

# MĂRIREA NIVELULUI SIGURANȚEI CIRCULAȚIEI RUTIERE ÎN CHIȘINĂU PRIN UTILIZAREA COMPLEXĂ METODELOR DE ORGANIZARE A TRAFICULUI RUTIER

**Autor : Ghenadie POGORLEȚCHI**

Universitatea Tehnică a Moldovei

**Abstract:** *This article contains an analysis of statistical data on accidents on the roads of the Chișinău. Analysis division of road accidents during the twelve months of 2012 according to categories, shows that most of the total one is: buffering pedestrians – 47.03 %, car collision – 42.10 %, buffering obstacles – 4.15 %, passenger fall out of the cars – 2.54 %, buffering cyclists – 2.32 %, reversals vehicles – 1.86 %. This paper describes the problems associated with an increase in the level of road safety in Chisinau, presents the social statistics of road - traffic accidents over the last 10 years, the measures on the organization of traffic in order to reduce the number of road - traffic accidents.*

**Cuvinte cheie:** *Accident rutier, siguranță circulației rutiere, organizare traficului rutier.*

Mărirea continuă în ultimii ani a numărului de autovehicule în municipiu Chișinău și în Republica Moldova (> 532000 – inuarie 2008, > 770000 – august 2013) provoacă multiple probleme: suprasolicitarea străzilor cu autovehicule în regim de staționare din cauza lipsei locurilor de parcare; ambuteiajele în traficul rutier; reducerea considerabilă a vitezei de circulație; creșterea consumului de combustibil; poluarea masivă a mediului ambiant cu gaze nocive de eșapament și zgomote; pierderile enorme materiale și de vieți oamenești din cauza accidentelor de circulație rutieră.

Statistica accidentelor de circulație rutieră în perioada 12 luni anului 2012 confirmă că în municipiul Chișinău au fost înregistrate 1216 (1180 – a.p., +2.96%) accidente de circulație rutieră, soldate cu 48 (60 – a.p., -20.0%) persoane decedate și 1599 (1480 – a.p., +8.10%) traumatizate.

Informația prezentată în tabelul 1 denotă că în ultimii 12 ani s-a înregistrat o diminuare neînsemnată a accidentelor de circulație rutieră și a consecințelor acestora în municipiul Chișinău [3].

Tabelul 1

Dinamica accidentelor de circulație rutieră în municipiul Chișinău pe parcursul anilor 2001-2012

Anii	Accidente de circulație rutieră		Persoane decedate		Persoane traumatizate	
	Numărul	%	Numărul	%	Numărul	%
2001	1414	+ 9.97	83	- 3.60	1658	+ 7.90
2002	1537	+ 8.00	91	+ 8.79	1826	+ 9.20
2003	1450	- 6.00	75	- 17.6	1733	- 5.09
2004	1325	- 8.62	101	+ 25.7	1600	- 7.67
2005	1294	- 2.34	110	+ 8.91	1610	+ 0.62
2006	1207	- 6.72	90	- 18.2	1510	- 6.21
2007	1195	- 1.00	96	+ 6.25	1504	- 0.39
2008	1287	+ 7.15	92	- 4.17	1573	+ 4.39
2009	1203	- 6.53	93	+ 1.08	1424	- 9.47
2010	1308	+ 8.03	72	- 22.6	1678	+ 15.1
2011	1180	- 9.79	60	- 16.7	1480	- 11.8
2012	1216	+ 2.96	48	- 20.0	1599	+ 8.10

Totuși tendința de reducere a numărului accidentelor de circulație rutieră, persoanelor decedate și traumatizate nu este stabilă : în unele cazuri a fost înregistrată creșterea numărului accidentelor de circulație rutieră (+ 8.00 % (2002); +7.15 % (2008); +8.03 % (2010)), mărirea numărului persoanelor decedate (+8.79 % (2002); +25.7 % (2004); +8.91 % (2005); +6.25 % (2007)) și persoanelor traumatizate (+7.9 % (2001); +9.20 % (2002); + 4.39 % (2008); +15.1 % (2010); +8.10 % (2012)), cea ce înseamnă că măsuri pentru reducerea numărului accidentelor de circulație rutieră și a consecințelor acestora nu sunt destul de efective.

Reducerea numărului accidentelor de circulație rutieră a fost înregistrată în sectoarele Botanica (-6.35%) Centru (-13.89 %), Rîșcani (-12.24 %). Mărirea numărului accidentelor de circulație rutieră a fost determinată în sectoarele Buiucani (+18.52 %) și Ciocana (+2.94 %).

Numărului accidentelor de circulație rutieră în municipiul Chișinău constituie 40-44 % din numărul total de accidente înregistrate în toată țară, respectiv persoanelor decedate - 13-15 %, iar al celor traumatizate - 40-43 %.

