

# **IDENTIFICAREA ȘI GESTIONAREA "PUNCTELOR NEGRE" (BLACK SPOTS) ÎN JUDEȚUL CLUJ-ROMÂNIA -SOLUTII DE ELIMINARE/DIMINUARE A ZONELOR RUTIERE UNDE EXISTA UN RISC SPORIT DE PRODUCERE A ACCIDENTELOR GRAVE DE CIRCULAȚIE RUTIERĂ-**

**Comisar de poliție RUS SORIN IOVU<sup>1)</sup>**

## **Rezumat română**

"Punctul negru", în domeniul managementului siguranței rutiere, indică o porțiune de drum public (un loc), în care accidentele grave de circulație se concentrează într-o anumită perioadă de timp iar la baza comiterii lor stau, în majoritatea situațiilor, aceleași cauze. Localizarea exactă a "punctelor negre" într-o anumită zonă permite o abordare științifică și sistematică a "fenomenului" de către administratorii drumurilor, poliție și alte instituții care au obligații legale în ceea ce privește siguranța tuturor participanților la traficul rutier. Instituțiile care nu identifică și nu gestionează "punctele negre", unde se comit în mod frecvent accidente grave, acționează aleator, utilizând și risipind resurse (financiare și umane) însemnate, care nu vor conduce la reducerea efectivă a accidentelor și, mai ales, a consecințelor acestora iar rezultatele nu vor fi cele așteptate de către societate.

Deoarece teoria trebuie pusă în practică în primul rând de către poliția rutieră, prezentăm în conținutul lucrării "punctele negre" ("black-spots") identificate în zona de competență a Serviciului Poliției Rutiere Cluj, modul cum au fost relevate, datele care au stat și stau în continuare la baza identificării lor. Conform analizelor efectuate post-factum, este important să prezentăm modul cum, în mod concret și cu investiții minime, am reușit să facem să dispară "puncte negre" acolo unde, în urmă cu mai mulți ani, orice persoană care tranzita zona risca să devină victimă.

**Cuvinte cheie: Siguranță, Poliția Rutieră, Black Spots**

## **Rezumat engleză (150 cuvinte)**

"Black spot" in the management of circulation safety is a segment of the public road in which car crashes are frequent in time and had the same causes. If we can identify those "black spots" in a specific area (police, the administrators of the roads, other institution having legal obligations on the safety of traffic) we can study them scientifically and systematically.

Spending money and human resources, institutions which do not identify out question these "black spots" will be not be able to contribute to the reduction of the car accidents and their consequences for the society.

Because the theory must be implemented in practice, first of all, by the traffic police, further on we expose in front of you the conclusions regarding the "black spots" within the Cluj area. Also we present the way in which we prelevate datas about them and the solutions we used in order to eliminate them in short time and with small amount of investments.

**Key words: Roads Safety, Police, Black Spots**

---

<sup>1)</sup> Biroul drumuri naționale și europene - Serviciul Poliției Rutiere, Inspectoratul Județean de Poliție Cluj

## **MOTTO :**

**”Siguranța rutieră începe și se termină cu utilizatorii drumurilor.  
Statisticile accidentelor grave de circulație rutieră releva vinovăția  
acestora.”**

**“The Auslink Black Spot program” - Australian Government**

## **Introducere**

„În România aproximativ 56% din decese au loc pe drumurile naționale. În acest context, s-a constatat că pe 10 drumuri naționale se înregistrează jumătate din numărul persoanelor decedate și peste 40% din totalul accidentelor și al răniților, DN-1 / E-60 fiind cea mai criminogenă arteră, urmată de DN-2 și DN-7” – Inspectoratul General al Poliției Române – (preambul la desfășurarea, în anul 2008, a unei campanii fără precedent de reducere a consecințelor și accidentelor grave de circulație rutieră pe principalele drumuri naționale din România).

### **1. Despre siguranță rutieră și drumuri sigure**

În ultimii ani, pe anumite tronsoane de drum național, situația accidentelor grave de circulație rutieră și consecințele acestora a devenit tragică, fapt care a fost de natură să îngrijoreze Serviciul Poliției Rutiere din cadrul Inspectoratului Județean de Poliție Cluj. Pe DN-1, la km.471+100m și la km.471+400m, în aceeași zi și la interval de câteva ore, în zona numită “Curba Morții” (în care chiar se moare în accidente de trafic rutier de peste 30 de ani), s-au comis două accidente deosebit de grave, în care și-au pierdut viața 6 persoane iar alte 3 au suferit vătămări grave ale sănătății. După un timp, tot pe DN-1, pe km.462, au decedat într-un accident doi frați și soția unuia dintre ei și au fost rănite mai multe persoane. Cel mai trist a fost faptul că peste 95% din persoanele decedate în accidentele rutiere au fost nevinovate, situație care a “deschis ochii” și “a obligat” autoritățile să asculte “glasul” societății și să investească în siguranța rutieră. Deși se cunoștea faptul că pe DN-1, de la limita județului Alba spre județul Bihor, *via* municipiul Cluj-Napoca, existau “puncte negre”, o lungă perioadă de timp nu s-a făcut

nimic în afară de lărgirea drumului la câte două benzi pe fiecare sens și semnalizarea sărăcăcioasă, orizontală și verticală, ceea ce a condus la creșterea inconștientă a vitezei de deplasare a autovehiculelor de către unii conducători care, prin ușurință și/sau neîndemnare, au ajuns să ucidă alte persoane nevinovate.

Din păcate, factorii responsabili care dețin fondurile necesare implementării amenajărilor rutiere moderne au perceput și percep greu oportunitatea și necesitatea creșterii investițiilor imediate în acest domeniu. Acest fapt este relevat de realitatea consemnată în situațiile statistice din care rezultă că încă mai mor persoane nevinovate în aceleași “puncte negre”, deoarece, în unele situații, măsurile ce trebuiau întreprinse nu s-au realizat deloc ori s-au realizat incomplet și sunt încă neterminate.

