حنای بی‌رنگ کشته‌سازی

جوسازی رسانه‌ای ضدانقلاب با پروژه کشته‌سازی پایانی ندارد و هر روز نام قربانی جدیدی سرزبان‌ها می‌افتد

۱۰

خیز دولت برای حمایت از کسب‌وکارهای آنلاین

باوجود آمارهای متفاوت از خسارت کسب‌وکارهای مجازی، روند حمایت ۲هزار میلیارد تومانی از آنها آغاز شده‌است

۱۱

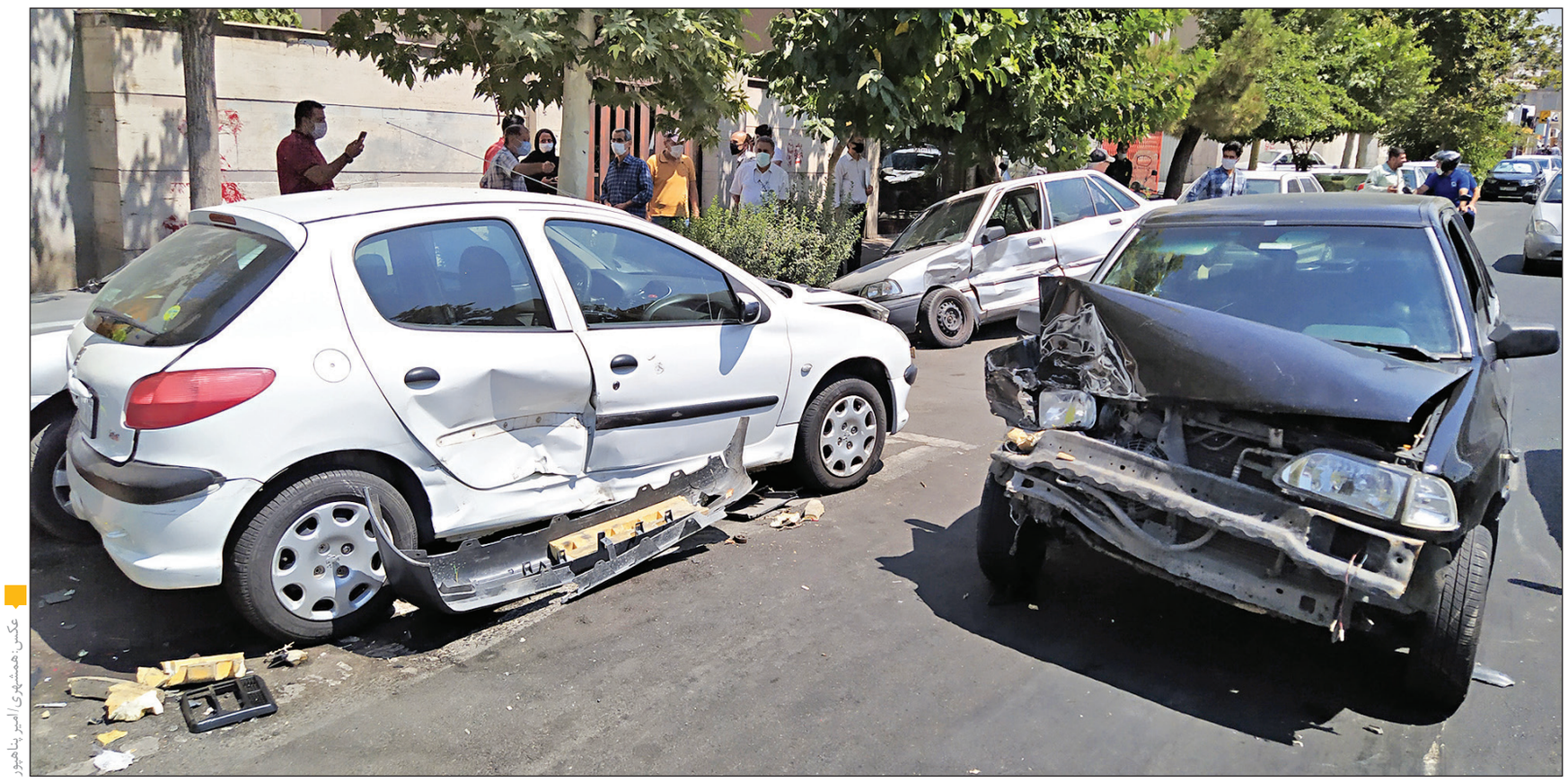
قطار مشکلات در لب‌خط

اتمام طرح نیمه کاره باغ‌راه حضرت فاطمه(س) در جنوب تهران نیازمند همکاری شرکت راه‌آهن است

