

با ادامه روند تولید خودروی بی کیفیت؛

خودروسازان مرکز نگهداری معلولان بسازند!

در دنیا به ازای هر ۱۰۰ خودرو تصادف رانندگی یک نفر فوت می کند، در کشور ما به ازای هر ۱۰۰ خودرو رانندگی بیش از ۱۰ نفر فوت می کنند چرا که ایمنی خودروها پایین است و استحکام بدنه مناسبی ندارند. همه اتوبوس ها و اغلب سواری ها تولید داخلند و خیلی کم از خارج وارد می شود. هیچ کدام از این وسایل نقلیه کیفیت و استحکام بدنه مناسبی ندارند همین عامل منجر به بالا رفتن تلفات رانندگی می شود.



آذر فخری، روزنامه نگار

ایران رکورد دار تصادفات رانندگی و تعداد کشته ها در این حوادث است، این تصادفات علاوه بر این که کشته های زیادی بر جای می گذارد اما آمار مجروحان و زخمی ها بسیار بیشتر است. معمولاً در برخورد با هر تصادفی تمام حواس ها به سمت تعداد کشته شدگان معطوف می شود و مردم بلافاصله در برخورد با یک صحنه تصادف از تعداد کشته ها می پرسند و به تعداد زخمی ها و مجروحان و حتی نوع مجروحیت حادثه دیدگان توجهی نمی شود. در رسانه ها هم معمولاً به تعداد معلولین ناشی از تصادفات اشاره نمی شود در حالی که هزینه یک معلول به مراتب بیشتر از هزینه یک فوتی است. موضوعی که اغلب ما از آن غافلیم همین تعداد زخمی های حوادث رانندگی است، آمارهای میلیونی که از تعداد زخمی ها ارائه می شود حقیقت تلخی را نشان می دهد، بعضی از زخمی هایی که در حوادث رانندگی دچار مصدومیت می شوند دیگر هیچ گاه به زندگی عادی خود بر نمی گردند و بسیاری بر دوش خانواده و جامعه ای می شوند که از هیچ جهت آمادگی پذیرش و زیرساخت های لازم برای ارائه خدمات به آن ها ندارند. پرسش اساسی این است که چرا سازمان های مربوطه همچنان از عملکرد وضعیف خودشان دفاع می کنند و هم چنین اصرار دارند «عامل انسانی» را به عنوان مقصر اصلی تصادفات معرفی

خبر و شوکایت

کنند، در حالی که بررسی های علمی و تحقیقات میدانی نشان می دهد با این که عامل انسانی ۷۰ تا ۹۰ درصد در تصادفات نقش دارد ولی بیش از ۹۰ درصد علل تلفات ناشی از تصادفات رانندگی مربوط به «عوامل جاده ای» و «وسایله نقلیه» می باشد که از ایمنی مناسب و استانداردهای لازم برخوردار نیستند

آمار خونی تصادفات!

بر اساس آمار، در دنیا به ازای هر ۱۰۰ هزار خودرو حدود ۹ نفر کشته می شوند، در حالی که ایران به ازای این تعداد خودرو، ۳۷ تن کشته می شوند. اگر میانگین ۲۳ تا ۲۷ هزار کشته در

حوادث رانندگی در طول سال را همراه با میانگین ۲۵۰ هزار زخمی این حوادث در نظر بگیریم، گویی هر سال در ایران یک زلزله بزرگ با این مقدار کشته و زخمی اتفاق می افتد. هم چنین تعداد تلفات جاده ای کشور در سال با تلفات یک جنگ تمام عیار برابری می کند.

طبق گزارش رسمی سازمان پزشکی قانونی در سال ۱۳۹۵، ۳۳۳ هزار و ۶۶۶ مصدوم تصادف به مراکز پزشکی قانونی مراجعه کرده اند که این تعداد نسبت به سال گذشته ۶۴ درصد افزایش یافته است. به ۶۵،۴ درصد کشته های تصادفات مربوط به جاده های برون شهری، ۲۷،۳ درصد در راه های درون شهری، ۶،۹ درصد در جاده های خاکی و روستایی و محل تصادف ۰،۳ درصد موارد نامعلوم بوده است. در ۱۰ سال گذشته آمار قربانیان ناشی از تصادفات جاده ای ۲۳۵ هزار و ۵۰ نفر بوده است. طی همین ۱۰ سال دو میلیون ۲۲۱ هزار و ۸۱۰ نفر مصدوم شده اند. ۴۱۷ درصد از تلفات ناشی از تصادفات جاده ای مربوط به جوانان زیر ۲۹ سال است؟ آمار مرگ و میر ناشی از تصادفات جاده ای طی ۱۰ سال گذشته با آمار شهدا و جانبازان هشت سال دفاع مقدس برابری می کند؟ معلولیت ناشی از تصادفات سه میلیون نفر در سال است؟ در آمار تصادفات رانندگی در سال گذشته «پراید» ۲۴ درصد بیشترین میزان مشارکت در تصادفات داشته است؟

