

آشنایی با قوانین

تجهیزات بخش دوم

ماده ۵۱- کلیه وسایل نقلیه راهنمایی و رانندگی ،آمولاسن نیروی انتظامی و آتش نشانی باید دو چراغ قرمز گردان در مرتفع ترین نقطه خودداشته باشد و مجهز به ژئیر و بلند گو باشند. سایر وسایل نقلیه امدادی فقط از یک چراغ زرد و ژئیر استفاده می نمایند سرویس مدراس باید یک چراغ گردان زرد و ژئیر در مرتفع ترین نقطه خود داشته باشند.

ماده ۵۲- درموردی که به کارگیری چراغ های الکتریکی ، با ایمنی محموله وسایل نقلیه مغایرت داشته باشد، باید از چراغ های ایمنی و نور تاب استفاده شود.

ماده ۵۳- هر وسیله نقلیه موتوروی دارای چهار چرخ یا بیشتر باید حداقل دارای دو سیستم جداگانه ترمز باشد که یک سیستم برای متوقف ساختن وسیله نقلیه و سیستم دیگر برای نگهداشتن وسیله نقلیه در حالت توقف به کار رفته شود. ماده ۵۴- هر دوچرخه موتوردار و موتورسیکلت باید دارای دو سیستم ترمز باشد که یکی بر روی چرخ جلو دیگری بر روی چرخ عقب اثر نماید.

ماده ۵۵-هر دوچرخه باید حداقل دارای یک سیستم ترمز باشد که بر روی چرخ عقب یا هر دو چرخ اثر نماید. ماده ۵۶- یک ها و شبه یدک هایی که ظرفیت آنها از ۱۴۰۰ کیلو گرم بیشتر است باید دارای سیستم ترمز باشند. نحوه ساختمان این سیستم ترمز باید به صورتی باشد که در صورت قطع ناگهانی اتصال ترمز خودبخود گرفته شود و یدک یا شبه یدک را متوقف سازد.

ماده ۵۷- هر وسیله نقلیه موتوروی چهار چرخ یا بیشتر باید حداقل دارای یک آینه مخصوص در داخل اطاق و یک آینه مخصوص در بیرون اطاق سمت راننده باشد به نحوی که عبور وسایل نقلیه از پشت سر و پهلو برای راننده قابل رویت باشد. ماده ۵۸- کلیه وسایل نقلیه موتوروی دارای شش چرخ یا بیشتر باید در پشت تمام چرخها دارای گل پخش کن باشند.

خبر

اجرای عملیات خط کشی پرسبکتیو در کیان پارس و کیان آباد



به منظور سامان بخشیدن به حرکات عرضی عابرین پیاده در معابر و تقاطع ها و ایجاد معابر ایمن جهت عابرین، منطبقه دو اقدام به خط کشی از نوع پرسبکتیو نموده است.
با اجرای این نوع خط کشی که به شکل یک سرعت گیر مجازی می باشد انتظار می رود کاهش سرعت وسایل نقلیه در حد مطلوبی انجام شود.

بهره برداری از چراغ راهنمایی هوشمند

میدان دانشگاه

به گزارش سایت شهرداری اهواز و به نقل از معاون حمل و نقل و ترافیک :
میدان دانشگاه به دلیل برقراری ارتباط بین جنوب و شمال و همزمان بین شرق و غرب ، از اهمیت بسیار بالایی در سفرهای درون شهری برخوردار است.
از همین رو عملیات اجرایی پروژه در کوتاهترین زمان ممکن به انجام رسید و دراواسط ماه مهر ، چراغ راهنمایی هوشمند میدان دانشگاه با هدف ایجادنظم در عبور و مرور وسایل نقلیه و افزایش ایمنی راه اندازی گردید.
وی افزود: با توجه به وضعیت هندسی میدان و تداخل حرکتی بین چند مسیر ورودی ، طی ۲ هفته گذشته عملکرد چراغ راهنمایی توسط کارشناسان این حوزه ، به دقت مورد بررسی قرار گرفته است.
پس از مطالعات صورت گرفته روی عملکرد چراغ و تبادل نظر با نیرهای پلیس راهور، فازبندی و زمان بندی چراغ در بهترین شرایط ممکن برای وضع هندسی موجود تنظیم گردیده است.
پس از تکمیل عملیات راهنمایی میدان دانشگاه که سعی دومین چراغ راهنمایی هوشمند کلان شهر اهواز به حساب می آید، نقش بسزایی در حل گره های ترافیکی ، افزایش امنیت سفر، بهبود عبور و مرور شهری در این مکان و افزایش رضایت مندی شهروندان خواهدشد.

