



Prevenirea accidentelor rutiere

2022

Statistici privind accidentele rutiere

Potrivit WHO, aproape 127 000 de persoane își pierd viețile în fiecare an în accidente rutiere în Europa. Conform statisticilor europene prezentate recent, în România, 1 864 de persoane și-au pierdut viețile în accidentele rutiere raportate în anul 2019. În ceea ce privește rata mortalității, s-au înregistrat 96 de decese rutiere la un milion de locuitori, ceea ce reprezintă cea mai mare rată a mortalității din Uniunea Europeană. Statisticile WHO indică un număr de 1 992 de vieți pierdute în accidente rutiere în România în 2019. Alături de țări precum Polonia și Bulgaria, România are cel mai mare număr de decese raportat la un milion de locuitori (între 67 și 174). Pandemia din ultimii ani a condus la o reducere a numărului accidentelor rutiere și în țara noastră. Astfel, starea de urgență impusă în perioada 16 martie - 14 mai 2020 a dus la o scădere a numărului evenimentelor rutiere grave cu 50% și la reducerea cu 39% a numărului deceselor în accidente rutiere.

CUPRINS:

- Statistici privind accidentele rutiere
- Lecții din pandemie
- Rata deceselor în accidentele rutiere din România
- Lecții aplicate în siguranța rutieră
- Rolul marcajelor rutiere în influențarea comportamentului conducătorilor auto și reducerea accidentelor
- Măsuri de calmare a traficului
- Măsuri de îmbunătățire a siguranței trecerilor de pietoni
- Investiții în infrastructură
- Modalități de îmbunătățire a siguranței rutiere pentru bicicliști și motocicliști.