## **2. Noțiunea de “punct negru” (“black spot”)**

Noțiunea de “punct negru” (“Black Spot”) exprimă o secțiune sau o porțiune a unui drum public, intens circulat, unde există o stare de pericol, extrem și permanent, de producere a unor accidente grave de circulație rutieră. Din păcate, în aceste locuri se produc, de regulă, accidente deosebit de tragice, care se soldează cu decesul unor persoane, rănirea gravă a altora, precum și cu pagube materiale care, în majoritatea cazurilor, trebuie suportate de întreaga societate.

Zonele unde sunt situate aceste puncte periculoase sunt cunoscute de către autoritățile guvernamentale care au atribuții în domeniul creșterii confortului și siguranței rutiere și, cu toate acestea, resursele alocate și măsurile implementate sunt încă insuficiente și de multe ori tardive față de pierderile neprețuite ale unor vieți.

Identificarea, postarea pe hartă (Anexa nr.5) și mediatizarea prin orice mijloace de către poliție a “punctelor negre” este utilă și de natură să informeze conducătorii de vehicule, care tranzitează o anumită zonă, cu privire la pericolele la care se expun și să ia măsurile de rigoare (creșterea atenției, reducerea vitezei, efectuarea unor pauze pentru odihnă, etc). De asemenea, este un instrument care “arată” autorităților unde trebuie să acționeze cu forțe (în cazul poliției) și unde să implementeze amenajări rutiere (administratorul drumului și alte organisme guvernamentale) de natură să descurajeze, fizic și efectiv, încălcarea normelor rutiere, dar și să-și aducă astfel aportul la apărarea dreptului la sănătate și viață al altor persoane.

În optica poliției rutiere române, pentru ca o locație să fie clasificată ca fiind “**punct negru**” în traficul rutier, este necesară îndeplinirea cumulativă a unui număr de patru condiții, astfel :

- 1. Lungimea segmentului de drum analizat – 1000m;**

2. **Perioada continuă de producere a evenimentelor rutiere – 5 ani;**
3. **Numărul minim de morți/răniți GRAV – 10;**
4. **Numărul minim de accidente – 10.**

### **3. Mijloace de identificare, analizare și cercetare a “punctelor negre”**

Pentru indentificarea, fixarea și cercetarea “punctelor negre” existente pe raza județului Cluj, utilizăm în mod curent baza de date constituită la nivel național de către Inspectoratul General al Poliției Române care poartă denumirea “Traffic and Accidents Database” (TRADB). Această baza de date este actualizată zilnic, cu date culese de la polițiștii care cercetează accidentele la fața locului și apoi le implementează cu ajutorul rețelei metropolitane.

Din acest “coș” ridicăm periodic date despre numărul accidentelor și gravitatea acestora. Ulterior, datele divizate pe categorii de interes (cauze, persoane implicate, victime, autori, categorii de vehicule, etc) sunt analizate statistic iar apoi se stabilesc modurile și locurile unde se va acționa de către poliția rutieră în forță pe toate palierele preventive și cu toate mijloacele din dotare. În același timp compartimentele de prevenire ale poliției utilizează toate posibilitățile oferite de mijloacele mass-media pentru transmiterea către toți participanții la traficul rutier a stărilor de pericol existente.

Periodic, reprezentanții poliției rutiere împreună cu cei ai administratorului drumului public efectuează revizii iar concluziile comune cuprind deficiențele constatate cu privire la semnalizarea rutieră orizontală și verticală, stabilesc măsurile urgente de remediere care urmează să fie puse în executare imediat, dar și termenele de execuție.

În ultimii ani, poliția rutieră clujeană s-a implicat mult mai mult în implementarea unor soluții tehnice inteligente, care au fost de natură să sporească în mod concret siguranța rutieră, în special pe DN-1/E-60, tronsonul de drum național cu cel mai ridicat potențial criminogen. Astfel că s-a reușit :

- separarea fizică a sensurilor de circulație prin montarea parapetilor din beton, în prima fază pe porțiunile periculoase situate pe tronsonul cuprins între mun. Turda și mun. Cluj-Napoca și, în acest an, pe raza com. Căpușu Mare (acces localitatea Dumbrava) de la km.508+900m până la borna km.509;



Fig.1 DN-1 / E-60 un fost "black spot" de la km.471+800m la km.472+100m

- a fost mobilizat administratorul drumului public care a îmbunătățit informarea participanților la traficul rutier și, implicit, semnalizarea rutieră, prin montarea în locurile specificate de către poliție a unor noi indicatoare și pe partea opusă celor existente deja pe DN-1 (în special cele de presemnalizare și semnalizare a trecerilor pentru pietoni);
- s-a reușit instalarea și punerea în funcțiune a unui număr de alte 7 camere video fixe, pentru monitorizarea și măsurarea vitezei de deplasare a autovehiculelor pe raza localităților: km.501+100 dreapta în loc. Căpușu Mare; km.503+300 stânga în loc. Căpușu Mare; km.513+100 stânga în loc. Păniceni; km.519+100 dreapta în loc. Izvorul Crișului; km.520+000 stânga în loc. Izvorul Crișului; km.541+000 dreapta în loc. Poieni; km.543+800 stânga în loc. Poieni.



Fig.2 Radar fix

Mijloacele și metodele existente și utilizate la această dată de către poliția română, în vederea culegerii datelor necesare identificării "punctelor negre", nu sunt întotdeauna suficient de riguroase și exacte, ceea ce ne determină să milităm pentru utilizarea în viitor în acest domeniu a tehnologiei GPS (Global Positioning Systems) și a unor softuri dedicate, utilizate deja de către alte state mai avansate în acest domeniu.