در آستانه «روز جهانی یادآوری قربانیان ترافیک» مطرح شد:

رویدادهای ترافیکی هم بر شهر اثر می‌گذارد هم بر شهروندان جلیلی؛ نماینده مجلس:

آثار ترافیک محدود به قربانیان تصادفات نمی‌شود

یک عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی در آستانه ۲۵ آبان «روز جهانی یادآوری قربانیان ترافیک» با تأکید بر این‌که همهٔ اصول موضوع برگزاری مراسمی به این مناسبت، اقدام بسیار پست‌بندهای است، گفت: برپایی این مراسم نشان می‌دهد مدیران شهری تهران بیش از پیش متوجه آثار زیان‌بار رویدادهای ترافیکی بر شهر و شهروندان هستند.

به گزارش روابط عمومی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، دکتر اسماعیل جلیلی افزود: با توجه به انبوه اتفاقات ترافیکی در کلان شهرها، برگزاری چنین همایش‌هایی از طریق فرهنگ‌سازی و جامعه‌باעת می‌شود تا آحاد شهروندان با فعالیت‌هایی که در جهت کاهش اثرات زیان‌بار ناشی از تصادفات به اجرا در می‌آید، همراهی کنند.

وی با اشاره به این‌که تأثیرات ترافیک به تصادفات و قربانیان ناشی از آن خلاصه نمی‌شود، اظهار کرد: مسائل زیرسخت محیطی متأثر از آلودگی سبب سوخت خودروها و مشکلات فردی و روانی ناشی از آلودگی صوتی رفت و آمد انبوه وسایل نقلیه بر سر و صدا، از دیگر معضلات ترافیکی است که بر جامعه تحمیل می‌شود.

نماینده مردم مسجد سلیمان در مجلس شورای اسلامی در پایان با بیان این‌که برگزاری همایش «روز جهانی یادآوری قربانیان ترافیک» از سوی مدیریت شهری تهران می‌تواند به سلامت فردی افراد و سلامت جمعی خانواده‌ها کمک کند ، خاطر نشان کرد: راهکارهایی که در این همایش مطرح می‌شود، می‌تواند تبدیل‌کننده آثار منفی حوادث ترافیکی بر شهر و شهروندان باشد.گفتنی است سومین یک‌شنبه ماه نوامبر هر سال که اسامال در کشورمان برابر با ۲۵ آبان است، تحت عنوان «روز جهانی یادآوری قربانیان ترافیک» نام‌گذاری شده و معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در این روز با برگزاری مراسمی به همین مناسبت، از طریق مرور حوادث ترافیکی در شهر تهران و یادآوری قربانیان این سوانح، نسبت به آسپیشناسی این موضوع اقدام خواهد کرد.

همه ساله با شروع فصل بازگشایی مدارس،

ترافیک قدری نسبت به روزهای دیگر متسکین تر می‌شود. افزایش ازدحام از ۲۰ تا ۳۰ درصد در محورهای مختلف متغیر است. نقاط پرازدحام ترافیک در این ایام عبارتنداز: میدان شهید بندر، ورودی پل سوم، ورودی پل هفتم، میدان دانشگاه، بلوار گلستان، بلوار فروردین، بلوار فنی و حرفه ای، میدان کارگر، تقاطع نهج البلاغه–کندروی پاسداران، میدان دروازه، بلوار چمران، بلوار ساحلی کیانپارس، بلوار معلم، امانیه و فلکه ساعت.

هر کدام از این مناطق دارای مشکلات متفاوت هستند. بطور مثال در خیابان چمران یا بلوار فنی و حرفه ای مشکل اصلی گذر دانش آموزان می باشد که برای رفع این مشکل اجرای خط کشی عابرپیاده، اجرای گذرگاه عابر و یا حتی نصب

سرعتگیر در برخی مقاطع در دستور کار قرار دارد. در برخی معابر مانند بلوار بهبهانی با توجه به قرار گیری برخی مدارس در این بلوار نیاز به نصب سرعتگاه و استفاده از تابلوهای اعلام عبور اطفال، احتیاط و نصب تجهیزاتمانند چراغ چشمک زن می‌باشد. اما برای رفع کامل گره این پل، چهار خطه شدن یا بازگشایی پل نهم مشکل گشا خواهد بود.

