Anexa 1

STRATEGIA NAȚIONALĂ DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ PENTRU PERIOADA 2016 – 2020

Cuprins

Listă figuri....5
Listă tabele....6
Abrevieri....7
Capitolul 1. INTRODUCERE....9
1.1 Premise....9
1.2 Context....9
1.3 Abordarea sistemului de siguranţă rutieră....10
1.4 Elaborarea strategiei....12
Capitolul 2. INFORMAŢII GENERALE RELEVANTE....14
2.1 Date statistice privind accidentele rutiere grave....14
2.1.1 Prezentarea statisticilor naţionale raportate la cele internaţionale....14
2.1.2 Evoluţia accidentelor rutiere în funcţie de mediul producerii....18
2.1.3 Evoluţia accidentelor rutiere în funcţie de categoria de drum....19
2.1.4 Evoluţia accidentelor rutiere în funcţie de configuraţia drumului....21
2.1.5 Evoluţia accidentelor rutiere în funcţie de tipul vehiculului implicat....21
2.1.6 Cauzele de producere a accidentelor grave....22
2.1.7 Tipologia accidentelor grave....28
2.1.8 Categoria de vârstă şi sexul....29
2.1.9 Categoria participantului la trafic victimizat....30
2.1.10 Vechimea permisului de conducere....31
2.1.11 Perioade de timp....31
2.2 Indicatori de performanţă ai siguranţei rutiere, precum şi indicatori de risc....32
2.3 Problemele majore identificate în cursul studiului efectuat în vederea elaborării Master Planului General de Transport al României, cu privire la infrastructura rutieră 34
2.4 Concluzii privind producerea accidentelor rutiere....35
Capitolul 3. PRIORITĂŢI, POLITICI, CADRUL JURIDIC EXISTENT....37
Capitolul 4. DEFINIREA PROBLEMEI....38
4.1 Colectarea de date....39
4.2 Analiza datelor....39
4.3 Cooperarea cu autorităţile rutiere locale....39
4.4 Estimări ale costurilor sociale ale accidentelor....39
4.5 Reglementări tehnice....40
4.6 Educaţie şi campanii de siguranţă rutieră....40
4.7 Legile de circulaţie şi aplicarea lor....42

4.8 Vehiculele şi dispozitive de siguranţă 43
4.9 Instruirea şi testarea şoferilor 43
4.10 Intervenţia de urgenţă la locul accidentelor rutiere 44
4.11 Cercetare în domeniul siguranţei rutiere 44
Capitolul 5. DIRECŢII DE ACŢIUNE 46
Capitolul 6. OBIECTIVE 48
6.1 Întărire şi coordonare instituţională 48
6.1.1 Îmbunătăţirea sistemului de management integrat al serviciilor specializate de urgenţă care intervin în cazul accidentelor rutiere 48
6.1.2 Întărirea capacităţii instituţionale 51
6.2 Factorul uman în siguranţa rutieră 53
6.2.1 Întărirea rolului educaţiei rutiere şi a campaniilor de sensibilizare şi conştientizare: 53
6.3 Formarea în domeniul siguranţei rutiere 55
6.3.1 Crearea de programe universitare, post-universitare şi de formare în domeniul siguranţei rutiere, în conformitate cu legislaţia în vigoare și cu standardele ARACIS 55
6.3.2 Îmbunătăţirea calităţii cercetării la locul accidentului și a expertizelor tehnice judiciare prin: 55
6.3.3 Îmbunătăţirea practicii judiciare prin introducerea în programele de pregătire a magistraţilor a unor tematici generale, necesare unei corecte înţelegeri a aspectelor ce ţin de accidentele rutiere și care nu aparţin domeniului juridic. 56
6.4 Îmbunătăţirea evaluării medicale şi psihologice 56
6.4.1 Îmbunătăţirea evaluării medicale și psihologice a candidaţilor pentru obţinerea permisului de conducere 56
6.4.2 Îmbunătăţirea evaluării medicale și psihologice a persoanelor cu funcții care concură la siguranţa circulaţiei 56
6.5 Instruire şi examinare 58
6.5.1 Îmbunătăţirea calităţii instruirii oferite de şcolile de şoferi şi centrele de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transportului rutier 58
6.5.2 Perfecționarea legislaţiei din domeniu 59
6.5.3 Îmbunătăţirea calităţii examinării 59
6.6 Îmbunătățirea legislației și a controlului respectării acesteia 59
6.6.1 Îmbunătăţirea legislaţiei rutiere 59
6.6.2 Îmbunătăţirea capacităţii de supraveghere şi impunere a legii prin intermediul sistemelor automate de constatare a abaterilor 60
6.6.3 Creşterea gradului de încasare a amenzilor contravenţionale şi scăderea costurilor administrative de procesare a contravenţiilor 60
6.7 Siguranţa Infrastructurii Rutiere 60

6.7.1 Îmbunătăţirea managementului siguranţei infrastructurii rutiere: 61

6.7.2 Crearea unei infrastructuri rutiere sigure şi introducerea utilizării pe scară largă a sistemelor de transport inteligente – STI.....65

6.7.3 Controlul îmbunătăţirii siguranţei drumurilor publice şi sancţionarea administratorilor/executanţilor de lucrări la drumuri pentru nerespectarea prevederilor legale 69

6.7.4 Realizarea de amenajari speciale destinate participantilor vulnerabili la trafic 69

6.8 Transport şi Mobilitate 70

6.8.1 Creşterea siguranţei transportului rutier de marfă şi a transportului de persoane în curse regulate 70

6.8.2 Revizuirea reglementărilor de dezvoltare urbană şi a normelor de construire în mediul urban de-a lungul drumurilor de tranzit - europene, naţionale, judeţene - şi limitarea dezvoltării liniare a localităţilor existente. 70

6.9 Siguranţa Vehiculelor.....71

6.9.1 Creşterea siguranţei rutiere prin îmbunătăţirea stării tehnice a parcului rutier 70

6.9.2 Introducerea inspecţiei tehnice de siguranţă pentru repunerea în circulaţie a vehiculelor implicate în accidente rutiere 70

6.9.3 Efectuarea de expertize tehnice extrajudiciare vehiculelor implicate în accidente rutiere în vederea identificării pieselor şi lucrărilor necesare restabilirii parametrilor funcţionali ai vehiculelor din punct de vedere al siguranţei rutiere şi a protecţiei mediului.....70

6.10 Cercetare 70

6.10.1 Determinarea, actualizarea şi îmbunătăţirea utilizării costurilor sociale ale accidentelor rutiere 70

6.10.2 Stabilirea viziunilor şi a obiectivelor detaliate 71

6.10.3 Îmbunătăţirea colectării şi analizei datelor şi a diseminării statisticilor 73

6.10.4 Crearea sistemului de monitorizare şi evaluare 73

6.10.5 Îmbunătăţirea cercetării, dezvoltării şi transferului de cunoştinţe 73

Capitolul 7. REZULTATELE POLITICILOR PUBLICE.....76

Capitolul 8. INDICATORI.....77

Capitolul 9. IMPLICAŢII PENTRU BUGET.....78

Capitolul 10. IMPLICAŢII JURIDICE 79

Capitolul 11. ETAPE ULTERIOARE ŞI INSTITUŢII RESPONSABILE.....80

Anexe.....80

Listă figuri

Figura 1. Situaţia estimată a accidentelor rutiere până în 2020 10
Figura 2. Abordarea sistemului de siguranţă rutieră 11
Figura 3. Abordarea sistemului drum sigur: utilizator drum sigur, drumuri şi zone laterale drumului sigure, viteze sigure şi vehicule sigure 12
Figura 4. Indicatori dinamici specifici 1990-2014 15
Figura 5. Evoluţia numărului de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere în UE, perioada 2001-2014 16
Figura 6. Evoluţia numărului de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere în UE, perioada 2010-2014 16
Figura 7. Decese raportate la 1 milion de locuitori înregistrate în urma accidentelor rutiere în UE, comparaţie între 2010 şi 2014 17
Figura 8. Decese raportate la 1 milion de locuitori înregistrate în urma accidentelor rutiere în UE, 2014 17
Figura 9. Evoluţia numărului de răniţi grav înregistraţi în urma accidentelor rutiere în UE, perioada 2010-2014 18
Figura 10. Distribuţia accidentelor rutiere grave produse în perioada 2010-2014, în funcţie de mediul producerii 19
Figura 11. Distribuţia accidentelor rutiere grave în perioada 2010-2014, în funcţie de categoria de drum pe care s-au produs 20
Figura 12. Dinamica accidentelor rutiere grave în funcţie de cauza producerii, 2010-2014 23
Figura 13. Distribuţia accidentelor rutiere grave în funcţie de cauza producerii, 2014 24
Figura 14. Distribuţia numărului de accidente rutiere grave, pe medii de producere, în funcţie de cauzele principale, 2014 26
Figura 15. Numărul de decese şi răniţi grav în funcţie de tipul de accidente (2009-2014) 28
Figura 16. Ponderea deceselor pe tip de accidente (2009-2014) 28
Figura 17. Ponderea vătămărilor grave pe tip de accidente (2009-2014) 29
Figura 18. Distribuţia pe grupe de vârstă a numărului de conducători auto implicaţi în/ vinovaţi de producerea accidentelor rutiere grave în 2014 29
Figura 19. Distribuţia persoanelor decedate în accidente rutiere în 2014, în funcţie de grupa de vârstă şi categoria de participanţi la trafic 30
Figura 20. Distribuţia conducătorilor auto implicaţi/ implicaţi cu vinovăţie în accidentele rutiere grave din anul 2014, în funcţie de vechimea permisului de conducere 31
Figura 21. Instituţii implicate în siguranţa circulaţiei rutiere 37

Listă tabele

Tabelul 1. Numărul de accidente şi victime în România (2009-2014) 15
Tabelul 2. Decese şi vătămări grave în funcţie numărul de vehicule pe km (2011) 21
Tabelul 3. Numărul de decese şi răniri grave în funcţie de caracteristica drumului (2009-2014) 21
Tabelul 4. Tipologia vehiculelor cu vinovăție implicate în accidente rutiere 22
Tabelul 5. Cauzele accidentelor rutiere încadrate în domenii cauzale 25
Tabelul 6. Valorile indicilor de mortalitate în funcție de cauzele și mediul de producere ale accidentelor rutiere 27
Tabelul 7. Decese şi vătămări grave pe sexe 30
Tabelul 8. Gradul de utilizare a luminilor de întâlnire pe timp de zi pe drumuri naționale/ europene și autostrăzi 32
Tabelul 9. Gradul de utilizare a centurilor de siguranță pe drumuri naționale/ europene și autostrăzi 32
Tabelul 10. Gradul de utilizare a centurilor de siguranță, pe drumuri naționale/ europene și autostrăzi 33
Tabelul 11. Vitezele medii de rulare pentru autovehicule ușoare (<3,5 tone) 33
Tabelul 12. Parcursul mediu anual pe categorii de vechile (km) 34
Tabelul 13. Evoluția numărului de decese în accidente rutiere, 2001-2014, UE 81
Tabelul 14. Decese în accidente rutiere per milion de locuitori, 2010 și 2014, UE 82
Tabelul 15. Evoluția numărului de răniți grav în urma accidentelor rutiere, 2001-2014, UE 83

Abrevieri

CISR	Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră
SCISR	Secretariatul Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră
DPISR	Delegația Permanentă Interministerială pentru Siguanță Rutieră
STI	Siteme de Transport Inteligente
ARR	Autoritatea Rutieră Română – A.R.R.
RAR	Registrul Auto Român R.A.
ISCTR	Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier
CNADNR	Compania Națională Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A.
DR	Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române
DRPCIV	Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor
ARACIS	Agenția Română de Asigurare a Calității în Învățământul Superior
ETSC	Consililul European pentru Siguranța în Transporturi
ETSI	Institutul European de Standarde în Telecomunicații
OECD	Organizația pentru Cooperare Economică și Dezvoltare
SEETO	Observatorul Europei de Sud-Est pentru Transporturi
GPS	Sistem de Poziționare Globală
GSM	Sistem Global de Comunicații Mobile
SNUAU	Sistemul Naţional Unic pentru Apeluri de Urgenţă
STS	Serviciul de Telecomunicații Speciale
SMURD	Serviciul Mobil de Urgenţă, Reanimare şi Descarcerare
MAIS	Scala Maximum Abreviată a Leziunilor
TEN-T	Rețeaua Trans-Europeană de Transport
DN	Drum Național
RO-LA	Transport combinat rutier - feroviar
UE	Uniunea Europeană
BE	Regatul Belgiei
BG	Republica Bulgaria
CZ	Republica Cehă
DK	Regatul Danemarcei
DE	Republica Federală Germania
EE	Republica Estonia

IE	Irlanda
EL	Republica Elenă
ES	Regatul Spaniei
FR	Republica Franceză
HR	Republica Croaţia
IT	Republica Italiană
CY	Republica Cipru
LV	Republica Letonia
LT	Republica Lituania
LU	Marele Ducat al Luxemburgului
HU	Ungaria
MT	Republica Malta
NL	Regatul Ţărilor de Jos
AT	Republica Austria
PL	Republica Polonă
PT	Republica Portugheză
RO	România
SI	Republica Slovenia
SK	Republica Slovacă
FI	Republica Finlanda
SE	Regatul Suediei
UK	Regatul Unit al Marii Britanii şi Irlandei de Nord
GB	Marea Britanie
NO	Regatul Norvegiei
CH	Confederaţia Elveţiană
RS	Republica Serbia
IL	Statul Israel

Capitolul 1. INTRODUCERE

1.1 Premise

Strategia Naţională de Siguranţă Rutieră pentru perioada 2016 - 2020 exprimă liniile strategice, directoare, pentru stabilirea politicii guvernamentale în ceea ce priveşte siguranţa rutieră şi căile de realizare şi îmbunătăţire a acesteia.

Strategia Naţională pentru Siguranţă Rutieră pentru perioada 2016 - 2020 este un document de politici coerente şi unitare în sfera siguranţei rutiere, pe termen mediu, care a fost elaborat pentru contracararea rezultatelor nesatisfăcătoare ale politicilor existente în domeniu. Aceasta urmează a fi pusă în aplicare de către instituţiile cu atribuţii în domeniu, organe de specialitate ale administraţiei publice centrale împreună cu reprezentanţii autorităţilor administraţiei publice locale.

Întrucât rezultatele măsurilor care au avut ca scop creşterea siguranţei participanţilor la trafic au fost sub aşteptări, iar ambiţiosul obiectiv de reducere la jumătate a numărului de decese în accidentele rutiere, pentru perioada 2001 – 2010 la nivelul Uniunii Europene nu s-a îndeplinit, numărul de decese în accidentele rutiere din Uniunea Europeană scăzând doar cu 35% până în 2010, Comisia Europeană a luat decizia de a elabora noile orientări pentru perioada 2011 – 2020 pentru un spaţiu european de siguranţă rutieră, menţinând obiectivul principal, de reducere a deceselor cu 50% faţă de perioada anterioară.

Comisia Europeană consideră inacceptabil de ridicat numărul deceselor şi al vătămărilor corporale, recunoscând totodată că sistemul de transport sigur şi durabil contribuie la competitivitate şi prosperitate, la ocuparea forţei de muncă, siguranţă şi securitate pe plan european. În acest sens a fost adoptată la Bruxelles, prin documentul COM(2010) 389 final din 20.07.2010, *Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic şi Social European şi Comitetul Regiunilor - Pentru un spaţiu european de siguranţă rutieră: orientari pentru politica de siguranţă rutieră 2011-2020*[1]. Planul de reducere cu 50% a numărului victimelor accidentelor rutiere la nivelul Uniunii Europene în perioada 2001-2010 nu a fost prevăzut în politicile publice din România.

1.2 Context

Siguranța rutieră a fost văzută ca o problemă a sistemului de transport, o consecință nefastă a acestuia, fără a se ține cont de faptul că accidentele rutiere presupun costuri directe care sunt suportate de sectorul de sănătate, domeniul afacerilor și de către familiile celor implicați. Accidentele rutiere sunt evenimente care au impact socio-economic extrem de puternic asupra societății în ansamblul ei și în mod direct asupra membrilor acesteia.

Conform statisticilor, dintre toate modurile de transport, transportul rutier este cel mai periculos și costisitor în termeni de vieți omenești și costuri aferente. Astfel, siguranța rutieră reprezintă o problemă de interes individual, național, european și mondial, iar

[1] http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2010/RO/1-2010-389-RO-F1-1.Pdf

abordarea acesteia trebuie să fie corespunzătoare fiecărui nivel în parte, cu răspunderea împărțită între toți actorii implicați.

De la primul accident rutier înregistrat în 1869 în Irlanda și până în prezent se estimează faptul că numărul persoanelor decedate pe drumurile publice se ridică la 30 milioane. Mai mult decât atât, se estimează faptul că mai bine de 1.24 milioane de persoane își pierd viața anual pe drumurile din întreaga lume, mult mai mulți suferă de handicapuri definitive și între 20 și 50 milioane sunt vătămați. Aceste evenimente sunt mai dese în special în țările în curs de dezvoltare, mai ales în rândul participanților vulnerabili la trafic și în rândul celor mai activi din punct de vedere social.

Organizația Mondială a Sănătății și Banca Mondială au estimat o creștere alarmantă a deceselor din trafic până în anul 2020, așa cum se poate observa și în Figura 1, dacă în prezent politicienii și cei a căror activitate concură la siguranța rutieră nu vor lua o serie de măsuri adiționale de îmbunătățire a siguranței rutiere. Astfel se propune ca decesul/rănirea gravă prin accidente rutiere să fie considerată, alături de problemele cardio-vasculare, cancer și atacuri cerebrale, ca o problemă de sănătate publică. Cum riscul de a fi implicat într-un accident rutier poate fi diminuat prin diferite măsuri, rezultă că și accidentele rutiere pot fi prevenite prin măsuri educative, inginerești, preventive și corective, reducând astfel numărul victimelor acestora.

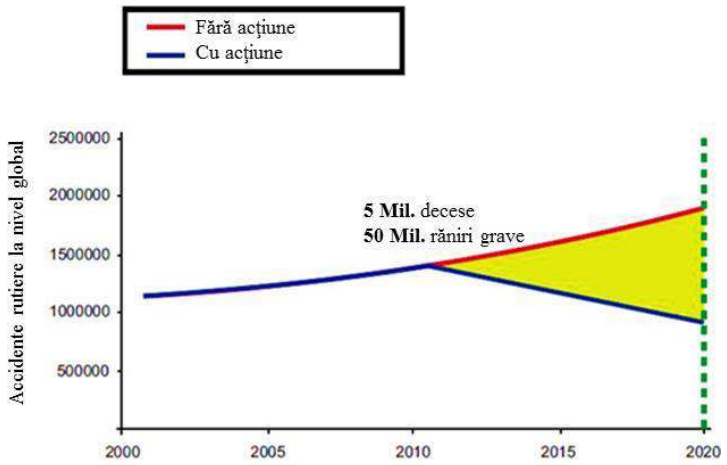

Figura 1. Situația estimată a accidentelor rutiere până în 2020

În ciuda unor îmbunătăţiri recente, siguranţa rutieră este o problemă gravă în România şi performanţa acesteia este semnificativ mai mică decât media UE. Rata fatalităţilor măsurată ca decese pe cap de locuitor este aproape de două ori faţă de media din UE şi mai mult de triplu faţă de cele mai performante ţări din UE. România se numără printre patru ţări din UE cu cea mai mare rată de fatalităţi.

