

گفت‌وگو با سرهنگ فیروز کشیر، معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ

موتور سواری بدون گواهینامه تخلف نیست، جرم است

سهم بالای موتورسیکلت‌ها در تصادفات منجر به جرح و فوت زنگ خطری جدی برای ایمنی ترافیک پایتخت است



موتور سواران

مصحاحه

مهسا قوی‌کلب

گروه اجتماعی

صدای آژیر آمبولانس‌ها، خطوط شکسته آسفالت و کلاه‌هایی که گاهی روی زمین جا می‌مانند، جوان‌هایی غرق در خون و گاهی کاملاً بی حرکت، تصاویر آشنای تصادف موتورسواران در سوانح رانندگی خیابان‌ها و بزرگراه‌های تهران است؛ شهری که هر روز هزاران موتورسوار در آن برای گذر از ترافیک، جان خود را به خطر می‌اندازند. آمارهای پلیس راهور تهران بزرگ نشان می‌دهد، سهم موتورسواران از تصادفات شهری، بویژه تصادفات منجر به جرح و

فوت، بسیار بالاست؛ تصادفاتی که بخش قابل توجهی از آنها به تخلفات پرخطری مانند عبور از چراغ قرمز، حرکت در خلاف جهت، استفاده نکردن از کلاه ایمنی و بی‌توجهی به قوانین برمی‌گردد. به گفته اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ ۴۲ درصد تصادفات فوتی پایتخت به علت بی‌توجهی به جلو یعنی عجله و شتاب، صحبت یا تلفن همراه، خستگی و خواب‌آلودگی است. همچنین براساس آخرین آمارهای ارائه شده از سوی جانشین رئیس پلیس راهور فراجا سالانه حدود ۲۰ هزار نفر در تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دهند و نزدیک به ۴۰۰ هزار نفر مصدوم می‌شوند که ۱۵ تا ۱۵ درصد آنان دچار معلولیت می‌شوند. براساس آمار رسمی پزشکی قانونی نیز در هفت‌ماه اول امسال حدود ۳ تا ۴ درصد افزایش جانی‌آختگان ثبت شده و ۱۲ هزار و ۷۸۰ نفر از هموطنانمان جان خود را در تصادفات از دست داده‌اند. میزان سوانح مربوط به موتورسواران نیز از ابتدای سال ۱۴۰۴ بیش از ۲۶ هزار فقره اعلام

شده است که از این تعداد، حدود ۱۲ هزار فقره منجر به جرح و ۲۴۶ فقره منجر به فوت شده است. حال در کنار افزایش تعداد وسایل نقلیه و فشار ترافیکی پایتخت، موتورسیکلت‌ها به یکی از آسیب‌پذیرترین گروه‌های ترافیکی تبدیل شده‌اند؛ گروهی که هر حادثه برای آنها می‌تواند به قیمت جانشان تمام شود و زنگ خطری جدی برای ایمنی شهری، نظام سلامت و خانواده‌هایی باشد که هر روز نگران بازگشت عزیزان خود از سطح خیابان‌های تهران هستند.

به دلیل اهمیت موضوع و آمار بالا و فراینده تصادفات بویژه در حوزه موتورسیکلت با سرهنگ فیروز کشیر، معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ به گفت‌وگو نشستیم و درباره علل این آمارها و راهکارهای کاهش آن، همچنین بلاگرموتورسوارانی که در فضاهای مجازی خواسته و ناخواسته نوجوانان و جوانان را ترغیب به انجام حرکات خطرآفرین می‌کنند، صحبت کردیم که در ادامه می‌خوانید:

قانون به صراحت قوانین مشخصی درباره رانندگی موتورسیکلت سواران دارد که آنها باید به آن عمل کنند و نمی‌توانند بگویند که قوانینی برای ما وجود ندارد.

توصیه من به تمامی رانندگان خودرو و موتورسیکلت این است که قوانین و مقررات را رعایت کنند. چون در صورت رعایت نکردن مقررات، خدای نکرده امکان تصادف منجر به فوت یا جرح سنگین وجود دارد. برای اینکه دچار حادثه نشویم و آسیب جدی نبینیم باید قوانین را رعایت کنیم. برخی از تصادفات منجر به جرح پس از وقوع مدتی است، موقت باشند و بعد از مکن استراحت در منزل یا بیمارستان مشکل رفع شود و درد التیام پیدا کند یا زخم‌ها خوب شود ولی بعضی از حوادث ممکن است منجر به عیب و نقص دائمی راننده، سرشنین، موتورسیکلت سوار یا ترک‌نشین یک موتورسوار شوند.

