

SOLUTII OPTIME PENRTU AMELIORAREA TRAFICULUI RUTIER

Angela Popușoi

Universitatea Tehnică a Moldovei

Abstract: Examination of the road network, road network overload problem solving, development and urban policy compliance prudent increase carrying capacity of the road network due: rational development of municipal public transport network, with priority being environmentally friendly transport and speed; improve traffic organization; network rationalization regular public transport routes; road infrastructure development. In this context, it is necessary to solve the problems mentioned projects that do not require large investments but can create positive effects.

Cuvinte cheie: planificarea, proiectarea, construcția, siguranța rutieră, rețeaua stradală, pieton, rețeaua de transport, viteza, autovehicol.

Cerințele de siguranță rutieră privind planificarea, proiectarea, construcția, întreținerea și folosirea echipamentelor sunt (sau trebuie să fie) cuprinse în standarde și specificații tehnice aplicabile pe drumurile publice. Cu toate acestea, măsurile de construcții rutiere aplicate sunt frecvent în situația în care nu exploatează în totalitate sau deloc posibilitățile de proiectare în domeniul siguranței rutiere, în concordanță cu noile norme tehnice dezvoltate la nivel European.

Principalele probleme a rețelei municipale de drumuri sunt:
nivelul slab de organizare a circulației în cadrul rețelei stradale existente;
lipsa unui număr suficient de locuri de parcare;
absența unei centuri de ocolire; - accesul între sectoare prin intermediul zonei centrale a orașului;
ponderea mare a carosabilului cu îmbrăcăminte degradată și sau fără marcaj;
nerespectarea liniilor roșii în cazul realizării obiectelor de construcții;
numărul neeficient a trecerilor subterane pentru pietoni și etc.

În acest context, pentru soluționarea problemelor indicate este necesară realizarea proiectelor care nu cer investiții mari dar pot crea efecte pozitive.

Proiectarea ierarhizată a rețelei stradale cu stabilirea funcției precise pentru fiecare stradă, cu condiții specifice în urma funcției, în urma cărora șoferii nici nu v-or putea mări viteza de exemplu instalarea camerelor video, trecere pietonală desenată în 3D. Viteza străzii să coincidă cu solicitarea șoferului pe strada dată. În Europa experiența a arătat că o proiectare zonală corectă a rețelei de transport micșorează traumatismul rutier cu 15.80% [1,2] S-a dovedit că schimbarea destinației străzii a micșorat numărul de accidente cu 1/3 la un automobile /km.

O revizuire a limitelor de viteză va trebui realizată din perspectiva concordanței condițiilor de drum, volumului de trafic și mobilierului stradal. Această operațiune ar trebui să se realizeze și din prisma restabilirii încrederii conducătorilor auto în semnalizarea (orizontală și verticală) rutieră.

Principala funcție a drumurilor interurbane este de a face legătura între două localități depărtate, într-un mod cât mai rapid și mai sigur. De aceea pe drumurile interurbane limita de viteză este mult mai ridicată. Însă posibilitatea de a circula mai rapid și mai eficient poate fi dusă la îndeplinire doar printr-o geometrie stradală generoasă, cu străzi mai largi combinate cu semnalizări și marcaje corespunzătoare. Drumurile intraurbane cu trafic intens pot fi pline de surprize neplăcute pentru conducătorii auto. Acest lucru se poate întâmpla din cauza aglomerării de vehicule care circulă pe drumurile intraurbane și a acțiunilor neprevăzute ale celorlalți participanți la trafic. Se zicem tamponarea cu alt vehicul sau cu un obstacol. În Australia 18-42% din numărul total de decedați, sunt în urma tamponării cu alt vehicul sau cu un obstacol. [3,4]

