

فرمان زندگی در دستان کودک ۳ ساله

فرزند خردسال، سپر بلای والدین!



سرهنگ علی همهخانی

معاون آموزش و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ

برخی والدین می‌خواهند به کودک خود تجربه رانندگی خود را منتقل کنند، برخی از شادی‌های کودکان روی پای پدر هنگام رانندگی به گریه تبدیل می‌شود، وقتی کودک فرمان‌خودرو را می‌گیرد تمام سرنشینان و راننده از ذوق کودک دست‌از پا نمی‌شناسند و غرق در شادی می‌شوند، غافل از اینکه لحظات بعدی در کار نخواهد بود.

عادت تلخ و خوشحالی لحظه‌ای که در

تصادفات رانندگی شاهد آن هستیم و متأسفانه روح یافته، نشاندن کودک روی پای سرنشینان جلو یا راننده است که این اقدام در هنگام تصادف باعث مرگ کودک به علت فعال شدن ایربگ خودرو یا بر اثر شدت حادثه بوده است.

برخی والدین از روی محبت یا سهل‌انگاری، کودکان خود را هنگام رانندگی، در صندلی جلوی خودرو نشانده یا آنها را در آغوش خود نگه می‌دارند، همچنین برخی رانندگان به شکل خطرناکی حین رانندگی، فرزند خردسالشان را روی پای خود قرار می‌دهند که باید والدین به این نکته توجه داشته باشند در چنین شرایطی کوچک‌ترین ترمز یا برخورد با یک وسیله نقلیه دیگر باعث می‌شود تا اولین کسی که به جلو پرتاب شود و از این بابت آسیب ببیند، همان خردسالی باشد که به‌شکل غیرابمن در خودرو نشسته است؛ به زبان ساده فرزند خردسال، سپر بلای والدین خود می‌شود.

شاید اکثر والدین نمی‌دانند که با نشاندن کودک روی پای راننده یا سرنشین جلو، چه کار خطرناکی را رقم می‌زنند و چه خطری جان بچه و سرنشینان خودرو را تهدید می‌کند ،اما مادر یا هر کس دیگری که کودک را در آغوش گرفته، او را در فاصله اندکی از «مرگ» به آغوش کشیده است و شاید این صحنه را بسیار دیده باشیم مادری در حالی که کودکش را در آغوش گرفته، در صندلی کنار راننده نشسته است و خودرو با سرعت در حال حرکت است و ...

با توسعه جوامع شهری و پیشرفت تکنولوژی و ورود خودروهایی که مجهز به کیسه هوا هستند و همچنین الزام شماره‌گذاری خودروها با حداقل ۲ ایربگ، هم اکنون تعداد زیادی از خودروهای کشور به کیسه هوا مجهزند. وجود ایربگ در تصادفات می‌تواند جان سرنشین را تا حدود زیادی محافظت کرده و از آسیب‌های جدی پیشگیری کند، اما همین ایربگ که حافظ جان است در صورتی که مورد استفاده صحیح قرار نگیرد باعث بروز صدمات جدی خصوصاً برای کودکان می‌شود.زمانی که کودک در صندلی جلو خودرو یا حتی در آغوش مادر است ، هنگام تصادف و باز شدن ایربگ، ضربه بسیار شدیدی که بر سر و صورت کودک وارد می‌شود، می‌تواند منجر به صدمات جدی، شکستگی گردن و حتی مرگ کودک شود؛ فراموش نکنیم که کیسه هوا برای بزرگسالان طراحی شده است و فیزیک بدن کودکان، توان تحمل شتاب و ضربه آن را ندارد.

آسیب‌هایی که کودکان در تصادفات رانندگی به‌دلیل اشتباهات والدین و تصمیمات غلط آنان در نشاندن کودک در صندلی جلو متحمل می‌شوند واقعیت تلخی است که در تصادفات رانندگی شاهد آن هستیم و متأسفانه به یک عادت غلط تبدیل شده است که این اقدام هنگام بروز تصادف باعث مرگ کودک به علت فعال شدن ایربگ خودرو است.

