

Gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră

Nicolae POPOVICI



Membri A.P.D.P. Moldova „Neculai TĂUTU”,
prezenți la Masa rotundă

La fiecare cinci ore, un român își pierde viața într-un accident rutier, iar în fiecare oră, un român este grav rănit într-un accident rutier... Pe drumurile din țările Uniunii Europene mor zilnic peste 70 de persoane în accidente rutiere. Numărul persoanelor decedate a scăzut în Uniunea Europeană, în anul 2013, cu 8% față de 2012. În România, conform Raportului Direcției rutiere pentru anul 2013, în perioada 2008-2013 s-a înregistrat o reducere cu 39,3% a numărului de persoane decedate, de la 3.065 în 2008, la 1.861 în 2013. Chiar și așa, în anul 2013 am ocupat locul unu între țările Uniunii Europene, cu 92 de persoane decedate la un milion de locuitori, media în U.E. fiind de 51 de persoane decedate la un milion de locuitori.

Aceste informații reprezintă realități care au determinat pe membrii A.P.D.P. Moldova „Neculai TĂUTU” să organizeze recent, la Facultatea de Construcții și Instalații Iași, o masă rotundă, cu tema „Gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră”. Raportori ai activității, care au prezentat teme de discuție, au fost ing. Cătălin DIMACHE, expert în auditul siguranței rutiere din cadrul D.R.D.P. Iași și comisar șef de poliție dr. ing. Laurențiu HERMENIUC, de la Poliția rutieră a județului Suceava.

S-a avut în vedere, în primul rând, „Programul de acțiune european destinat siguranței rutiere – Deceniul Siguranței Rutiere, 2011 - 2020”, unde Comisia a desemnat infrastructura rutieră ca fiind al treilea pilon al politicii de siguranță rutieră. Din temele prezentate de raportori, dar și din numeroasele intervenții ale participanților, a reieșit că asemenea activități sunt benefice, atât specialiștilor, cât și societății civile, motiv de a reda și noi o parte a ideilor rezultate.

O concluzie simplă, crudă, dar adevărată, spune că un autovehicul defect poate fi retras din circulație, dar același lucru nu poate fi făcut și cu un drum cu probleme de siguranță rutieră. În termeni tehnici, vorbim de Inspecție Tehnică Periodică a autovehiculelor, dar nu vorbim și de o Inspecție de Siguranță Rutieră a unui drum, fie el național, dar mai ales județean și comunal. Se pune întrebarea care sunt diferențele între Inspecția de Siguranță Rutieră, care se aplică drumurilor existente și Inspecția Tehnică Periodică a vehiculelor.

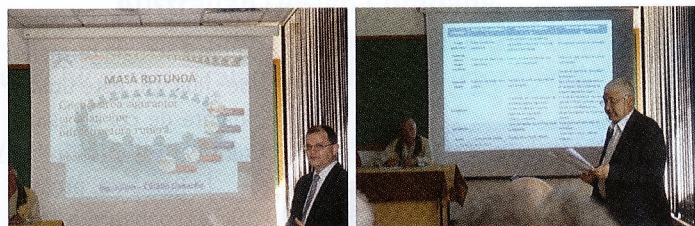
Calitatea modului de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere va fi influențată și de competențele celor care vor pune în aplicare aceste proceduri. Legislativul a definit GESTIONAREA SIGURANȚEI RUTIERE ca obiect care se ocupă cu studiul sistemului utilizator - vehicul - drum, mediu, privit ca un întreg și care are ca obiectiv corectarea prin măsuri constructive a deficiențelor de configurație a traseului care pot concura la producerea accidentelor rutiere. Deci, proiectantul, administratorul rețelei și autoritatea responsabilă de gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră (care potrivit legislației este ARR) trebuie să cunoască în detaliu modul în care infrastructura contribuie la producerea accidentelor dar și măsurile constructive/amenajările rutiere, care, aplicate într-un anumit context, pot determina reducerea numărului și consecințelor accidentelor.