Utilizând tehnologii IT și, desigur, sistemele GPS, este posibil ca datele să fie colectate de către forțele de poliție mult mai rapid și exact, direct de la locul faptei iar ulterior să fie întocmite rapoartele și actele procedurale de constatare. De asemenea, utilizând sisteme GPS, pot fi identificate imediat și exact locațiile unde se produc



accidentele rutiere care sunt implementate imediat pe o hartă digitală care, ulterior, poate fi vizualizată on-line de către orice persoană interesată (participanți la traficul rutier, instituții guvernamentale sau neguvernamentale, mass-media, etc.). Aceste sisteme utilizează, pentru fixarea locației, coordonate geografice și sunt cele mai rapide mijloace existente. În funcție de softul utilizat, cu ajutorul acestor sisteme, se pot înregistra imediat în bazele de date, indiferent de atenția polițistului care cercetează accidentul, informații obiective necesare soluționării investigației, dar și bazei de date. Aceste informații pot fi legate de: numele localității și/sau străzii/drumului, numărul imobilului din apropierea accidentului, sensul de circulație, categoria drumului, numărul benzilor de circulație existente, condițiile meteo, etc.. Influența subiectivă a polițistului asupra investigației și a culegerii datelor poate fi astfel redusă/înlăturată, prin faptul că acestuia îi rămân foarte puține date de implementat, ceea ce duce de multe ori la reducerea timpului alocat investigației și la reluarea normală a traficului rutier.

La această dată, în România, implementarea informațiilor în baza de date a poliției TRADB se face la sediu polițiilor județene unde sunt centralizate, după diferite perioade de timp, "Fișele statistice ale accidentelor de circulație rutieră" care sunt de multe ori incomplete, deoarece datele nu sunt colectate imediat. La sediul poliției aceste "Fișe statistice" sunt din nou completate cu datele lipsă, de către o altă persoană care face mențiunile corespunzătoare în baza de date. Utilizarea sistemelor GPS este de natură să crească randamentul și să optimizeze culegerea datelor de către poliție pentru ca, ulterior, acestea să fie utilizate în scopul pentru care au fost centralizate.

#### 4. "Puncte negre" ("Black Spots") în județul Cluj - România

Pentru identificarea "punctelor negre" existente în județul Cluj (raza de competență teritorial-administrativă a Serviciului Poliției Rutiere Cluj) s-au analizat periodic datele implementate cu privire la accidentele grave de circulație comise în perioada 1999-2008 (centralizate în baza de date TRADB a poliției naționale).

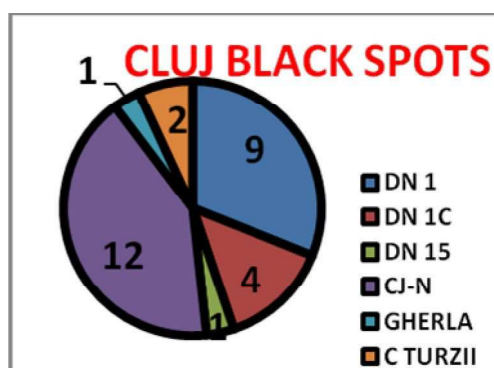


Fig.3 Statistica punctelor negre în județul Cluj

Din situațiile statistice rezultă faptul că, în perioada menționată mai sus și supusă analizei, pe raza județului Cluj s-a comis un număr de **2346** accidente grave de circulație rutieră. Aceste accidente s-au soldat cu **819** persoane decedate, **2043** persoane rănite grav și **322** rănite ușor. Din totalul accidentelor grave, **1017** s-au comis pe

drumurile naționale, **209** pe cele județene iar un număr de **1120** pe alte categorii de drumuri (străzi, alei, drumuri comunale și/sau sătești, etc.). În localități s-au comis **384** accidente grave iar în afara acestora un număr de **1962**.

Concluziile certe care au rezultat după ultima analiză efectuată în luna noiembrie 2008, reliefează faptul că în județul Cluj **există un număr de 29 “puncte negre” (care se încadrează strict în condițiile impuse). Dintre acestea, 14 sunt situate pe drumurile naționale (DN-1=9; DN-1C=4; DN-15=1) iar 15 pe raza municipiilor Cluj-Napoca (12), Câmpia Turzii (2) și Gherla (1)**, centralizate în tabelul de mai jos.

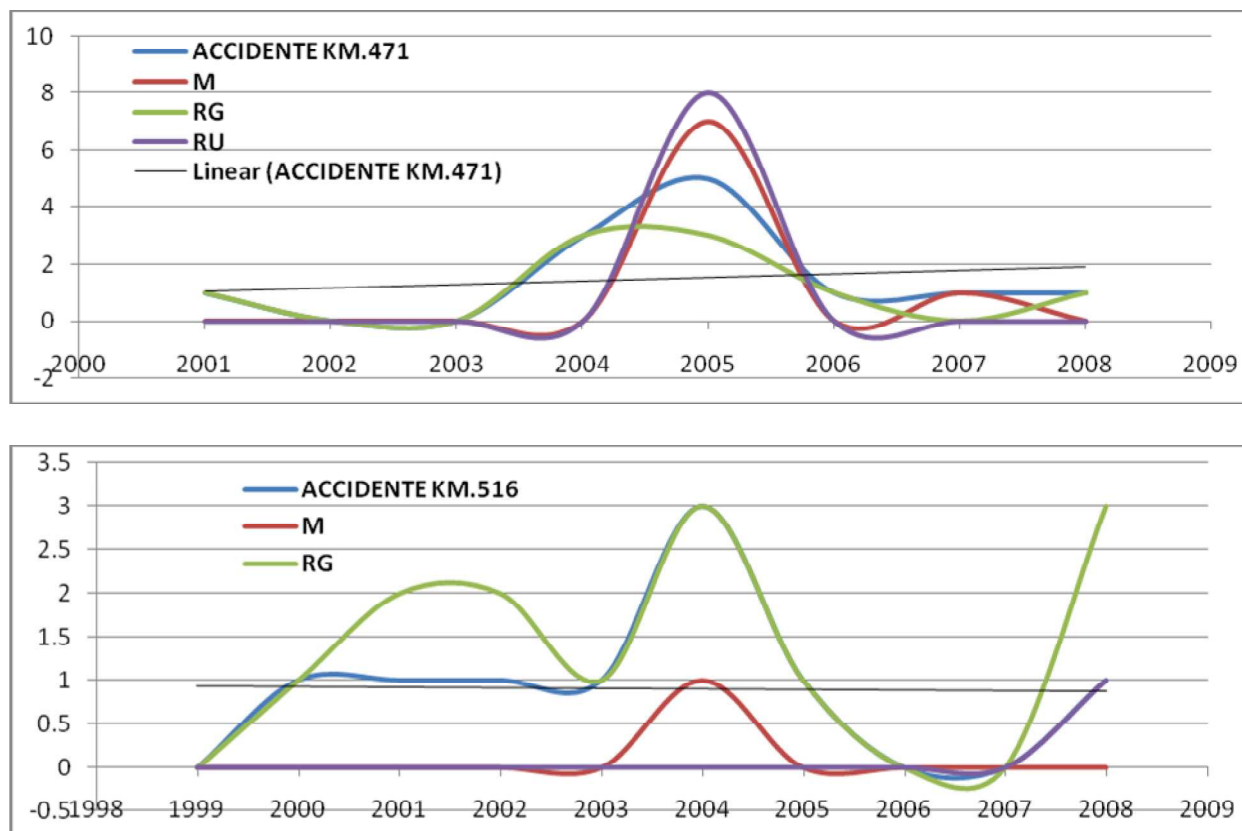
Tab.1. Localizarea punctelor negre în județul Cluj