رعایت قوانین، سلامتی مان را تضمین می‌کند. شعار خوبی برای موتورسواران وجود دارد اینکه کلاه ایمنی ضامن زندگی و سلامتی است.

در فضای مجازی و اینستاگرام ویدیوهای زیادی از بعضی از بلاگرهای موتورسوار منتشر می‌شود که در حال انجام تک چرخ یا لایی کشیدن هستند. یا اینکه دوربین را سمت نشانگر سرعت می‌گیرند و حین حرکت با سرعت بالا رانندگی می‌کنند تا همه توجه بیننده را به سرعت بالا جلب کنند. آیا برخوردی با این افراد که در فضای مجازی نوجوانان و جوانان را به انجام حرکات خطرناک ترغیب می‌کنند، می‌شود؟

در رابطه با بلاگرهای موتورسیکلت سوار و اینفلوئنسرهایی که برای جذب فالوئر حرکات نمایشی انجام می‌دهند، تک چرخ می‌زنند یا لایی می‌کشند، ماده ۱۹ و ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی صراحتاً همه را مکلف و موظف به رعایت قوانین و مقررات رانندگی کرده است. راننده خودرو یا موتورسیکلت فرقی نمی‌کند. اگر شخصی رسانه‌ای داشته باشد یا

موتورسیکلت به همراه دارد و در طول مسیر هوای سمی استنشاق می‌کنند. این آلودگی وقتی وارد ریه می‌شود، راکب موتورسیکلت تعادل خود را از دست می‌دهد و واژگون می‌شود. بعد از واژگونی، ممکن است با دیواره‌های بتنی تونل برخورد کند یا اینکه روی آسفالت کشیده شده و در اثر ضربه ناشی از برخورد سر با زمین یا برخورد خودروهایی که از پشت موتورسیکلت در حال حرکت هستند، موتورسوار یا ترک‌نشین او جانشان را از دست می‌دهند. در این حوزه یعنی ورود موتورسوار به تونل هراز چندگاهی شاهد تصادفات منجر به فوت موتورسواران هستیم.

آیا قوانین ویژه موتورسواران با سایر وسایل نقلیه فرق دارد؟

نه هیچ تفاوتی ندارد. در ماده ۱۹ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب اسفندماه ۱۳۸۹ آمده که بستن کمربند ایمنی برای رانندگان و سرشنیان استاندارد برای رانندگان و ترک‌نشینان هر نوع موتورسیکلت اجباری است. با متخلفین برابر جریمه پیش‌بینی شده در جدول جرائم رانندگی برخورد می‌شود. ماده ۲۰ هم در این خصوص صراحتاً اعلام می‌کند که همه قوانین و مقررات عمومی مربوط به حمل‌ونقل و عبور و مرور در مورد موتورسیکلت‌ها هم جاری است، یعنی موتورسواران هم باید تمامی قوانین و مقرراتی را که برای حمل‌ونقل و عبور و مرور وضع شده است، رعایت کنند. به عنوان مثال حرکت در پیاده‌رو یا در جهت مخالف مسیر مجاز، ایجاد عمدی صدای نااهجار، حرکت با حمل بارغیرمتعارف، حرکت نمایشی و پراپیچ، تک چرخ زدن، حمل پدک، استفاده نکردن از کلاه ایمنی و تردد در خطوط ویژه اتوبوسرانی یا موتورسیکلت تخلف محسوب می‌شود و مأموران پلیس راهنمایی و رانندگی به استناد قانون موظف هستند، با صدور قبض جریمه نسبت به توقیف موتورسیکلت تا حداکثر به مدت یک هفته و در صورت تکرار به مدت یک ماه اقدام کنند. پس

چرا آمار تصادفات بویژه تصادفات موتورسواران در شهر تهران این قدر بالاست؟

بروز وجود هر تصادف زاییده یک تخلف است. در عمل تخلفی انجام می‌شود که به دنبال آن تصادف رخ می‌دهد. ۲۴۶ فوتی موتورسیکلت در ۸ ماه سال جاری آمار بسیار بالایی است که در نتیجه علل مختلفی به وجود می‌آید، رعایت نکردن قوانین و مقررات مهم‌ترین علت است.

