



Nr. înregistrare S4D-10012019-16

Către: Ministerul Transporturilor

În atenția: Dnei. Rovana Plumb, ministru interimar

Referitor: E 85 - singurul drum de acces dinspre Capitală către Moldova

Prezenta propunere de soluționare a fost fundamentată ca urmare a consultării publicului țintă din cadrul proiectului Start up 4 Diaspora, respectiv românii care și-au stabilit rezidența în afara României și care au dorit să participe cu opinii și sugestii la îmbunătățirea mediului economic și social din România și poate fi folosită pentru fundamentarea unor intervenții punctuale ale autorităților competente, în vederea rezolvării acestora.

Proiectul Start up 4 Diaspora este co-finanțat din Fondul Social European, Axa Prioritară 3 „Locuri de muncă pentru toți”, Obiectivul tematic 8: „Promovarea unor locuri de muncă durabile și de calitate și sprijinirea mobilității lucrătorilor”, Obiectiv specific 3.7 „Creșterea ocupării prin susținerea întreprinderilor cu profil nonagricol din zona urbană”.

Context

Șoseaua care traversează România de la nord la sud, între Siret și Giurgiu, este una dintre cele mai periculoase din România din cauza lățimii insuficiente a benzilor de circulație. E 85 este singurul drum de acces dinspre Capitală către Moldova. Numai în anul 2018, aproape 80 de oameni au murit și 180 au fost răniți, pe această rută. Majoritatea accidentelor s-au produs, datorită faptului că mulți șoferi consideră că șoseaua are două benzi pe sens, când, în realitate, aceasta are doar o singură bandă pe sens și un acostament.

Potrivit specialiștilor E 85 a fost proiectat prost, pentru că acostamentul lărgit este confundat cu o bandă de circulație, iar depășirile se fac, de cele mai multe ori, pe contrasens, datorită lipsei spațiului, astfel apărând și riscurile care duc la accidente. Totodată, pe fiecare sens șoseaua are o bandă de 3 metri și jumătate și un acostament îngust, astfel încât două mașini mari nu pot circula în paralel. De asemenea, sunt și porțiuni cu două benzi, în linie dreaptă, care îmbie la viteză și depășiri, iar din cauza vitezei excesive, a pietonilor neatenți din localitățile traversate, riscul producerii unor accidente mortale este foarte mare. Pe de altă parte, lipsa parapetelor dintre sensuri, îl face și mai periculos.

Criterii

Atât polițiștii rutieri, cât și șoferii care tranzitează această șosea spun că este imperios grăbirea construirii unei autostrăzi care să ofere atât siguranță, cât și reducerea timpilor petrecuți pe ruta dintre București și Moldova.



1 din 2



Recomandare

Membrii Asociației Pro Infrastructura propun o soluție ingenioasă care ar putea fi aplicată pe drumurile europene din România unde lățimea benzilor de circulație este insuficientă pentru circulația în siguranță.

Soluția propusă de Pro Infrastructura se numește „2+1 alternativ” și a fost abordată cu succes pe 3.000 de kilometri de șosele din Suedia cu profil asemănător celor de la noi.

Un drum 2+1 alternativ are în total 3 benzi de circulație, iar banda din mijloc este folosită ca bandă pentru depășire alternativ pentru fiecare din cele două sensuri de mers. Alternanța are loc la 1,2 – 3 kilometri, în funcție de situația din teren. Sensurile de mers sunt separate: nu este permisă intrarea pe contrasens, de cele mai multe ori fiind împiedicată fizic cu separatori de sens. Lățimea minimă totală pentru cele 3 benzi este considerată 13 metri. Separatorul median este de obicei din cabluri elastice (WRSB), care asigură rămânerea pe sensul de mers a vehiculelor în caz de impact și ocupă spațiul redus pe lățime (doar 10 centimetri).

Până la implementarea acestei soluții care a fost deja testat în România de CNAIR, în localitatea Afumați, se cere insistent montarea unor separatoare între sensuri, care ar putea diminua riscul accidentelor și „domoli” pe vitezomani.

Cu stimă,

Iulian Cazacu, Președinte
Asociația Centru de Dezvoltare SMART



2 din 2