معاون حمل وقل و ترافیک شهرداری اهواز گفت: با توجه به اهمیت موضوع بازگشایی مدارس و به منظور فراهم نمایی تسهیلات لازم جهت سهولت تردد وسایل نقلیه، ارائه سرویس به دانش آموزان و جابجایی آنها، هماهنگی سرویس های مدراس و تسهیل تردد دانش آموزان بخصوص در روزهای اولیه بازگشایی مدارس جلسات متعددی با معاونین حمل و نقل مناطق، سازمان اتوبوسرانی، سازمان تاکسیرانی، پلیس راهور، شورای ترافیک استان، فرمانداری و آموزش و پرورش برگزار شد تا با شروع مدارس و دانشگاه ها تمامی تمهیدات در نظر گرفته شده باشد.

آرام سازی ترافیک

مدیر ترافیک گفت: به منظور آرام سازی ترافیک و کاهش تصادفات ناشی از سرعت بیش از حد مجاز در برخی مقاطع بخصوص اطراف دبستان ها، بیمارستان ها اقدام به نصب چشم

ترافیک



تمهیدات ترافیکی بازگشایی مدارس



گره ای، سرعتگیر لاستیکی و پلاستیکی و سرعتگاه استاندارد نموده ایم.
اردلان داودی افزود: همزمان با نصب کاشنه های سرعت عملیات تراند (مثلا زیر پل سرعتگیرهای نقاط مهم در دستور کار قرار گرفته و در حال انجام است.
نصب ۴۴۴ متر سرعتگیر پلاستیکی در این ایام به انجام رسیده است.

منظور فراهم نمایی تسهیلات لازم جهت سهولت تردد وسایل نقلیه، ارائه سرویس به دانش آموزان و جابجایی آنها، هماهنگی سرویس های مدراس

مدیر ترافیک خاطر نشان کرد که با توجه به حمایت های شهردار محترم در ارائه اعتبارات لازم به مباحث ترافیکی در این ایام ۴۴۸۷ بلوک عابر پیاده و ۲۴۵ متر مربع پرسبکتیو تا کنون اجرا شده است.
این عملیات هم اکنون در مناطق مختلف در حال انجام است و مدارس و تقاطع های مهم شهر و مسیرهای پر تردد تحت خط کشی قرار می گیرند.
در این زمینه بیش از ۱۲۳ مدرسه حادثه خیز شناسایی شده اند و در حال خط کشی می باشند.

داودی گفت: تا کنون در مقابل مدرسی که

حمایت های بی دریغ شهردار اهواز و با همکاری سازمان پارک ها، معاونت خدمات شهری و شهرداران مناطق هرس درختان در تقاطع ها و گذرگاه های عابر پیاده با موفقیت کامل به انجام رسید.
البته این پروژه یک پروژه پویا می باشد و مدام در حال اصلاح نقاط مختلف هستیم.

خرید و نصب تابلو و علائم و تجهیزات ترافیکی

اردلان داودی گفت: به منظور تکمیل تجهیزات و علائم نصب شده در مناطق همواره برنامه خرید و نصب تابلو، علائم و تجهیزات در دستور کار این معاونت قرار دارد.
این تابلو و تجهیزات شامل انواع تابلوهای راهنمایی و رانندگی ، ضربه گیر های مخزنی، استوانه های ارتجاعی ایمنی،گاردریل، آینه های محدب، بولارد های جدا کننده، بولاردهای تعیین مسیر و غیره می شوند.
تمامی این تجهیزات در جهت افزایش ایمنی عبور عابرین و مسافران می باشد وی افزود: تا کنون نزدیک به ۵۹۵ عدد تابلو در مقابل یا مسیرهایی منتهی به مدراس نصب شده است.
۸۷۳ مورد انواع تجهیزات در مسیرهایی مختلف در شهرویر ماه و هفته اول مهر نصب شده است.
تعمیر ۱۴۳ متر گاردریل در مقاطع حادثه خیز نیز به انجام رسیده است.

اجرای چراغ فرمان هوشمند

مدیر ترافیک اظهار کرد: چراغ فرمان هوشمند در تقاطعات میدان کارگر، جنت شرعیتی همزمان با بازگشایی مدارس و دانشگاه ها به بهره برداری فنی و حرفه ای، بلوار معلم، بلوار هانمی، بلوار دانش، بلوار هجرت ، بلوار جمهوری، سبحان، بلوار سعادت، بلوار سیاه، بلوار چمران و غیره به میزان ۲۹۸ کیلومتر به انجام رسیده است.