یک تحقیق نیز در این زمینه از سوی مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی نیز صورت گرفته است. نتایج این برآورد تأکید دارد که هزینه های اقتصادی

اجتماعی تصادفات رانندگی در کشور ما بالغ بر ۸ درصد تولید ناخالص داخلی است. هزینه مذکور برای سال ۹۰ معادل ۵۱۹ هزار میلیارد ریال است. اگر بخواهیم همین ۸ درصد را برای سال ۹۵ به تولید ناخالص داخلی ۶۶۹۱۰۱ هزار میلیارد ریال محاسبه کنیم این هزینه بیش از ۵۳۵ هزار میلیارد ریال خواهد بود.

معلولیت، ۱۰ برابر کشته ها
۹۰ درصد قطع نخاعی های کشور در اثر تصادفات درون شهری و جاده ای اتفاق افتاده؛ در هر تصادف یک ضربه خفیف در اتصال بین گردن و جمجمه می تواند فرد را به کما ببرد یا عوارض رفتاری و روانی برای او ایجاد کند. در اسفند سال گذشته وزیر بهداشت و درمان و کارکنان بهداشتی اعلام کرد که ۱۰ برابر آمار کشته ها

معلولیت داریم و باید دو تا سه هزار میلیارد هزینه کنیم؛ از طرف دیگر «خانواده» های آن ها آسیب می بینند، «زندانی» ها پر از افرادی می شود که بیمه ندارند و باید فکری کرد. مایه تأسف است از تلفات کشته مادر حوادث رانندگی آماتور متوسط کشورهای آفریقایی بالاتر است.»

خودروهای بی کیفیت و معلولیت
مستول تصادفات جاده ای کیست؟ مدرس سلامت شغلی رانندگان حرفه ای در پاسخ می گوید: «تصادفات رانندگی متولی خاصی ندارد. به عبارتی کسی نیست که بقیه را بگیریم و بگیریم فلان جا کوتاهی کرده اند. «پلیس» می گوید: «به من ربطی ندارد و جاده خراب است.» وزارت راه می گوید: «راننده چرت زده باعث تصادف شده.» راننده هم می گوید: «هیچ ربطی به من ندارد.» مرتضی شمسی می گوید: «این ها هیچ کدام مقصر نیستند؛ چون آموزش ندیده اند و سواد ترافیکی ندارند. راننده ایرانی نمی داند سرعت ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت متناسب با شرایط جاده ای و خودروهای مانیتس است. اگر بخواهیم بدانیم از حیث آماری چرا کشور ما مرگبارترین حوادث جاده ای را در دنیا دارد باید به چهار علت مهم در تصادفات رانندگی «انسانی، جاده ای، وسیله نقلیه و عوامل محیطی» اشاره کنیم. این هازنجبروار به هم متصلند و هنگامی که در یکی از این عوامل مشکل و خللی باشد تصادف اتفاق می افتد.» این پژوهشگر معتقد است، ما مسیر را گم کرده ایم چرا که دلیل نخست را که «عامل انسانی» است فقط در نظر می گیریم و همیشه راننده را مقصر می دانیم. شمسی تأکید می کند «عامل جاده ای» ۱۵ تا ۲۰ درصد در تصادفات رانندگی نقش دارد، اما آن قدر روی عامل جاده ای صحبت نمی کنیم و از «نقاط حادثه خیز و جاده های غیر استاندارد» حرف نمی زنیم. به گفته شمسی، «خودرو و وسیله نقلیه» ۱۰ درصد در تصادفات نقش دارد و در کشورهای پیشرفته این رقم زیر یک درصد است. پایین بودن ایمنی خودروها، نقص فنی و وسیله نقلیه و استفاده نادرست از آن شایع ترین علل تصادفات ناشی از عامل وسیله نقلیه است. بررسی ها نشان می دهد فرسوده بودن خودرو و نقص سیستم ترمز در تصادفات توجیهی از تصادفات راه خود اختصاص می دهد. او در همین زمینه توضیح می دهد: «متوسط سن قانونی وسیله نقلیه در دنیا کمتر از ۱۰ سال است، اما در ایران خودروهای بالای ۳۰ سال هنوز در جاده ها تردد می کنند، پیکان مدل سال ۱۳۴۰ در جاده های کشور تردد می کند. هر اندازه مدل خودرو پایین تر باشد آمار تصادفات بالا می رود، با این حال هیچ سازمان و نهادی در این باره جواب گو نیست. قانونی در زمینه ممنوعیت تردد خودروهای سن بالا وجود ندارد.»