1.3 Abordarea sistemului de siguranţă rutieră

Orice acțiune din domeniul siguranței circulației rutiere ar trebui să se bazeze pe abordarea durabilă a sistemului de siguranţă, deja folosit cu mare succes în multe state membre ale UE, în Australia şi Noua Zeelandă.

Soluţia pentru un sistem de trafic în condiţii de siguranţă durabilă este aplicarea consecventă şi sistematică a principiilor de siguranţă. Punctul de plecare trebuie să fie utilizatorul drumului - în special limitările şi capacităţile sale.

Aceasta se numeşte abordarea „sistemului de siguranţă" şi este ilustrată în Figura 2. Raportul OECD Spre Zero: Obiective Ambiţioase ale Siguranţei Rutiere şi Abordarea Sistemului Sigur[2] descrie abordarea „sistemului siguranţă" ca singura modalitate de a atinge nivelul de zero decese şi vătămări grave rutiere şi necesită ca sistemul rutier să fie proiectat astfel încât să prevadă şi să fie adaptat factorului eroare umană.

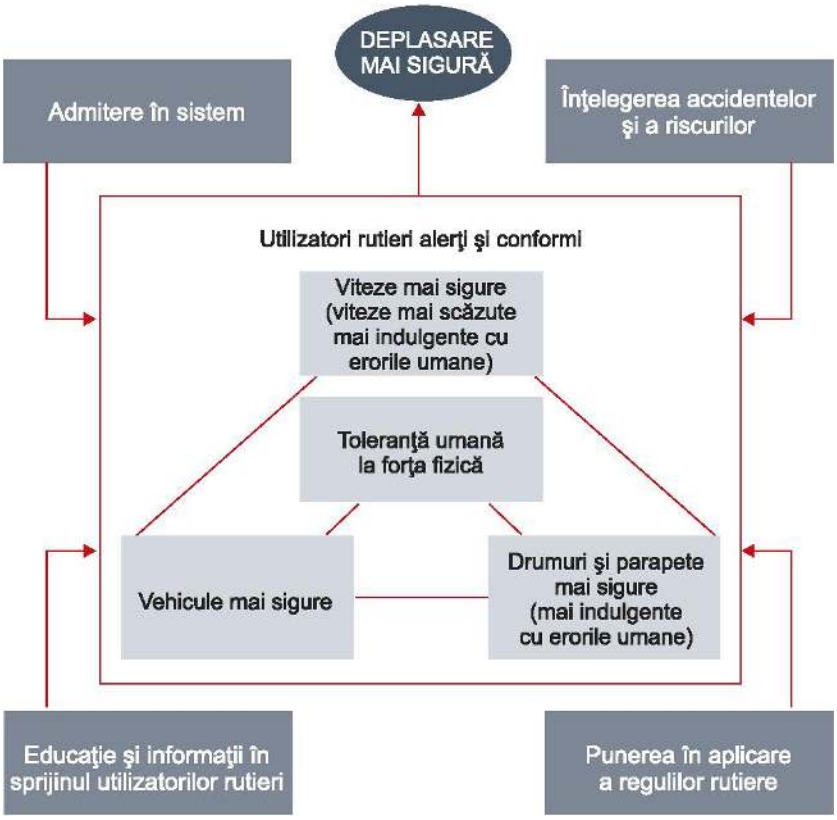

Figura 2. Abordarea sistemului de siguranţă rutieră[3]

O abordare a sistemului de siguranţă are următoarele caracteristici:

Recunoaşte că în ciuda eforturilor de prevenire a acestora, participanţii la trafic vor rămâne supuşi greşelii şi accidente vor avea loc;

Subliniază faptul că cei implicaţi în proiectarea sistemului de transport rutier trebuie să accepte şi să împărtăşească responsabilitatea pentru siguranţa sistemului, şi cei care folosesc sistemul trebuie să accepte responsabilitatea respectării normelor şi constrângerile sistemului;

---

[2] Spre Zero: Obiective Ambiţioase ale Siguranţei Rutiere şi Abordarea Sistemului Sigur – OECD/ITF, 2008

[3] http://www.kiwirap.org.nz/safe_road_system.html şi http://www.roadwise.asn.au/safesystem-approach-to-road-safety.aspx

Aliniază deciziile managementului de siguranţă cu deciziile mai largi de transport şi de planificare care îndeplinesc obiectivele economice, umane şi de mediu mai ample;

Modelează intervenţiile pentru a îndeplini obiectivul pe termen lung, în loc să se bazeze pe intervenţii „tradiţionale" pentru a stabili limitele oricăror obiective pe termen lung.

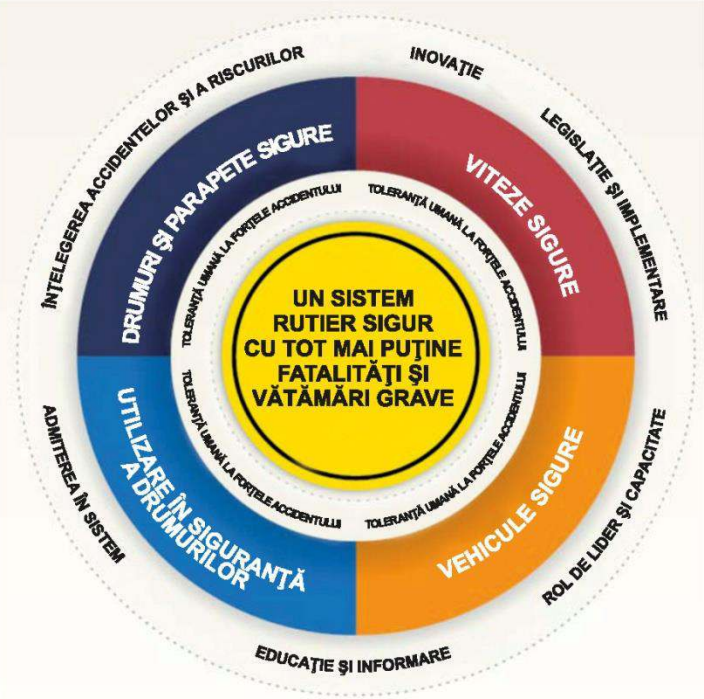

Figura 3. Abordarea sistemului drum sigur: utilizator drum sigur, drumuri şi zone laterale drumului sigure, viteze sigure şi vehicule sigure[4]

1.4 Elaborarea strategiei

În conformitate cu documentul neoficial al UE[5], pentru ca o ţară să poată avea succes în abordarea problemelor sale de siguranţă rutieră trebuie să existe activităţi eficiente şi coordonate în toate sectoarele-cheie care afectează siguranţa rutieră şi obiective de performanţă clar definite, care pot fi monitorizate pentru a constata dacă îmbunătăţirile dorite au loc.

Acelaşi document neoficial menţionat anterior evidenţiază, de asemenea, că existenţa unei strategii de înaltă calitate privind siguranţa rutieră naţională poate fi privită ca un indicator al faptului că siguranţa rutieră este o problemă pe agenda politică. Un plan bine întocmit poate fi un instrument pentru ca autorităţile responsabile să identifice acţiunile

[4] http://www.kiwirap.org.nz/safe_road_system.html şi http://www.roadwise.asn.au/safesystem-approach-to-road-safety.aspx

[5] Planificarea siguranţei rutiere. Exemple de bune practici din strategiile naţionale de siguranţă rutieră în UE. Document neoficial ca sursă pentru gândire şi discuţii
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf

cele mai relevante de siguranţă rutieră, să se concentreze pe activitatea lor în mod eficient şi să aloce resursele necesare. Planul de siguranţa rutieră poate fi, de asemenea, un instrument pentru responsabilitate şi transparenţă, comunicarea priorităţilor de siguranţă rutieră pentru cetăţeni. De asemenea, se subliniază faptul că ar putea juca un rol mai mare în calitate de instrument de sprijin pentru ţările care au început să lucreze, mai recent, la siguranţa rutieră.

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 437/1995 privind înfiinţarea CISR, cu modificările şi completările ulterioare, Strategia Naţională de Siguranţă Rutieră pentru perioada 2016 – 2020 și Planul de acțiuni pentru implementarea acesteia.

Capitolul 2. INFORMAŢII GENERALE RELEVANTE

2.1 Date statistice privind accidentele rutiere grave

Principalele surse care au furnizat date statistice prezentate în această strategie sunt:

Sursa S1 – Buletinul Siguranței Rutiere – Raportul Anual 2014, elaborat de Ministerul Afacerilor Interne, Inspectoratul General al Poliţiei Române - Direcţia Rutieră și Institutul de Cercetare şi Prevenire a Criminalităţii.

Sursa S2 – Cel de al 9-lea Raport Raport privind Indicatorii de Siguranță Rutieră, publicat de Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi (ETSC).

Sursa S3 – Raport de evaluare privind necesităţile și lacunele din domeniul siguranţei circulaţiei în România – JASPERS, ianuarie 2016.

Sursa S4 – Planul general de acțiune pentru măsuri de îmbunătățire a siguranței rutiere – JASPERS, martie 2016.

De asemenea, au fost avute în vedere rezultatele studiului efectuat în vederea elaborării Master Planului General de Transport al României, cu privire la deficiențele constatate la infrastructura rutieră.

2.1.1 Prezentarea statisticilor naţionale raportate la cele internaţionale

În ciuda unor tendinţe pozitive, siguranţa rutieră este încă o mare provocare, România fiind printre cele patru ţări UE cu cele mai mari rate de accidente rutiere cu victime împreună cu Letonia, Bulgaria şi Lituania.

Cu 95 de morţi la un milion de locuitori, România are o rată a accidetelor cu victime de cca. 3 ori mai mare în comparaţie cu cele mai performante ţări din UE (Suedia, Marea Britanie şi Olanda) şi ocupă, de asemenea, un loc fruntaş în comparaţie cu media celor şapte Participanţi Regionali SEETO.

În plus, gradul de motorizare în jurul valorii de 200 de autoturisme la 1000 de locuitori în România este cu mult sub media UE și se estimează să crească puternic în anii următori[6]. Acest lucru poate duce la creșterea numărului de accidente rutiere în anii următori dacă nu se iau măsuri preventive eficiente.

Apreciind evoluţiile indicatorilor dinamici specifici din perioada 1990-2014 prezentaţi în Figura 4, se poate observa o tendinţă de creştere puternică în cursul perioadei 2003-2008, care a fost apoi inversată într-o tendinţă de scădere. Accidentele rutiere au scăzut de la 2.796 în 2009 la 1.818 în 2014 (-35%), cu toate acestea, vătămările au scăzut mai puţin în

[6] Master Planul General de Transport , versiunea finală revizuită pentru termen scurt mediu şi lung, Septembrie 2014, AECOM

aceeaşi perioadă de la 15.295 la 13.237 (-9%). În acelaşi timp, în România s-a înregistrat o creştere constantă a numărului de autovehicule cu o tendinţă de creștere pe termen lung de 5% pe an[7].

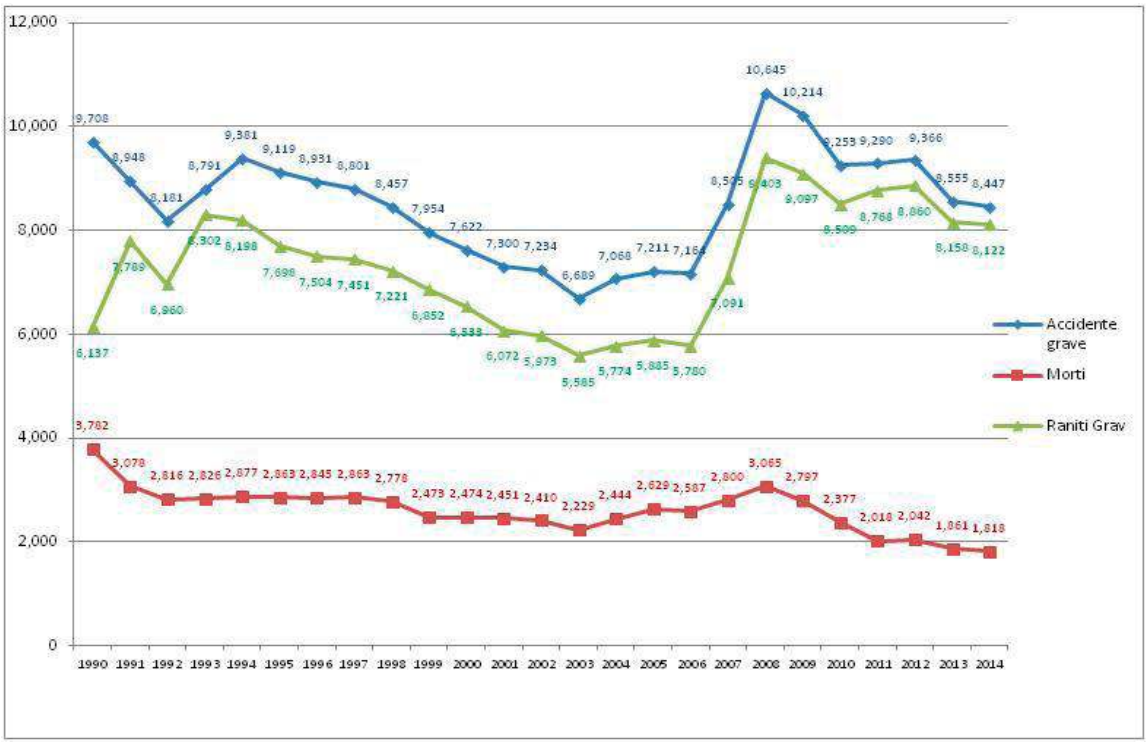

Figura 4. Indicatori dinamici specifici 1990-2014

Numărul accidentelor rutiere a prezentat o tendinţă de creştere puternică în cursul perioadei 2003-2008, care a fost apoi inversată într-o tendinţă de scădere.

Tabelul 1. Numărul de accidente şi victime în România (2009-2014)[8]

An	Accidente cu victime	Nr. decese	Nr. răniţi grav	Nr. răniţi uşor	Nr. total victime	Număr de decese la 1 mil, locuitori
2009	10222	2796	9105	3389	15290	137
2010	9253	2377	8509	3209	14095	117
2011	9290	2018	8768	3362	14148	100
2012	9366	2042	8860	3698	14600	102
2013	8555	1861	8158	3296	13315	93
2014	8447	1818	8122	3297	13237	91

[7] Master Planul General de Transport , versiunea finală revizuită pentru termen scurt mediu şi lung, Septembrie 2014, AECOM

[8] CARE (baza de date UE privind accidentele rutiere) şi baza de date cu accidente de la Poliţia Rutieră

Conform datelor publicate de Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi (ETSC) în 2015, reprezentate în Figura 5 și prezentate în detaliu în Anexe, din 2001 când a fost stabilită ținta pentru reducerea numărului de decese din accidentele rutiere și până în prezent, România are cea mai slabă perfomanță, alături de Malta, Bulgaria și Polonia.

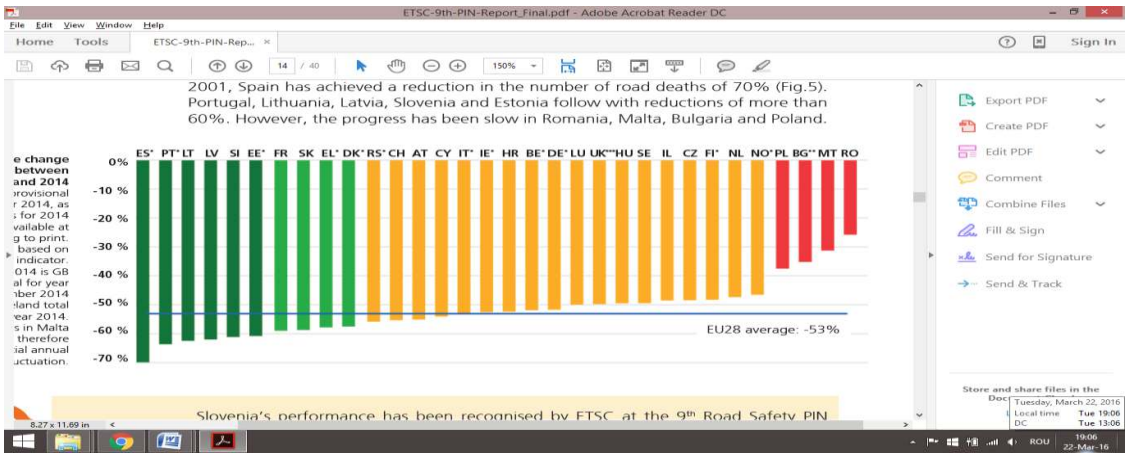

Figura 5. Evoluția numărului de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere în UE, perioada 2001-2014[9]

O îmbunătățire s-a observat în perioada 2010-2014, perioadă în care numărul de victime din accidentele rutiere a scăzut în România cu 23,5%, peste media UE de 18,2%, cum este evidențiat și în Figura 6. Acest fapt s-a datorat măsurilor adoptate în principal în direcția impunerii legii, a îmbunătățirilor aduse infrastructurii rutiere, a gradului de pregătire a conducătorilor auto și a sistemului de intervenție în caz de accident.