	Nr . BLACK SPOTS	km. / str.
DN 1	9	456, 458, 462, 463, 465, 471, 482, 484, 485
DN 1C	4	10, 13, 15, 25
DN 15	1	13
MUN CJ-N	12	str. 1 Decembrie 1918; Bdl. 21 Decembrie 19189; str. Aurel Vlaicu; str. Fabricii; str. C.Florești; str. C.Mănăstur; str. Moșilor; str. Oașului; str. Observatorului; str. Primăverii; str. Traian Vuia; str. C. Turzii.
MUN GHERLA	1	str. Clujului
MUN C TURZII	2	str. 1 Decembrie 1918; str. Laminoriștilor
TOTAL	29	

Analizând datele care au stat la baza identificării “punctelor negre”, s-a constatat existența în fapt a unor situații în care locații criminogene (unde se comit în mod frecvent accidente grave de circulație) nu puteau fi clasificate ca fiind “puncte negre”, deoarece cel puțin una din condițiile impuse nu era îndeplinită. Imediat după ce s-au constatat astfel de situații, poliția s-a sesizat și, împreună cu celelalte autorități competente, a intervenit cu măsuri specifice punctuale: reducerea vitezelor sub limita legală admisă pe tronsonul respectiv de drum în afara localităților și montarea unor parapete de protecție prin care sensurile de circulație au fost separate fizic, făcând imposibilă trecerea pe contrasens a autovehiculelor conduse greșit și pierdute de sub control. Aceste măsuri au făcut ca în zonele respective, în mod obiectiv, trendul accidentelor să devină descendent iar locațiile nu au devenit “puncte negre” (Ex. Km.457 / DN-1/E-60 Anexa 6). Din păcate, lipsa de fonduri a administratorului drumului public a împiedicat ca astfel de intervenții să fie extinse în mod rapid și pe alte porțiuni de drum cu tendințe similare. În fapt, la această dată situația tinde să fie scăpată de sub control, deoarece, pe fondul lipsei fondurilor corespunzătoare și a birocrăției, autoritățile competente au ajuns în situația de a acționa

reactiv și nu preventiv pentru păstrarea sub control a siguranței rutiere județene și naționale. Deoarece implementarea măsurilor de siguranță rutieră întârzie să fie puse în aplicare, România nu se integrează în tendințele urmărite de UE și chiar “trag în jos” rezultatele și eforturile celorlalte state europene (Anexa nr.3).

Dacă, spre exemplu, pe DN-1/E-60, km.471 (“Curba morții”) este un “punct negru” bine definit, nu același lucru se poate spune despre km.516, unde “lipsa” statistică a unui accident face imposibilă clasificarea locației ca “punct negru”.



Poliția rutieră clujeană nu poate să nu țină cont de această stare de fapt, motiv pentru care acționează preventiv cu forțele și mijloacele pe care le are la dispoziție până la implementarea măsurilor specifice de către instituțiile abilitate pentru creșterea siguranței și confortului rutier.

Prin prezența activă în traficul rutier a polițiștilor, prin corectarea semnalizării rutiere orizontale și verticale (care este incompletă), avem speranța că vom face în așa fel încât km 505 și km 508, situați pe DN-1/E-60 să nu devină “puncte negre” (Anexa nr.6). Amendamentele semnalate deja de către poliție au fost luate în considerare și urmează ca în cel mai scurt timp să fie implementate de către administratorul drumurilor naționale și astfel să impunem un trend descendent al consecințelor evenimentelor rutiere produse în locațiile menționate.