خودروسازان هم چنان اصرار دارند «عامل انسانی» را به عنوان مقصر اصلی تصادفات معرفی کنند، در حالی که بررسی های علمی و تحقیقات میدانی نشان می دهد بیش از ۹۰ درصد علل تلفات ناشی از تصادفات رانندگی مربوط به «عوامل جاده ای» و «وسایله نقلیه» است که از ایمنی مناسب و استانداردهای لازم برخوردار نیستند

فرزند نخست، به ذات و سرشت او مربوط می شود، اما تقریباً تمام بچه های خردسال، به تولد فرزند جدید در خانواده، واکنش منفی نشان می دهند. واکنش های منفی فرزند اول، معمولاً در مدت چهار ماه کاهش می یابد و نهایتاً ظرف یک سال نیز برطرف می شود. از اینرو ششمانمی توانیاد از همه واکنش های منفی او جلوگیری کنی. دلیلی نوع مدیریتی که در این زمینه به کار می برید، بسیار مهم تلقی می شود. از این رو، به والدین توصیه می شود عدالت را بین فرزندانشان اجرا کنند و همیشه حق را به فرزند کوچکتر ندهند و از گفتن جملاتی نظیر «توبزرگتری از تو بعید است» و یا «توبزرگتری، باید تو کوتاهیابی» به شدت اجتناب کنند؛ نباید به خاطر ضعیف بودن بچه کوچکتر و یا به خاطر کوچکتر بودن وی حق را به او بدهید بلکه باید تلاش کنید واقعیت منصفانه بر خورد کردن را به فرزند کوچکتر بفهمانید.

به عنوان نکته پایانی به والدین توصیه می شود برای آنکه بتوانند احساسات منفی فرزند اول نسبت به فرزند دوم را کنترل، مدیریت و اصلاح کنند حتماً لازم است از مشورت با متخصصان روانشناس بهره مند شوند تا به این ترتیب مسیر پذیرش فرزند جدید را یک فرایند آسان و مطلوب تر و با موفقیت بیشتری پشت سر بگذرانند.

از گوشه و کنار

رییس مرکز تحقیقات ایدز ایران: آمار ایدز در میان نوجوانان رشد چشمگیری داشته است



رییس مرکز تحقیقات ایدز گفت: متأسفانه آمار ایدز در میان نوجوانان رشد چشمگیری داشته است و مسئولان بخش های آموزشی نیز همواره ترجیح می دهند سکوت کنند و به انکار این موضوع مهم بپردازند که بسیار مخرب است. مینو محرز با اشاره به این که شیوع بیماری ایدز در نوجوانان نیز بالا گرفته است، گفت: آموزش و پرورش نیز نسبت به آگاه سازی نوجوانان ضعیف عمل کرده و در این زمینه اطلاع رسانی نکرده است؛ به همین دلیل زمانی که با نوجوانان مبتلا به ایدز صحبت می کنیم، آن ها نسبت به چگونگی برقراری ارتباط و راه های شیوع بیماری اظهار بی اطلاعی می کنند. محرز در ادامه گفت: متأسفانه برخی نظرهاش این است که آموزش نوجوانان و آگاهی دادن به آن ها نسبت به بیماری ایدز بدآموزی دارد و تبعات دیگری به دنبال خواهد داشت، به همین دلیل ترجیح می دهند درباره آن حرفی نزنند، اما مسئله این است که عدم پرداختن به این بیماری خطرناک باعث می شود نوجوانان با عدم آگاهی وارد روابط پرخطر شوند و نتیجه اش این است که متأسفانه آمار ایدز در میان نوجوانان رشد چشمگیری داشته است، اما با این حال مسئولان بخش های آموزشی همواره ترجیح می دهند سکوت کنند و به انکار این موضوع مهم بپردازند که بسیار مخرب است.