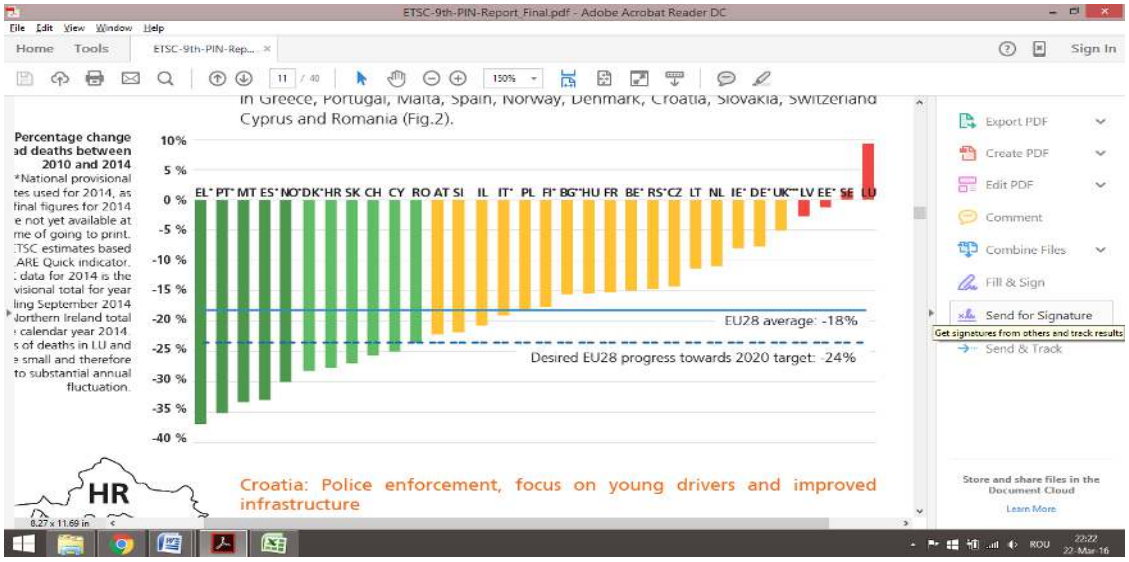

Figura 6. Evoluția numărului de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere în UE, perioada 2010-2014[10]

[9] Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi, al 9-lea Raport PIN, 2015.

[10] Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi, al 9-lea Raport PIN, 2015.

În ceea ce privește starea globală a siguranței rutiere în România, reflectată de numărul de victime la 1 mil. de locuitori, conform datelor furnizate de ETSC, prezentate în Tabelul 14 din Anexe și ilustrate în Figura 7, situația s-a îmbunătățit în anul 2014 față de anul 2010, rămânând totuși în urmă față de situația altor State Membre ale UE și față de media UE. Astfel, scăderea înregistrată în România a fost de 22,22%, de la 117 victime la 1 mil. de locuitori în 2010, la 91 de victime la 1 mil. de locuitori în 2014 (Figura 8).

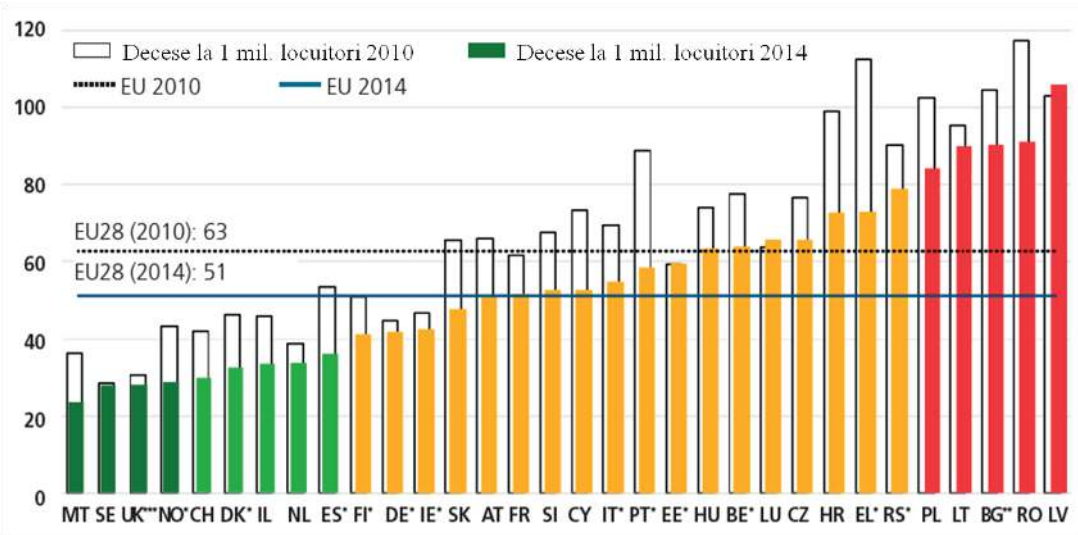

Figura 7. Decese raportate la 1 milion de locuitori înregistrate în urma accidentelor rutiere în UE, comparație între 2010 și 2014[11]

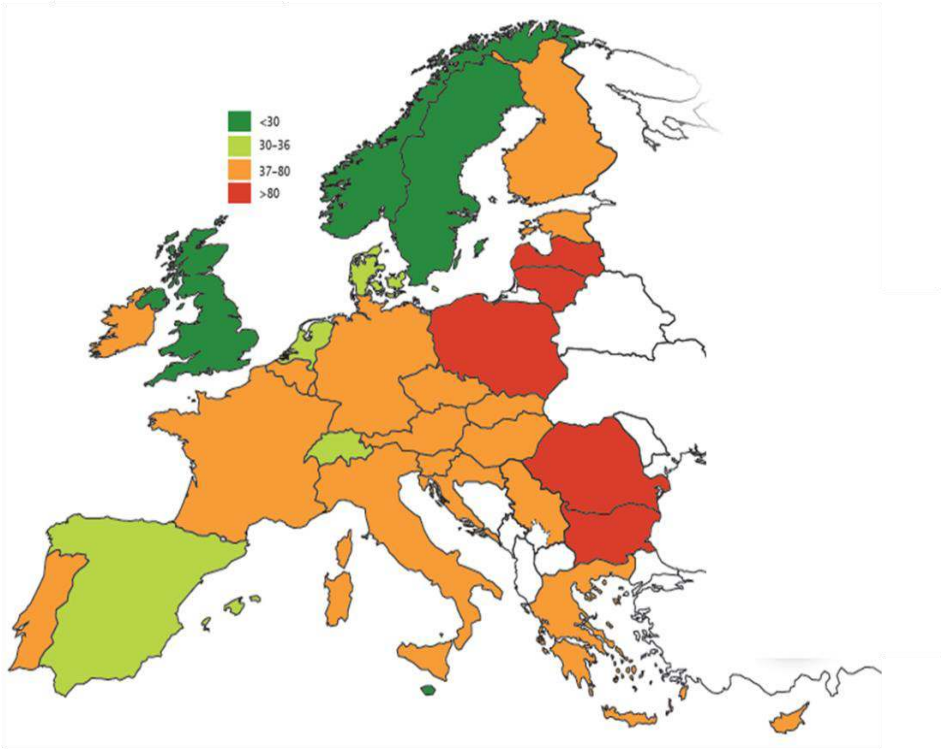

Figura 8. Decese raportate la 1 milion de locuitori înregistrate în urma accidentelor rutiere în UE, 2014[12]

[11] Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi, al 9-lea Raport PIN, 2015.

De asemenea situaţia privind numărul de accidentaţi grav are o tendinţă descrescătoare, faţă de anul 2008, când s-au înregistrat cei mai mulţi răniţi grav, respectiv 9403. Astfel, în anul 2014 s-au înregistrat 8122 de răniţi grav, cu 4,5% mai puţini decât în anul 2010, când s-au înregistrat 8509 (Figura 9). Scăderea însă nu este la fel de semnificativă ca în cazul numărului de decese, fapt reflectat în datele furnizate de ETSC, prezentate în Tabelul 15 din Anexe. Precizăm totuşi că situaţia prezentată are un caracter de relativitate datorită inexistenţei la momentul înregistrărilor a unei accepţiuni comune privitoare la rănirea gravă.

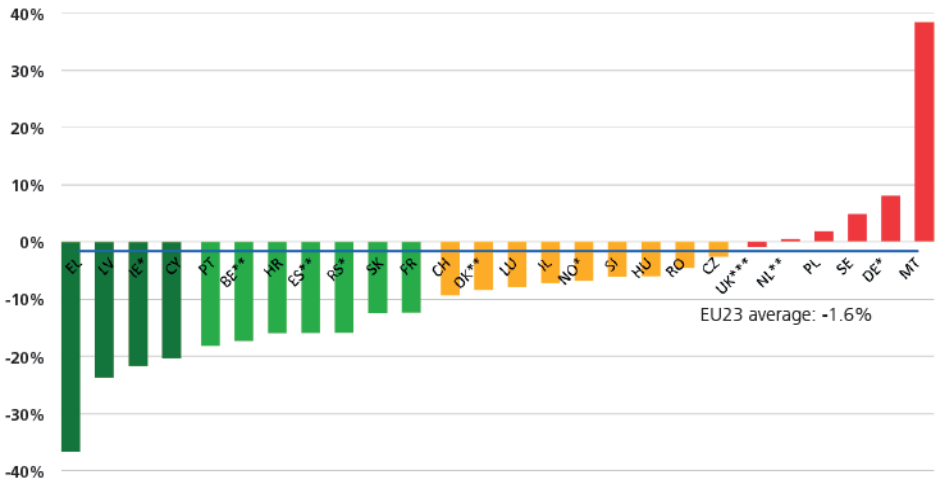

Figura 9. Evoluţia numărului de răniţi grav înregistraţi în urma accidentelor rutiere în UE, perioada 2010-2014[13]

În această situaţie şi în contextul adoptării de către Comisia Europeană a Programului de Acţiuni de Siguranţă Rutieră 2011-2020, program care a păstrat obiectivul de reducere cu 50% a numărului de răniţi şi victime în accidente rutiere la nivelul Uniunii Europene, România trebuie să adopte o strategie pe termen lung care îşi propune stoparea creşterii numărului de victime şi atingerea obiectivului european.

2.1.2 Evoluţia accidentelor rutiere în funcţie de mediul producerii

În ultimii 5 ani, cele mai multe accidente grave s-au petrecut în mediul urban (42% din totalul accidentelor grave petrecute în 2014), urmate de mediul rural (35,1% în 2014), în timp ce în afara localităţilor s-au produs cele mai puţine accidente grave (23% în 2014), tendinţă ce s-a păstrat în întreaga perioadă. În toate cele trei medii de producere, dinamica accidentelor rutiere grave a fost una descendentă, numărul acestora scăzând faţă de 2010 cu 10,1% în afara localităţii, cu 8,4% în mediul urban şi 8,2% în mediul rural.

Aceeaşi tipologie se înregistrează şi în cazul răniţilor grav, cel mai mare număr fiind înregistrat în mediul urban (42,2% comparativ cu 32,8% în mediul rural şi 25% în afara localităţii în 2014). Şi de această dată, faţă de 2010 tendinţa este de scădere (-5,2% în mediul urban, -5,4% în mediul rural şi - 2,3% în afara localităţii).

[12] Consiliul European pentru Siguranţă în Transporturi, al 9-lea Raport PIN, 2015.
[13] Consiliul European pentru Siguranţă în Transporturi, al 9-lea Raport PIN, 2015.

În ceea ce priveşte numărul de morţi, în 2014 cea mai mare valoare se înregistrează în mediul rural (40,1%), spre deosebire de anii anteriori când cel mai mare număr de morţi era înregistrat în accidentele produse în afara localităţii. Acest schimbare este explicabilă prin rata mai mică de reducere a numărului de decedaţi în acest mediu. Astfel, comparativ cu anul 2010, numărul de decedaţi s-a redus pentru mediul rural cu 18,7% comparativ cu 24% în afara localităţii şi 30% în mediul urban.

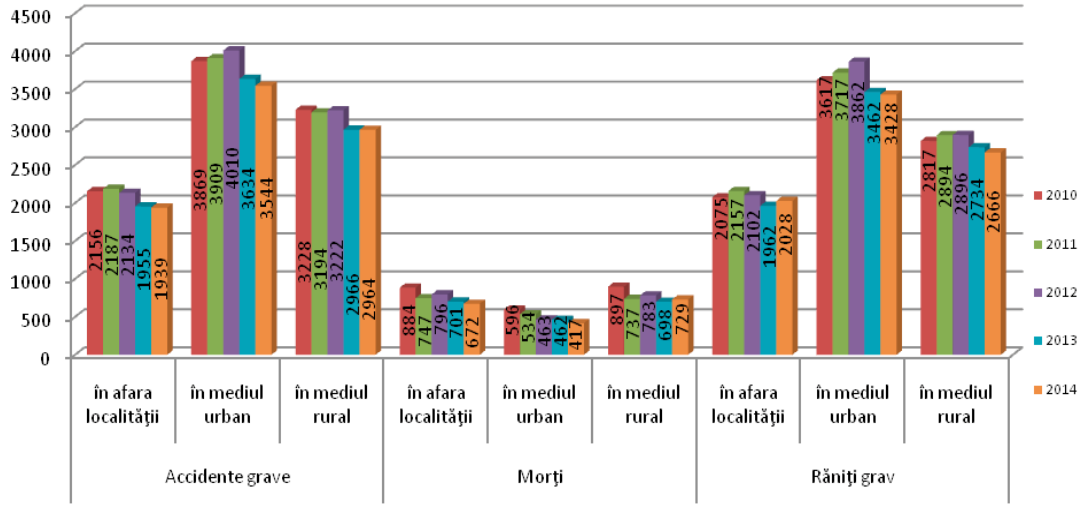

Figura 10. Distribuţia accidentelor rutiere grave produse în perioada 2010-2014, în funcţie de mediul producerii

2.1.3 Evoluţia accidentelor rutiere în funcţie de categoria de drum

Luând în considerare distribuţia evenimentelor rutiere pe categorii de drum, se constată că în întreaga perioadă analizată cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs pe străzile din interiorul localităţilor (40,4% în 2014), urmate de drumurile naţionale (34,3%). Practic, pe aceste două segmente se produc aproximativ trei sferturi din totalul accidentelor grave de circulaţie, în timp ce cel mai mic număr se înregistrează pe autostrăzi (0,6%).

În ceea ce priveşte dinamica accidentelor rutiere grave în perioada 2010-2014, aceasta este una descendentă pe următoarele categorii de drumuri: drumuri naţionale (-17%), străzile din interiorul localităţilor (-8,2%) şi drumuri judeţene (-4,6%), în timp ce creşteri ale numărului accidentelor au fost semnalate pe alte drumuri (creştere majoră, +58,2%) drumuri comunale (+21,5%) şi autostrăzi (+4,1%).

Drumurile municipale şi străzile reprezintă mai mult de 45-50% din vătămări grave în timp ce acestea însumează aprox. 35% din reţeaua de drumuri. Drumurile naţionale reprezintă 35% din persoanele rănite grav şi 20% din totalul reţelei de drumuri. Astfel, pe drumurile naţionale densitatea persoanelor rănite grav este de 0,18 şi pe drumuri şi străzi municipale 0,13 persoane rănite grav per km, comparativ cu, de exemplu, media de 0,10 persoane grav rănite per km pentru media reţelei totale de drumuri.

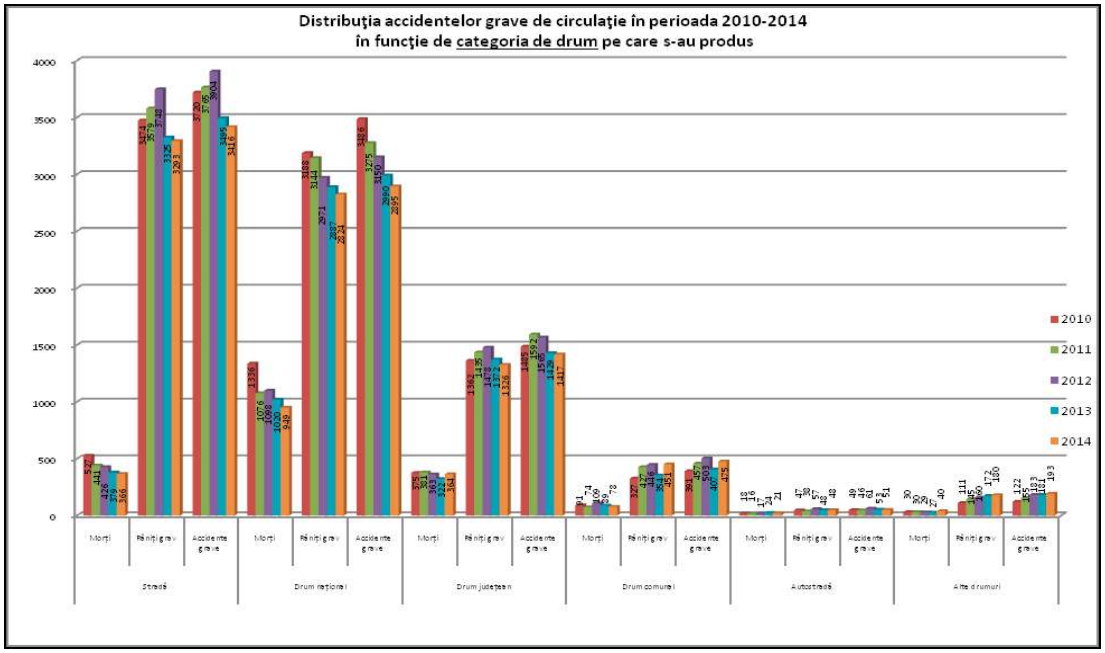

Figura 11. Distribuţia accidentelor rutiere grave în perioada 2010-2014, în funcţie de categoria de drum pe care s-au produs

Comparativ cu anul 2010, s-au înregistrat scăderi ale numărului de răniţi grav pe majoritatea segmentelor de drum, cea mai intensă fiind înregistrată pe drumurile naţionale (-11,4%). Scăderi mai reduse au avut loc pe străzi (-5,2%) şi drumurile judeţene (-2,6%), în timp ce pe drumurile comunale s-a înregistrat o creştere importantă (+37,9%), ca şi pe alte categorii de drumuri (+62,2%). În accidentele rutiere produse pe autostrăzi au fost rănite grav 48 persoane în 2014, valoare comparabilă cu cea din 2010 (47 răniţi grav).

Situaţia este diferită în cazul numărului de decese rezultate din accidentele rutiere, acesta fiind mai ridicat pe drumurile naţionale, unde pentru întreaga perioadă s-au înregistrat mai mult de jumătate din totalul morţilor rezultate din accidente rutiere (52,2% în 2014). Comparativ cu anul 2010, s-au înregistrat scăderi importante ale numărului de decese produse în urma accidentelor rutiere pe străzi (-30,6%), drumuri naţionale (-29%), drumuri comunale (-14,3%), drumuri judeţene (-2,9%), în timp ce creşteri s-au constat pe alte drumuri (+33,3%) şi autostrăzi (21 în 2014 faţă de 18 în 2010). Densitatea de decese este mai mare, de asemenea, pe drumurile naţionale, comparativ cu media pentru toate tipurile de drumuri. Densitatea pentru drumurile naţionale este de 0,06 decese pe km în 2014, comparativ cu, de exemplu, media de 0,02 decese per km pentru toate drumurile.

