



Cu sau fără radare?

În România se încalcă regulile de circulație și nivelul de siguranță rutieră este slab. Cât de importantă este monitorizarea vitezei în creșterea nivelului de siguranță?

Camerele fixe ce monitorizează viteza au fost suspendate temporar, datorită scandalurilor apărute în media și datorită abuzurilor unor oameni de afaceri ce au încercat să obțină din aceste camere profit, fără să pună accentul pe problemele reale din trafic. Pentru a evidenția impactul pe care îl are această măsură asupra nivelului de siguranță rutieră am realizat un interviu cu doamna Doina Toma, Director Executiv al reprezentanței din România a IRSA. IRSA este un ONG implicat în îmbunătățirea nivelului de siguranță rutieră și în implementarea sistemului RoSafe, prezentat în numerele anterioare AutoExpert.

AEx: Recent, camerele fixe ce monitorizează viteza au fost desființate, în ce fel afectează acest lucru siguranța rutieră?

Doina Toma: Camerele fixe nu sunt desființate ci, conform comunicatului de presă al IGPR, activitatea acestora a fost suspendată

temporar. Discutând de această suspendare, în mod concret, consecințele pot fi urmărite zi de zi în statisticile IGPR care arată creșteri alarmante de la zi la zi ale numărului de accidente rutiere, morți și răniți grav cauzate de viteza excesivă, care a rămas în continuare prima cauză generatoare de accidente rutiere.

AEx: Pe porțiunile monitorizate, care au fost câștigurile (în materie de siguranță) concrete?

D.T.: Pe raza județului Ialomița, în localitățile în care este implementat sistemul "RoSafe", rezultatele statistice arată următoarele situații:

Movilița

2007 – 4 accidente grave soldate cu 4 morți, 2 răniți grav, 2 răniți ușor.

2008 – 2 accidente grave soldate cu 2 răniți grav.

Coșereni

2007 – 3 accidente grave soldate cu 5 morți, 1 rănit grav, 1 rănit ușor.





2008 – 1 accident din care a rezultat 1 rănit ușor.

Ciocârlia

2007 – 6 accidente grave soldate cu 5 morți, 4 răniți grav, 3 răniți ușor.

2008 – 2 accidente grave soldate cu 1 mort, 1 rănit grav.

Andrășești

2007 – 2 accidente grave soldate cu 2 morți, 1 rănit grav.

2008 – nu s-au produs accidente rutiere grave.

Perieți

2007 – 3 accidente grave soldate cu 1 mort, 2 răniți grav.

2008 – nu s-au produs accidente rutiere grave.

Bucu

2007 – 4 accidente grave soldate cu 2 morți, 3 rănit grav, 2 răniți ușor.

2008 – nu s-au produs accidente rutiere grave.

AEx: Există posibilitatea dezvoltării unei proceduri de lucru și a unor standarde la nivel național, care să excludă posibilitatea abuzurilor, atât cât este posibil?

D.T.: O astfel de procedură există, rezultatul a mai multor luni de întâlniri lucrative cu specialiștii IGPR și DPR, în urma cărora s-a semnat protocolul de colaborare între IRSA și IGPR care cuprinde standardul și procedura de lucru

a sistemului. Standardul și procedura de lucru au fost elaborate respectând legile în vigoare. Aceste proceduri au fost completate cu o metodologie de lucru elaborată de IGPR prin care s-a reglementat modul de operare al sistemului eliminând astfel posibilitatea unor fraude. Precizăm că sistemul este omologat și certificat, iar operarea acestuia se efectuează exclusiv de polițiștii rutieri desemnați și instruiți în acest sens.

AEx: Unde ajung banii din amenzile încasate? Ce procent ajunge la Postă, la Consiliul local și ce procent ajunge la administratorul camerelor?

D.T.: Toate încasările se fac venit la bugetul local. Costurile procentuale sunt:

- Costul pentru mentenanța și dezvoltarea aplicației software destinate managementului sistemului RoSafe; Costurile de certificare anuală a echipamentelor radar, asigurarea acestora, autorizații de amplasare, energie electrică etc; Costurile cu subcontractanții prestatori de servicii sau furnizori de produse; Costurile de finanțare a investiției (camere video, stâlpi susținere camere, dispecerat.) – 37 %

- Costul trimiterilor poștale cu recomandată cu confirmare de

primire – 35 %

- Consiliul Local – 20 %
- Costurile pentru susținerea programelor de instruire, donații, cercetare și susținerea reprezentanței IRSA în România – 8 %.

AEx: Poate fi consiliul local determinat să reinvestească banii obținuți din amenzi în creșterea nivelului de siguranță rutieră și infrastructura?

D.T.: Scopul proiectului este reducerea numărului de accidente rutiere cu morți și răniți grav și creșterea gradului de siguranță rutieră. În consecință, partenerii noștri din județul Ialomița au îmbrățișat această idee și fiecare a luat măsuri în acest sens care pot fi verificate prin contact cu autoritățile locale respective.

AEx: Cine stabilește limitele de viteză și după ce criterii?

D.T.: Limitele de viteză sunt stabilite prin O.U.G. nr. 195/2002 în raport de valorile de trafic, configurația și categoria drumului precum și amenajările în domeniul siguranței rutiere efectuate pe porțiunile respective de drum.

AEx: Cum ajută sistemul de camere la managementul traficului?

D.T.: Sistemele de supraveghere

video fac parte integrantă din managementul traficului, iar prin funcționarea lor asigură creșterea gradului de siguranță rutieră și fluența traficului pe zona respectivă.

AEx: Există o procedură pentru realizarea unor măsuri corective privind limitele de viteză și indicațiile pe segmentele de drum monitorizate?

D.T.: Da, este prevăzut în art. 49 pct. 2 din O.U.G. nr. 195/2002, unde se precizează că "Pe anumite sectoare de drum din interiorul localităților, administratorul drumului poate stabili, pentru autovehiculele din categoria A și B, și limite de viteză superioare, dar nu mai mult de 80 km/h. Limitele de viteză mai mari de 50 km/h se stabilesc numai cu avizul poliției rutiere". ●

Matei **Covaci Putna**