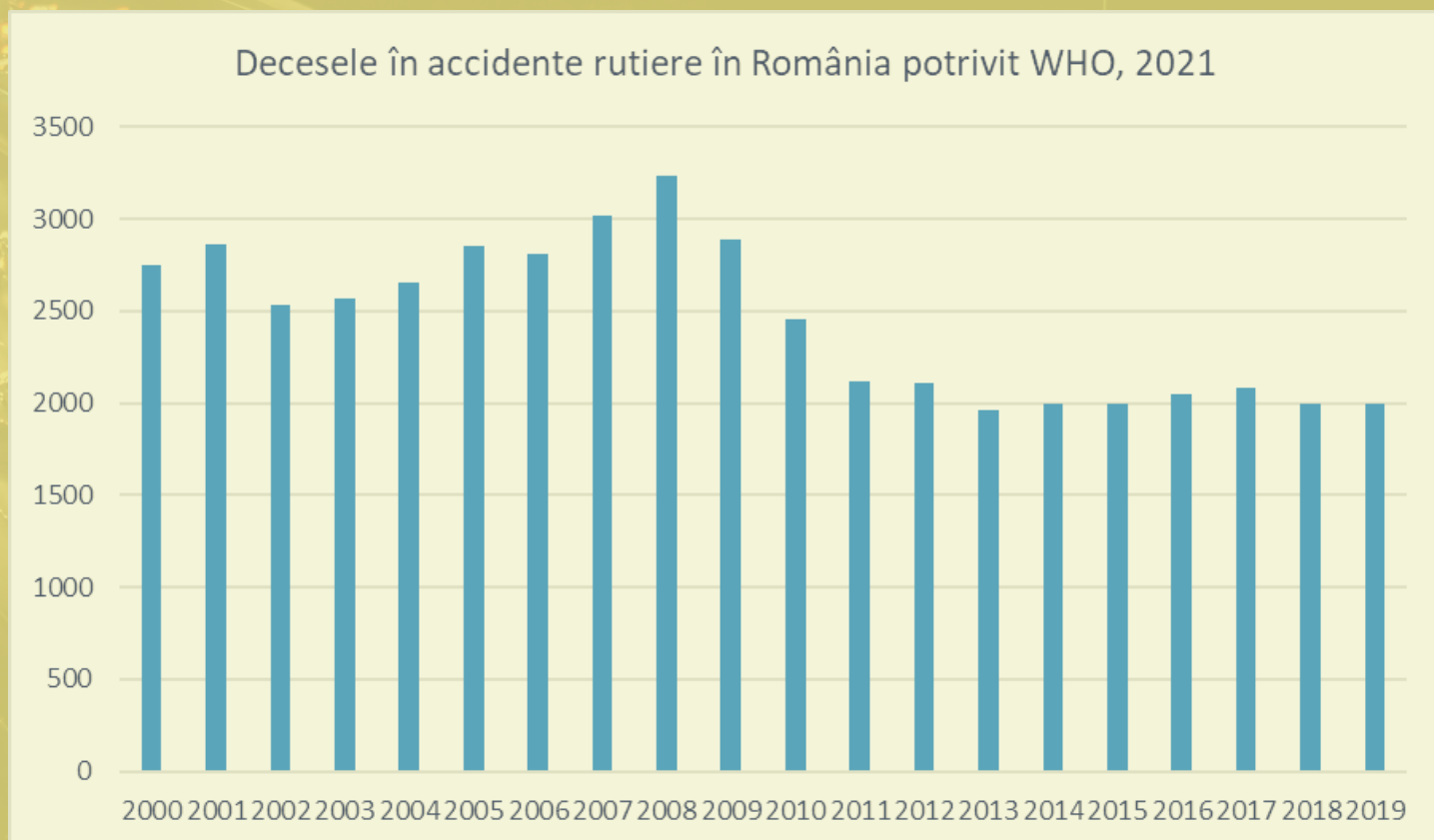
Lecții din pandemie

În ultimii ani lumea s-a confruntat cu o pandemie care ne-a afectat pe toți indiferent de locul unde ne aflăm și de ceea ce facem. Am învățat lucruri noi și sperăm că următoarea pandemie ne va găsi mai bine pregătiți. Cade în sarcina reprezentanților comunității științifice să exploreze, să conducă și să testeze ipoteze noi, să discute și să propună acțiuni și domenii de cercetare noi.

Accidentele rutiere soldate cu răniri grave și cu decese au fost și continuă să fie o pandemie în ultimii 100 de ani. În cazul acesta, virusul este energia cinetică – invizibilă, misterioasă și greu de explicat cetățenilor fără a folosi legea fizicii.

Ingredientele unei prevenții reușite au fost demonstrate în timpul pandemiei. Dezvoltarea vaccinului, tratamentul și măsurile pentru diminuarea riscului de infectare s-au petrecut într-un ritm rapid. Probabil că vor trece mulți ani pentru a înțelege cele mai eficiente componente ale unei societăți care este bine pregătită să facă față următoarei pandemii.

Rata deceselor în accidentele rutiere din România



* Sursa: WHO, Road traffic deaths Data by World Bank income group, 2021

În perioada 2000-2010, numărul deceselor în accidente rutiere în România a cunoscut o evoluție ascendentă până în anul 2008, când a depășit cifra de 3000 de decese într-un sigur an. În perioada dintre 2010-2019 cifra a scăzut moderat până la un nivel constant de aproximativ 2000 de vieți pierdute în fiecare an în urma rănilor provocate de accidente rutiere.*

Lecții aplicate în siguranța rutieră

În ceea ce privește siguranța rutieră, am avut succes în dezvoltarea vaccinurilor, dar am reușit să le implementăm lent în societate.

Sensurile giratorii în locul intersecțiilor semnalizate, centurile de siguranță, căștile de protecție și controlul electronic al stabilității sunt toate exemple excelente de tratamente de succes în domeniul siguranței rutiere. Cu toate acestea, încă avem intersecții nesigure, mașini fără tehnologie de siguranță de bază sunt produse și vândute și căștile nu sunt încă folosite peste tot.

Și siguranța rutieră este în mod inegal răspândită în întreaga lume, în ciuda disponibilității sale. Aproape 90% din totalul deceselor rutiere au loc în țările cu venituri mici, iar copiii sunt încă expuși unui risc ridicat în multe țări printre care și România.

Concluzia, exprimată recent prin Rezoluția 74/299 a Adunării Generale a Organizației Națiunilor Unite (ONU, 2020), este că vaccinul pentru decesele rutiere nu a fost aplicat acolo unde ar trebui aplicat. Milioane de oameni încă nu primesc acest vaccin în ciuda faptului că este disponibil de zeci de ani.