در خودروهایی که ایربگ آنها بسته شده یا فاقد ایربگ بوده‌اند شاهد بودیم که در هنگام تصادف، کودکی که در آغوش مادر یا سرنشین جلو بوده مابین سرنشین و داشبورد قرا گرفته و متأسفانه در جا فوت کرده است، مواردی نیز بوده است که کودک به‌صورت ایستاده در ردیف جلوی خودرو بوده که با کوچکترین ترمز به‌صورت ناگهانی به سمت شیشه جلو پرتاب شده و متأسفانه جان خود را از دست داده است.

برابر قانون، نشستن کودکان تا ۱۲ سال روی صندلی جلو ممنوع است، زیرا به دلیل جثه کودک کمربند ایمنی نمی‌تواند بچونی از بچه محافظت کرده و حتی گاهی در برخی موارد باعث خفگی کودک در تصادفات شده است.

در تصادفات با سرعت بالای ۵۰ کیلومتر در هنگام برخورد خودرو، سرنشینان با ۳ برابر وزن خود به سمت جلو پرتاب می‌شوند که در این حالت کمربند ایمنی و در موارد تکمیلی ایربگ مانع بروز آسیب شدید به سرنشین می‌شود.

نحوه و شیوه نشستن کودکان در خودرو یکی از موضوعاتی است که کمتر به آن توجه می‌شود. آشنا نبودن با اصول نشستن کودکان در خودرو شاید هزینه‌های سنگینی برای ما داشته باشد که بزرگترین آن از دست دادن فرزند در هنگام تصادف یا ترمز ناگهانی و شدید است، صد البته که صندلی عقب امن‌تر از صندلی جلو است، هرگز صندلی خودروی شیرخوار یا کودک را در ردیف جلوی خودرویی که به سیستم کیسه هوا مجهز است نصب نکنید، چرا که کیسه هوا در صورت باز شدن ممکن است به طور جدی به فرزندتان صدمه بزند یا حتی او را بکشد.

یکی از قوانین راهنمایی و رانندگی در خصوص نشستن کودکان در خودرو این است ، کودکانی که کمتر از ۱۲ سال سن دارند نباید در صندلی جلویی بنشینند. در آغوش گرفتن کودکان در زمان رانندگی نیز ممنوع است که دلایل آن در توضیحات فوق مشخص شده است. کودکان زیر ۱۲ سال نباید بر صندلی خودرو بنشینند ،چراکه کمربند ایمنی برای نگه داشتن افراد بزرگسال طراحی شده و به هیچ عنوان بازآرندگی مناسبی برای کودکان ندارد. کودکان در چنین مواقعی درکی از خطر ندارند و به‌دلیل اندام کوچک‌شان واکنش مناسبی نخواهند داشت ، از این رو بیشترین میزان آسیب‌ها و صدمات از جمله شکستگی دنده‌ها و حجمه در این حوادث افزایش می‌یابد. کودکان در بیشتر حوادث با یک تصمیم نادرست والدین دچار قطع نخاع ، معلولیت‌ها، قطع شدن عضو و حتی مرگ می‌شوند. توصیه اکید می‌شود حتماً کودکان در صندلی کودک یا در ردیف عقب خودرو باشند. حتماً کمربند ایمنی در ردیف عقب خودرو برای کودکان بسته شود ،زیرا هنگام واژگونی خودرو، سرنشینان در صورت نیستن کمربند بلافاصله به بیرون خودرو پرتاب می‌شوند و در صورتی که سرنشین کودک باشد حادثه تشدید خواهد شد ،کما اینکه پرتاب شدن کودکان به بیرون از خودرو هنگام واژگونی به دلیل نیستن کمربند بسیار اتفاق افتاده است.

همچنین استفاده از صندلی کودک و محکم کردن آن به‌وسیله کمربند ایمنی راهکار مناسبی برای حفظ سلامت کودکان در داخل خودرو است که با این روش، ایمنی کودکان در خودرو تضمین می‌شود. اگر کودک به سنی رسیده که نیازی به استفاده از صندلی کودک ندارد، برای پیشگیری از بازکردن ناگهانی در خودرو، راننده یا والدین حتماً قفل کودک را که روی در خودرو تعبیه شده، فعال کنند.