۱۲

چهارشنبه ۴ آبان ۱۴۰۱ ■ ۲۹ ربیع‌الاول ۱۴۴۴ ■ سال سی‌ام ■ شماره ۸۶۲۲

همشهری جامعه



عکس: همشهری/امیر پناهپور

فرمان در دست راننده های خودمختار

عامل ۹۰درصد از تصادفات رانندگی «خطاهای انسانی رانندگان» است، اما نه تعلیم‌دهندگان و نه رانندگان خود را مقصر نمی‌دانند

گزارش

رابعه تیموری
روزنامه‌نگار

خانواده‌ها متولیان آموزش راهنمایی و رانندگی را مسئول آموزش فرهنگ رانندگی به فرزندانشان می‌دانند و پلیس راهنمایی و رانندگی کشور انگشت اتهام کم‌کاری در قانون‌پذیر کردن جوانان را به طرف خانواده‌ها می‌گیرد. مربیان و مسئولان آموزشگاه‌های رانندگی هم معتقدند اگر هنرجو آنقدر راننده شود که از پس آزمون دریافت گواهینامه برآید، وظیفه خود را تمام و کمال به سرانجام رسانده‌اند. در این میان آمار قانون‌گریزی رانندگان وسایل‌نقلیه با سرعت در حال افزایش است و میزان تأثیرگذاری خطاهای انسانی در افزایش قربانیان تصادفات جاده‌ای و درون‌شهری به ۹۰درصد رسیده است. در ایران هر نیم‌ساعت یک نفر بر اثر تصادف رانندگی جان خود را از دست می‌دهد و خطاهای انسانی یا به تعبیری نهادینه نشدن «فرهنگ رانندگی» مهم‌ترین عامل این تصادفات محسوب می‌شود.

کمی پایین‌تر از میدان حر تهران ایستاده‌اند و منتظر رسیدن افسر پلیس هستند. آموزشگاهی که در آن دوره مهارت‌آموزی خود را گذرانده‌اند، از قدیمی‌ترین آموزشگاه‌های رانندگی کشور است. امتحان آیین‌نامه را با موفقیت پشت سر گذاشته‌اند و فکر می‌کنند آنقدری قوانین و اصول رانندگی را بلدند که از پس امتحان افسر راهنمایی و رانندگی برآیند. اگر امروز مهر قبولی روی کارتکس آنها بخورد، به جمع ۵۴میلیون ایرانی گواهینامه‌دار اضافه می‌شوند. پرسن‌وسال‌ترین‌شان خانمی ۳۸ساله است که همراه دختر ۱۸ساله خود برای گرفتن گواهینامه اقدام کرده است. او می‌گوید: «مربیان آموزشگاه‌های رانندگی به‌دلیل نگرانی از احتمال تصادف و آسیب‌دیدن خودرو، معابر بسیار خلوت را برای آموزش انتخاب می‌کنند و بسیاری از مواقع با کنترل ماشین به وسیله ترمز و کلاچ سمت راست، اجازه آزمون و خطا و تمرین واقعی را به هنرجو نمی‌دهند. اگر کسی خودروی شخصی نداشته باشد و برای تمرین به جلسات عملی آموزشگاه قناعت کند، حتی اگر گواهینامه بگیرد، راننده نمی‌شود.» این هنرجو روش آموزش مربیان آموزشگاه‌ها را سلیقه‌ای می‌داند و می‌گوید: «من با مربیان متعددی دوره‌های آموزش عملی خود را گذرانده‌ام که هریک بنا به سلیقه خود، مهارت‌های لازم برای دریافت گواهینامه را به هنرجو می‌آموزند. همه مربیان روی صحیح بودن رفتار ترافیکی هنرجو نزد افسر پلیس تأکید دارند و هنرجویان آنها که اغلب جوانان ۱۹-۱۸ساله هستند، این ذهنیت را دریافت می‌کنند که فقط موقع حضور پلیس رعایت قانون الزامی است.»