Dacă, în mediul rural, pe drumurile naționale, identificarea “punctelor negre” este mult mai ușoară datorită faptului că reperele accidentelor rutiere sunt fixate după



bornele kilometrice și hectometrice, nu același lucru se poate realiza cu rigurozitate în locațiile situate în mediul urban, pe raza municipiilor și orașelor, datorită faptului că datele culese de la fața locului sunt incomplete, străzile pe care se produc accidente au diferite lungimi care depășesc, în numeroase cazuri, un kilometru și nu îndeplinesc una din condițiile necesare pentru ca sectorul stradal respectiv să fie clasificat ca atare. Aceste impedimente vor fi înlăturate doar atunci când poliția va ajunge să utilizeze în momentul efectuării investigațiilor a sistemelor GPS și a softurilor corespunzătoare. Spre exemplu, în municipiul Cluj-Napoca pe str. Primăverii (care are o lungime mai mare de un kilometru), fenomenul rutier este complex și nu poate fi abordat global dar, în același timp, accidentele nu pot fi repartizate pe subdiviziuni stradale, deoarece reperele fixe, stabilite în timpul investigațiilor accidentelor rutiere menționate în baza de date, lasă loc la interpretare și creează confuzie (Ex. Anexa nr.7: reper fix : “stâlp IRE fără număr” sau “imobilul nr.X” care este un ansamblu de blocuri cu frontul stradal de peste 100m, etc.). Identificarea “punctelor negre” pe raza municipiilor și orașelor este încă dificilă iar această stare de fapt va putea fi corectată numai atunci când datele care stau la baza analizelor vor fi culese și implementate corect.

## **Concluzii**

Analizele periodice ale evenimentelor rutiere sunt de natură să prevină apariția “punctelor negre” doar dacă sunt urmate imediat de investiții materiale. Investițiile în domeniul siguranței rutiere sunt de fapt investiții în viață și în creșterea calității vieții.

Identificarea pe drumurile publice a “punctelor negre” relevă, de fapt, atitudinea necorespunzătoare a factorilor implicați în siguranța rutieră care în loc să intervină practic cu măsuri preventive corespunzătoare, înainte de producerea evenimentului rutier, manifestă o atitudine pasivă și reacționează ulterior tardiv, lent și foarte lent pentru remedierea situației. Dacă nu se va reuși schimbarea atitudinii în managementul siguranței rutiere, în continuare vor fi identificate alte și alte “puncte negre” în traficul rutier, unde vor continua să se producă tragedii iar persoane nevinovate vor continua să-și piardă viața sau să rămână cu sechele pentru restul vieții.

## **BIBLIOGRAFIE**

- Särndal C-E., Swensson B., Wretman J. (1992):** Model assisted survey sampling. Springer series in Statistics, Spring-Verlag, New York  
**“Traffic and Accidents Database” - TRADB** - Serviciului Poliției Rutiere al Inspectoratului Județean de Poliție Cluj – 2008;  
**O.U.G. 195 / 2002** cu rectificările și modificările ulterioare.  
**PIARC:** Road Safety Manual, 2003  
**PIARC:** Road Safety Inspection Guideline, Draft, March 2007

**PIARC:** Road Safety Audit Guideline, Draft, January 2007

**Treat J.R. s.a.:** Tri-level study of the causes of traffic accidents, Final Report, 1979

**Andres J. s.a.:** Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod, CDV, 2001

**Derriks H.:** Under-reporting of road accidents, 3rd IRTAD Conference, Brno, 2006

**EU High-Level Expert Meeting:** Infrastructure Safety, Vienna, 2006

**Gutoskie P.:** The availability of hospitalised road users data in OECD countries, 3rd IRTAD Conference, Brno, 2006

**Mikulík J.:** Global Collision Database Standards: Benchmarking Road Safety Standards, Apeldoorn, 2004

**Mikulík J.:** Road Safety Management and Data Systems: PIARC International Road Safety Seminar, Beijing, 2005

**Road Safety Audits:** PIARC Technical Committee on Road Safety (C13), 2001, Publication 13.02.B.

**Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on Road Infrastructure Safety Management:** Brussels, 2007

**Ross Silcock (TRL):** Road accident data systems, Asian Development Bank

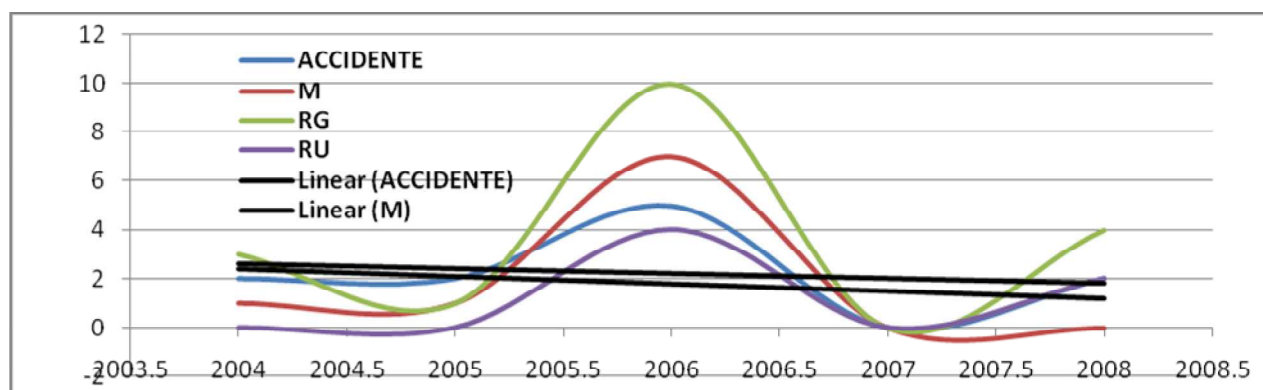
**Taroyan T.:** Development of a good practise manual on road traffic data collection, WHO, 3<sup>rd</sup> IRTAD Conference, Brno, 2006

**Anexa nr.1 DN-1/E-60 – “Curba Mortii” – după implementarea separatoarelor de sens și a unei semnalizări corespunzătoare s-a reușit (după mulți ani) impunerea unui trend descendent al numărului și consecințelor accidentelor rutiere.**