تأکید ناچار وجود شادابی و نشاط در پادگان ها



جانشین سازمان وظیفه عمومی ناجا گفت: ایجاد فضای پرنشاط و شاداب در پادگان ها باعث می شود سرباز بتوانند در دوران خدمت خود حس خوبی داشته باشند و در مقابل فرمانده نیز با ایجاد فضای پرنشاط نهایت بهره وری از سربازان را داشته باشند. سردار ابراهیم کریمی (جانشین سازمان وظیفه عمومی ناجا) در گفت و گو با خبرنگار ایلنا درباره ضرورت وجود نشاط در پادگان ها گفت: ایجاد فضای پرنشاط و شاداب در یگان ها بسیار عالی است، اما این موارد نباید با موضوعات دیگری اشتباه گرفته شود. گاهی اوقات ممکن است، شادابی و نشاط اشتباه گرفته شود و خارج از عرف دادن صحبت های آن ها می تواند در سربازان ایجاد نشاط کند، همین که سربازی احساس کند حرفش شنیده می شود و به او بها داده می شود، ممکن است برای سرباز نشاط آور باشد.

جانشین سازمان وظیفه عمومی ناجا خاطر نشان کرد: این که فرمانده بتواند در محیط پادگان یک فضای تعاملی خوب ایجاد کند تا سرباز بتواند با فرمانده خود ارتباط برقرار کند، نوعی ایجاد نشاط در فضای پادگان و یگان است. سردار کریمی تصریح کرد: یک فرمانده می تواند با یک سخنرانی کوتاه و برقراری ارتباط خوب با سربازان تحت امر خودش کاری کند که سربازان در شرایط و بهترین وضعیت روحی قرار گرفته و بهترین خدمات را ارائه دهند. به طور مثال اگر فرماندهی برای انجام هدف مشخصی به سربازان بگوید با هم به این هدف خواهیم رسید، قطعاً بسیار متفاوت است از این که فرماندهی بگوید باید به این هدف برسید. قطعاً وقتی سربازان ببینند فرمانده هم در کنار آنهاست با جان و دل کار می کند، بنابراین تنها با تحکم و امر و نهی نمی شود به اهداف رسید و باید فضایی ایجاد کنیم که همه بتوانند در آن فضا فعالیت خوب و پانشاطی داشته باشند.

شروع بازی تاج و تخت با تولد فرزند دوم

فاطمه ناصح، دکترای روانشناسی عمومی

هر تغییری در زندگی قطعاً پیامدهای مخصوص خود را به همراه دارد؛ به طور قطع متولد شدن یک نوزاد در کانون خانواده و صاحب بار را بخواهش شدن فرزند ارشد جز آن دسته از موضوعاتی محسوب می شود که از ظهور و نمود یک سری از تغییرات رفتاری به ویژه رفتارهای حسادت آمیز در بستر خانواده خبر می دهد. تولد فرزند دوم، باب تازه ای در زندگی والدین می گشاید که این موضوع به نوبه خود بر زندگی فرزند اول هم تأثیرات شگرفی دارد. تولد نوزاد کوچک بحران بزرگی برای کودک بزرگتر به حساب می آید، بطوری که کودک جایگاه و موقعیت خویش را متزلزل تصور می کند. از اینرو وی بخاطر نگرانی و ترس از دست دادن توجه و علاقه والدین خویش، بهترین ترین حالت عاطفی را که

حسادت است در قالب رفتارهای پر خاشاکانه، لجبازی، تحریک پذیری یا قشققرق به پا کردن از خود نشان دهد. همین مسئله چگونگی برخورد با حسادت فرزند اول نسبت به فرزند دوم یکی از غنچه های اصلی والدین محسوب می شود که در بسیاری از مواقع در صورت نشان دادن واکنش نامناسب از سوی والدین، می تواند به یک بحران تبدیل شود. روان شناسان بر این باورند بچه های اول به هیچ وجه تحمل پذیرش بچه های دوم را ندارند؛ چرا که ورود نوزاد جدید حکومت، قدرت، در مرکز توجه و محبت بودن و همچنین تاج و تخت فرزند ارشد را از او می گیرد و سبب بروز اختلافاتی میان بچه اول با دوم می شود. شایان ذکر است بسیاری از حساسیت ها و رقابت های فرزند اول ممکن است ریشه در سرشت و ذات او داشته باشد. در همین راستا کودک کانی هستند که از خلق و خوی مضطرب تر، حساس تر و زودرنج تر برخوردارند، و بر این اساس توجه و حمایت والدین را به تمامی می خواهند. این کودکان، تولد فرزند جدید را به عنوان