پذیرفتن محدودیت‌های قانونی آسان نیست

مهدی کم‌سال‌ترین هنرجوی این جمع به شمار می‌آید و یک ماه پیش به سن قانونی دریافت گواهینامه رسیده است. مهدی گواهینامه نگرفته برای کورس گذاشتن و کری‌خوانی برای برادرش که راننده تریلی است، نقشه می‌کشد. او می‌گوید: «من بدون گذراندن کلاس‌های آموزشی پشت فرمان خودروی سنگین می‌نشینم و دست‌فرمانم حرف ندارد.» او دست و پاگیرترین قانون راهنمایی و رانندگی را محدودیت‌های سرعت می‌داند و ترس از جریمه و اعمال قانون‌شدن بهترین دلیلی است که او را به رعایت هنجارهای رانندگی مقید می‌کند. مهدی می‌گوید: «بعضی از قوانین رانندگی فقط روی کاغذ عملی به‌نظر می‌رسند و در رانندگی موقعیت‌های زیادی پیش می‌آید که مجبور می‌شویم قوانین را نادیده بگیریم؛ مثلا گاهی یکی از دلایل ترافیک و راهبندان‌های طولانی مقیدبودن بعضی از راننده‌ها به رعایت سرعت مطمئنه است.»

هنرجویان خودمختار

۹سال آموزش به جوانان، بهروز نعیمی را با روحیات این قشر آشنا کرده و نظر مهدی را عجیب نمی‌بیند. این مربی رانندگی می‌گوید: «بدون ابزار نظارتی نمی‌توانیم به قانونمدار شدن راننده‌ها و کاهش تخلفات امیدوار باشیم. تا وقتی برای بستن کمربند جریمه‌های سنگین تعیین نشده بود و پلیس در اجرای این قانون جدیت نشان نمی‌داد، هیچ راننده‌ای قانون بستن کمربند را به خوبی رعایت نمی‌کرد.» نعیمی نمی‌پذیرد که آموزشگاه‌های رانندگی می‌توانند در ایجاد فرهنگ ترافیکی نقش مؤثرتری ایفا کنند و می‌گوید: «در کلاس‌های آموزش تئوری و عملی تمام قوانین رانندگی به هنرجو آموزش داده می‌شود و به مهارت هنرجو بستگی دارد که به چه اندازه از این آموزش‌ها استفاده کند.» نعیمی قانون‌گریزی بعضی از راننده‌ها را محصول اعتماد به نفس کاذب آنها عنوان می‌کند و می‌گوید: «من هنرجویانی داشتم که هیچ‌وقت پشت فرمان ننشسته بودند، ولی در شیوه رانندگی کاملا سلیقه‌ای و به دلخواه خود رفتار می‌کردند. اصرار من به تغییر رفتار آنها باعث می‌شد مربی خود را عوض کنند!»

خودروهایی که در جاده حق آب و گل دارند

حسین هفته گذشته در بزرگراه آیت‌الله سعیدی تصادف کرده و به‌دلیل شکستگی پا و آسیب‌دیدگی کمر و قفسه سینه در بیمارستان ضیائیان بستری شده است. در این حادثه، راننده کامیونی که با او برخورد کرده، مقصر شناخته شده و سرعت بالا و سبقت غیرمجاز دلیل تصادف اعلام شده است. حسین می‌گوید: «راننده کامیون طوری همه خودروها را جاگذاشت که انگار در رالی شرکت کرده است. این اتفاق شب پیش آمد و او به‌دلیل کنترل‌نشدن مسیر به وسیله پلیس لااقل ۲۰۰کیلومتر سرعت داشت.» حسین خودش هم چندان محتاط و قانونمند رانندگی نمی‌کند و برگه‌های جریمه سرعت غیرمجاز بخش ثابت هزینه‌های سفرهای برون‌شهری او به شمار می‌آید. حسین می‌گوید: «بعضی از راننده‌ها و به‌ویژه راننده‌های خودروهای سنگین در جاده برای خود حق آب و گل قائل هستند. مثلا در هر شرایطی انتظار برای راه‌دادن راننده یک خودروی سنگین بیهوده است و راننده باید ریسک سبقت پرخطر را در مواقعی بپذیرد.»