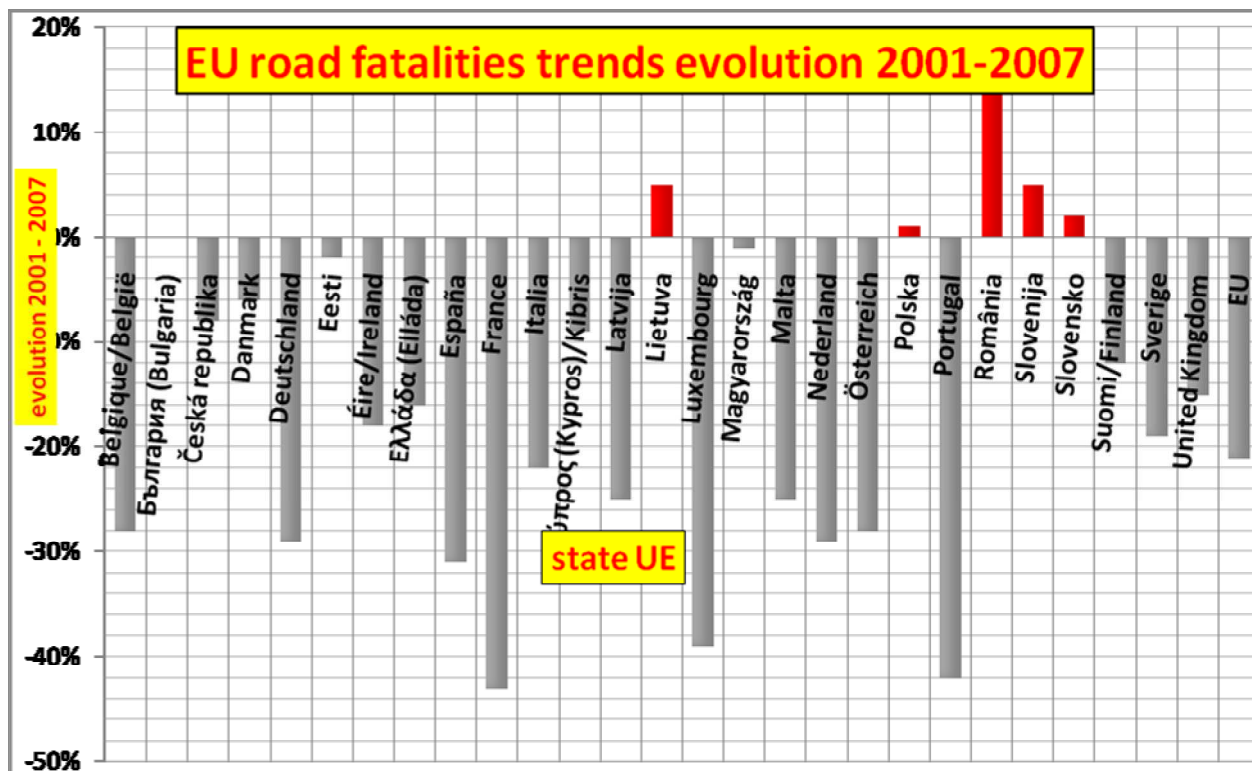
ACCIDENTE		M	RG	RU	<b>BLACK SPOT – KM.471 – DN-1/E-60</b>
27.9.2008	471 km 200 m	0	1	0	viteză neadaptată la condițiile de drum
20.6.2007	471 km 831 m	1	0	0	viteză neadaptată la condițiile de drum
30.1.2006	471 km 73 m	0	1	0	rulare pe contrasens
14.9.2005	472 km 0 m	2	0	4	viteză neadaptată la condițiile de drum
18.12.2005	471 km 350 m	0	1	1	viteză neadaptată la condițiile de drum
26.10.2005	471 km 100 m	2	0	0	conducere imprudentă
26.10.2005	471 km 400 m	2	2	3	conducere imprudentă
20.1.2005	471 km 0 m	1	0	0	viteză neadaptată la condițiile de drum
27.7.2004	471 km 900 m	0	3	0	viteză neregulamentară
4.2.2004	471 km 900 m	0	1	0	viteză neadaptată la condițiile de drum
2.2.2004	471 km 400 m	2	0	0	viteză neadaptată la condițiile de drum
6.9.2001	471 km 90 m	0	2	0	viteză neregulamentară
12	TOTAL	17			

**Anexa nr.2 Impunerea trendului descendent al consecințelor accidentelor rutiere după implementarea măsurilor specifice la sugestia poliției pe DN-1/E-60 – km.462**