- چهارشنبه ۲ شهریور ۱۴۰۱
- سال بیست و هشتم
- شماره ۶۹۸۷

گزارش «ایران» از تولد پلیس راهنمایی و رانندگی تا امروز

وقتی خودرو به ایران آمد

▲ **مهسا قوی قلب**

▲خبرنگار

قانون در همه جوامع وجود دارد، تولد قانون است که می‌تواند به تک تک اعضای اجتماع احساس آرامش و امنیت راه‌دهد. یکی از قوانینی که بدون استثنا، در کل دنیا وجود دارد، از سنین کودکی آموزش داده می‌شود و همگان هرروز از زندگی به محض خروج از خانه به‌طور مستقیم با آن سرو کار دارند، قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی است. در کشور ما در حدود سال ۱۳۰۰ هجری شمسی پلیس راهنمایی و رانندگی تأسیس شد که البته در آن دوران به این نام شناخته نمی‌شد. نظمی‌ها اداره پلیس آن زمان، بواسطه نیازی که جامعه با واردات خودرو و پیدایش بی‌نظمی در عبور و مرور داشت، شعبه جدیدی در این خصوص تأسیس کرد. در آن تاریخ علاوه‌بر خودروها، چندین سال بود که حضور درشکه‌ها، گاری‌ها و دوچرخه‌ها نیز بی‌نظمی قابل توجهی را ایجاد کرده بود، وجود آنها نیز دلیل محکمی شد تا این اداره با شروع به کار خود سرو سامانی به چهره شهر بزرگ پایتخت بدهد و منبع و مرجعی شکل بگیرد تا با نظارت درست، فرایند عبور و مرور را بهبود دهد. حالا امروز، ستاد راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ در خیابان رودکی، تقاطع خیابان آزادی واقع شده که در طبقات بالای خود موزه‌ای در دل خود گنجانده با تصویرنگاره‌هایی از مهم‌ترین وقایع حوزه راهنمایی و رانندگی از تولد تا به امروز و اطلاعاتی در اختیار بازدیدکنندگان قرار می‌دهد. در ادامه گزارشی از جذابیت‌های این موزه را می‌خوانید: سردار محمدحسین حمیدی، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به اینکه اولین شعبه اداره راهنمایی و رانندگی با نام «شعبه آلات‌ناقله» در خیابان باب‌همایون شکل گرفت، به «ایران» می‌گوید: این شعبه با ۱۰ نفر شروع به کار کرد که به لباس‌های آژان‌های آن زمان بازوبند سفیدی می‌زدند تا کارمندان راهنمایی و رانندگی یا مأموران آلات‌ناقله آن دوران از سایرین تشخیص داده شوند.

▲ **اولین‌ها در حوزه ترافیک و حمل‌ونقل**
اولین رئیس پلیس وقت در سال ۱۳۰۷ هجری شمسی ، رسدبان یکم، فتح‌الله بهنام نام داشت که دو دوره بعد هم این سمت را داشت. یعنی سه بار رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ شد. اولین خانمی که گواهینامه پایه یک گرفت به سال ۱۳۵۱ بازمی‌گردد. اولین پلیس‌های مخفی (گشت‌های نامحسوس) که حلالا هم فعالیت‌های ایشان در خبرها خیلی به گوش‌مان آشنا هستند و در اتوبان‌ها و جاده‌ها حضور دارند، به سال ۱۳۵۴ بازمی‌گردد و اولین نفری که گواهینامه رانندگی گرفته «محمد ناصر خان انشا» نام داشت که خود مطمئن گواهینامه بوده و اولین گواهینامه را هم در سال ۱۳۰۷ با یک سال اعتبار یعنی تا سال ۱۳۰۸ به خودش داد. اسکیل این گواهینامه هم بزرگ شده و در این موزه نگهداری می‌شود.

سردار حمیدی با بیان اطلاعات فوق می‌افزاید: آمار دقیقی از اولین تصادف شهر تهران در دسترس نیست اما با وجود این، اولین نفر سرشناسی که در سال ۱۳۰۵ در تصادف رانندگی جان خود را از دست داده «درویش خان» نام داشت، او موسیقیدان و در این هنر صاحب سبک بود و پس از این حادثه رانندگی در روزنامه وقت، تیتیر می‌شود که «تار مُرد».