وقتی برای پرس‌وجو درباره حادثه با راننده کامیون تماس می‌گیریم خونسردی و لحن طلبکارانه‌اش جالب است: «راه و جاده است دیگر، پیش می‌آید. خسارت و زیان و ضررش را جبران می‌کنم.» او در طول ۹سالی که پشت فرمان می‌نشیند لااقل ۴بار تصادف کرده و تقریبا دلیل همه این تصادفات سبقت غیرمجاز بوده است. می‌گوید: «من در کنترل خودرو توانایی خوبی دارم، ولی بعضی از راننده‌هایی که به پستم می‌خورند ناشی هستند. اگر هم بخواهی از آنها سبقت بگیری چنین حوادثی پیش می‌آید.»

قانون‌شکنی جرم است

فاطمه باقری در مورد قانون‌شکنی راننده‌ها، به کاربردن تعبیر «خطاهای انسانی» را نمی‌پسندد و از این خطاها به‌عنوان «جرایم رانندگی» یاد می‌کند. این جامعه‌شناس و پژوهشگر اجتماعی می‌گوید: «متأسفانه نگرش عمومی جامعه نسبت به قانون‌گریزی‌های ترافیکی سهل‌انگارانه است. راننده‌ای که قوانین راهنمایی و رانندگی را زیر پا می‌گذارد، قانون‌شکنی کرده و فردی قانون‌گریز است؛ درست مانند همه مجرمانی که به اعمال خلاف قانون مانند کلاهبرداری، سرقت و... دست می‌زنند، اما رانندگان قانون‌شکن خود را مجرم نمی‌دانند و متولیان اجرای قوانین راهنمایی و رانندگی هم بیراهه رفتن خاطیان را به «خطای انسانی» تعبیر می‌کنند. شاید همین وسواس و پرهیز در جرم‌انگاری تخلفات رانندگی سبب شده این نوع قانون‌گریزی معمول و بدیهی جلوه کند.» او به مجازات‌های سختگیرانه سایر کشورها در برخورد با قانون‌گریزان راهنمایی و رانندگی اشاره می‌کند و می‌گوید: «قوانین رانندگی از مدرن‌ترین و مدون‌ترین قواعد جهانی است. این قوانین، لازمه زندگی مدرن است و احترام و تبعیت اجتماعی را به‌دنبال دارد. در بسیاری از کشورها در مورد بی‌اعتنایی به قوانین راهنمایی حتی در جزئی‌ترین موارد به‌شدت برخورد می‌شود؛ تا جایی که برای آنها محرومیت اجتماعی ایجاد می‌کند یا اینکه امکان دستیابی به برخی مشاغل را برای آنها ناممکن می‌کند.»

افزایش جریمه‌ها کارساز نیست

این پژوهشگر اجتماعی افزایش جریمه‌های مالی را به‌عنوان راه‌حل قانون‌گریزی راننده‌ها مناسب نمی‌داند و می‌گوید: «منطقی است که احتمال بروز خسارت‌های مادی تصادفات برای افرادی که توانایی مالی پایینی دارند، نقش بازدارندگی داشته باشد و آنها را به رانندگی قانونمند تشویق کند، ولی پژوهش‌های آماری نشان می‌دهد میزان درآمد و قانون‌گریزی با هم رابطه معکوسی دارند و درصد قابل‌توجهی از کسانی که با قانون‌شکنی موجب بروز تصادفات رانندگی شده‌اند از سطح درآمد بالایی برخوردار نبوده‌اند!» باقری به ناکافی بودن آموزش‌های تئوری و عملی مصوب آموزشگاه‌های رانندگی برای آموزش فرهنگ ترافیک اشاره می‌کند و می‌گوید: «باید در کنار آموزش قوانین و مهارت‌های رانندگی به هنرجویان، از سوی اداره پلیس راهنمایی و رانندگی کلاس‌های روانشناسی ویژه‌ای درنظر گرفته شود که لزوم قانون‌پذیری رانندگان را برای هنرجویان روشن کند.»