Pe cât de pregnantă este influența drumului în cadrul acestui sistem complex, pe atât de dificilă și greu de realizat este remodelarea lui. Închiderea unui drum ca urmare a unei deficiențe ce a dus la producerea de accidente este o acțiune dificilă, foarte greu de asumat și nu poate fi comparată cu retragerea unei anumite mărci de autovehicul de pe piață pentru anumite intervenții. Pe baza acestor considerente, a fost promovată și aprobată Directiva Parlamentului European și a Consiliului Europei PE-CONS 3652/2008, privind GESTIONAREA SIGURANȚEI INFRASTRUCTURII RUTIERE.

La nivel global, au fost apreciate progresele din industria construcțiilor de autovehicule, echiparea acestora cu cele mai moderne sisteme de siguranță active și pasive, care au contribuit la reducerea numărului și consecințelor accidentelor rutiere. De asemenea, s-a stabilit că Gestionarea siguranței infrastructurilor rutiere poate fi considerabil îmbunătățită, iar această posibilitate trebuie valorificată.

Conform acestor surse, leziunile din accidentele rutiere reprezintă a opta cauză a mortalității în lume și principala cauză de deces în rândul tinerilor cu vârste între 15 și 29 de ani. Ierarhia cauzelor de producere a accidentelor se modifică în funcție de mediul și de categoria de drum. În afara localităților, pe drumurile naționale și județene, pe primul loc se situează accidentele provocate de viteză. În localități, mai ales în mediul urban, pe primele locuri se află cauzele asociate comportamentului neregulamentar al pietonilor sau de acordare a priorității, atât pentru pietoni, cât și pentru alte vehicule. În acest ritm și în lipsa unor măsuri urgente, accidentele rutiere vor reprezenta, în anul 2030, a cincea cauză de deces în lume.

În România, condițiile de trafic, cu excepția autostrăzilor și dru-



Ing. Cătălin DIMACHE,
expert în auditul siguranței
rutiere din cadrul D.R.D.P.
Iași

Cms. șef dr. ing.
Laurențiu HERMENIUC,
Poliția rutieră a județului
Suceava



murilor expres, depind de locul de desfășurare a circulației, în interiorul sau exteriorul zonelor construite/locuite. Iată că, din analiza accidentelor grave, rezultă același lucru: principalele cauze ale accidentelor sunt diferite în mediile locuite, față de cele nelocuite. Chiar și o persoană neavizată, în urma unei simple vizualizări a drumurilor naționale și județene, își dă seama că traseul acestora nu diferă cu nimic, din punct de vedere constructiv, în afara localității și în localitate. Simpla prezență a indicatoarelor rutiere de semnalizare a intrării în localitate nu are efectul scontat de a modifica comportamentul conducătorilor auto.

În prezent, autoritățile cu responsabilități în domeniu sunt implicate în implementarea prevederilor Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului, din 19 noiembrie 2008, privind gestionarea infrastructurii rutiere cu un țel major, respectiv reducerea la zero a accidentelor soldate cu decese, document care stabilește procedurile de urmat pentru implementarea unitară, de către toate statele membre, a operațiunilor de:

- Evaluare de impact asupra siguranței rutiere;
- Audit de siguranță rutieră;
- Gestionarea siguranței rețelelor rutiere;
- Inspectii de siguranță rutieră.

Pentru a se conforma prevederilor Directivei și în România s-au adoptat o serie de acte legislative, cele aflate în vigoare la această dată fiind prezentate și dezbătute în cadrul manifestării de la Iași.

Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 480 din 30 iunie 2011, Legea nr. 265/2008, republicată în 2012 și Legea nr. 50/1991, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, rămân principalele reglementări privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră.

Importanța auditului de siguranță rutieră este reală, deoarece:

- Este mai ușor să proiectezi într-o manieră sigură, decât să aduci modificări unui drum deja construit/reabilitat/modernizat;
- Proiectarea trebuie să anticipeze greșelile tuturor utilizatorilor drumurilor, astfel încât drumul să se adapteze la aceștia, și nu invers;
- Contribuie la prevenirea producerii accidentelor rutiere și la reducerea numărului și a gravității acestora;
- Beneficii importante în comparație cu costurile – rate B/C > 10:1.