اولین لکوموتیوران ایرانی، بابا جلیلی آذر نام داشت و مربوط به سال ۱۳۱۲ بود و اولین خانم الملوک جهانانی، نام داشت که در سال ۱۳۱۹ گواهینامه اخذ کرد در سال ۱۳۱۹

به بیان سردار حمیدی، شهر تهران در آن دوران دارای ۶دروازه به نام‌های دروازه دولت، دروازه شمیران، دروازه محمدیه، دروازه قزوین، دروازه شاه‌عبدالعظیم (ع) و دروازه دولا ب بوده است که تمامی این دروازه‌ها در ماکت مذکور به‌صورت سه بعدی در اختیار بازدیدکنندگان قرار گرفته است. در اطراف شهر تهران و این دروازه‌ها، دیوارهایی وجود داشته و قبل از آن، خندق گردن محافظت از شهر ایجاد شده بود. این شهر بزرگ در این مقطع زمانی کلاً دارای چهار محله به نام‌های عودلاجان، سنگلج، بازار و چاله میدان بوده است. در آن زمان محدوده حکومتی یا همان پردیس حکومتی، خود قلعه‌ای بوده در داخل قلعه شهر تهران و ورودی اصلی آن دروازه دولت نام داشته و اطراف دیواره‌های آن نیز دارای خندق بود.

شایان ذکر است در حدود سال ۱۳۰۵ وقتی که روال شهرسازی تغییر می‌کند و شهر به سمت مدرن شدن پیش می‌رود، خیلی از این بناهای تاریخی از بین می‌رود و شهر به مرور زمان تبدیل می‌شود به وضعیتی که الان موجود است.

▲ راه و راهسازی

پیشینه راه و راهسازی در ایران به هزاران سال قبل برمی‌گردد ولی آن چیزی که به‌عنوان شبکه معابر شهری مد نظر است، عملاً از حدود سال ۱۳۰۹جراحی و عملی شده است. سردار حمیدی درخصوص سابقه راهسازی در کشور می‌گوید: در سال ۱۳۲۱ اولین آزادراه ایران، در مسیر تهران – کرج تأسیس شد و به اتوبان تهران – کرج نیز معروف است، در روزنامه ایران وقت، خبر تأسیس این آزادراه هم منتشر شد. نکته جالب این است که خیلی‌ها تصور می‌کنند، پدیده ترافیک به حدود ۱۵ سال پیش بازمی‌گردد، این در حالی است که بر اساس اسناد و یافته‌های به دست آمده، پدیده ترافیک به دهه ۳۰ بازمی‌گردد! در سال ۱۳۳۷ در روزنامه اطلاعات به این معضل اشاره شده و خیابان‌هایی که به‌دلیل عدم گنجایش معابر و مشکلات موجود در تردد وسایل نقلیه، یکطرفه شده بودند، به آگاهی مردم رسید.

او در زمینه تاریخچه اجرانیات و اعمال قانون در ایران، توضیح می‌دهد: از زمان ورود خودرو به ایران، برخورد با تخلفات در دستور

”

اولین نفر سرشناسی که

در سال ۱۳۰۵ در تصادف

رانندگی جان خود را از

دست داده «درویش

خان» نام داشت، او

موسیقیدان و در این هنر

صاحب سبک بود و پس

از این حادثه رانندگی

در روزنامه وقت، تیتیر

می‌شود که «تار مُرد».

اولین لکوموتیوران ایرانی،

بابا جلیلی آذر نام داشت

و مربوط به سال ۱۳۱۲ بود

و اولین خانم ایرانی که

گواهینامه رانندگی اخذ

کرد، شوکت الملوک

جهانبانی، در سال ۱۳۱۹

نام داشت. در سال ۱۳۱۰

هم اولین اتوبوس وارد

تهران شد.