مژده حافظی نهادینه شدن فرهنگ رانندگی را امری تدریجی می‌داند و معتقد است از جوانی که تا ۱۸سالگی بردباری و احترام به حقوق دیگران را به‌عنوان یک ارزش نیاموخته نمی‌توان انتظار داشت در رانندگی رفتار متفاوتی نشان دهد.» این روانشناس توضیح می‌دهد: «اگر کودک یا نوجوانی در طول عمرش بارها برای رعایت نکردن حقوق دیگران در صف نانوایی و بانک و اتوبوس از سوی خانواده، دوستان و اطرافیانش مورد تحسین و تشویق قرار بگیرد و او را به‌دلیل تعرض به حقوق دیگران، زرنگ، زیرک و کاردان بنامند، برای کمرنگ کردن آثار آن ده‌ها برنامه و آموزش رسمی کفایت نمی‌کند یا اگر کودکی والدینی قانون‌گریز داشته باشد که رعایت اصول رانندگی را ضدارزش و دست و پاگیر بدانند، خودش هم یک راننده قانونمدار نخواهد بود.»

نکته

جاده‌ها محل تخلیه هیجانات نیست

مژده حافظی، روانشناس، فرهنگ رانندگی اشخاص را غیرقابل اصلاح نمی‌داند و توضیح می‌دهد: «این مسئله باعث سلب مسئولیت از نهادهایی مانند پلیس راهنمایی و رانندگی نمی‌شود و این نهادها و سایر مراجع فرهنگی می‌توانند با تدارک برنامه‌هایی خلاقانه رفتارهای ترافیکی فرد را هنجارپذیر کنند.» حافظی پیشنهاد می‌کند پلیس راهنمایی و رانندگی بر شیوه فعالیت آموزشگاه‌های رانندگی نظارت بیشتری داشته باشد. او می‌گوید: «رفتار مربیان در هنجارآموزی متقاضیان گواهینامه اهمیت زیادی دارد و بهتر است آموزش مربیان رانندگی زیرنظر پلیس راهنمایی و رانندگی انجام شود.» گنجاندن آموزش فرهنگ ترافیکی در برنامه درسی دانش‌آموزان دوره متوسطه دوم پیشنهاد دیگر این روانشناس برای بهبود رفتارهای ترافیکی راننده‌های ایرانی است. او می‌گوید: «اگر این آموزش‌ها با اردوها و برنامه‌های عملی همراه باشد و همانطور که طرح پارک ترافیک برای سنین پایین اجرا شده، مکان‌هایی برای آموزش آکادمیک رانندگی به نوجوانان فراهم شود بر بهبود فرهنگ ترافیک تأثیر بسزایی خواهد داشت.» لاله صدیق پیشنهاد حافظی را به شیوه دیگری مطرح می‌کند. او تخلیه نشدن هیجانات نوجوانان را دلیل بسیاری از رفتارهای ترافیکی نادرست در سنین بزرگسالی عنوان می‌کند و می‌گوید: «جوانان عاشق سرعت هستند و اگر در سنین نوجوانی هیجانا‌تشان به شیوه صحیح تخلیه نشود در بزرگسالی به شکل قانون‌شکنی خود را نشان می‌دهد.» این قهرمان اتومبیلرانی بانوان پیست‌های اتومبیلرانی را ظرفیت مناسبی برای تجربه هیجان سرعت می‌داند و معتقد است نهادهای متولی برنامه‌های فرهنگی می‌توانند شرایط استفاده نوجوانان از پیست‌های اتومبیلرانی و دوچرخه‌سواری را تسهیل کنند.» سردار سیدتیمور حسینی، جانشین رئیس پلیس راهور ناجا هم قانون‌شکنی آگاهانه و تعمدی بعضی از راننده‌ها را قابل پذیرش نمی‌داند و می‌گوید: «بعضی از بی‌نظمی‌هایی که در رانندگی رخ می‌دهد خطاهایی است که با علم و آگاهی فرد صورت می‌گیرد و پیامدهای آن خطای محض وی است. مثلا راننده‌ای که در حال خواب‌آلودگی به طی مسیر می‌پردازد، از نادرست بودن رفتار خود آگاه است و با علم و آگاهی خطا می‌کند.» سردار حسینی توضیح می‌دهد: «بعضی از خطاهای تعمدی از بی‌مبالاتی افراد ناشی می‌شود؛ مثلا کسی که در محل‌های ممنوعه به سبقت غیرمجاز اقدام می‌کند، شخصیتی بی‌مبالات دارد و برای اصلاح رفتار او به اقداماتی فراتر از آموزش‌های رسمی نیاز داریم.» جانشین رئیس پلیس راهور ناجا معتقد است آموزش‌های رسمی مانند کلاس‌های آموزش رانندگی که در آموزشگاه‌ها برگزار می‌شوند فقط ۱۰درصد در تعیین فرهنگ ترافیکی راننده‌ها نقش دارند. وی همکاری خانواده و نهادهای فرهنگی مانند مطبوعات و رسانه ملی با مراجع انتظامی را برای ایجاد فرهنگ ترافیکی صحیح ضروری برمی‌شمارد.