هرس در ختان در تقاطع ، دوربر گردان و گذرگاه های عابر پیاده در مناطق هشتمگانه جهت ایمن سازی عبور

مدیر ترافیک گفت: از جمله مشکلات عابرین پیاده در اهواز وضعیت نامناسب هرس در ختان در آیلندهای میانی و سطح معابر می باشد که با رشد مقطع در درختان و کاهش دید راننده تصادفات ناگواری اتفاق می افتاد.
با آسیب شناسی این مسئله ، پیگیری های مستمر این معاونت و

روند انجام مطالعات پارکینگ در طرح های جامع حمل و نقل و ترافیک



۳- خیابان هایی که مشاهدات میدانی، وجود مشکل پارکینگ را در آنها تأیید نماید

هنگامی که جمع آوری اطلاعات کمی و کیفی برای منطقه تجاری مرکزی مورد نظر باشد، کلیه مناطقی که دارای مشخصه های تجاری و اداری باشند و در هسته مرکزی یا منطقه جانبی قرار گرفته اند، باید در محدوده مورد مطالعه پارکینگ قرار گیرند، زیرا در این گونه مناطق احتمال نیاز به پارکینگ بیشتر است.

در این مطالعات به منظور تعیین محدوده مورد مطالعه پارکینگ، نخست نقشه ای از خیابان های شهر (شهریانی درجه ۱ و درجه ۲، و جمع کسب و دسترسی) که در ساعت های اوج نسبت زمان سفر به زمان سفر آزاد آن ها از ۲/۰ فراتر رفته است، تهیه می شود. سپس با استفاده از این اطلاع، و مشاهدات میدانی و نظرات کارشناسی، محدوده مورد مطالعه تعریف خواهد شد. مرز محدوده مورد مطالعه، بر مرز نواحی ترافیکی منطبق است و مطالعات در چارچوب ناحیه بندی مطالعات جامع حمل و نقل انجام خواهد شد.

۳- برآورد عرضه پارکینگ

برای محاسبه میزان عرضه، همانطوری که قبلاً ذکر گردید، ابتدا باید محدوده مورد مطالعه و معابری که در این محدوده مورد بررسی قرار می گیرند مشخص شده و سپس اطلاعات مورد نیاز جمع آوری گردد.

عرضه پارکینگ در محدوده مورد مطالعه در بخش های زیر قابل طبقه بندی است:

الف: پارکینگ های در حاشیه خیابان های اصلی

ب: پارکینگ های در حاشیه خیابان های فرعی

ج: پارکینگ های (همگانی و اختصاصی) بیرون خیابان

د: پارکینگ های محل های مسکونی

از میان منابع عرضه پارکینگ یاد شده در بالا، منبع (ب) و بخش اختصاصی (ج) از دسترس عموم خارج است.
از اینرو در برآورد عرضه پارکینگ، تنها بر سایر منابع تکیه خواهد شد.

برای برآورد بهتر ظرفیت پارکینگ، ناحیه های محدوده مورد مطالعه به سه گروه ناحیه های با بافت قدیم، ناحیه های با بافت دوگانه و ناحیه های با بافت جدید تقسیم می شوند.
در بافت قدیم نسبت مساحت تخصص یافته به شبکه معابر به مساحت کل ناحیه بسیار پایین است.

کوچه ها در این شبکه دارای عرض یکپناخت نبوده و خارج از میار است.
بافت دوگانه، بافت قدیمی در حال درگونی و تبدیل به بافت جدید است، یا هر دو نوع بافت قدیم و جدید در آن بافت می شوند.
سهام مساحت زمین اختصاص یافته به شبکه معابر در این بافت بیشتر از بافت قدیمی است، و در پایان، بافت جدید بافتی است که در سال های اخیر و بر طبق نوعی اصول شهرسازی به وجود آمده باشد.
در این بافت توسعه زمین با نظم بیشتری صورت گرفته، و سطح معابر از کل مساحت ناحیه،

اجرای خط کشی محوری در سطح شهر

همزمان با آغازکار مراکز آموزشی و جهت تفکیک خطوط سواره رو در معابر با هدف افزایش ظرفیت معبر ، کاهش تصادفات ، افزایش ایمنی و جلوگیری از انحراف خودروها مسیر بلوار بهبهانی حد فاصل میدان جمهوری اسلامی ،کیکائوس(رستگاری) و جاده حمیدیه ورودی عین دو با استفاده از رنگ سرد تحت اجرای خط کشی محوری قرار گرفت.

