، 4.
- 6- www.dgsn.dz الموقع الرسمي للمديرية العامة للأمن الوطني ، تاريخ : 15/8/2014 التوقيت: 11:34
- 7- ق.و: حوادث المرور: وفاة 473 شخص و جرح 5656 آخرين خلال شهرت أوت الماضي ، جريدة الأحداث الجزائرية، 2014/9/5 .
- 8- www.dgsn.dz الموقع الرسمي للمديرية العامة للأمن الوطني ، تاريخ : 15/8/2014 التوقيت: 11:34
- 9- مجموعة من المؤلفين ، التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، ط2010، 1، 14
- 10- راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، الرياض، 2008، 74.
- 11- الجزائر نيوز : خطر الهواتف النقالة على السلامة المرورية: ربع حوادث المرور سببها استعمال الهاتف النقال في السياقة : www.djazairnews.info/national/42-2009-03-26-18-31-37/29269-2011-09-30...
- 12- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية : الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 هـ الموافق 22 يوليو 2009 م، العدد 45 ، 29 يوليو 2009، العدد 45، 7-8 .
- 13- الجزائر نيوز : خطر الهواتف النقالة على السلامة المرورية، مرجع سبق ذكره .
- 14- دليل أحزمة الأمان و مقاعد حماية الأطفال : دليل حول السلامة على الطريق على الطريق لصناع القرار و أصحاب الاختصاص ، منشورات مؤسسة FIA من اجل السيارات و المجتمع ، لندن ، 6.
- 15- عبد الحميد سيد احمد، زكريا أحمد الشربيني، علم نفس الطفولة - الأسس النفسية و الاجتماعية و الهدى -، دار الفكر العربي، القاهرة ، ط1997، 1، 306 .
- 16- عبد الرحمن العيسوي ، سيكولوجية النمو- دراسة نمو الطفل و المراهق -، دار النهضة العربية، بيروت ، 29
- 17- راضي عبد المعطي السيد ، مرجع سبق ذكره، 60
- 18- محمد سعد الدين خير بيان، التربية المرورية في التعليم ، مؤتمر التعليم و السلامة المرورية ، مركز الدراسات و البحوث ، قسم الندوات و اللقاءات العلمية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 11-13/12/2006 ، 9.
- 19- عبد اللطيف حيدر ، محمد المصليحي محمد ، دور المدرسة كمجتمع تعلم مهني في بناء ثقافة التعلم و تنميتها ، مجلة كلية التربية ، جامعة الإمارات العربية المتحدة ، العدد 23 ، 2006 ، 46.
- 20- فهمي توفيق محمد مقبل، النشاط المدرسي -مفهومه و تنظيمه و علاقته بالمنهج ، عمان ، 2011 ، 26
- 21- فهمي توفيق محمد مقبل ، المرجع السابق، 34-35.
- 22- www.dgsn.dz الموقع الرسمي للمديرية العامة للأمن الوطني ، تاريخ : 15/8/2014 التوقيت: 11:34 .

- 23- أكرم عبد القادر احمد أبو إسماعيل، دور المؤسسات التربوية في حملات التوعية المرورية ، الندوة العلمية - واقع الحملات التوعوية المرورية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، مركز الدراسات و البحوث ، قسم الندوات و اللقاءات العلمية، الرياض ، 22-24 أكتوبر ، 2007 ، 15.
- 24- أبو الفتوح رضوان و آخرون ، الكتاب المدرسي :فلسفته ، تاريخه و أسسه تقويميه،استخدامه ، مكتبة الأنجلو المصرية ، مصر، 1962، 195.
- 25- الندوة الأربعون - أساليب و وسائل الحد من حوادث المرور ،أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، 27- 29 ماي 1996 ، الرياض ، ط1،155.
- 26- محمد سعد الدين خير بيان ، التربية المرورية -مدخل في إعداد المعلم -، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، ط1،2010، 369.
- 27- حسين عبد الحميد رشوان، العلاقات الإنسانية في مجالات علم النفس -علم الاجتماع -علم الإدارة ،المكتب الجامعي الحديث،الإسكندرية، 1997، 156.
- 28- عبد الله الرشدان ، نعيم الجعيني ، المدخل إلى التربية و التعليم ، دار الشروق ، عمان ،1994، 205 .
- 29- زين العابدين درويش و آخرون ، علم النفس الاجتماعي - أسسه و تطبيقاته -، مركز النشر لجامعة القاهرة ، القاهرة ، ط 3 ، 1994 ، 72.