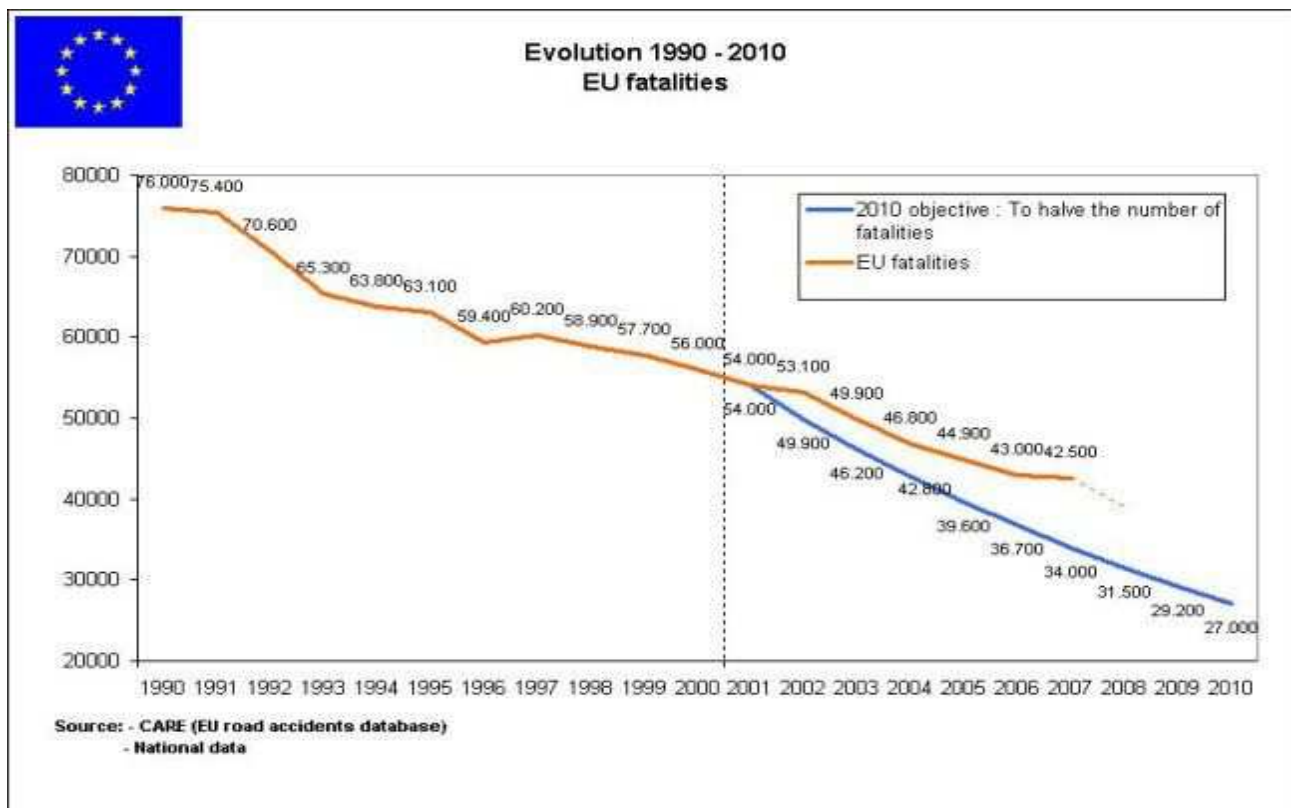
ACCIDENTE		M	RG	RU	<b>BLACK SPOT - KM.462 – DN-1/E-60</b>
1.1.2008	462 km 300 m	0	2	1	viteză neadaptată la condițiile de drum
1.1.2008	462 km 300 m	0	2	1	viteză neadaptată la condițiile de drum
2007	-	-	-	-	-
21.11.2006	462 km 950 m	1	0	0	traversare neregulamentară pietoni
29.10.2006	462 km 120 m	2	2	1	viteză neadaptată la condițiile de drum
2.10.2006	462 km 180 m	1	4	1	viteză neregulamentară
22.7.2006	462 km 200 m	1	2	0	viteză neadaptată la condițiile de drum
9.7.2006	462 km 350 m	1	2	2	neasigurare schimbare bandă
26.10.2005	462 km 970 m	0	1	0	traversare neregulamentară pietoni
5.5.2005	462 km 955 m	1	0	5	viteză neadaptată la condițiile de drum
16.12.2004	462 km 154 m	1	2	0	viteză neadaptată la condițiile de drum
15.12.2004	462 km 300 m	0	1	0	neacordare prioritate vehicule
14	TOTAL	29			



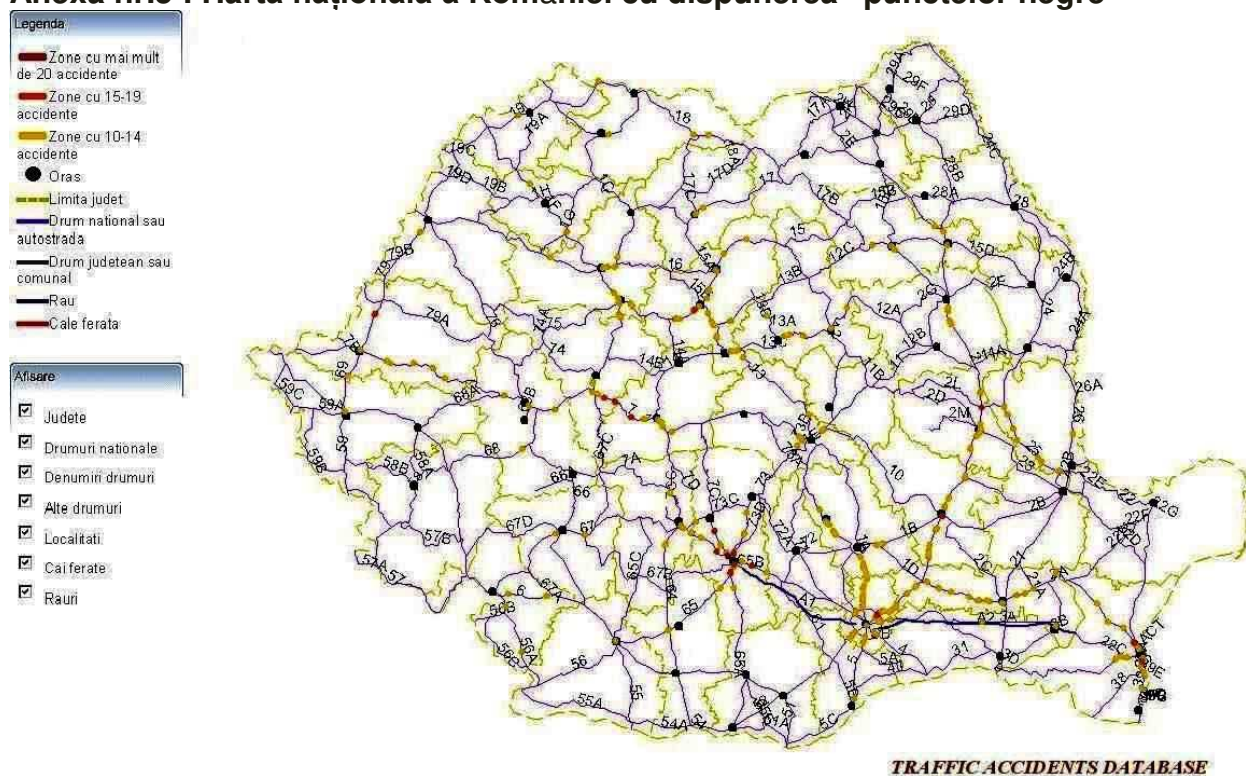
### Anexa nr.3 Locul ocupat de România în statisticile UE