خلاصه گزارش

مربیان آموزشگاه های رانندگی بنا به سلیقه خود، مهارت های لازم برای دریافت گواهینامه را به هنرجو می آموزند. همه مربیان روی صحیح بودن رفتار ترافیکی هنرجو نزد افسر پلیس تأکید دارند و هنرجویان آنها که اغلب جوانان ۱۹-۱۸ساله هستند، این ذهنیت را دریافت می‌کنند که فقط موقع حضور پلیس رعایت قانون الزامی است.

مهدی می گوید: «بعضی از قوانین رانندگی فقط روی کاغذ عملی به نظر می رسند و در رانندگی موقعیت های زیادی پیش می آید که مجبور می شویم قوانین را نادیده بگیریم. مثلاً گاهی یکی از دلایل ترافیک و راهبندان‌های طولانی مقید بودن بعضی از راننده ها به رعایت سرعت مطمئنه است.»

اگر کودک یا نوجوانی در طول عمرش بارها برای رعایت نکردن حقوق دیگران در صف نانوایی و بانک و اتوبوس از سوی خانواده، دوستان و اطرافیانش مورد تحسین و تشویق قرار بگیرد و او را به دلیل تعرض به حقوق دیگران «زرنگ، زیرک و کاردان» بنامند، برای کمرنگ کردن آثار آن ده ها برنامه و آموزش رسمی کفایت نمی کند.

گنجاندن آموزش فرهنگ ترافیکی در برنامه درسی دانش آموزان دوره متوسطه دوم پیشنهاد مژده حافظی برای بهبود رفتارهای ترافیکی راننده های ایرانی است. او می گوید: «اگر مکان هایی برای آموزش آکادمیک رانندگی به نوجوانان فراهم شود در بهبود فرهنگ ترافیک تأثیر بسزایی خواهد داشت.»

یادداشت

سودابه خاکپور
مشاور و روان‌درمانگر حوزه کودکان

اهمیت توجه به نگرانی‌های کودکان در شرایط بحرانی

بسیاری از والدین تصور می‌کنند هنگامی که فضای خانواده یا جامعه متشنج است و بزرگسالان درگیر مسئله‌ای تنش‌زا هستند، کودکان می‌توانند به دنیای کودکی خود مشغول باشند و نسبت به مسائل اطراف خود بی‌تفاوت بمانند. درحالی‌که این تصور نادرست است و کودکان در چنین مواقعی با اضطراب‌ها و نگرانی‌هایی روبه‌رو هستند که اگر به درستی مدیریت نشوند، ممکن است آسیب‌های روانی جبران‌ناپذیری به روان و روحیات آنها وارد کنند. اولین نکته این است که والدین چگونه به اضطراب کودک شان پی ببرند. باید بدانیم کودکان به استرس‌های پیرامون خود به روش‌های متفاوت از بزرگسالان، واکنش نشان می‌دهند.

رفتارهایی مانند چسبیدن به والدین، گوشه گیری، پرخاشگری، ترس از تنهایی و علائمی مثل تظاهر به سردرد، دل‌درد و... نشانه‌های اضطراب کودکان هستند. اگر چنین رفتارهایی در کودکان بروز کند، باید برای کاهش نگرانی آنها اقدام کنیم.