به طور میانگین چند درصد از تصادفات شهر تهران به موتورسواران بازمی‌گردد؟

در بحث تصادفات موتورسیکلت ۴۷ تا ۴۸ درصد از تصادفات منجر به فوت در سطح شهر تهران مربوط به موتورسیکلت سواران است.

این آمار برای سوانح مرتبط با موتورسیکلت سواران بالا نیست؟

بله این رقم بسیار بالاست، چون در بیشتر موارد برخی از موتورسواران قوانین و مقررات را رعایت نمی‌کنند. وقتی موتور سوار از کلاه ایمنی استفاده نمی‌کند، پس از تصادف و به دلیل سقوط پر روی زمین و اصابت سر به دیواره‌های بتنی داخل تونل‌ها، برخورد با آسفالت سطح راه یا حتی برخورد با بدنه وسیله نقلیه دیگر جانش به خطر می‌افتد. تردد در خطوط ویژه اتوبوس‌های تندرو هم می‌تواند مرگ موتورسوار را به دنبال داشته باشد؛ چون در این شرایط موتورسوار در نقطه کور قرار می‌گیرد. متأسفانه نزدیک به ۸۰ درصد موارد فوتی موتورسیکلت سوارها به دلیل ضربه به سر و گردن اتفاق می‌افتد و آن هم به دلیل عدم استفاده از کلاه ایمنی است.

در سطح شهر تهران تردد در چه مکان‌هایی برای موتورسیکلت سواران ممنوع است؟

ورود موتورسواران به تمامی تونل‌های شهری و خطوط ویژه اتوبوس‌های تندرو و هرجایی که با نصب تابلو ورود برای موتورسیکلت مجاز نیست، ممنوع است. چون انباشت گازهای آلاینده در تونل‌ها خطرات زیادی برای راکبین

شده است که از این تعداد، حدود ۱۲ هزار فقره منجر به جرح و ۲۴۶ فقره منجر به فوت شده است. حال در کنار افزایش تعداد وسایل نقلیه و فشار ترافیکی پایتخت، موتورسیکلت‌ها به یکی از آسیب‌پذیرترین گروه‌های ترافیکی تبدیل شده‌اند؛ گروهی که هر حادثه برای آنها می‌تواند به قیمت جانشان تمام شود و زنگ خطری جدی برای ایمنی شهری، نظام سلامت و خانواده‌هایی باشد که هر روز نگران بازگشت عزیزان خود از سطح خیابان‌های تهران هستند.

به دلیل اهمیت موضوع و آمار بالا و فراینده تصادفات بویژه در حوزه موتورسیکلت با سرهنگ فیروز کشیر، معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ به گفت‌وگو نشستیم و درباره علل این آمارها و راهکارهای کاهش آن، همچنین بلاگرموتورسوارانی که در فضاهای مجازی خواسته و ناخواسته نوجوانان و جوانان را ترغیب به انجام حرکات خطرآفرین می‌کنند، صحبت کردیم که در ادامه می‌خوانید:

آموزشی می‌خواهد ارائه بدهد، باید در تک چرخ زدن و حرکات نمایشی تخلف محسوب می‌شود و پلیس باید با این افراد برخورد می‌کند. حتی اگر این فرد در فضای مجازی در حال تبلیغ موتورسیکلت باشد یا بخواهد فروش موتور را برای تبلیغ انجام بدهد یا حرکات نمایشی را در فضای مجازی به معرض دید عموم بگذارد، فرقی نمی‌کند، طبق قانون پلیس مکلف است با این فرد برخورد کند.

اخیراً تعداد نوجوانانی که با موتورهای برقی و فانتزی و بدون گواهینامه رانندگی می‌کنند زیاد شده. در خصوص رانندگی افراد بدون گواهینامه، پلیس چه برخوردی می‌کند؟

در رابطه با اشخاصی که به سن قانونی نرسیده‌اند و بدون داشتن گواهینامه رانندگی می‌کنند چه موتورسیکلت و چه رانندگی با انواع و اقسام خودروها، فرد در عمل در حال انجام یک جرم است نه یک تخلف. داشتن گواهینامه جرم است و در قانون هم به آن اشاره شده است. بحد ماده ۱۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی صراحتاً در این خصوص اعلام می‌کند که در صورتی که راننده بدون داشتن گواهینامه مادرت به رانندگی کند وسیله نقلیه متوقف و راننده به مراجع قضایی معرفی می‌شود.