Rolul marcajelor rutiere în influențarea comportamentului conducătorilor auto și în reducerea numărului accidentelor

Multe dintre beneficiile pe care marcajele rutiere le au în domeniul siguranței rutiere derivă din influența acestora asupra comportamentului șoferului. Cercetările întreprinse în acest domeniu în Uniunea Europeană au identificat modalitatea în care marcajele pot fi folosite pentru a îmbunătăți siguranța și spre a influența comportamentul conducătorului auto.

Principalele constatări au arătat că:

- poziționarea vehiculului pe drum este îmbunătățită prin calitatea mai bună a marcajelor;
- timpul de reacție al conducătorului auto este influențat de calitatea și lățimea marcajelor ;
- un timp de reacție maximă de 1,8 – 2,0 secunde a fost considerat ca fiind sigur pentru conducătorul auto.

De regulă șoferii cu vârste de peste 60 de ani au viteze de reacție mai încete în comparație cu șoferii mai tineri din cauza diminuării vederii, problemelor cu modul de percepție a culorilor, dificultăților de vedere pe timp de noapte, etc. Creșterea numărului acestora pe șoselele Europei conduce la necesitatea evaluării modului în care marcajele rutiere trebuie adaptate. Cercetările conduse în cadrul proiectului RAINVISION au demonstrat că marcajele rutiere vizibile pe timp de noapte îmbunătățesc în mod clar siguranța conducătorilor auto și capacitatea acestora de a anticipa traseul de urmat.

Rezultatul cercetărilor întreprinse a demonstrat fără echivoc faptul că marcajele rutiere influențează comportamentul șoferilor și că menținerea acestora la standardele adoptate contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere și la reducerea accidentelor.

Măsuri de calmare a traficului



Calmarea traficului încorporează trei categorii principale de măsuri:

- îngustarea aparentă sau în mod real a străzii
- curbarea căii de deplasare a vehiculelor
- alterarea profilului vertical al șoselei.

Aceste măsuri sunt folosite pentru reducerea vitezelor de operare pe șosele și pentru creșterea atenției șoferilor. Printre cel mai familiare metode de calmare a traficului sunt: sensurile giratorii, mobilierul stradal, îngustarea drumurilor, insule pietonale, trecerile de pietoni ridicate, relantisoarele, etc.

Măsuri de îmbunătățire a siguranței trecerilor de pietoni

- **Treceri de pietoni ridicate** (sau relantisoare): recomandate în cazul în care nivelurile de viteză sunt prea mari dar și pe drumurile cu o limită de viteză de 40 km/h sau mai mult.
- **O insulă centrală** (refugiu) în mijlocul drumului poate face mai ușoară traversarea pentru pietoni. În același timp, un refugiu îi poate face pe șoferi mai conștienți și poate însemna o îngustare a benzii, având astfel un efect de reducere a vitezei.
- **Extinderea trotuarelor:** Prin lărgirea trotuarelor este redusă distanța pe care pietonii trebuie să o parcurgă. De asemenea, metoda previne parcare mașinilor și, astfel, sunt îmbunătățite condițiile de vizibilitate. Totodată, această metodă poate reprezenta și o măsură de reducere a vitezei.
- **Iluminarea trecerilor de pietoni** atrage atenția șoferilor și facilitează detectarea pietonilor în întuneric.