În general, drumurile cu o singură bandă pe sens sunt recunoscute ca fiind cel mai periculos tip de drum în Europa, cu medii de risc mult mai mari decât pentru autostrăzi. Acest lucru este, de asemenea, reflectat în statisticile româneşti în care drumurile naţionale sunt mult mai reprezentate de decese şi răniţi grav în comparaţie cu cotele lor de lungime. În prezent, aproape 90% din reţeaua naţională[14] are o singură bandă de circulaţie pe sens iar acest lucru contribuie, fără îndoială, la înregistrarea celor mai multe accidente şi prin urmare un cost economic semnificativ.

[14] Master Planul General de Transport din România, Raport Final Revizuit al Master Planului pe termen scurt, mediu şi lung, septembrie 2014, AECOM

Atunci când se compară numărul de decese și vătămări grave la numărul de vehicule km în funcţie de tipul de drum, pentru a indica nivelul de expunere si riscul de accidente mortale, drumurile județene și drumuri locale (municipale, străzi și a alte drumuri) se poziţionează pe un nivel mai ridicat, așa cum se vede în Tabelul 2. Astfel, comparativ cu valorile de trafic, cel mai mare risc este identificat pe drumuri județene și drumuri locale.

Tabelul 2. Decese şi vătămări grave în funcţie numărul de vehicule pe km (2011)

	Autostrăzi	Drumuri Naţionale	Drumuri Judeţene	Drumuri locale
Decese la 1mil. vehicule	2	15	35	181
Vătămări grave la 1 mil. vehicule	5	45	132	1380

2.1.4 Evoluţia accidentelor rutiere în funcţie de configuraţia drumului

Principalele tipuri de caracteristici ale drumului în care au loc decese şi vătămări grave sunt sectoarele de drum în aliniament (71% şi, respectiv, 65%), în curbe (18% şi, respectiv, 17%) şi în intersecţii (9% şi, respectiv, 16%).

Tabelul 3. Numărul de decese şi răniri grave în funcţie de caracteristica drumului (2009-2014)

Caracteristică drum	Nr. decese	Nr. vătămări grave
Curbe	2353	8917
În tunel	16	82
Intersecţii	1135	8405
Pe poduri	101	310
Trecere cale ferată	147	135
Aliniamente	9144	33653
Sub poduri	16	20
Total	12912	51522

2.1.5 Evoluţia accidentelor rutiere în funcţie de tipul vehiculului implicat

Cele mai multe vehicule implicate cu vinovăţie în accidente rutiere grave, în ultimii 5 ani, sunt reprezentate de autoturisme. Totuşi, în perioada 2010-2015 s-a înregistrat o scădere atât a numărului, cât şi a ponderii acestora (de la 68% în 2010 la 56,5% în 2014).

O scădere semnificativă a avut loc şi în cazul conducătorilor de mopede (cu 57% faţă de 2010), responsabile fiind cel mai probabil modificările aduse de Noul Cod Rutier, conform cărora, începând cu 19 ianuarie 2013, persoanele care nu deţin permise de conducere din nicio categorie trebuie să susţină un examen teoretic şi unul practic pentru

obţinerea permiselor din categoria AM, A1 şi B1, pentru mopede, scutere, ATV-uri şi alte autovehicule dotate cu motoare de capacitate mică (a căror viteză nu depăşeşte 45km/h iar capacitatea cilindrică este sub 50cmc).

O pondere importantă în totalul accidentelor grave au bicicliştii, tendinţa în cazul acestor participanţi la trafic fiind una ascendentă (ponderea acestora în totalul vehiculelor implicate a fost de 13,9% în 2014 faţă de 6,6% în 2010). De asemenea, se remarcă faptul că numărul bicicliştilor implicaţi cu vinovăţie în accidente rutiere grave s-a dublat practic în perioada de referinţă, în special din cauza creşterii numărului de biciclişti, cât şi a lipsei amenjărilor destinate acestora, precum piste pentru biciclete.
De asemenea, după cum se observă din tabelul de mai jos, s-au înregistrat creşteri importante ale numărului motocicletelor (+68,9%), autotrenurilor (+63,5%) autocamioanelor (+42,9%) şi autoutilitarelor (+36%) implicate cu vinovăţia conducătorului în accidente rutiere grave.

Tabelul 4. Tipologia vehiculelor cu vinovăţie implicate în accidente rutiere

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2014-2010**
Autoturism	4.527	4.444	4.427	3.590	3.470	-23.3
Autoutilitară	534	606	570	636	726	36.0
Bicicletă	439	537	634	858	944	115.0
Moped	604	652	634	270	260	-57.0
Motocicletă	177	217	226	328	299	68.9
Tracţiune animală	222	253	258	245	212	-4.5
Autotren	85	81	82	151	139	63.5
Autospecială	45	45	38	34	48	6.7
Autocamion	28	23	23	47	40	42.9

2.1.6 Cauzele de producere a accidentelor grave

Principalele cauze ale accidentelor rutiere grave produse în România, în perioada 2010-2014, au fost **indisciplina pietonilor** şi **viteza**, acestea fiind responsabile pentru producerea a aproximativ 41% din accidentele grave din ultimii 5 ani.

Alte cauze frecvente ale accidentelor rutiere grave sunt, în ordinea incidenţei lor:
• neacordarea priorităţii (pietoni, vehicule),
• abaterile bicicliştilor,
• depăşirea neregulamentară,
• nerespectarea distanţei între vehicule şi conducerea sub influenţa alcoolului.

Cele 8 cauze figurate mai jos, au determinat producerea a trei sferturi dintre accidentele grave decirculaţie din România.

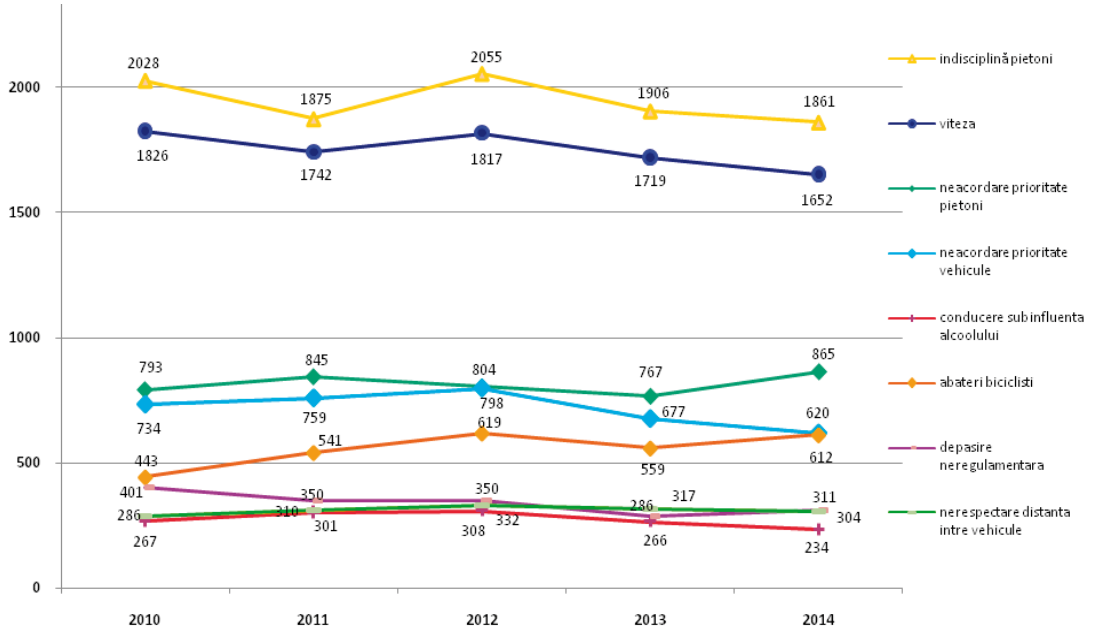

Figura 12. Dinamica accidentelor rutiere grave în funcţie de cauza producerii, 2010-2014

Indisciplina pietonilor (traversarea neregulamentară, deplasarea pietonilor pe partea carosabilă) a reprezentat în întreaga perioadă cauza cea mai frecventă a accidentelor rutiere grave, determinând aproximativ 22% din evenimentele rutiere grave. Tendinţa din ultimii ani este de reducere a numărului de accidente produse din această cauză (în 2014 s-a înregistrat o scădere cu 8,2% faţă de 2010). Acest fapt poate avea la bază și lipsa amenajărilor destinate pietonilor, respectiv amenajarea lor necorespunzătoare.

Viteza (neregulamentară sau neadaptată la condiţiile de drum) reprezintă cea de-a doua cauză de producere a accidentelor. În timp ce numărul accidentelor grave de circulaţie provocate de viteză a scăzut în 2014 faţă de 2010 (-9,5%), ponderea acestora în totalul accidentelor grave este similară în 2014 cu cea înregistrată în 2010 (19,6%). Ierarhia factorilor ce determină accidentele rutiere grave variază însă în funcţie de categoria de drum, astfel că viteza reprezintă principala cauză de producere a accidentelor grave pe drumuri naţionale, drumuri judeţene şi drumuri comunale.

Neacordarea priorităţii pietonilor reprezintă cea de-a treia cauză de producere a accidentelor grave în România. Spre deosebire de evenimentele rutiere determinate de primele două tipuri de cauze, accidentele rutiere grave produse ca urmare a neacordării de prioritate pietonilor au crescut în 2014, atât ca valoare absolută (+9,1%), cât şi ca pondere în totalul accidentelor grave faţă de 2010, reprezentând 10,2% din totalul accidentelor produse faţă de 8,6% în 2010.

Un alt tip de accidente ce prezintă o evoluţie descendentă este produs de neacordare de prioritate vehiculelor (cu -15,5% faţă de 2010), ca şi cele produse de depăşirea neregulamentară (-22,4%) sau conducerea sub influenţa alcoolului (-12,4%).

Accidentele grave de circulaţie produse de nerespectarea distanţei între vehicule şi abaterile bicicliştilor prezintă o evoluţie particulară, concretizată într-o valoarea superioară a accidentelor produse din aceste cauze în 2014 comparativ cu 2010. Astfel, numărul evenimentelor rutiere grave determinate de nerespectarea distanţei între vehicule a crescut în anii 2011-2012 comparativ cu 2010, după care tendinţa este de scădere, însă

valoarea din 2014 este încă superioară celei din anul de debut al analizei (creştere cu +6,3%). Ca şi pondere, această cauză este responsabilă pentru producerea a 3,1% din accidentele grave în 2010 şi 3,5% în 2014. Accidentele produse din această cauză sunt favorizate de neatenţia conducătorilor auto, iar utilizarea telefoanelor mobile fără hands free sau transmiterea de mesaje în timpul conducerii, fenomene destul de frecvent întâlnite în ultimii ani, pot contribui la menţinerea unei incidenţe importante a acestui tip de evenimente rutiere produse.

În ceea ce priveşte impactul abaterilor bicicliştilor în ansamblul fenomenului rutier, se observă că incidenţa acestei cauze a crescut permanent în ultimii 5 ani, atât ca valoare absolută, cât şi ca pondere. În 2014 s-au produs 612 accidente datorate abaterilor bicicliştilor, faţă de doar 443 în 2010, ceea ce semnifică o creştere cu 38,1%. De asemenea, ponderea accidentelor produse din această cauză în totalul evenimentelor rutiere grave a crescut de la 4,8% în 2010 la 7,2% în 2014. Explicaţia acestei dinamici constă probabil în utilizarea din ce în ce mai răspândită a acestui mijloc de deplasare, în condiţiile insuficienţei amenajărilor rutiere special destinate acestui tip de transport. De remarcat faptul că abaterile bicicliştilor reprezintă cea de-a doua cauză (după viteză) de producere a accidentelor rutiere grave pe drumurilor comunale şi cea de-a treia pe drumurile judeţene (după viteză şi indisciplina pietonilor).

Cauzele principale care au determinat producerea accidentelor rutiere grave în anul 2014 au fost clasificate în 35 de categorii, care se distribuie conform graficului următor.

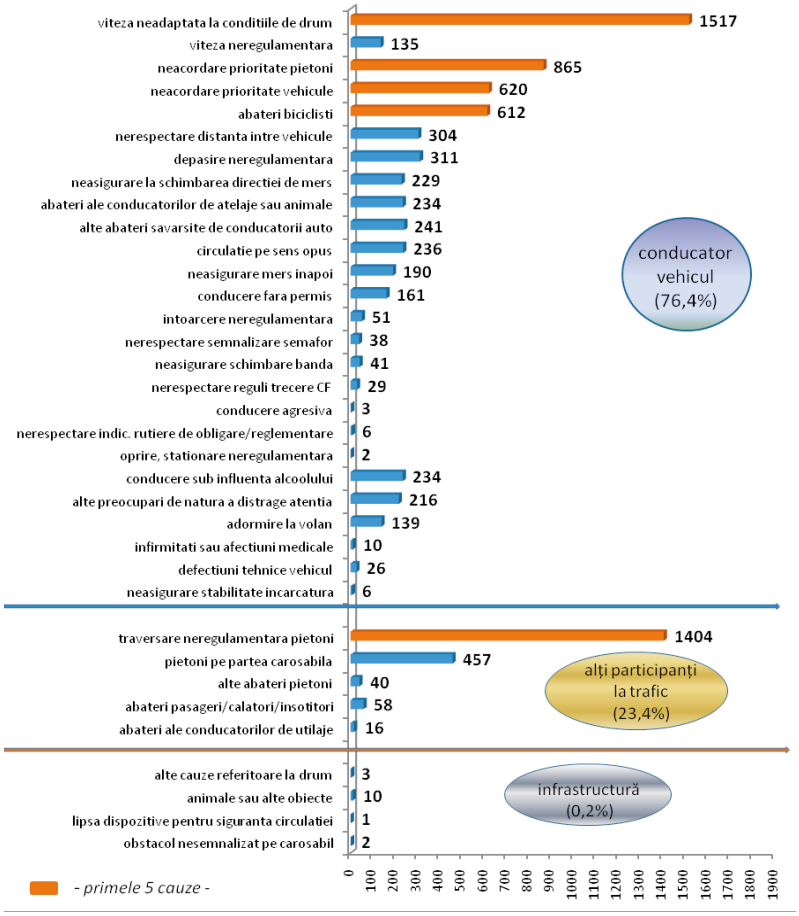

Figura 13. Distribuţia accidentelor rutiere grave în funcţie de cauza producerii, 2014

Similar anilor anteriori, primele două cauze pentru producerea accidentelor rutiere grave în anul 2014 sunt viteza neadaptată la condiţiile de drum (18,0% din totalul accidentelor) precum și traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni (16,6% din totalul accidentelor). Următoarele în ierarhie sunt neacordarea priorităţii pietonilor (10,2%) şi neacordarea priorității vehiculelor (7,3%), urmate de abaterile bicicliştilor (7,2%).

Tabelul 5. Cauzele accidentelor rutiere încadrate în domenii cauzale

Domenii cauzale	Cauze incluse
vehicul/ conducător vehicul (76,4%)	
- viteza (19,6%)	viteză neregulamentară, viteză neadaptată la condiţiile de drum
- neacordarea priorității pietonilor (10,2%)	neacordare prioritate pietonilor
- neacordarea priorității vehiculelor (7,3%)	neacordare prioritate vehiculelor
- alte manevre neregulamentare (21,8%)	nerespectare distanţă între vehicule, depășire neregulamentară, neasigurare la schimbarea direcției de mers, circulaţie pe sens opus, neasigurare mers înapoi, conducere fără permis, conducere agresivă, întoarcere neregulamentară, nerespectare semnalizare semafor, neasigurare schimbare bandă, nerespectare reguli trecere CF, nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare, oprire/staționare neregulamentară, alte abateri săvârșite de conducătorii auto
- deficienţe ale conducătorului vehiculului (4,3%)	adormire la volan, alte preocupări de natură a distrage atenția, infirmități sau afecțiuni medicale
- conducere sub influenţa alcoolului (2,8%)	conducere sub influenţa alcoolului
- deficienţe ale vehiculului (0,4%)	defecțiuni tehnice vehicul, neasigurare stabilitate încărcătură
- abateri ale bicicliştilor (7,2%)	abateri bicicliști
- abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale (2,8%)	abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale
alți participanți la trafic (23,4%)	
- indisciplina pietonilor (22,5%)	traversare neregulamentară pietoni, pietoni pe partea carosabilă; alte abateri pietoni
- abateri ale altor categorii de participanţi la trafic (0,9%)	abateri ale conducătorilor de utilaje, abateri ale pasagerilor/ călătorilor/însoțitorilor
deficienţe ale infrastructurii (0,2%)	obstacol nesemnalizat pe carosabil, animale sau alte obiecte pe carosabil, alte cauze referitoare la drum

Așa cum reiese din tabelul de mai sus, peste trei sferturi dintre accidentele rutiere grave înregistrate în anul 2014 au fost produse din cauze legate de conducătorii de vehicule (prin nerespectarea unor reguli de circulație, efectuarea unor manevre riscante, conducere sub influența alcoolului, comportament inadecvat în conducerea vehiculelor etc.), iar aproape un sfert dintre ele derivă din abateri ale celorlalți participanți la trafic (pietoni, pasageri, conducători de utilaje etc.).

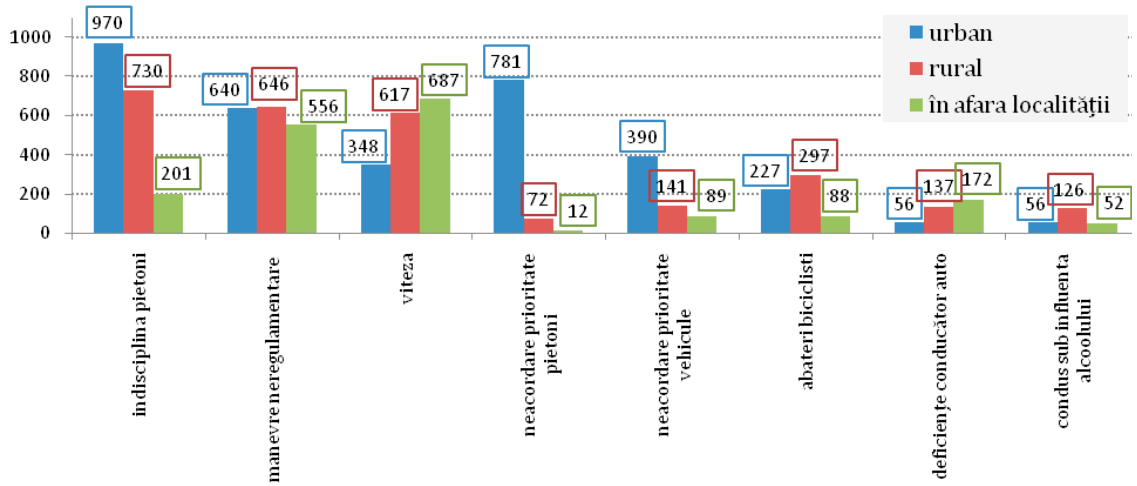

Figura 14. Distribuția numărului de accidente rutiere grave, pe medii de producere, în funcție de cauzele principale, 2014

În mediul urban, primele cauze ale producerii accidentelor grave sunt cele ce țin de nerespectarea regulilor privind acordarea priorităţii (1171 de cazuri, dintre care 781 de neacordarea priorității pietonilor, iar 390 de neacordarea priorității vehiculelor) şi de indisciplina pietonilor (970 cazuri). Efectuarea neregulamentară a unor manevre este o a treia categorie cauzală generatoare de accidente rutiere grave în mediul urban (640 cazuri). Viteza determină într-o măsură mai redusă (348 cazuri) producerea unor astfel de evenimente în traficul din localităţile urbane. Observăm că numărul persoanelor decedate în accidentele rutiere este mai redus în orașe, indiferent de tipul de cauză, comparativ cu celelalte medii.