پلیس راهور تهران بزرگ در حوزه تخلفات ساکن چه آماری از ابتدای سال جاری ثبت کرده است؟

از ابتدای سال ۱۴۰۴ تاکنون بیش از ۷ میلیون فقره تخلف ساکن در پایتخت اعمال قانون شده است.

پلیس طرح جدیدی برای برخورد با یکسری خودروهای متخلف شروع کرده. کمی درباره این طرح توضیح دهید.

این طرح از چه زمانی آغاز شده است؟

«گروه ضربت برخورد با تخلفات ساکن» از تاریخ ۹ آذرماه ۱۴۰۴ به

صورت رسمی فعالیت خود را شروع کرده و در نقاط مختلف شهر در حال برخورد با متخلفان است. از زمان آغاز فعالیت گروه ضربت پلیس راهور، تاکنون بیش از ۷۰۰ هزار فقره تخلف ساکن در سطح شهر تهران اعمال قانون شده است.

تخلفات ساکن شامل چه مواردی می‌شود و چرا این تخلفات اهمیت دارد؟

هر یک از تخلفات ساکن مانند پارک دوبله، توقف در حریم تقاطع‌ها و پارک در زیر تابلوی «مطلقاً ممنوع» به طور جداگانه می‌تواند در برهم‌زدن نظم شهری نقش داشته باشد و موجب ایجاد ترافیک‌های کاذب شود. پارک دوبله موجب اختلال در جریان عبور و مرور می‌شود و بخشی از سواره‌رو را اشغال می‌کند. حتی در معابر که فضای پارک مجاز وجود دارد، توقف خودروی دیگر در کنار خودروهای پارک‌شده در عمل نظم شهری را مختل می‌کند.

قانون درباره توقف در حریم تقاطع‌ها چه می‌گوید؟

به استناد ماده ۱۶۳ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، توقف در فاصله ۱۵ متری حریم تقاطع‌ها مطلقاً ممنوع است، چرا که گردش خودروها در این نقاط باید به سهولت انجام شود و از ایجاد ترافیک جلوگیری شود.

با توجه به تعداد خودروهای موجود در تهران، این آمار چه پیامی دارد؟

در کلانشهر تهران بیش از ۴ میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو وجود دارد و آمار بالای تخلفات ساکن نشان می‌دهد، پلیس با جدیت و قاطعیت در حال برخورد با این تخلفات است.

چه عاملی باعث تشکیل گروه ضربت برخورد با تخلفات ساکن شد؟

با توجه به مطالبات مردمی و تماس‌های مکرر با مرکز فوریت‌های پلیس ۱۱۰ درباره ترافیک‌های کاذب

ناشی از تخلفات ساکن که توسط برخی از رانندگان ایجاد می‌شد، پلیس راهور تهران بزرگ تصمیم گرفت یک گروه ضربت برای برخورد اختصاصی با این گونه تخلفات ساکن تشکیل دهد. البته در حال حاضر فقط در برخی مناطق این گروه ضربت فعالیت می‌کند. مثلاً در فاز اول برخورد با تخلفات ساکن، خیابان ستارخان از فلکه دوم صادقیه تا تقاطع خسرو، خیابان رشید یاسمی از ولیعصر تا کردستان و خیابان خمینی (ره) از خیابان خیام تا میدان حسن‌آباد در حال انجام است؛ نقاطی که بیشترین مطالبه مردمی برای ساماندی تخلفات ساکن در کلونی تخلفات ساکن وارد عمل می‌شوند.

چه تخلفاتی توسط گروه ضربت اعمال قانون شده است؟

توقف زیر تابلوی «مطلقاً ممنوع»، سد معبر، توقف در پیاده‌رو و توقف در ایستگاه وسایل حمل‌ونقل عمومی از جمله اتوبوس و تاکسی، از مهم‌ترین تخلفات ساکنی است که از ۹ آذرماه حدود ۷۰ هزار فقره برای آنها اعمال قانون شده است. البته موردی که در این حوزه باید مدنظر مدیران حوزه شهری باشد این است که این اعداد فضای پارک مناسب برای خودروها فراهم کنیم تا میزان تخلفات کاهش یابد. اگر پارکینگ‌های طبقاتی را در محل‌های مناسب در نظر بگیریم و به تعداد و میزان کافی پارکینگ در سطح خیابان‌ها تعبیه شود، تخلفات ساکن نیز کاهش پیدا می‌کند.