تازه های ترافیک

ساعت مچی ای که به فکر راننده می باشد!



امروزه بسیاری از افرادی که قصد خرید یک خودرو را دارند به امتیاز ایمنیcrash ratings آن ها که توسط دولت کشور سازنده خودرو منتشر می شود مراجعه می کنند.
سازمان ایمنی حمل و نقل در جاده که یک سازمان دولتی در آمریکا است (NHTSA)

از یک سیستم ۶ ستاره ای برای اعطای امتیاز ایمنی برای تمامی وسائط نقلیه ای که به امر جابجایی افراد در آمریکا می پردازند استفاده کرده است .
ساعت مچی ای که به فکر راننده می باشد با گذشت حدود یک قرن از اختراع اتومبیل همواره حوادث و اتفاقات ناخوشایند گریبانگیر رانندگان، اتومبیل ها و کمپانی های خودرو سازی بوده است.
طراحان، مهندسان و متخصصان اتومبیل نیز همواره به دنبال راهکارهایی برای کاهش خسارات جانی و مالی رانندگان، سرنشینان و اتومبیل ها بوده اند که در این راه تا به امروز وسایل و امکاناتی طراحی و ساخته شده که بر روی اتومبیل، طراحی، مهندسان و متخصصان اتومبیل نیز همواره به دنبال راهکارهایی برای کاهش خسارات جانی و مالی رانندگان، سرنشینان و اتومبیل ها بوده اند که در این راه تا به امروز وسایل و امکاناتی طراحی و ساخته شده که بر روی اتومبیل، (مثل : کمربند ایمنی، ایربگ، آینه ها، صندلی های مخصوص، تابلوهای اختار راننده در جاده و غیره) که توانسته است خسارات را کاهش دهند، و اما یکی دیگر از این وسایل که جدیداً توسط طراح معروف آقای Daniel Ruffie ابداع شده

است میچ بند هوشمند می باشد که AAlert نام دارد.

این وسیله که تنها بر روی چرخ راننده باید بسته شود بوسیله دو

فاکتور «حساسات» و «زمان» به راننده خسته هشدار می دهد.
اینه کار میچ بند چنین می باشد: این میچ بند با فاصله های زمانی تعیین شده، اختراهایی را به صورت لرزش (Vibra) به شخص راننده انتقال می دهد و منتظر جواب راننده که

تکان دادن میچ یا دست راننده تعریف شده است می شود.
در مرحله بعد این میچ بند زمان شدت جواب های راننده را ثبت کرده و از آنها آماری در یک فاصله زمانی به دست می آورد.

بدین وسیله وقتی این میچ بند توسط آمار بدست آمده، حس کند که راننده خسته می باشد یا تحت فشار روانی در حال رانندگی می باشد، زمان، شدت و نوع لرزش و اختار خود را تغییر می دهد می باشد.
منتظر جواب های دقیق تر و بهتر از راننده میشود.
مدل تستی این دستگاه شامل یک برنامه پیشرفته آمار گیری و سیستم RFID که دستگاه را به صورت خودکار پس از نشستن راننده درون اتومبیل روشن می نماید می باشد.
این میچ بند همچنین می تواند به عنوان یک ساعت معمولی نیز استفاده می شود.
البته هنوز هیچ گزارشی مربوط به موفقیت این دستگاه در تست ها یا این که به تولید خواهد رسید یا نه منتشر نشده است.

فرهنگ ترافیک

آداب پارک کردن

غیر از پیدا کردن جای پارک مناسب، پارک کردن آداب دیگری نیز دارد که رانندگان قدیمی خیلی به آن مقید بودند.
مسئله ای که این روزها کمتر به آن توجه می شود فاصله دادن مناسب برای خودرو عقبی و جلویی در هنگام پارک ، صاف کردن فرمان برای اینکه لاستیک ها در امتداد جهت خودرو باشند و مزاحمتی برای عابران یا رانندگان دیگر ایجاد نکند.
خواباندن آینه های برآمده و مماس بودن با لبه جوی و یا جدول کنار خیابان برای تنظیم فاصله و عدم تعرض به خیابان ازجمله آداب پارک کردن است.
توجه به این نکات به ظاهر کم اهمیت یعنی فرهنگ خودرو.