Pentru **mediul rural**, cauzele ce determină producerea celor mai multe dintre accidentele rutiere grave sunt: indisciplina pietonilor (730 cazuri), efectuarea neregulamentară a unor manevre (646 cazuri), urmate de viteză (617 cazuri). O pondere importantă o au și accidentele generate de abateri ale bicicliştilor (297 cazuri), cele determinate de neacordarea de prioritate (213 cazuri, dintre care 72 de cazuri sunt de neacordare prioritate pietoni, iar 141 de neacordare prioritate vehicule) sau cele produse din cauza consumului de alcool de către conducătorul de vehicul (126 cazuri). Analiza indicilor de mortalitate pentru cele trei medii ne conduce la concluzia că, în comparaţie cu mediul urban, mediul rural este mai periculos din punctul de vedere al numărului de persoane decedate, indiferent de cauza principală implicată, însă mai puțin periculos decât drumurile din afara localităților.

Viteza este prima cauză în producerea accidentelor rutiere grave pe drumurile din **afara localităţilor** (687 accidente). A doua in ierarhia cauzelor accidentelor grave de circulație produse în afara localităților este efectuarea neregulamentară a unor manevre în trafic

(556 accidente). Totodată, se constată faptul că mortalitatea cea mai ridicată per accident se înregistrează în afara localităţilor.

În tabelul următor sunt prezentate valorile indicilor de mortalitate (I.m.) în funcţie de tipologia cauzelor şi de mediul de producere a accidentelor.

Tabelul 6. Valorile indicilor de mortalitate în funcţie de cauzele şi mediul de producere ale accidentelor rutiere

Domenii cauzale/categorii	Indice mortalitate (nr. morţi *100/nr. accidente grave)		
	Urban	Rural	În afara localităţilor
VEHICUL / CONDUCĂTOR VEHICUL	**11,2**	**22**	**32,3**
- viteza	21,3	26,3	30,4
- neacordarea priorităţii pietonilor	8,8	34,7	25
- neacordarea priorităţii vehiculelor	5,6	14,9	29,2
- alte manevre neregulamentare	10,8	19,5	35,6
- deficienţe ale conducătorilor vehiculelor	25	21,9	39
- conducere sub influenţa alcoolului	12,5	21,4	28,8
- deficienţe ale vehiculului	42,9	50	47,1
- abateri ale bicicliştilor	9,3	19,9	19,3
- abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	14,3	19,1	27,5
ALŢI PARTICIPANŢI LA TRAFIC	**13,3**	**32,4**	**54,1**
- indisciplina pietonilor	13,7	32,6	55,2
- abateri ale altor categorii de participanţi (conducători utilaje, pasageri)	2,3	27,3	25
DEFICIENŢE INFRASTRUCTURĂ	**25**	**0**	**33,3**
TOTAL	**11,8**	**24,6**	**34,7**

Analiza indicilor de mortalitate pentru acest mediu ilustrează faptul că mediul rural este mai periculos din punctul de vedere al violenţei victimizării comparativ cu mediul urban pentru majoritatea cauzelor care stau la baza producerii unui accident rutier grav

(indisciplină pietoni, manevre neregulamentare, neacordare prioritate pietoni, neacordare prioritate vehicule, abateri biciclişti,abateri pasageri, deficienţe vehicul).

În afara localităţilor, viteza devine prima cauză a producerii accidentelor grave (696 cazuri). A doua categorie de cauze, însă mai restrânsă numeric, este reprezentată de efectuarea neregulamentară a unor manevre în trafic (518 cazuri). Totodată, se constată că, per ansamblu, indiferent de cauza lor, accidentele ce au avut loc în afara localităţilor au fost mult mai grave comparativ cu cele din mediul rural.

2.1.7 Tipologia accidentelor grave

Atât pentru decese cât şi pentru răniri, cel mai frecvent tip de accident este lovirea pietonilor, care în perioada 2009-2014 a condus la moartea a 4.500 de persone în total, respectiv 650-940 în fiecare an. Accidentele singulare (2.582), coliziunile frontale (2.308) şi coliziunile laterale (1.522) sunt următoarele trei tipuri des întâlnite de accidente care duc la decese.

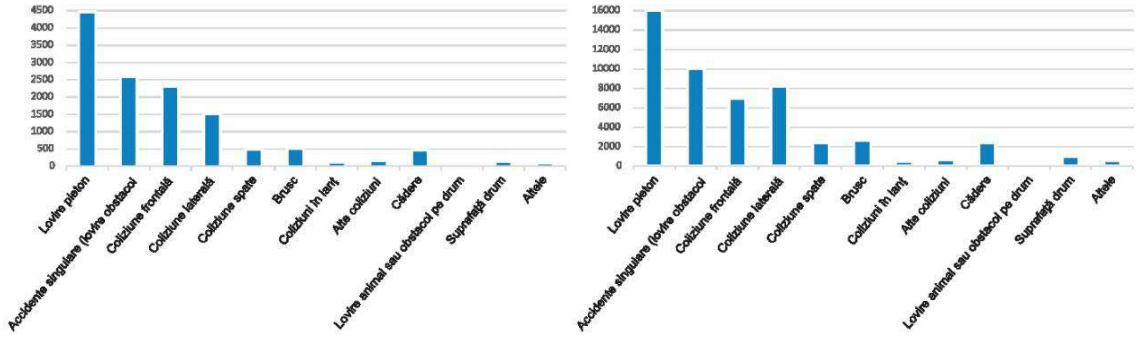

Figura 15. Numărul de decese (stânga) şi răniţi grav (dreapta) în funcţie de tipul de accidente (2009-2014)

Lovirea pietonilor reprezintă 34% din toate accidentele cu decese şi 31% din toate accidentele cu răniţi cu decese. Accidentele singulare (20%), coliziunile frontale (18% din decese şi 13% din vătămări grave) şi coliziunile laterale (12% din decese şi 16% vătămări grave) sunt următoarele trei tipuri comune de accidente care duc la decese sau vătămări grave.

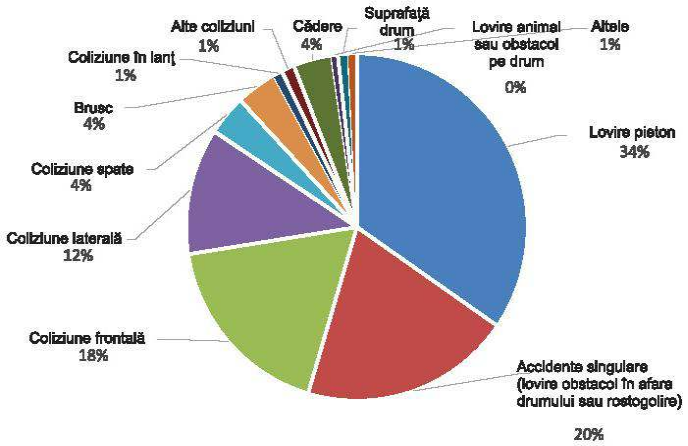

Figura 16. Ponderea deceselor pe tip de accidente (2009-2014)

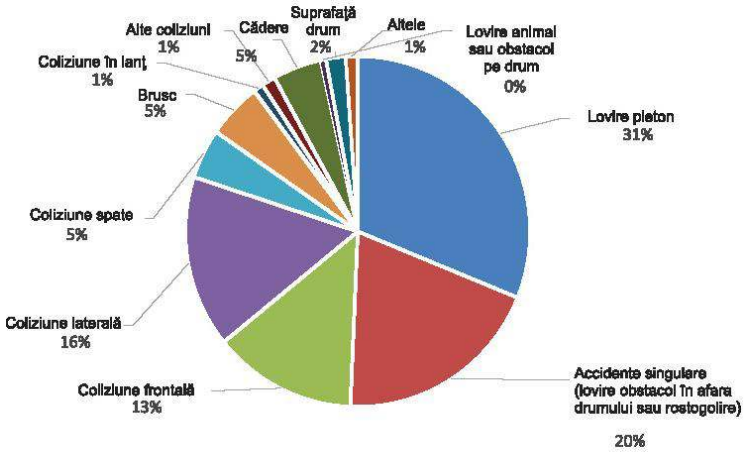

Figura 17. Ponderea vătămărilor grave pe tip de accidente (2009-2014)

Pietonii reprezintă un procent mare din totalul victimelor accidentelor comparativ cu media UE. Datele pentru UE din 2013 plasează România pe primul loc, împreună cu Letonia, pentru procentul de pietoni uciși în accidente rutiere. Acest fapt se datorează, de exemplu, combinației dintre viteză mare de circulație și necesitățile curente ale utilizatorilor vulnerabili care traversează drumul sau circulă pe carosabil (de ex. în sate liniare). Statisticile arată că, în afară de traversările neregulamentare ale pietonilor, prezența pietonilor pe carosabil, vehiculele care nu acordă prioritate pietonilor și alte abateri ale pietonilor, de asemenea, neatenția la mersul cu spatele și viteza vehiculului neadaptată la condițiile de drum sunt principalele cauze pentru victimele pietonale.

2.1.8 Categoria de vârstă și sexul

În graficul următor este prezentată distribuția pe grupe de vârstă a conducătorilor de autovehicule implicați în accidentele rutiere grave și a celor pentru care a fost stabilită vinovăția.

Remarcăm faptul că, prin comparație cu celelalte categorii de vârstă, conducătorii auto cu vârsta cuprinsă între 26 și 35 de ani au fost implicați mai des cu vinovăție în accidente rutiere grave în anul 2014 (1535 cazuri).

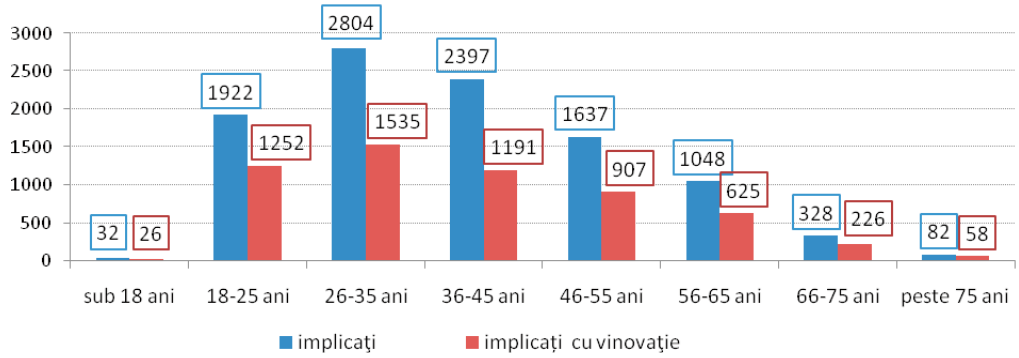

Figura 18. Distribuția pe grupe de vârstă a numărului de conducători auto implicați în/ vinovați de producerea accidentelor rutiere grave în 2014

Conform raportului anual al poliţiei rutiere[15], persoanele peste 65 de ani par să aibă cel mai mare risc cu o pondere în totalul de decese în accidente rutiere mai mare decât ponderea în totalul populaţiei (21,4% faţă de 15,4% din populaţie). Pentru răniţii grav, categoria cu cel mai înalt nivel de risc este cea a tinerilor cu vârsta cuprinsă între 18-25 de ani (14,5% faţă de 9,6% din totalul populaţiei).

Bărbaţii reprezintă 75% din decese şi 65% din răniţii grav.

Tabelul 7. Decese şi vătămări grave pe sexe[16]

	Decese		Vătămări grave	
	Bărbaţi	**Femei**	**Bărbaţi**	**Femei**
2010	1.802	575	5.562	2.947
2011	1.545	473	5.699	3.069
2012	1.542	500	5.783	3.077
2013	1.374	487	5.164	2.994
2014	1.361	457	5.204	2.918

2.1.9 Categoria participantului la trafic victimizat

Pornind de la ipoteza că vârsta influenţează în mod diferit frecvenţa de victimizare pentru fiecare categorie de participanţi la trafic (conducător de autovehicul cu 4 roţi, conducător vehicul cu 2 roţi, pieton), s-a realizat o analiză a distribuţiilor pentru fiecare dintre aceste categorii, în funcţie de grupa de vârstă. Pentru această analiză s-au ales intervale de vârstă de şase ani, considerând că acestea sunt adecvate pentru a delimita etape importante pentru activitatea indivizilor din perspectivă socială (atât din punct de vedere al ocupării – preşcolar, şcolar, ocupat profesional, pensionar; cât şi din punct de vedere al responsabilităţilor familiale – copil, părinte, bunic; dar şi al responsabilităţilor rutiere), etape care se reflectă şi asupra modului de utilizare al drumului public.

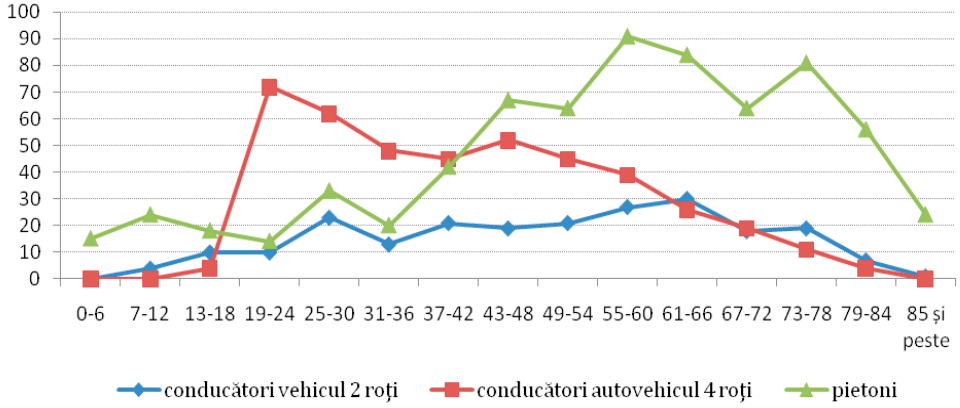

Figura 19. Distribuţia persoanelor decedate în accidente rutiere în 2014, în funcţie de grupa de vârstă şi categoria de participanţi la trafic

[15] Raportul de securitate, Raportul rutier anual 2014, Ministerul Afacerilor Interne, Inspectoratul General al Poliţiei Române, Direcţia Drumuri şi prevenirea criminalităţii, Bucureşti - 2015

[16] Raportul de securitate, Raportul rutier anual 2014, Ministerul Afacerilor Interne, Inspectoratul General al Poliţiei Române, Direcţia Drumuri şi prevenirea criminalităţii, Bucureşti - 2015

Astfel, remarcăm faptul că ponderea cea mai mare a pietonilor victimizaţi în accidentele rutiere grave (atât persoane decedate, cât şi răniţi grav) se înregistrează în rândul persoanelor vârstnice. Pe lângă această categorie de vârstă, se remarcă, de asemenea, şi vulnerabilitatea pietonilor minori în traficul rutier, aspect ilustrat prin ponderea semnificativă pe care o au aceştia în totalul persoanelor rănite grav în accidentele de circulaţie din anul 2014.

Pentru conducătorii unui autovehicul cu patru roţi, segmentul de vârstă cel mai vulnerabil, atât ca număr de persoane decedate, cât şi rănite grav, este populaţia tânără (cele mai active persoane din punct de vedere social, cu vârsta între 19 şi 30 de ani).

2.1.10 Vechimea permisului de conducere

Deşi nu coincid în totalitate, cea mai bună măsură pentru experienţa de conducere în traficul rutier a conducătorilor de autovehicule implicaţi în accidentele grave de circulaţie este vechimea permisului de conducere a acestora.

Se observă, conform graficului de mai jos, că implicarea în accidentele rutiere grave este cu atât mai frecventă cu cât experienţa de conducere a autovehiculelor, exprimată în ani de deţinere a permisului deconducere, este mai redusă, fie că ne raportăm la numărul total de conducători, fie doar la cei implicaţi cu vinovăţie în producerea acestor evenimente.

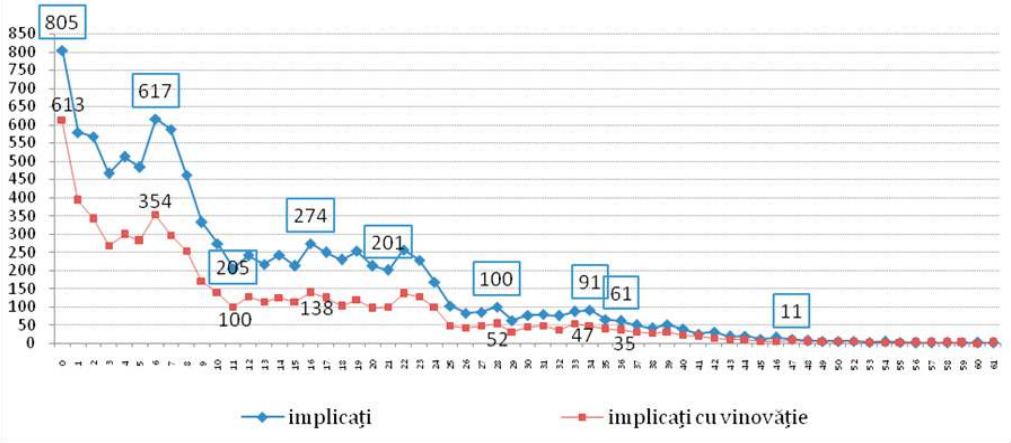

Figura 20. Distribuţia conducătorilor auto implicaţi/ implicaţi cu vinovăţie în accidentele rutiere grave din anul 2014, în funcţie de vechimea permisului de conducere

Cei mai mulţi conducători auto implicaţi în accidente grave de circulaţie şi conducători pentru care a fost stabilită vinovăţia pentru producerea unor astfel de evenimente în anul 2014 deţineau permisul de conducere de cel mult un an, urmaţi de cei care, la momentul producerii evenimentului rutier, aveau 6 ani vechime, adică cei care au obţinut permisul de conducere în anul 2008, an în care s-a înregistrat cea mai gravă stare a siguranţei rutiere din perioada post decembristă.