همچنین تشویق شهروندان به استفاده بیشتر از وسایل حمل‌ونقل عمومی نیز باید در سرلوحه کارها باشد.

چه موتورسوار و چه رانندگان خودرو از پیاده‌روهای بعضی مناطق شهر به جای پارکینگ استفاده می‌کنند، در این مدت وضعیت برخورد با تخلف توقف در پیاده‌رو چگونه بوده است؟

از ابتدای سال جاری تاکنون حدود ۲۲۰ هزار فقره اعمال قانون برای توقف در پیاده‌رو انجام شده است، پیاده‌رو محل عبور عابران پیاده است و پارک خودرو در این فضا به منزله تعرض به حقوق شهروندان محسوب می‌شود. کمبود فضای پارک، دلیل نمی‌شود که راننده تخلف کند.

مجموع تخلفات ساکن در فصل پاییز چه میزان بوده است؟

در فصل پاییز امسال، مجموع تخلفات ساکن در پایتخت حدود ۳ میلیون فقره ثبت شده که نشان‌دهنده برخورد جدی و قاطع پلیس با این نوع تخلفات است. با توجه به اینکه ۴ میلیون و ۷۰۰ هزار

دستگاه خودرو در شهر تردد می‌کند و ممکن است جای پارک کافی برای خودروها وجود نداشته باشد، بهتر است شهروندان مدیریت زمان بیشتری داشته باشند و زودتر حرکت کنند تا هم به ترافیک نخورند و هم وسیله نقلیه را در محل مجاز پارک کنند و اگر لازم است، بخشی از مسیر را پیاده طی کنند و به محل کسب‌وکار یا تحصیل برسند.

طرح برخورد با خودروهای رهاشده چه اهدافی را دنبال می‌کند؟

به استناد ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها، موضوع پاکسازی خودروهای رهاشده جزو وظایف شهرداری است، ولی با توجه به اینکه تعامل خوبی بین پلیس راهور و شهرداری تهران وجود دارد، در یک طرح مشترک به نام طرح برخورد با خودروهای رهاشده ما هم ورود کردیم. اجرای این طرح، پاسخی به مطالبات عمومی و اقدامی در راستای کاهش مزاحمت‌های شهری، زیباسازی چهره پایتخت، ارتقای نظم شهری و افزایش ایمنی و روان‌سازی عبور و مرور است.

خودروهای رهاشده علاوه بر نازیبیا کردن شهر، فضاهای خالی برای پارک خودروهای دیگر را پرمی‌کنند. با پاکسازی این خودروها در سطح شهر، فضای پارک برای خودروهای دیگر نیز ایجاد می‌شود که این موضوع به جلوگیری از ترافیک‌های کاذب ساکن ناشی از سد معبر و پارک دوبله منجر می‌شود.

در آذرماه چه تعداد خودروی رهاشده به پارکینگ منتقل شده است؟

در آذرماه سالیان جاری حدود ۴۱۱ دستگاه خودروی رهاشده به پارکینگ منتقل شد، با مالکان آنها تماس گرفتیم اما پاسخی دریافت نکردیم. این طرح با همکاری مردم اجرا شده و تا پاکسازی کامل معابر ادامه خواهد داشت.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.

در برخی مواقع مسیر نایمن باعث وقوع تصادف می‌شود و تصعیری منوچه راننده نیست، در این حوزه چه کارهایی باید انجام شود که تاکنون مغفول مانده است؟

ایمنی راه‌ها نیازمند نگهداری هوشمند و مستمر است و فقط شامل ساخت مسیر و راه‌های تردد جدید نمی‌شود. در برخی مواقع اصلاح نقاط پرخطر باید انجام شود، یعنی نقاطی که در آنها تصادف به کرات اتفاق می‌افتد و سبب آسیب دارند، باید شناسایی و سپس اصلاح شوند. با استفاده از فناوری‌های نوین از جمله طراحی و ایمنی مهندسی راه‌ها، استانداردسازی هندسی راه‌ها و نصب تجهیزات ایمنی و هشداردهنده، این مهم قابل انجام است. همچنین نظارت و کنترل هوشمند باید روی معابر وجود داشته باشد و در بحث نگهداری، به روزرسانی‌های مستمر داشته باشیم.



برش