Din numărul total de accidente de circulație rutieră cea mai mare parte o constituie tamponarea pietonilor (47.03 %), pe urmă respectiv: ciocnirea mijloacelor de transport auto (42.10 %); tamponarea obstacolelor (4.15 %), căderea pasagerului din vehicul (2.54 %), tamponarea cicliștilor (2.32 %); inversiunea mijloacelor de transport auto (1.86 %) [3].

Conform datelor de statistică cea mai mare parte din numărul accidentelor de circulație rutieră s-a produs din vina conducătorilor de vehicule ( 87-88 % din toate accidentele comise). Din vina pietonilor s-a produs fiecare al 10 accident de circulație rutieră ( 9-10 % din numărul total de accidentele comise). În conformitate cu statistica accidentelor de circulație rutieră în municipiul Chișinău cea mai periculoasă este luna august, cea mai inofensivă – luna februarie. Frecvența accidentelor de circulație rutieră după zilele săptămânii în municipiul Chișinău confirmă că cea mai periculoasă este ziua vineri (sfârșitul săptămânii de lucru) , iar duminică este ziua cea mai inofensivă din cauza reducerii esențiale a traficului rutier. Analiza datelor de statistică a accidentelor de circulație rutieră denotă că cele mai multe accidente s-a produs între orele 16-20 (sfârșitul zilei de lucru, reducerea atenției, reacției, creșterea nivelului de oboseală al șoferilor), cea mai inofensivă este perioada de timp între orele 6 și 8.

Principalele cauze, care au provocat apariția accidentelor de circulație rutieră sunt următoarele: 1) neacordarea de prioritate a pietonilor (26.46 %); 2) manevrarea încorectă în scopul schimbării benzii de circulație sau direcției de mers (24.07 %); 3) neacordarea priorității altor autovehicule (17.73 %); 4) nerespectarea distanței dintre vehicule (11.29 %); 5) traversarea neregulamentară a părții carosabile de către pietoni ( 9.70 %); 6) viteza neregulamentară (6.44 %); 7) oprirea sau staționarea încorectă a autovehiculelor (2.91 %); 8) starea de ebrietate a conducătorilor de vehicul (1.40 %).

Guvernul Republicii Moldova a semnat rezoluția ONU privind declarația anilor 2011-2020 “Decada acțiunilor în domeniul siguranței rutiere” având drept obiectiv de reducere cu 50 % a numărului accidentelor de circulație rutieră până în anul 2020, luând în considerare adoptarea strategiei “Viziunea zero”. Scopul principal al acestei strategii îl reprezintă reducerea procentuală treptată a numărului persoanelor decedate și traumatizate grav prin aplicarea unor măsuri de siguranță rutieră activă și pasivă asupra celor 3 factori: om ( creșterea gradului de conștiinciozitate, ameliorarea compartamentului participanților la trafic prin mărirea nivelului de educație etc.); automobile și infrastructură rutieră, luând în considerare și influența mediului ambiant asupra celor 3 factori[1].

Obiectivele Strategiei Naționale pentru Siguranța Rutieră a Republicii Moldova sunt : construirea unei baze pentru o politică de siguranță rutieră eficientă pe termen mare; întărirea controlului aplicării normelor rutiere tehnice (proiectare, construire, întreținere); dezvoltarea și educarea comportamentului participanților la trafic rutier; o infrastructură rutieră mai sigură; reducerea gradului de severitate și a consecințelor accidentelor de circulație rutieră; protecția participanților cei mai vulnerabili la trafic: pietoni, copii și bicicliști etc.[1].

Luând în considerare faptul că numărul accidentelor de circulație rutieră în municipiul Chișinău constituie 40 - 44 % din numărul total de accidente înregistrate în Republica Moldova, mărirea nivelului de siguranță a circulației rutiere în Chișinău va asigura îndeplinirea parțială condițiilor prevăzute în Strategia Națională pentru Siguranța Rutieră a Republicii Moldova.

Siguranța circulației rutiere reprezintă ansamblul de măsuri tehnice și organizatorice destinate să asigure funcționarea traficului rutier în condiții inofensive , se prevină și să limiteze deteriorarea autovehiculelor, drumurilor, străzilor și să asigure protecția participanților la trafic rutier, populației, mediului ambiant și bunurilor materiale. O siguranță înaltă a circulației rutiere poate fi obținută și asigurată numai prin organizarea de performanță a traficului rutier. Organizarea traficului rutier înseamnă lucrările pentru siguranța circulației rutiere, având drept scop asigurarea desfășurării traficului rutier în condiții de reducere la minimum a posibilităților de producere a accidentelor de circulație rutieră, precum și orientarea cât mai bună a participanților la trafic rutier.