2.1.11 Perioade de timp

Potrivit raportului anual al poliţiei rutiere, cei mai mulţi oameni mor în accidente rutiere care au loc în zilele de vineri şi duminică. Cele mai multe accidente au loc în decembrie şi în perioada august-octombrie. Cel mai mic număr este în luna februarie. Această

tendinţă urmează schimbările condiţiilor meteorologice şi perioadele de vacanţă cu trafic rutier mai intens.

2.2 Indicatori de performanţă ai siguranţei rutiere, precum şi indicatori de risc

Pentru crearea unei imagini complete privind transportul rutier pe drumurile publice din România este necesar să analizăm şi o parte dintre indicatorii de performanţă ai siguranţei rutiere monitorizaţi de Registrul Auto Român (grad de utilizare a luminilor de întâlnire pe timp de zi, grad de utilizare a centurilor de siguranţă, grad de utilizare a căştilor de protecţie pentru motociclişti, viteze medii de rulare în localităţi, viteze medii de rulare pe drumuri naţionale/europene, viteze medii de rulare pe autostrăzi, parcurs mediu anual etc.). Aceşti indicatori (Road Safety Performance Indicators) reflectă acele condiţii operaţionale ale sistemului de trafic rutier care influenţează performanţa de securitate a sistemului, fiind concepuţi pentru a servi drept instrumente de evaluare a condiţiilor actuale de siguranţă a sistemului de trafic rutier, măsurând impactul diferitelor intervenţii privind siguranţa rutieră.

În urma studiilor care au evaluat efectele utilizării luminilor de întâlnire pe timp de zi realizate de către R.A.R, s-a constatat că numărul accidentelor diurne a scăzut cu aproximativ 10% în cazul autoturismelor şi cu 32% în cazul motocicletelor, faţă de perioada în care folosirea acestora nu era obligatorie.

Tabelul 8. Gradul de utilizare a luminilor de întâlnire pe timp de zi pe drumuri naţionale/ europene şi autostrăzi

An	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Grad de utilizare a luminilor de întâlnire pe timp de zi (%)							
Drumuri naţionale/ europene							
- Autovehicule uşoare (<3,5 tone)	67	70	80	80	82	83	83
- Autovehicule grele (>3,5 tone)	78	79	90	92	93	91	90
- Motocicluri	64	75	71	82	83	87	87
Autostrăzi							
- Autovehicule uşoare (<3,5 tone)	69	83	74	81	87	85	87
- Autovehicule grele (>3,5 tone)	85	87	83	90	94	92	92
- Motocicluri	74	67	76	90	86	92	88

În ceea ce priveşte gradul de utilizare a centurilor de siguranţă, se remarcă faptul că, pe autostrăzi, procentul celor care utilizează aceste sisteme de protecţie este cu peste o treime mai mare decât cel măsurat pe drumurile naţionale/europene, atât pentru conducătorii auto, cât şi pentru pasagerii scaunelor din faţă.

Tabelul 9. Gradul de utilizare a centurilor de siguranţă pe drumuri naţionale/ europene şi autostrăzi

An	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Grad de utilizare a centurilor de siguranţă (%)							
Drumuri naţionale/ europene							
- Conducători auto	45	47	49	49	49	57	62
- Pasageri scaune faţă	45	49	48	47	46	56	57

Autostrăzi							
- Conducători auto	76	76	71	81	86	85	83
- Pasageri scaune față	74	80	76	82	85	84	82

Având în vedere că folosirea căştii de protecţie pentru motociclişti este una dintre cele mai eficiente şi mai cunoscute metode de salvare a vieţii în caz de accident, este îngrijorătoare situaţia înregistrată pe autostrăzi în cazul conducătorilor motocicletelor şi în cazul pasagerilor.

Tabelul 10. Gradul de utilizare a centurilor de siguranță, pe drumuri naționale/ europene și autostrăzi

An	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Grad de utilizare a căștilor de protecție pentru motocicliști (%)							
Drumuri naționale/ europene							
- Conducători moto	93	89	80	80	81	81	84
- Pasageri	71	76	68	60	66	71	65
Autostrăzi							
- Conducători moto	-	-	86	93	85	93	86
- Pasageri	-	-	88	92	76	100	87

Referitor la vitezele medii de rulare, acestea au rezultat după conducerea unui autoturism martor participant la trafic în Bucureşti şi în toate judeţele României. Au fost determinate viteze medii urbane în Bucureşti şi în toate oraşele reşedinţă de judeţ, viteze medii rurale pe raza fiecărui judeţ, precum şi viteze medii de rulare pe autostrăzile existente, obiectivele acestor determinări constând în:
- identificarea zonelor unde se practică viteze de rulare mai mari;
- identificarea arterelor rutiere aglomerate, atât urbane, cât şi rurale, precum şi orele de aglomerare a traficului;
- folosirea vitezelor medii determinate ale traficului rutier şi debitele orare de trafic rutier de pe arterele semnificative ca date primare pentru inventare de emisii, modelarea calităţii aerului şi modelarea poluării acustice.

Analizând situaţia transmisă de R.A.R, viteza medie de rulare în cazul autovehiculelor uşoare (<3,5 tone) a rămas relativ constantă pe întreaga perioadă pentru care au fost puse la dispoziţie informaţii. În anul 2013, aceasta a fost de 124 km/h pe autostrăzi, de 66 km/h pe drumuri naţionale/europene şi de 33 km/h în localităţi.

Tabelul 11. Vitezele medii de rulare pentru autovehicule ușoare (<3,5 tone)

An	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Viteze medii de rulare autovehicule ușoare (<3,5 tone) – km/h							
- Localități	31	33	33	33	33	33	33
- Drumuri naționale/ europene	65	66	66	67	66	67	68
- Autostrăzi	121	123	123	121	124	123	123

Un alt indicator al traficului rutier este parcursul mediu anual, care reprezintă o estimare a numărului de kilometri pe care o anumită categorie de autovehicule îl parcurge într-un an calendaristic. Pentru determinarea acestuia, Registrul Auto Român elaborează periodic un „Sondaj privind caracteristicile de mobilitate ale parcului auto din România”. Pentru

perioada 2009-2015, valorile estimate pentru autoturisme, autovehicule uşoare comerciale, autocamioane grele, autobuze şi motocicluri sunt prezentate în următorul tabel.

Tabelul 12. Parcursul mediu anual pe categorii de vechile (km)

An	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Parcurs mediu anual – pe categorii (km)							
- Autoturisme	12.456	12.594	13.406	13.063	13.238	13336	13474
Autovehicule uşoare comerciale (<3,5 tone)	20.355	20.371	21.157	20.907	21.089	21275	21460
- Autocamioane grele (>3,5 tone)	31.929	32.155	33.895	33.297	33.589	34426	34986
- Autobuze	47.276	47.297	48.040	47.347	47.350	47368	47383
- Motocicluri	3.304	3.102	3.012	3.112	3.125	3140	3156

2.3 Problemele majore identificate în cursul studiului efectuat în vederea elaborării Master Planului General de Transport al României, cu privire la infrastructura rutieră

În cadrul studiului efectuat în vederea elaborării Master Planului General de Transport al României, Capitolul 4.3 Analiza problemelor din sectorul de transport rutier – Siguranță, au fost identificate probleme majore în ceea ce privește infrastructura de transport rutier, probleme pe care le enunțăm în continuare:

A) Este cunoscut faptul că drumurile cu o bandă pe sens sunt cele mai periculoase. Rețeaua de drumuri naționale din România este formată, în principal, de drumuri cu o singură bandă pe sens și are o rată a numărului de accidente foarte ridicată comparativ cu restul țărilor din UE, în special în ceea ce privește accidentele soldate cu decese.

B) Există o problemă semnificativă de siguranță în ceea ce privește interacțiunea pietonilor cu rețeaua de drumuri naționale. Trebuie acordată atenție rețelei de drumuri naționale și luată în considerare măsura în care utilizatorii vulnerabili pot fi protejați. Acest lucru poate varia pentru mediul rural, sate și mediile urbane.

C) Siguranța pietonilor este o problemă care afectează în special așezările liniare, prin care trec multe drumuri naționale din România. Acest lucru indică o nevoie de creștere a gradului de separare. În aceste situații, accentul ar trebui să fie pus pe necesitatea amenajării zonelor de traversare a drumurilor în condiții de siguranță pentru pietoni și pe abordări solide în ceea ce privește managementul vitezei.

D) Activitățile pietonale mai intense sunt inevitabile în mediul urban și rural. Trebuie redusă expunerea acestor zone la camioanele de mare tonaj, având în vedere impactul disproporționat al camioanelor asupra ratelor de accidente pietonale. Camioanele sunt, de asemenea, o sursă importantă de poluare fonică și scădere a calității aerului, constituind, din nou, un motiv de eliminarea a acestora din zonele locuite ori de câte ori este posibil.

E) Trebuie investigată măsura în care este posibilă creșterea gradului de iluminare pe rețeaua de drumuri naționale, în special în zonele cu activitate pietonală intensă. Soluțiile alternative care utilizează materiale reflectorizante pot fi mai potrivite în mediul rural.

F) Numărul actual al spațiilor de parcare în siguranță pentru camioane este inadecvat. Există beneficii legate de siguranță, beneficii comerciale și legislative care pot fi acumulate prin îmbunătățirea acestei situații.

G) Starea actuală a rețelei de drumuri este considerată pe plan internațional ca fiind de slabă calitate, iar statisticile oficiale arată că rețeaua națională clasificată ca fiind la o stare tehnică bună pentru doar 50% din lungimea sa. Trebuie să se pună accent pe îmbunătățirea acestui aspect și ar trebui analizat modul în care întreaga rețea națională servește scopului său declarat.

H) Timpii mari de parcurs reprezintă utilizarea ineficientă a timpului dar au și un impact economic negativ semnificativ, reducând oportunitățile de călătorie în interes personal sau de afaceri. Pentru a concura la nivel european, rețeaua de drumuri naționale are nevoie de îmbunătățirea timpului de călătorie, atât în termeni absoluți, cât și în ceea ce privește fiabilitatea.

I) Rețeaua națională curentă are un număr redus de drumuri considerare a fi la standarde ridicate în comparație cu restul țărilor din UE. Rețeaua de drumuri naționale reprezintă o proporție mai mare în cadrul rețelei totale în comparație cu alte țări din UE: deși amploarea rețelei naționale este mare în comparație cu alte țări din UE, numărul de drumuri considerare a fi la standard de „autostradă" este mai mic. Este nevoie de atenție în ambele situații – atât în cazul proporției rețelei naționale, care este prea mare, cât și în cazul autostrăzilor, care sunt necesare într-un număr mai mare.

J) Lipsa unor timpi de parcurs rezonabili și a unei perspective rezonabile în ceea ce privește majoritatea rețelei naționale, industria de transport nu poate optimiza livrările și maximiza potențialul de a contribui la creșterea economică generală.

K) Nivelul curent de întreținere pare să mențină rețeaua la un nivel general static, cel puțin în ceea ce privește proporția de drumuri cu durată de viață depășită. Dar este necesară o creștere semnificativă a investițiilor pentru a aduce întreaga rețea națională la un standard acceptabil.

L) Majoritatea țărilor din UE au recunoscut importanța furnizării de informații pentru conducătorii auto, în timp util și eficient. Furnizarea de informații de bună calitate privind timpul de călătorie și rutele alternative poate ajuta în mod semnificativ la exploatarea optimă a rețelei de drumuri disponibile.

De asemenea studiul formulează unele propuneri privind creșterea bugetului alocat întreținerii drumurilor, prin revizuirea sistemului de tarifare a utilizării rețelei de drumuri naționale și prin îmbunătățirea gradului de colectarea a tarifelor de utilizare.

2.4 Concluzii privind producerea accidentelor rutiere

Împreună cu statisticile prezentate în acest capitol au fost analizate și Programul Operaţional Sectorial Transport 2007-2013[17] din 2013, Prezentare de Ansamblu a Siguranţei Rutiere pentru România[18] din 2015 şi de asemenea şi ultimul raport al Organizaţiei Mondiale a Sănătăţii[19], iar toate au concluzionat cu privire la performanţele de siguranţă rutieră în România următoarele aspecte:

Multe drumuri naţionale trec prin sate liniare şi zone în intravilan ceea ce duce la crearea unui conflict între trafic şi viaţa cotidiană;

Decesele pietonilor sunt suprareprezentate în România, reprezentând 36% din totalul deceselor (media UE este de 18%);

Accidentele urmate de decese în care au fost implicate motorete şi motociclete au crescut semnificativ între 2001 şi 2010, iar riscul pentru aceste grupuri este de multe ori mai mare decât riscul pentru autoturisme;

Decesele în rândul bărbaţilor cu vârsta cuprinsă între 50 și 64 ani sunt suprareprezentate în România;

Tinerii şi vârstnicii au cele mai mari riscuri de a muri ca urmare a unui accident rutier în România;

Accidentele grave în zonele construite au o pondere mai mare în România față de restul țărilor din UE;

Aplicarea legii privind depăşirea vitezei legale (ex. numărul amenzilor pentru depăşirea vitezei legale raportat la numărul de locuitori) şi utilizarea dispozitivelor de siguranţă pentru transportul copiilor este sub media UE;

Viteza medie de circulaţie a crescut uşor între 2007 şi 2010 în România;

Procentul celor care poartă centura de siguranţă este la un nivel scăzut în România.

[17] Programul Operaţional Sectorial Transport 2007-2013, Ministerul Transporturilor, aprilie 2013

[18] DaCoTA, şi Prezentare de Ansamblu Siguranţă Rutieră Naţională pentru România, Comisia Europeană, DG-MOVE

[19] Raportul Starea globală privind siguranța rutieră 2015, Organizația Mondială a Sănătății

Capitolul 3. PRIORITĂŢI, POLITICI, CADRUL JURIDIC EXISTENT

Prioritățile Strategiei Naţionale de Siguranţă Rutieră pentru perioada 2016 - 2020, de îmbunătăţire a legislaţiei în domeniul rutier, a siguranţei infrastructurii şi de reducere graduală a numărului de victime din accidentele de circulaţie, sunt în strânsă legătură cu obiectivele Guvernului de interoperabilitate şi de interconectare a reţelei de drumuri din România cu reţeaua de drumuri europeană, cu obiectivul de asigurare a coerenţei şi continuităţii lucrărilor de infrastructură pe termen lung prin promovarea pactului naţional "Autostrăzile României", cu cel de refacere a reţelei de drumuri naţionale la un nivel calitativ european, mai ales în contextul adoptării Directivei Consiliului şi Parlamentului 2008/96/CE privind managementul siguranţei infrastructurii rutiere, transpusă prin Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu prioritățile planurilor integrate de mobilitate urbană durabilă, care se elaborează la nivelul celor 7 poli de dezvoltare și a municipiului București conform prevederilor Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, cu obiectivele prevăzute în Master Planului General de Transport al României, precum şi cu obiectivul dezvoltării infrastructurii feroviare simultan şi în concordanţă cu cea rutieră, în conformitate cu cerinţele europene.

Dreptul la viaţă, dreptul la libera circulaţie şi dreptul la securitate sunt drepturi fundamentale ale omului, conform art.3 şi 13.1. din Carta Organizaţiei Naţiunilor Unite a Drepturilor Omului. Aceste drepturi se regăsesc în Constituţia României, statul fiind obligat să asigure cetăţenilor condiţiile optime pentru exercitarea drepturilor lor.

De asemenea, în Constituţia României sunt garantate, conform art. 34 şi 35:
- dreptul la ocrotirea sănătăţii – statul fiind obligat să ia măsuri pentru asigurarea sănătăţii publice, pentru organizarea asistenţei medicale în caz de accidente şi luarea de măsuri de protecţie a sănătăţii fizice a persoanei, și
- dreptul la un mediu înconjurător sănătos şi echilibrat ecologic.

Din punct de vedere al cadrului instituţional, în prezent România are legislaţie şi instituţii care să acopere aproape întreaga arie a problematicii siguranţei rutiere, şi anume: ministerele și autoritățile publice centrale reprezentate în CISR, CNADNR, ARR, RAR, DR, DRPCIV, precum şi ISCTR. Lipsesc însă organismele care să coordoneze la nivel descentralizat activitatea de siguranţă rutieră, precum şi o mai bună comunicare inter-instituţională.

Coordonarea siguranţei rutiere în România este, în principiu, realizată la două niveluri:

› CISR la nivel politic (miniştri);

› DPISR formată din instituţiile reprezentative.

Mai jos este prezentat schematic modul în care responsabilităţile sunt distribuite între instituţiile responsabile pentru a asigura legătura dintre nivelul tehnic şi politic, aşa cum este regelementat CISR

POLITIC				TEHNIC				
1	2	3	4	5	6	7	8	
CONFERINȚA NAȚIONALĂ PENTRU SIGURANȚA RUTIERĂ – (annual) – informare Parlamet	CISR – (semestrial) – prim ministru sau ministru	1 Ministerul Transporturilor	Direcția de specialitate pentru transport rutier	ARR Autorizează școlile de conducători auto, asigură managementul siguranței infrastructurii rutiere	DPISR – (lunar) – secretar de stat	Grupuri de lucru – președinte ales + secretar CISR	a	Pentru colectare de date, analiză și informare publică, transporturi rutiere, pregătire profesională conducători auto și examinare pentru aptitudine medicală și psihologică
				RAR inspecția tehnică a vehiculelor și cercetare în domeniul siguranței rutiere				
				SCISR – Sectretariat CISR				
				ISCTR controlul transporturilor de mărfuri și pasageri, al școlilor de conducători auto și al centrelor de pregătire profesională				
			Serviciul Medical*	Unitățile agreate				
			Direcția specialitate pentru intrastructură rutieră	CNADNR drumuri naționale și autostrăzi			b	Pentru infrastructură și semnalizare rutieră
		2 Ministrerul Afacerilor Interne	Direcția Rutieră	Aplicarea reglementărilor privind circulația pe drumurile publice			c	Pentru supravegherea circulației rutiere
			Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor	Acordă permisele auto și înmatriculează vehiculele			d	Pentru examinare în vederea obținerii permisului și pentru înmatricularea vehiculelor
			Departamentul pentru Situații de Urgență	Managementul integrat al intervenției			e	Pentru intervenția în caz de accident
		3 Ministrerul Finanțelor Publice		Aprobă bugetele			f	Pentru finanțarea siguranței rutiere
		4 Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice		Infrastructură rutieră (drumuri județene, urbane, comunale)				Dezvoltare urbană mediu și sănătate
		5 Ministerul Educației Naționale și Cercetării Științifice	Educație Rutieră	Programa școlară pentru educație rutieră			g	Pentru educație rutieră
		6 Ministerul Sănătății	Direcția de specialitate pentru aptitudine medicală pentru conducerea vehiculelor*	Unitățile agreate			h	Pentru examinare de aptitudine medicală și psihologică
			Serviciul medicină de urgență	Tratarea persoanelor rănite în accidente			i	Pentru intervenția în caz de accident
		7 Ministerul Comunicațiilor și pentru Societatea Informațională		Număr unic de urgență 112				
		8 Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor		Impact asupra mediului			j	Pentru avizarea de mediu a investițiilor de infrastructură
		9 Administrația locală București		Infrastructura rutieră drumuri urbane și transport public local			k	Pentru infrstructura rutieră drumuri urbane și transport public local
		Alte administrații locale		Infrastructura rutieră drumuri urbane și transport public local				

Figura 21. Instituții implicate în siguranța circulației rutiere

Capitolul 4. DEFINIREA PROBLEMEI

România a aderat la Uniunea Europeană în 2007 şi a preluat obiectivul de reducere cu 50% a numărului de victime ale accidentelor de circulaţie rutieră până în 2010; acest obiectiv nu a putut fi însă atins pe fondul creşterii constante a parcului auto, în condiţiile unei infrastructuri rutiere a cărei dezvoltare nu se realizează în același ritm, cât și în lipsa unor măsuri coordonate de diminuare a riscului și de prevenţie a accidentelor de circulaţie rutieră.