Intervenții în infrastructură

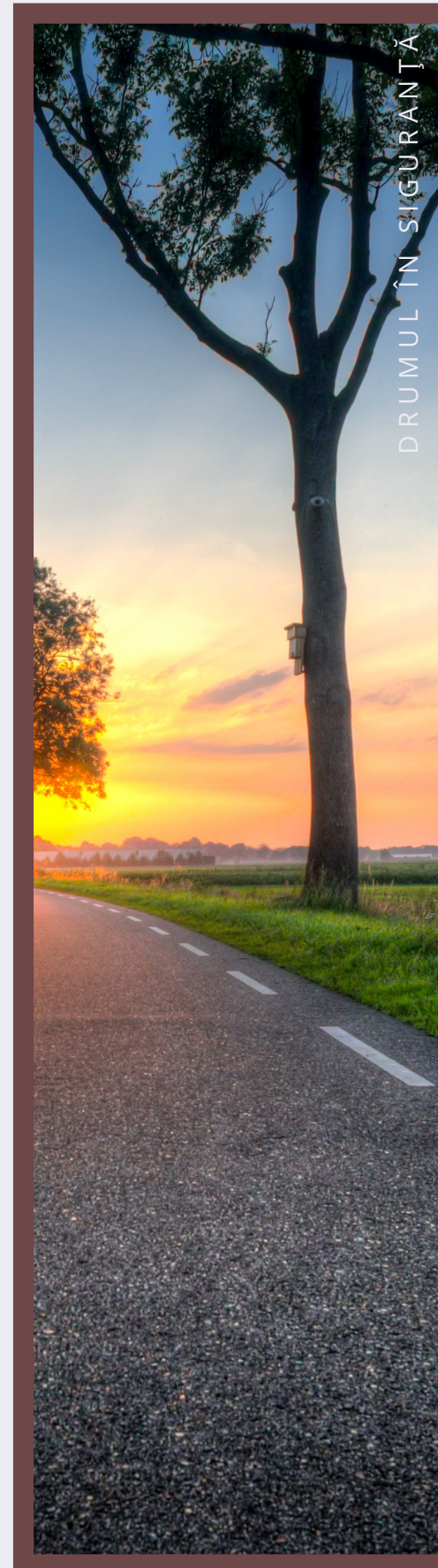
O modalitate de a reduce la minimum consecințele accidentelor cauzate de vătămări corporale prin infrastructura rutieră este proiectarea unor *drumuri iertătoare*. Designul și mediile rutiere iertătoare oferă suficient timp și spațiu pentru a recâștiga controlul asupra vehiculului în cazul în care conducătorul auto părăsește șoseaua și pentru a reduce la minimum impactul coliziunii în cazul în care un accident a devenit inevitabil. Exemple de astfel de intervenții în infrastructură pentru diminuarea gravității vătămărilor sunt:

1. Parapetele de protecție

Parapetele rutiere sunt utilizate pe scară largă pentru a atenua efectele accidentelor și pentru a împiedica vehiculele să părăsească suprafața drumului și să lovească pericolele de pe marginea drumului sau să traverseze calea vehiculelor din sens opus. Unele studii au indicat că prezența parapetelor de siguranță duce la o reducere a gravității accidentelor (Botteghi et al., 2017).

2. Limitele de viteză adecvate

Reducerea vitezei poate preveni accidentele, iar o viteză mai mică a impactului va reduce, de asemenea, gravitatea vătămărilor atunci când un accident nu poate fi evitat (Aarts et al., 2016; Saadé et al., 2020). Limitele de viteză ar trebui să fie credibile și adaptate tipului de drum, naturii participanților la trafic și potențialelor conflicte între diferite tipuri de participanți la trafic (Nuyttens et al., 2018).



Modalități de îmbunătățire a siguranței rutiere pentru bicicliști și motocicliști

Pentru bicicliști și motocicliști este deosebit de important să fie bine protejați, deoarece propriul lor vehicul nu le oferă nici o protecție (Weijermars et al., 2014). Echipamentul adecvat de protecție este format din îmbrăcăminte de protecție și căști de protecție.

Îmbrăcămintea de protecție pentru motocicliști este concepută pentru a reduce riscul de rănire în urma contactului cu un alt vehicul, cu suprafața drumului sau cu un alt mobilier rutier. Oferă protecție prin rezistență la impact și rezistență la abraziune.

Căștile de protecție pentru biciclete și motociclete oferă o protecție suplimentară pentru zona capului în eventualitatea impactului. Literatura de specialitate arată că ambele reduc riscul de răni serioase în zona capului și a feței.



Surse:

1. European Transport Safety Council
2. Current trends in traffic safety—the need for crossing the borders of disciplines - Claes Tingvall
3. European Commission (2021) Road safety thematic report – Pedestrians. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.
4. European Union Road Federation; RSMA – “White Lanes Save Lives”
5. Traffic calming – Great Britain: Department for Transport ; Mass Highway
6. European Commission (2021) Road safety thematic report – Serious injuries. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.