http://irannewspaper.ir

editorial@irannewspaper.ir

ایران



رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی وقت پایتخت از شدت ترافیک تهران در رسانه‌ای گلایه خود را ابراز کرده و ظاهراً از حل این معضل عاجز شده بود و در روزنامه اطلاعات اعلام می‌دارد: «ترافیک تهران قاراشمیش است». در سال ۱۳۴۴ دانشگاه‌های خارجی گفته بودند که وضعیت رانندگی در تهران، تعجب‌آور است، همه این اسناد نشان می‌دهد که مسأله ترافیک و نوع آمد و شد در تهران دارای دیرینه‌ای به قدمت چندین دهه قبل است. در اسناد دیگری از طرح ترافیک سخن به میان آمده که در سال ۱۳۵۶ برخی خیابان‌ها به‌دلیل شدت ترافیک، از دوطرفه به یکطرفه تبدیل شدند و برخی آمد و شد‌ها محدود می‌شدند. از دوره قاجار، پهلوی اول، دهه ۳۰، پهلوی دوم و پس از انقلاب، ترافیک در پایتخت وجود داشته است. بر اساس گفته رئیس پلیس وقت در سال ۱۳۵۱ اوضاع ترافیک بسیار سنگین بود و به نوعی اقدامات و شرایط مذکور پس از ۵۰ سال از آن تاریخ، وضعیت به بن‌بست نرسید و شاهد نظم بیشتر و کاهش حوادث رانندگی با توجه به افزایش خودروها هستیم.

نمودار رشد جمعیت و افزایش تعداد وسیله نقلیه از ۱۰۰سال قبل تا به امروز در موزه پلیس راهور وجود دارد و در انتهای این بخش نموداری از تصادفات فوتی شهر تهران دیده می‌شود که در آن شاهد کاهش چشمگیر تصادفات منجر به فوت در شهر تهران در ۱۰سال گذشته هستیم. سیستم‌های هوشمند مدیریت ترافیک در طول زمان قدم به قدم پیشرفت‌های زیادی داشته تا جایی که امروز

▲ ترافیک (آمد و شد)

در سند بعدی مربوط به سال ۱۲۸۴ خیابان ناصرخسرو را در تصویری داریم که مردم به وسیله درشکه و گاری مشغول تردد هستند، آن زمان خودرو وارد ایران شده بود. سردار حمیدی افزود: در قسمت ترافیک موزه پلیس راهور تهران بزرگ، ترافیک را در چهار دوره مختلف یعنی: قاجار، پهلوی اول، پهلوی دوم و پس از انقلاب مورد بررسی قرار داده‌ایم. نکته جالب در این بخش این است



می‌توانیم با افتخار اعلام کنیم به نوعی یکی از بزرگ‌ترین اتاق‌های مونیتورینگ منطقه را داریم.

▲ نگاهی به گذشته

سردار حمیدی در خاتمه می‌گوید: در تاریخ پلیس راهور تهران بزرگ، نکته مهم و جالبی وجود دارد و آن جلسه و ملاقات عوامل پلیس راهور تهران با رهبر معظم انقلاب در سال ۱۳۶۳ است، ایشان در آن زمان رئیس‌جمهور بودند و با وجود مشکلات آن زمان که به‌طور مثال می‌توان به جنگ تحمیلی اشاره کرد، در این جلسه شرکت کردند که این خود اهمیت حوزه ترافیک و رفع مشکلات در این خصوص را نشان می‌دهد.

که در مقایسه ترافیک در زمان پهلوی دوم و پس از انقلاب، با وجود اینکه از نظر جمعیت و تعداد خودرو به مراتب کمتر از زمان حال بود، اما با توجه به مستندات و تصاویر موجود، شاهد وضعیت مناسبی از نظر ترافیکی در سطح شهر نبوده‌ایم اما پس از انقلاب شکوهمند اسلامی خصوصاً دهه ۷۰ به بعد که حوزه‌های زیرساختی، تغییرات اساسی به خود دید و تا به امروز که تهران شاهد جمعیتی حدود ۱۳ میلیون نفر و حدود ۹ میلیون وسیله نقلیه است، شاهد انضباط بیشتری نسبت به آن دوران هستیم و علت آن بهبود زیر ساخت‌ها، ارتقای فرهنگ ترافیکی و استفاده از سامانه‌های هوشمند است. نکته حائز اهمیت دیگر این است که در سال ۱۳۵۱ نیز