În cadrul raportului elaborat de JASPERS, au fost identificate următoarele deficienţe majore:

4.1 Colectarea de date

Până în urmă cu doi ani, localizarea accidentelor se făcea prin numărul drumului şi poziţia km. Acum se fac înregistrări GPS, dar mai sunt încă şi înregistrări fără identificare de acest gen.

Accidentele sunt slab şi în mod disproporţionat reprezentate în statisticile poliţiei în comparaţie cu înregistrările spitalelor, ca şi în alte state membre ale UE.

4.2 Analiza datelor

Este necesară stabilirea unui mecanism permanent de efectuarea a unor analize încrucişate cu privire la accidente. Autoritățile centrale și locale cu responsabilități în domeniul infrastructurii rutiere nu au acces direct la o bază de date a accidentelor.

4.3 Cooperarea cu autorităţile cu atribuții în infrastructura rutieră, judeţene şi locale

Multe accidente au loc pe drumurile judeţene comunale şi pe străzile urbane, întrucât multe autorităţi cu atribuții în infrastructura rutieră, judeţene şi locale, pun foarte puţin accent pe siguranţa rutieră.

4.4 Estimări ale costurilor sociale ale accidentelor

Conştientizarea cu privire la costurile accidentelor este un instrument important pentru a convinge nivelul politic să se aloce mai multe fonduri pentru activitatea de siguranţă rutieră. Conform proiectului Master Planul General de Transport[20] următoarele valori au fost estimate pentru accidentele rutiere ce au loc în România (valoarea victimelor evitate), pe baza actualizării efectuate prin proiectul HEATCO[21] din 2010 :

- Decese 635.972 €
- Vătămări grave 87.963 €
- Vătămări minore 7.114 €

[20] Materplanul General de Transport din România . Varianta finală revizuită

[21] Valorile germane din HEATCO Livrabilă 5 (tabelul 5.2), reanalizate pentru România pentru valori şi preţuri în 2010

Creşterea anuală a valorii costurilor accidentelor va fi de 100% din creşterea PIB-ului pe cap de locuitor în sensul că aceste cifre pot fi modificate de la an la an în funcţie de creşterea PIB-ului.

Mai sunt propuse şi alte valori mai mari pentru România prin proiectul HEATCO[22] din 2010[23]:

- Decese 1,048,000 €
- Vătămări grave 136,200 €
- Vătămări minore 10,400 €

Cu toate acestea, nu s-au efectuat calcule precise ale costurilor sociale bazate pe costurile reale sau priorităţile identificate în România.

4.5 Reglementări tehnice

Reglementările tehnice sunt de tip STAS şi Normative. Normativele sunt obligatorii şi STAS-urile sunt recomandabile. Reglementările tehnice sunt, în general, actualizate şi armonizate cu cele europene, dar există norme vechi cum sunt STAS 863/85 STAS 863/85 "Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Specificaţii de proiectare", care este în vigoare şi se aplică pentru drumurile care nu fac parte din TEN-T şi STAS 10144 pentru proiectarea străzilor (din 1989-1995). Acestea includ:

- STAS 10144-1-90 Străzi. Profiluri transversale. Prescripţii de proiectare;
- STAS 10144-2-91 Străzi. Trotuare, alei de pietoni şi piste de ciclişti. Prescripţii de proiectare;
- STAS 10144-3-91 Elemente geometrice ale străzilor. Prescripţii de proiectare;
- SR 10144-4-1995 Amenajarea intersecţiilor pe străzi. Clasificare şi prescripţii de proiectare;
- STAS 10144-5-89 Calculul capacităţii de circulaţie a străzilor;
- STAS 10144-6-89 Calculul capacităţii de circulaţie a intersecţiilor de străzi.

4.6 Educaţie şi campanii de siguranţă rutieră

Subsumată educaţiei pentru formarea abilităţilor de viaţă, educaţia rutieră sau, mai degrabă, educaţia pentru prevenirea riscului rutier, urmăreşte formarea abilităţilor şi competenţelor rutiere personale, de grup şi sociale în rândul preşcolarilor şi elevilor din învăţământul preuniversitar.

Realitatea educativă contemporană a demonstrat că, în cazul educaţiei pentru formarea abilităţilor de viaţă, eficienţa formativă este realizată cu rezultate maxime, în spaţiul real, aplicativ, în cazul educaţiei rutiere, al străzii, în defavoarea celui contrafactual, preponderent teoretic, al clasei. Motivele optării pentru preponderenţa organizării şi desfăşurării activităţilor aplicative de educaţie rutieră au la bază câteva argumente definitorii:

- evitarea transformării educaţiei pentru siguranţă rutieră într-un obiect de studiu teoretic;

[22] Actualizarea Manualului privind costurilor externe ale transportului, Raportul final, în 2014, RICARDO-AEA pentru a Comisiei: DG MOVE

[23] Vedere de amsamblu privind siguranţa rutieră – Romania, Observatorul European pentru siguranţa rutieră (ERSO), 2015

- conştientizarea, de către elevi, a necesităţii acestui tip de educaţie;
- absenţa constrângerilor ;
- spaţiul real oferă infinit mai multe cazuri/situaţii resursă decât o planşă, un manual sau un afiş;
- valorificarea experienţei copiilor care pot stabili mai uşor conexiuni,
- acumularea de noi informaţii şi formarea abilităţilor prin experienţe personale şi de grup;
- posibilitatea verificării imediate a informaţiilor şi a exersării nemijlocite a abilităţilor rutiere;
- exersarea abilităţii de rezolvare de probleme şi dezvoltarea creativităţii elevilor;
- conştientizarea existenței riscului rutier.

Prin intermediul activităţilor practice, aplicative, copiii interacţionează, investighează, deconstruiesc spre a reconstrui, experimentează, descoperă, găsesc soluţii, îşi asumă responsabilităţi, pentru ca, ulterior, să devină independenți, din punctul de vedere al siguranței rutiere.

În acest moment, Ministerul Educației Naționale și Cercetării Științifice a multiplicat canalele de realizare a educației rutiere în învățământul preuniversitar, complementarizând zona educației formale cu cea non-formală și identificând soluții pentru asigurarea formării cadrelor didactice în acest domeniu (întrucât *educația rutieră* nu există ca specializare în urma absolvirii unei instituții de învățământ superior, iar obținerea permisului de conducere – categoria B nu asigură nici o calificare profesională în domeniul educației). Astfel:

– orele de educaţie rutieră se desfăşoară în baza Ordinului comun MECTS – MAI nr. 1589/25.07.2007 elaborat în conformitate cu prevederile articolelor 124 litera a), 129 alineatul (2), şi 130 din OUG nr. 195/2002 privind circulaţia pe drumurile publice, republicată cu modificările şi completările ulterioare; cu prevederile Legii Educaţiei Naţionale nr.1/2011 cu modificările şi completările ulterioare.

– conform art. 2. alin. (1) din Ordinul comun MECTS – MAI nr. 1589/25.07.2007, în unităţile de învăţământ preşcolar, primar şi gimnazial se desfăşoară o oră de educaţie rutieră pe săptămână conform programei prevăzute în anexa la ordin.

– Orele de educaţie rutieră se desfăşoară fie în zona educaţiei formale, în cadrul disciplinei *Consiliere şi Orientare*, fie în zona educaţiei non-formale, prin activităţi educative extraşcolare.

– problematica educației rutiere se află inclusă în programa analitică aferentei disciplinei obligatorii de studiu *Consiliere şi Orientare*, iar activităţile aplicative extrașcolare (proiecte de educaţie rutieră, patrule şcolare de circulaţie, campanii rutiere,

concursuri, concursul naţional *Educaţie rutieră – educaţie pentru viaţă* finanţat anual de MENCȘ) depăşesc durata unei ore de curs.

– MENCȘ a urmărit dezvoltarea acestui tip de educaţie, prin punerea la dispoziția unităților de învățământ a unor programe școlare aferente obiectelor de studiu opționale incluse în curriculum la decizia școlii. În acest sens, MENCȘ a aprobat, prin OMECS nr. 3542/27.03.2015, programa școlară pentru disciplina opțională intitulată ”Educație pentru prevenirea riscului rutier”, destinată învățământului primar.

– deși excede prevederile OUG nr. 195/2002 privind circulaţia pe drumurile publice, republicată cu modificările şi completările ulterioare, MENCȘ a proiectat extinderea programului de educaţie rutieră și la nivel liceal, acest lucru realizându-se deja prin activităţi educative de tip non-formal sau prin studierea unor discipline opţionale. Un model de disciplină opţională centrat pe educaţia rutieră a tinerilor a fost oferit în urma desfăşurării proiectului european de prevenire a vătămării adolescenţilor AdRisk, la care au participat atât reprezentanţii MENCȘ, cât și cei desemnaţi de MAI.

– tematica orelor/activităților de educaţie rutieră este actualizată, fiind structurată pe: obiective, concepte, teme, tipuri de activităţi/ciclu de învățământ, adresându - se întregului sistem de învățământ preuniversitar.

În consecință, se recomandă desfășurarea a cel puțin unei **activități aplicative** de educaţie rutieră pe săptămână, care să contribuie la formarea, dezvoltarea și exersarea abilităților și competențelor rutiere necesare prevenirii și gestionării corecte a riscului rutier.

4.7 Legile de circulaţie şi aplicarea lor

Cele mai importante reglementări privind circulaţia sunt prevăzute în legea în vigoare dar problema, în multe cazuri, este punerea în aplicare a acesteia.

Următoarele deficienţe sunt identificate în raport cu cele mai bune practici:

- Virajul la dreapta în intersecţii semaforizate nu este cea mai bună practică în siguranţa rutieră şi este deosebit de periculoasă pentru pietoni şi bicicliști.
- Permiterea parcării pe trotuare (chiar şi atunci când se lasă distanţa de 1 m) este problematică, deoarece acest lucru obligă pietonii să circule pe carosabil, şi, astfel, siguranţa acestora este pusă în pericol. Adeseori, se parchează pe trecerile de pietoni şi nici utilizarea trotuarului sau a trecerii pentru pietoni nu pare a fi supusă respectării legii.
- Amenzile sunt mici în România şi, prin urmare, nu sprijină respectarea legii.
- Nu există suficiente echipamente pentru controlul manual şi automat al vitezei.
- În zonele urbane semafoarele nu funcţionează corespunzător în special în condiţii meteorologice dificile sau în timpul traficului aglomerat. Poliţiştii rutieri sunt adesea trimişi să dirijeze traficul în intersecţii. Aceasta este o risipă de resurse care ar putea fi utilizate pentru a verifica dacă alte aspecte, cum ar fi excesul de viteză, parcarea

ilegală, centura de siguranţă sau folosirea unui telefon mobil în timpul conducerii, sunt respectate.

- Inexistenţa separării traficului de viteză de traficul curent în satele liniare. Chiar dacă limita legală este de 50 kilometri pe oră, în unele localităţi limita de viteză este de 70 kilometri pe oră chiar dacă traficul este mixt. Potrivit poliţiei, controlul automat al vitezei nu poate fi folosit în România, din cauza reglementărilor existente.
- Deşi legea interzice circulaţia vehiculelor cu tracţiune animală trase pe drumurile naţionale, în cazul în care limita de viteză este de 90 km/h în afara zonelor construite, pot fi observate frecvent căruţe. Adesea, ele nu au niciun fel de semnalizare luminoasă sau dispozitiv reflectorizant pentru a fi vizibile pe timp de noapte. Faptul că legea nu este aplicată sever face ca circulaţia unor astfel de căruţe să nu fie descurajată pe drumurile naţionale.

O altă problemă importantă este colectarea foarte scăzută a amenzilor, fapt ce poate pune în pericol respectarea legilor. Astfel, corelaţia legislativă dintre emiterea de amenzi şi colectare este problematică. Amenzile sunt impuse de poliţia rutieră, colectate de autorităţile locale şi folosite în baza deciziei administraţiei locale ca fiind o parte din bugetul general şi, prin urmare, nu pentru a îmbunătăţi siguranţa rutieră.

4.8 Vehiculele şi dispozitive de siguranţă

- Bunele practici europene recomandă crearea unei baze de date comună pentru vehiculele rutiere şi conducătorii auto pentru a permite identificarea istoricului vehiculului şi istoricului conducătorului auto în cazul unui accident rutier.
- Activităţile de cercetare nu sunt pe deplin coordonate cu alte instituţii responsabile pentru siguranţa rutieră.
- Maşinile implicate într-un accident grav şi reparate pot intra direct în reţeaua de drumuri, fapt care este văzut ca fiind problematic, deoarece acestea ar trebui să fie supuse inspecţiei tehnice auto.
- Conform părţilor interesate, inspecţia tehnică ar putea fi supusă unor plăţi informale când şoferii plătesc dar vehiculul nu este verificat în realitate. Cu toate acestea, nu se ştie cât de răspândit este fenomenul.

4.9 Instruirea şi testarea şoferilor

Instruirea conducătorilor auto şi testarea acestora este la fel de importantă deoarece în cele mai multe ţări - printre care şi România - mulţi şoferi noi şi mai ales tinerii sunt implicaţi în accidente rutiere. Deficienţele identificate sunt:

- Nu există legislaţie privind modul de formare şi de acordare a licenţelor de şcoli de şoferi şi eliberarea permiselor de conducere.
  - Sursa problemei a fost menţionată ca fiind faptul că - atunci când a devenit stat membru - Directiva UE a devenit regulament şi a trebuit să se emită o legislaţie care să o pună în aplicare foarte repede cu privire la şcolile de şoferi. În Ordonanţa 27/2011 (fosta lege), există doar trei articole despre şcolile de şoferi unde şcolarizarea nu menţionează cum se obţine permisul de conducere
  - Acest lucru este reglementat Ordinul ministrului transporturilor 733/2013 - suspendat, care a fost contestat în instanţă de către asociaţiile profesionale de instructori auto (aproximativ 300 de procese aflate pe rol). În cazul în care

prevederile OMT au fost scrise în lege, aceasta nu ar fi putut fi contestate în instanţă
  - Ordinul ministrului transporturilor 75/2014 (provizoriu) este acum în vigoare. Acesta a rezolvat problema temporar - dar 733 poate intra în vigoare din nou.
- Şcolile de şoferi nu pot fi controlate în mod eficient dacă îndeplinesc cerinţele de formare pentru desfăşurarea numărului minim de ore de teorie şi practică. (datele din 2012 arătă că unele şcoli ar fi asigurat o instruire de 32 de ore / zi, pentru 365 zile pe an. ARR intenţionează să modifice legea pentru a evita astfel de situaţii în viitor). ARR intenţionează să introducă criteriul de promovare a examenului (min. 50%) pentru prelungirea licenţei de funcţionare a şcolii de şoferi pentru a controla numărul de candidaţi care pot lua examenul pentru permisul de conducere.
- Plăţile neoficiale privind eliberarea permiselor de conducere. Evenimentele recente au arătat că acest lucru este încă posibil în România şi permise de conducere au fost emise în acest mod.

4.10 Intervenţia de urgenţă la locul accidentelor rutiere

Intervenţia de urgenţă la locul accidentelor rutiere are ca scop reducerea gravităţii consecinţelor vătămării odată ce a avut loc un accident rutier. Comisia Europeană a declarat că mai multe mii de vieţi omeneşti ar putea fi salvate în UE prin îmbunătăţirea timpilor de răspuns ale serviciilor de urgenţă şi ale altor elemente de îngrijire post-impact în caz de accidente rutiere (Comisia Comunităţilor Europene, 2003 [24]).

Serviciul de urgenţă la nivel pre-spitalicesc funcţioneaza bine şi este bine organizat, şi, astfel, se compară cu succes cu cele mai bune practici internaţionale, fiind adoptat ca model în alte state. Totodată, oamenii respectă tot mai bine circulaţia ambulanţelor în trafic.

Finanţarea poate fi o problemă pe termen mai lung dat fiind faptul că Departamentul pentru Situaţii de Urgenţă aflat în subordinea Ministerului Afacerilor Interne asigură întreaga coordonare în timp ce mare parte din finanţare se face de către Ministerul Sănătăţii. De exemplu, înlocuirea planificată a ambulanţelor care trebuia să fie finanţată de către Ministerul Sănătăţii nu s-a putut produce în 2015.

4.11 Cercetare în domeniul siguranţei rutiere

Cercetarea în domeniul siguranţei rutiere ar trebui să ofere cadrul în care trebuie să fie luate deciziile politice de siguranţă, astfel încât o abordare ştiinţifică sistematică să fie aplicată acestei probleme. Ţările cu cele mai bune înregistrări privind siguranţa rutieră pe plan internaţional sunt de asemenea, cele care au avut în mod tradiţional cele mai bune institute şi cele mai active programe de cercetare în domeniul siguranţei rutiere. Este important ca România să înveţe de la alte ţări ale UE şi să utilizeze experienţa şi capabilitatea de cercetare care nu există în ţară, astfel încât şi în viitor să exite posibilitatea implementăriii de intervenţii mai eficiente de siguranţă rutieră.

[24] Comisia Comunităţilor Europene (CEC) (2003), „Program european de acţiune pentru siguranţa rutieră: înjumătăţirea numărului victimelor accidentelor rutiere în Uniunea Europeană până în 2010: o responsabilitate comună”, Comunicare din partea Comisiei COM (2003) 311 final.

În prezent, nu există în România o strategie naţională pentru cercetare în materie de siguranţă rutieră şi nu există nicio organizaţie independentă de cercetare în materie de siguranţă rutieră naţională, ci numai programe demonstrative şi pilot, limitate, care au fost efectuate asupra siguranţei rutiere. Astfel, în România nu există nicio cercetare sistematică asupra factorilor relevanţi în domeniul siguranţei rutiere pentru, de exemplu:

- Vehicule
- Infrastructură rutieră
- Factori umani
- Factori instituţionali
- Alţi factori.