آداب درست پیاده شدن از تاکسی

باز کردن ناگهانی درب خودرو یکی از بدترین کارهای ممکن یک مسافر تاکسی می تواند باشد، بندتر از هر کاری که فکرمش را کند.
عملی که می تواند علاوه بر خسارت حتی منجر به مرگ نیز شود، چپه مرگ خود مسافر و چه کسی که از بیرون با ایجاد مانع ناگهانی شما با آن برخورد می کند و پرت می شود.
پس لطفاً این هشدار مهمترشگی رانندگان زحمتکش تاکسی را جدی بگیرید که درب را با احتیاط باز کنید و البته به آرامی نیز ببندید.
این مسئله تقصیری برای سلامت شما و دیگران در هنگام سوار و پیاده شدن از تاکسی است، و البته برای خسارت دیدن راننده زحمتکشی که در گرما و سرما برای اسکناس های آلوده شما دنده عوض می کند نیزفایده دارد.

کمربند ایمنی، مرگ را متوقف نمی کند

کمربند ایمنی برای اولین بار در سال ۱۹۶۰ میلادی در یک نمایشگاه اتومبیل در لندن عرضه و معرفی شد این وسیله از همان ابتدای امر بحث موافق و مخالف متعددی را برانگیخت اما مرور زمان و بررسی نتایج آمار تصادفات این حقیقت را روشن کرد که استفاده از کمربند ایمنی باید الزامی و اجباری شود.
داده های آماری، متخصصان را متقاعد کرد که به هنگام وقوع یک حادثه رانندگی داخل اتومبیل امن ترین مکانی است که می تواند جان سرنشینان را حفظ کند.
پر تاب شدن به خارج اتومبیل و برخورد با زمین و اشیاء در چنین شرایطی به مراتب مخاطره آمیزتر است.
نتایج بدست آمده از بررسی حوادث رانندگی نشان می دهد در اثر شدت برخورد و یا ترمز ناگهانی، سرنشینان به جلو و بالا و پرتاب می شوند و اگر مانعی برای از جا کنده شدن وجود نداشته باشد برخورد آنها با هم و یا بدنه داخلی اتومبیل با جراحت های شدید و گاهی مرگ توام خواهد بود.

وقتی راننده ای پای خود را روی پدال ترمز فشار می دهد و یا با اتومبیل دیگری برخورد می کند بدن او با سرعت و شدت به طرف جلو رانده می شود و با فرمان یا قسمت جلوی شیشه اتومبیل برخورد میکند.
هر گونه تغییراتی در سرعت های کم نیز برای راننده و سرنشینان مخاطره آمیز است و نباید تصور شود که فقط در سرعت های زیاد خطر در کمین نشسته است زیرا حتی در سرعت های کم نیز خطرات جانی وجود دارد.
در این گونه مواقع اگر راننده با کمربند ایمنی به صندلی متصل باشد، ضربه ای را که می تواند تا ۳ برابر وزن او را به جلو پرتاب کند خنثی خواهد نمود.
کمربند حتی قابلیت مقابله با ۱۰ برابر فشار وزن راننده را دارد.
راننده با تکیه به فرمان اتومبیل می تواند اندکی از نیروهای مخالف ناشی از ترمز شدید تا تصادف را خنثی نماید.
ولی سرنشین دیگری که در صندلی کنار راننده می نشیند جز کف اتومبیل و جای پای خود تکیه گاه دیگری ندارد و به علت خطرات زیادی که این صندلی نسبت به نقاط دیگر اتومبیل دارد آن را به صندلی مرکز نامگذاری کرده اند.
در پیچ های تند اگر سرعت اتومبیل زیاد باشد نیرویی خلاف نیروی گریز از مرکز لازم است تا سرنشینان و راننده را در جای خودشان نگه دارد.
کمربند ایمنی می تواند با نیروی گریز از مرکز مقابله کند.
تکرار این چرخش ها بدون داشتن کمربند ایمنی موجب خستگی زیاد و از دست دادن کنترل وسیله می شود که نتیجه آن قابل پیش بینی است.
لذا به کلیه هموطنان عزیز توصیه می شود تا با رعایت قانون استفاده از کمربند ایمنی که در قوانین راهنمایی و رانندگی پیش بینی شده است خود و همسفران خود را از هر گونه خطر احتمالی برهاند.

پیام پلیس مدرسه:

امنیت من و خانواده ام دراحترام به قانون و مقررات راهنمایی و رانندگی است.