به کودکان فرصت دهید تا احساسات شان را ابراز کنند

برای مدیریت اضطراب کودکان، نخستین گام این است که والدین به‌عنوان یک الگوی مناسب بتوانند واکنش‌های هیجانی و رفتاری خودشان را مدیریت کنند. چون کودکان به‌دلیل محدودیت شناختی و عدم‌قدرت تجزیه و تحلیل مسائل با شنیدن این موضوعات دچار ناامنی و اضطراب می‌شوند. در گام‌های بعدی لازم است والدین بیشتر به فرزندان شان اجازه دهند تا در مورد جزئیات موضوعی که نگران شان کرده صحبت کنند. آنها باید با صبر و حوصله به حرف های کودکان گوش دهند و اگر متوجه افکار منفی شدند (مانند این فکر که ممکن است همه اطرافیانم را از دست بدهم) با اطلاعات صحیحی که دارند، برای اصلاح افکار او تلاش کنند. زیرا افکار تأثیر مستقیمی روی احساسات کودکان دارند.

از آنجا که حمایت عاطفی باعث تاب آوری کودکان می‌شود، لازم است به کودکان اطمینان داده شود که والدین در هر شرایطی مراقبشان هستند. در این مواقع بهتر است والدین بیشتر از گذشته با بچه‌ها وقت بگذرانند و توجه بیشتری به آنها داشته باشند.

بعضی از والدین تصور می‌کنند اگر کودکان را در جریان ماجرا قرار ندهند، به حفظ آرامش او کمک خواهد کرد. درحالی‌که بهتر است پدر و مادر واقعیت‌ها را انکار یا پنهان نکنند، بلکه با درنظر گرفتن سن فرزندان شان و با زبانی که برایشان قابل درک باشد، موضوع را توضیح دهند. مثلا از طریق قصه، نمایش، فیلم، شعر و نقاشی، در مورد آن موضوع خاص اطلاعات لازم به کودکان داده شود.

شیوه دریافت اخبار را مدیریت کنید

اگر سن کودکان طوری است که بزرگترها نمی‌توانند کنجکاوی آنها در مورد شنیدن اخبار بد را کنترل کنند و ممکن است موضوعات ناخوشایند جامعه را از دیگران یا وسایل ارتباط جمعی بشنوند، بهتر است در مدیریت شرایط نقش فعال‌تری داشته باشند. مثلا والدین باید هنگام پخش برنامه‌های خبری در کنار کودکان باشند تا میزان تماشای تلویزیون آنها را مدیریت کنند؛ زیرا بسیاری از کودکان زیر ۵سال نمی‌توانند تحلیل واقع‌بینانه‌ای از آنچه که می‌بینند داشته باشند و دچار سوءتفاهم و سوءبرداشت می‌شوند. در این مواقع آنها با سؤال‌های بی‌جوابی مواجه می‌شوند که ذهن آنها را آزار می‌دهد.

پدر و مادر باید خیلی صریح و آشکارا به رخدادهای ناگواری که در جامعه یا خانواده جریان دارد اشاره کنند و از مواجه شدن با سؤال‌های مختلف کودکان نترسند. باید دانست سکوت کردن و پاسخ ندادن به این سؤال‌ها شرایط را برای کودک بغرنج‌تر می‌کند و از سوی دیگر ممکن است حس اعتماد خود نسبت به والدین شان را از دست بدهند و افراد دیگری را به عنوان منبع اطلاعات خود برگزینند.

در شرایط بحرانی بیشتر با کودک وقت بگذرانید

والدین باید زمان مناسبی را برای گفت‌وگو با فرزندشان در نظر بگیرند تا با فراغت بال و بدون حواس پرتی به سؤال‌های او پاسخ دهند. اما توجه به این نکته ضروری است که کودکان نمی‌توانند زیاد صبور باشند و بهتر است زمان گفت‌وگو با آنها و شنیدن نگرانی هایشان را زیاد به تأخیر نیندازند.

در مواقع بحرانی شیوه گفت‌وگو و طرح مسائل از اهمیت بیشتری برخوردار است؛ پس در قدم اول باید برای کودک شنونده خوبی باشید تا به درستی دریابید که میزان اطلاعات او از موضوع چقدر است، کدام بخش از رخداد باعث نگرانی او شده و برداشت شخصی کودک از شرایط چیست. والدین بهتر است در جریان گفت‌وگو، احساسات خود را صادقانه با کودک در میان بگذارند و ناراحتی و هیجانات شان را از او مخفی نکنند، ولی این صداقت نباید به‌گونه‌ای باشد که کودک احساس کند والدین نمی‌توانند حامیان محکم و قابل اعتمادی برای او باشند.