În organizarea traficului rutier sunt direcții principale următoare: investigările privind fluxurile de transport și pietoni, accidentele de circulație; evidențierea sectoarelor cu îngustări de partea carosabilă, în care au loc întârzierile de trafic, elaborarea și realizarea măsurilor de sporire a capacității de circulație rutieră; evidențierea locurilor cu pericol sporit pentru circulația autovehiculelor, deplasarea pietonilor și luarea măsurilor pentru înlăturarea acestora; ameliorarea condițiilor rutiere (mărirea razelor curbelor în plan

și profil longitudinal, utilizarea curbilor progresive, amenajarea curbilor în spațiu, reducerea mărimilor declivităților longitudinale, asigurarea distanței de vizibilitate mare, mărirea numărului benzilor de circulație prin supralărgirea părții carosabile, asigurarea evacuării apelor de suprafață din zona de contact a pneurilor cu îmbrăcămintea rutieră, asigurarea proprietăților de aderență și uniformitate a suprafeței de rulare, precum și capacității portante a complexului rutier, crearea locurilor de parcare etc); elaborarea schemelor raționale de comunicație a autovehiculelor, pietonilor și corelarea acestora în caz de necesitate; implementarea tehnicii noi de dirijare a traficului rutier; prognoze privind dezvoltarea traficului rutier și măsurile respective de organizare a circulației rutiere; evaluarea eficacității măsurilor implementate privind organizarea traficului rutier, etc [2].

Analiza direcțiilor principale de organizare a traficului rutier confirmă că acestea sunt interdependente. De exemplu, elaborarea sau corelarea schemelor de organizare a circulației rutiere pe străzile municipiului Chișinău cu implementarea tehnicii noi de dirijare a traficului rutier contribuie la reducerea întâzierilor și sporirea nivelului de respectare a Regulamentului circulației rutiere. Interdependența direcțiilor principale de organizare a traficului rutier înseamnă că sporirea considerabilă a nivelului siguranței circulației rutiere în municipiul Chișinău este posibilă numai prin utilizarea complexă a metodelor de organizare a traficului rutier.

Infrastructura rutieră a municipiului Chișinău este compusă din 900 străzi și drumuri urbane cu o lungime de 880 km. Lungimea trotuarelor într-o linie constituie 451 km. Neajunsul principal al rețelei stradale constă în necorespunderea parametrilor lor condițiilor actuale de trafic urban cu intensitatea de circulație rutieră mare: capacitatea de circulație a străzilor și nodurilor stradale este limitată și provoacă formarea ambuteiajelor; viteza de deplasare a autovehiculelor este redusă din cauza intensității de circulație rutieră mare și prezența fenomenului de interacțiune a participanților la trafic rutier. Prin urmare, lipsește nivelul necesar al siguranței de deplasare a autovehiculelor și pietonilor.

Luând în considerare împrejurările expuse mai sus, o importanță mare are implementarea tehnicii noi de dirijare și controlul a traficului rutier.

Panouri electronice cu mesaje variabile se folosesc pentru a oferi participanților la trafic informații despre condițiile de trafic, de infrastructură, rute și destinații multiple. Informații care pot fi afișate pe aceste panouri în scopul mării nivelului de asigurare al siguranței și organizării traficului rutier sunt: informații privind devierile de trafic; indicarea rutelor de ocolire; informații meteo; evenimente de trafic etc.

Depășirea limitei de viteză este cea mai frecventă formă de încălcare a regulilor de circulație rutieră. Echipamentele de "Speed Enforcement" (de tip Radar) staționare sunt destinate respectării limitelor de viteză, reducând numărul accidentelor rutiere din cauza că faptul că viteza poate fi verificată de către poliție rutieră influențează pozitiv asupra comportamentului conducătorilor de vehicule.

În acest scop se folosește și sistemul "Red Light Enforcement" care este destinat detectării și sancționării conducătorilor de vehicul indisciplinați, care încalcă culoarea roșie a semaforului. Identificarea șoferului indisciplinat se efectuează folosind fotografiile vehicului și ale conducătorului de vehicul, de obicei din față, dar uneori și de la spatele vehicului.

Sistemele inteligente de transport (SIT) sunt sisteme care utilizează informația, comunicațiile și tehnologiile de control pentru a îmbunătăți utilizarea rețelei stradale. SIT oferă informații on-line în timp real privind condițiile de trafic curente. Prin implementarea SIT o călătorie va deveni mai sigură, dinamică și confortabilă în condițiile de organizare a traficului rutier optime.

## **Bibliografie**

1. *Strategia Națională a Republicii Moldova pentru Siguranța Rutieră "RESPECT ȘI SIGURANȚA"*.
2. *Onceanu V. Organizarea și siguranța traficului rutier. Academia „Ștefan cel Mare” MAI, Chișinău, 2006*
3. *Note informative cu privire la activitatea Direcției poliției rutiere a DP al MAI a RM pe parcursul 12 ani (2001 – 2012).*