### Anexa nr.4 Obiectivele UE în domeniul reducerii numărului accidentelor rutiere



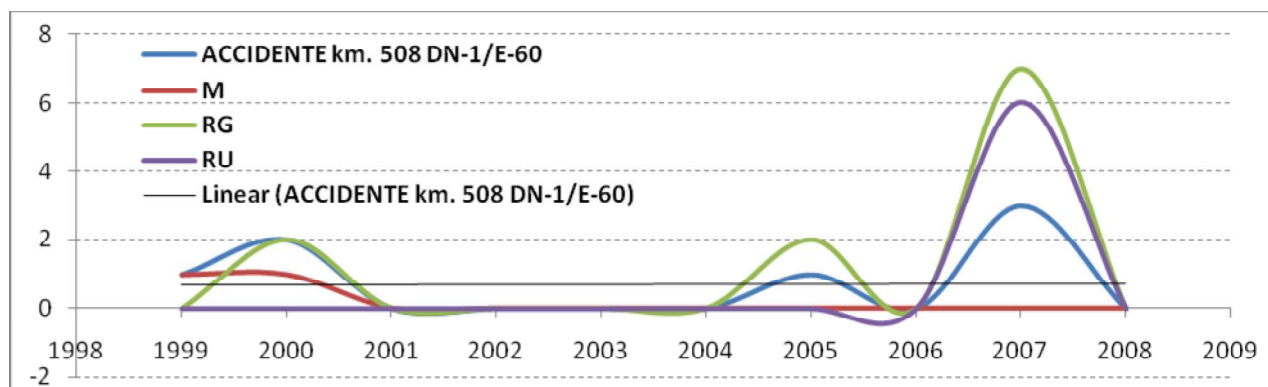
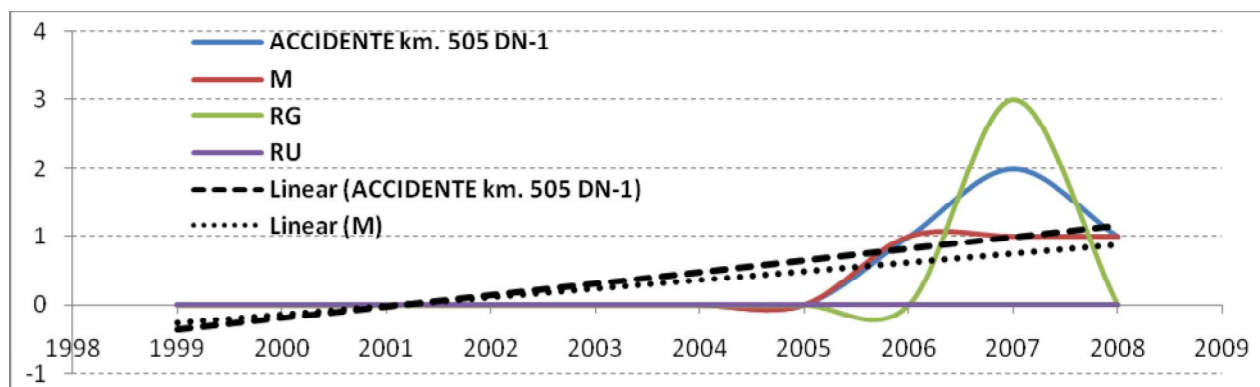
## Anexa nr.5 : Harta națională a României cu dispunerea "punctelor negre"



Nota:

- 1) Perioada de raportare : 01.01.1999 – 30.11.2006
- 2) „Punctele negre” (zonele roșii, portocalii și galbene) sunt definite în următoarele condiții :
  - \* numărul minim de accidente – 10
  - \* numărul minim de morți / răniți grav – 10
  - \* lungimea segmentului de drum analizat – 1000 m
  - \* perioada continuă de producere a evenimentelor – 5 ani

## Anexa nr.6 : DN-1/E-60 Dinamica și tendințele accidentelor la km. 505 și 508.



## Anexa nr.7 : Dinamica accidentelor grave de circulație rutieră în Mun. Cluj-Napoca, jud. Cluj str. Primăverii



Data	Strada	Reper Fix	M	RG	RU	Cauza Principala
22.02.2004	Primăverii		0	1	0	viteză neadaptată la condițiile de drum
06.08.2000	Primăverii		0	1	0	traversare neregulamentară pietoni
08.12.2005	Primăverii	STALP IREC NR. 166 A	1	0	0	traversare neregulamentară pietoni
20.08.2008	Primăverii	Stâlp Ratic nr. 26	0	1	0	traversare neregulamentară pietoni
13.09.2008	Primăverii	Stâlp Ratic fn	0	1	0	traversare neregulamentară pietoni
13.09.2007	Primăverii	STALP IERC NR.8	0	1	0	neasigurare mers înapoi
25.05.2001	Primăverii		0	1	0	neacordare prioritate vehicule
15.01.1999	Primăverii		0	2	0	neacordare prioritate pietoni
26.04.2002	Primăverii	MINERVA	0	1	0	neacordare prioritate pietoni
10.10.2004	Primăverii		0	1	0	neacordare prioritate pietoni
28.02.2006	Primăverii	STALP IREC FN. DIN DREPTUL IMOBILULUI CU NR. 12	0	1	0	neacordare prioritate pietoni
23.01.2008	Primăverii	Stâlp IRE 212	0	1	0	neacordare prioritate pietoni
23.08.2008	Primăverii	Stâlp Ire fn	0	1	0	neacordare prioritate pietoni
14.10.2003	Primăverii		0	1	0	conducere imprudentă
23.08.2005	Primăverii	STATIA RATUC "SIRENA"	0	1	0	alte abateri pietoni
09.04.2008	Primăverii	Stâlp Ire fn	0	1	0	abateri bicicliști
<b>16</b>		<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	

**17**