Specialiștii sunt de părere că exigențele de siguranță rutieră depind în această perioadă de alocarea resurselor financiare, care să permită transformări ale infrastructurii, cu influență semnificativă asupra evoluției numărului și consecințelor accidentelor. Infrastructura rutieră nu a evoluat semnificativ față de anul 1990, înregistrându-se, pe ansamblu, modificarea defavorabilă a raportului între cererea și oferta de trafic și, implicit, reducerea confortului și economicității circulației. Majoritatea investițiilor în drumurile existente au fost canalizate în scopul îmbunătățirii planeității suprafeței de rulare și a lărgirii platformei drumurilor, cu două benzi și două sensuri de circulație. Exigențele siguranței circulației au rămas pe un plan

secundar. Și în legislația rutieră actuală termenul de „fluență” este utilizat înainte de cel de „siguranță”.

În România, procentul de coabitare a traficului de tranzit cu traficul local este în creștere, datorită tendințelor de dezvoltare a zonelor



Practica și teoria și-au dat mâna la Facultatea de Construcții și Instalații Iași

locuite în lungul drumurilor, inclusiv a celor din clasele tehnice superioare, ca urmare a respectării legislației specifice în vigoare.

În România, condițiile de trafic, cu excepția autostrăzilor și drumurilor expres, depind de locul de desfășurare a circulației, în interiorul sau exteriorul zonelor construite/locuite. Utilizatorul nu are acces la autostrăzi și sau/drumuri expres și, deci, trebuie să-și adapteze permanent comportamentul la condițiile diferite ale circulației din mediile locuite și nelocuite. Un utilizator care se deplasează pe o distanță mai mare va fi nevoit să fie permanent pregătit să reducă viteza de circulație de la 100 (90) km/h la 50 km/h, la intrarea în localități. Frecvența mare a acestor schimbări de comportament, la parcurgerea unui traseu mai lung, este deosebit de solicitantă.

Cu alte cuvinte, în această perioadă nu au fost investite resurse care să permită transformări ale infrastructurii de natură a influența semnificativ evoluția numărului și consecințelor accidentelor.

Ce este de făcut? Respectarea legislației specifice în vigoare de către toți factorii responsabili în gestionarea siguranței pe infrastructura rutieră, dar și adaptarea ei la realitățile concrete de pe fiecare drum. Obligarea beneficiarilor investițiilor de a plăti taxe fixe, stabilite de guvern, nu ajută cu nimic: parcă sunt stabilite prohibitive, astfel încât solicitanții să fie descurajați de sumele enorme pe care să le achite doar pentru întocmirea unor studii, fie ele și de siguranță rutieră.

Deși este legiferat faptul că Autoritatea Rutieră Română este sursa entitate responsabilă de gestionarea siguranței rutiere, acest lucru nu este vizibil. De altfel, studiind legislația din domeniu, se poate sesiza că acest organism are enorm de multe atribuții pentru infrastructura rutieră, însă implicarea sa nu are rezultate concrete în îmbunătățirea condițiilor de trafic și creșterea siguranței rutiere. Fiecare, cu toții ne punem întrebarea de ce nu se implementează legislația? În loc de răspunsuri, rămânem în continuare cu alte întrebări fără răspuns:

NU avem încredere în rezultatele obținute de cei care au implementat? NU avem încredere în știință? NU considerăm acest lucru o prioritate? NU avem competențele necesare? NU dispunem de fondurile necesare implementării?

Generațiile de specialiști pe care le pregătesc facultățile își caută de lucru în România, dar starea de lucruri de aici îi obligă să se îndrepte spre alte țări, acolo unde breasla drumarilor este mult mai mult apreciată și sprijinită. Păcat de eforturile colectivelor de profesori, deoarece, așa cum au arătat într-o demonstrație tehnică cu studenții la sfârșitul activității A.P.D.P. Moldova „Neculai TĂUTU”, știu să îmbine știința cu măiestria atât de necesare lucrărilor de artă.



Ing. Răzvan MUSCALU, prezență activă la manifestările A.P.D.P.