În locuri unde avem o densitate mare de pietoni de micșorat intensitatea de transport, și de micșorat viteza. Pietonul mai degrabă va merge pe calea cea mai scurtă în loc cu intensitatea mare de trafic decât pe cea mai sigură de aceea iarăși ne întoarcem la planificare zonală toate punctele de atracție să fie cât mai aproape și deservite cu străzi de viteză mică și să fie descărcate de autoturisme tranzit turistice etc. Aici vedem influența rețelei stradale și de trafic asupra nivelului traumatismului. În Baden Austria în 1998 s-a realizat un proiect în

urma cărui s-a redus viteza de deplasare prin oraș până la 30km/h. la 75% din rețea și sistemul de transport în comun a fost unit cu cel pietonal și cu cicliști această soluție a redus nivelul traumatismului cu 60%[5]

Pietonul și ciclistul să fie separat de transport auto prin fâșie de protecție, zonă verde sau prin instalarea gardului de protecție.

Progresele tehnologice în domeniu, precum sistemele de la bordul vehiculelor care furnizează informații în timp real privind limitele de viteză, pot contribui la creșterea gradului de respectare a limitelor de viteză. Dat fiind faptul că numărul autovehiculelor comerciale ușoare pe șosele este în creștere, ceea ce duce la creșterea riscului de implicare a acestora în accidente rutiere, trebuie analizată de asemenea ideea montării unor limitatoare de viteză la bordul acestor autovehicule, având în vedere avantajele conexe din punct de vedere al protecției mediului și al schimbărilor climatice.

În Danemarca, Regatul Unit, Suedia, Elveția s-a instalat coardă flexibilă pe marginea drumului, ceea ce a redus numărul de decedați în urma accidentelor rutiere cu 45-50%. Aceste instalații opresc și pietonii ca să nu traverseze strada neregulamentară [6]

O semnificație deosebită în profilaxia traumatismului rutier îl au amenajarea și întreținerea în ordine a străzilor. În R. Moldova avem mai puțin de 3 la sută drumuri bune.

Activitatea de evaluare a stării drumurilor și a condițiilor siguranței rutiere de pe rețeaua de drumuri este prima și posibil cea mai importantă activitate din cadrul activităților de siguranță rutieră. Fără o evaluare corectă a tuturor condițiilor existente pe un sector de drum, soluțiile ulterioare pentru siguranța rutieră pot fi incomplete, eronate sau imposibil de elaborat.

Examinarea rețelei stradale, soluționarea problemei privind supraîncărcarea rețelei stradale, elaborarea și respectarea prudentă a politicii urbanistice, majorarea capacității de trecere a rețelei stradale datorită: dezvoltării raționale a rețelei transportului public municipal, cu prioritate fiind transportul ecologic și de viteză; perfecționării organizării circulației rutiere; raționalizării rețelei de rute regulate a transportului public; dezvoltării infrastructurii drumurilor.

Bibliografie

1. Ville plus sûr, quartiers sans accidents: realisations; evaluations [Safer city, districts without accidents: achievements; evaluations]. Lyon, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 1994.
2. Brilon W, Blanke H. Extensive traffic calming: results of the accident analyses in six model towns. In: ITE 1993 Compendium of Technical Papers. Washington, DC, Institute of Transportation Engineers, 1993:119–123.
3. Kloeden CN et al. Severe and fatal car crashes due to roadside hazards: a report to the motor accident commission. Adelaide, University of Adelaide, National Health and Medical Research Council, Road Accident Research Unit, 1998.
4. Forgiving roadsides. Brussels, European Transport Safety Council, 1998.
5. Lines CJ, Machata K. Changing streets, protecting people: making roads safer for all. In: Proceedings of the Best in Europe Conference, Brussels, 12 September 2000. Brussels, European Transport Safety Council, 2000: 37–47.
6. Carlsson A, Bråde U. Utvärdering av mufsfri vdg [Evaluation of roads designed to prevent head-on crashes]. Linköping, Swedish National Road and Transport Research Institute, 2003 (VTI Report No. 45-2003).
7. www.chisinau.md
8. www.statistica.md