Dat fiind faptul că există un nivel insuficient al cercetării în domeniul siguranţei rutiere, care are loc în universităţi sau instituţii cu expertiză, există puţine informaţii care pot fi difuzate sau distribuite cadrelor universitare şi cercetătorilor interesaţi. Prin urmare, nu pare să existe nicio revistă de cercetare de specialitate în materie de siguranţă rutieră sau conferinţă anuală sau seminarii în care rezultatele cercetării de siguranţă rutieră să fie difuzate, discutate sau răspândite în rândul cadrelor didactice universitare locale şi printre cercetători.

Capitolul 5. DIRECŢII DE ACŢIUNE

Întrucât majoritatea accidentelor rutiere sunt determinate de comportamentul uman inadecvat, corectarea acestuia este de o importanţă deosebită. În acest sens, strategia cuprinde următoarea serie de măsuri, care să acopere, în mod complet, domeniul factorului uman în siguranţa rutieră, şi anume:

(1) ... formarea şi exersarea abilităţilor necesare deplasării în siguranță, începând cu vârsta preşcolară şi până la sistemul universitar. Deprinderea timpurie a principiilor deplasării individuale sigure precum și cultivarea respectului față de viață, valori și lege sunt factori cheie în crearea unei culturi a siguranţei rutiere;
(2) ... formarea deprinderilor de a conduce vehicule, îmbunătăţirea formării instructorilor auto, îmbunătăţirea cursurilor de instruire din şcolile de şoferi;
(3) ... întărirea legislaţiei privind siguranţa rutieră;
(4) ... aplicarea consecventă a legislaţiei în vigoare;
(5) ... promovarea programelor de conducere preventivă, de consiliere/reabilitare psihologică pentru şoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteză şi la conducerea sub influența băuturilor alcoolice;
(6) ... îmbunătăţirea managementului integrat prin îmbunătăţirea intervenţiei post accident - în cazul victimelor care rămân cu sechele în urma accidentelor rutiere, prin terapie ocupaţională, care va viza inclusiv modificarea spaţiului vital, personal, urban şi instituţional în sensul facilitării accesului persoanei cu dizabilităţi, capacitarea acestora de adaptare şi funcţionare normală;
(7) ... acordarea de asistenţă psihologică post-traumatică supravieţuitorilor, rudelor şi apropiaţilor victimelor accidentelor de circulaţie în faza acută;
(8) ... îmbunătăţirea procedurilor de aducere la cunoştinţa rudelor şi apropiaţilor victimelor accidentelor de circulaţie a decesului celor dragi;
(9) ... fundamentarea modificărilor legislative a măsurilor din domeniul siguranţei rutiere, prin utilizarea tabelelor comparative care conţin date privind situaţia din alte state europene, rezultate prognozate;
(10).. seminarii, conferinţe de presă, materiale de presă, campanii de sensibilizare;
(11).. campanii de impunere a legii.

O altă direcție de acțiune o reprezintă realizarea unei infrastructuri care să corespundă nevoilor de mobilitate și nevoilor de dezvoltare economică, prin creșterea capacității de transport (autostrăzi), fără scăderea gradului de siguranță. În afară de necesitatea existenţei unei infrastructuri sigure pentru toţi participanţii la traficul rutier, un rol important în această strategie îl are prevenirea accidentelor rutiere prin educaţia tuturor celor implicaţi în trafic, indiferent de vârstă sau profesie, prin intensificarea şi profesionalizarea comunicării şi informării de siguranţă rutieră. Este important de remarcat faptul că indisciplina pietonală este cauza aparentă a celor mai grave accidente rutiere însă trebuie de asemenea remarcat și faptul că infrastructura rutieră nu este prietenoasă cu pietonii, mai ales în localitățile lineare, și nu oferă o variantă fezabilă de deplasare pentru aceștia. Același lucru este valabil și pentru bicicliști, în cazul cărora apare o creștere spectaculoasă a implicării cu vinovăție în accidentele rutiere.

De asemenea, în paralel cu intensificarea campaniilor de comunicare, legislaţia rutieră şi metodele de impunere a acesteia vor trebui aduse la nivelul statelor membre cu performanţe apropiate de obiectivele asumate de UE. În acest sens, este necesară

actualizarea legislaţiei sub aspectul sancţionării şi urmăririi executării sancţiunilor pentru nerespectarea legislaţiei rutiere şi instalarea de sisteme automate de supraveghere a traficului rutier.

Potrivit estimărilor, România are actualmente un grad de încasare a amenzilor contravenţionale mult sub media statelor membre ale Uniunii Europene, neexistând o situaţie exactă a gradului de încasare a amenzilor în cazul în care procesele verbale sunt înmânate contravenienţilor în momentul constatării. Având în vedere că, în viitor, accentul se va muta pe constatarea abaterilor cu ajutorul sistemelor automate, trebuie analizat şi adaptat modelul statelor membre UE care au procente maxime de încasare pe acest tip de constatare a contravenţiilor.

Un accent deosebit se va pune pe identificarea soluţiilor de reducerea numărului de persoane decedate şi al persoanelor grav rănite din următoarele categorii cu risc crescut:

- participanţi la trafic vulnerabili (pietoni, mopedişti, motociclişti, biciclişti);
- vârste cu risc crescut: copii, tineri cu vârste între 18 şi 25 de ani, persoane vârstnice.

Capitolul 6. OBIECTIVE

Obiectivul general al prezentei strategii este de reducerea la jumătate a numărului de decese din accidente rutiere până în anul 2020 față de anul 2010, astfel încât în anul 2020 să se înregistreze cel mult 1188 de decese, față de 2377 în 2010.

Obiectivul prezentei strategii este ca România să devină o ţară sigură din punct de vedere al traficului rutier pentru cetăţenii ei, pentru investitori şi turişti, pentru cei care o tranzitează, prin reducerea progresivă, în perioada 2016 - 2020, a numărului victimelor accidentelor rutiere, pentru a ne putea înscrie în graficul comun stabilit de statele membre UE, în perspectivă, numărul celor decedaţi sau răniţi grav în sistemul de transport rutier trebuind să fie redus cât mai aproape de zero astfel încât nivelul de risc în sistemul de transport rutier să fie cel puţin la fel de scăzut ca în orice alt sistem al vieţii sociale şi economice în condiţii normale.

Obiectivele strategice ale acestui document sunt strâns legate, pe de-o parte, de obligaţiile pe care România le are ca stat membru al Uniunii Europene şi care rezultă din documentele Comisiei Europene, iar, pe de altă parte, de realităţile imediat înconjurătoare şi de incidentele sau evenimentele din domeniul siguranţei rutiere.

Răspunzând la invitaţia Comisiei Europene, de a întreprinde acţiunile necesare pentru atingerea obiectivului central al strategiei, acela de a reduce numărul persoanelor decedate în accidente rutiere, au fost prevăzute, acolo unde era oportun, propuneri legislative, şi au fost reiterate mijloacele şi soluţiile legale privind alocarea resurselor necesare în vederea implementării unui plan coerent şi eficient din punct de vedere al costurilor pentru punerea în practică a orientărilor pentru politica de siguranţă rutieră 2011-2020, în special propunându-se centrarea implementării pe schimbul de experienţă şi cele mai bune practici, pe îmbunătăţirea colectării datelor, elaborarea unor programe sectoriale de siguranţă ce decurg din programul valabil pentru perioada pentru care a fost elaborată strategia, de preluare a legislaţiei europene în materie de siguranţă rutieră şi elaborarea unor campanii de informare, sensibilizare şi asigurare a punerii în aplicare a măsurilor propuse, coordonate la nivel naţional de CISR

6.1 Întărire şi coordonare instituţională

6.1.1 Îmbunătăţirea sistemului de management integrat al serviciilor specializate de urgenţă care intervin în cazul accidentelor rutiere

În Concluziile Consiliului Uniunii Europene privind siguranţa rutieră este subliniat faptul că există nevoia stringentă de a se acorda o atenţie deosebită reducerii numărului de persoane rănite în urma accidentelor rutiere, pentru conformitate cu Declaraţia de la Moscova din 20 noiembrie 2009 şi a Rezoluţiei Adunării Generale a ONU din 2 martie 2010.

De asemenea, Consiliul Uniunii Europene sprijină elaborarea unei definiţii comune a termenului persoane rănite şi este de acord cu obiectivul principal privind siguranţa rutieră, de reducere a vătămărilor corporale, şi susţine elaborarea unei strategii de

îmbunătăţire a intervenţiilor de urgenţă în cazuri de accidente şi de reducere a vătămărilor corporale, precum şi de reabilitare prin intermediul serviciilor post traumatice.

Şi pentru România realizarea managementului integrat al serviciilor şi resurselor este de importanţă maximă pentru micşorarea timpilor de intervenţie în caz de urgenţă şi pentru sporirea calităţii intervenţiei.

a. Serviciul de Telecomunicaţii Speciale

România a implementat, prin Direcţia pentru Apel Unic de Urgenţă din cadrul STS, SNUAU, o platformă unică de comunicaţii şi IT care asigură la nivel naţional accesul populaţiei la numărul unic european de urgenţă 112 şi care pune la dispoziţia agenţiilor specializate de intervenţie, un mediu comun de operare permisiv utilizării cu mai multă eficienţă a resurselor materiale şi umane în soluţionarea urgenţelor, asigurării cooperării între agenţiile specializate de intervenţie, constituind astfel, un instrument util al actului managerial în rezolvarea situaţiilor de urgenţă.

Pentru furnizarea serviciului de urgenlă 112, SNUAU este compus din Centrele unice pentru apeluri de urgenţă aflate în coordonarea STS şi din Dispeceratele de urgenţă / Dispeceratele integrate de urgenţă aflate în coordonarea agenţiilor specializate de intervenţie definite prin „structurile autorităţilor administraţiei publice, care au rolul de intervenţie imediată pentru soluţionarea urgenţelor în domeniul ambulanţei, SMURD, poliţiei, jandarmeriei, serviciilor publice profesioniste şi voluntare pentru situaţii de urgenţă, inclusiv SMURD, contra-terorismului, precum şi alte structuri stabilite prin hotărâre a Guvernului", organizate la nivel de reşedinţă de judeţ, la nivelul municipiului Bucureşti şi la nivelul municipiilor şi oraşelor sau acolo unde este necesar.

În conformitate cu ETSI[25], SNUAU realizează două structuri funcţionale:

a) o structură integrată distribuită, în care centrul unic pentru apeluri de urgenţă transferă apelurile de urgenţă şi datele asociate la dispeceratele de urgenţă ale agenţiilor specializate de intervenţie, situate în sedii diferite, proprii agenţiilor;

b) o structură integrată centralizată, în care centrul unic pentru apeluri de urgenţă şi dispeceratele de urgenţă ale ageţiilor specializate de intervenţie sunt realizate fizic în acelaşi sediu, sub forma unui dispecerat integrat de urgenţă.

Centrele pentru apel unic de urgenţă au autonomie funcţională la nivel de judeţ şi pot răspunde particularităţilor locale, responsabilitatea intervenţiei fiind în sarcina agenţiilor specializate de intervenţie. SNUAU, potrivit flexibilităţii de care dispune în structură şi funcţionare, este capabil să răspundă oricărui mod de organizare şi reglementare pentru intervenţie al acestor agenţii.

În prezent, în mai multe judeţe a fost realizată colocarea dispeceratelor de urgenţă ale serviciilor de ambulanţă cu dispeceratele de urgenţă ale Inspectoratului pentru Situaţii de Urgenţă – SMURD obţinându-se astfel o coordonare unitară, integrată, la nivelul actului medical şi implicit o utilizare eficientă a resurselor, fapt ce va determima extinderea modului de operare. Totodată, prin demersurile iniţiate de către autoritatea publică

[25]ETSI – Institutul European de Standarde în Telecomunicaţii

centrală pentru afaceri interne şi unele administraţii locale vor fi realizate spaţii tehnice care să permită funcţionarea dispeceratelor de urgenţă în aceeaşi locaţie (colocate), creându-se astfel condiţiile extinderii modului de operare în cadrul unor dispecerate integrate de urgenţă.

În concluzie, demersurile imediate vizează atât asigurarea funcţionalităţii într-un spaţiu comun prin realizarea colocării dispeceratelor de urgenţă cât şi în mod integrat, prin unificarea dispecerizării resurselor pe domenii de intervenţie (medical, ordine publică ş.a.). Într-o altă perspectivă, printr-o restructurare la nivelul agenţiilor specializate de intervenţie, poate fi realizată o integrare la nivelul rolurilor existente în sistem astfel încât oricare dispecer să poată dispune de orice categorie sau categorii de resurse potrivite a fi alocate urgenţei semnalate.

b. Coordonarea operaţională a intervenţiilor integrate

Platforma oferită de SNUAU asigură premisa interoperabilităţii şi cooperării serviciilor de urgenţă dar lipsa exerciţiului comun de cooperare impune crearea unei proceduri şi a unui management integrat al intervenţiei. La ora actuală există acte normative care reglementează intervenţiile integrate, ex. SMURD - Pompieri, sau care la nivelul autorităţilor publice centrale pentru afaceri interne și pentru sănătate reglementează intervenţia prin folosirea elicopterului, numeroase protocoale de colaborare şi metodologii de cooperare inter-instituţională.

Conform Metodologiei privind cooperarea agenţiilor specializate de intervenţie în cazul urgenţelor primite prin SNUAU 112, în cazul urgenţelor care necesită acţiunea mai multor agenţii, operatorul 112 transmite evenimentul la toate dispeceratele de urgenţă ale agenţiilor implicate, în sistem de conferinţă și acordă prioritate agenţiei stabilite prin indexul de incidente-cooperare ca responsabilă cu natura cazului respectiv. Odată cu transferul legăturii este transferată și funcţia de coordonator al conferinţei. După preluarea urgenţei dispecerul agenţiei devine din acel moment coordonatorul conferinţei. Orice informaţie ulterioară primită ulterior referitoare la cazul semnalat va fi transferată tuturor agenţiilor implicate în soluţionarea urgenţei semnalate.

Este necesar ca toate instituţiile cu competenţe de intervenţie în cazuri de urgenţă să construiască scheme de intervenţie mult mai clare, delimitate conform atribuţiilor specifice acestor autorităţi, care să specifice protocolul intervenţiilor integrate, să unifice standardele de formare şi să coreleze procedurile de intervenţie ale tuturor acestor instituţii pentru a asigura intervenţii rapide, coerente şi de cea mai bună calitate. Se impune stabilirea obligativităţii de a participa la stagii de formare şi la exerciţii de simulare practică comune ale personalului cu atribuţii în domeniu din instituţiile menţionate.

c. Dezvoltarea bazei materiale

Este necesară achiziţia de noi elicoptere, autospeciale de descarcerare, echipament medical, echipament de telecomunicaţii pentru asigurarea unei legături permanente între echipele de prim ajutor sau ambulanţe şi unităţile de primiri urgenţe ale spitalelor, echipament de telecomunicaţii (terminale radio, receptoare şi controlere GPS) şi asigurarea de canale radio pentru cooperarea serviciilor de intervenţie, reabilitarea tehnică

a actualelor echipaje integrate, achiziţionarea de autospeciale de politie dotate cu echipamente pentru semnalizarea si cercetarea locului producerii accidentelor rutiere, crearea unor noi puncte de operare aeromedicala prin colaborare între spitale judeţene de urgenţă şi Inspectoratul General de Aviaţie.

d. Dezvoltarea unui sistem integrat de informaţii şi date statistice

Pentru coerenţa şi eficacitatea acţiunilor din domeniile prevenirii accidentelor, a intervenţiei la accidente, a asistării post accident dar şi din sfera acţiunilor juridice declanşate ca urmare a accidentelor rutiere, este necesară crearea unui sistem integrat de informaţii legate de accidente, inclusiv prin crearea unor registre de traumă.

De asemenea trebuie avută în vedere cooperarea internaţională în scopul aplicării sancţiunilor la regimul circulaţiei rutiere, prin schimbul de informaţii despre abateri, autorii acestora şi deţinătorii vehiculelor, între autorităţile competente în domeniu din celelate state membre ale Uniunii Europene.

e. Adoptarea sistemului MAIS

În vederea stabilirii în viitor a unor ţinte numerice privitoare la reducerea numărului de răniţi grav din accidentele rutiere, nu doar privitoare la reducerea numărului de decese, este necesar ca în concordanţă cu celelalte state membre ale Uniunii Europene să fie adoptat sistemul MAIS. Acest sistem va permite cuantificarea unitară a numărului de răniţi grav de către unităţile medicale de primire a urgenţelor.

6.1.2 Întărirea capacităţii instituţionale

a. Întărirea rolului Consiliului Interministerial pentru Siguranţă Rutieră

Crearea unui mediu care să asigure un grad ridicat de siguranţă rutieră este în responsabilitatea Guvernului României, instituţia care are toate atribuţiile şi responsabilităţile pentru siguranţa şi binele societăţii.

Pentru a îmbunătăţi concentrarea acţiunilor pe siguranţa rutieră, Guvernul României ar trebui să asigure un nivel ridicat de angajament politic în vederea reducerii accidentelor rutiere prin sprijinirea organului principal – CISR şi a grupului de experţi din subordinea acestuia - DPISR.

Siguranţa rutieră este multidisciplinară şi implică mai multe organizaţii guvernamentale, astfel că Guvernul României ar trebui să joace un rol principal în iniţierea, organizarea şi coordonarea eforturilor naţionale privind siguranţa rutieră.

Activităţile organelor de specialitate guvernamentale implicate în siguranţa rutieră trebuie să fie complementare şi coordonarea trebuie dezvoltată la toate nivelurile, inclusiv la nivel regional şi local. Este important să se asigure că sunt stabilite mecanisme suficiente şi durabile pentru finanţarea siguranţei rutiere. În acelaşi timp, un cadru raţional de alocare a resurselor permite o justificare strategică solidă pentru investiţii în domeniul siguranţei rutiere, bazată pe rentabilitate şi analize costuri-beneficii. Pentru a atinge

obiective mai ambiţioase de performanţă, este necesar să fie stabilite surse de finanţare şi mecanisme noi.

Unul dintre obiectivele acestei strategii este acela de a consolida rolul CISR ca organ principal în materie de siguranţă rutieră permiţându-i să-şi direcţioneze eforturile în domeniul siguranţei rutiere. Acesta ar trebui să coordoneze activităţile în materie de siguranţă rutieră pe orizontală, între instituţii naţionale şi departamentele sale, şi pe verticală, între CISR şi judeţe, municipalităţi şi alte instituţii locale.

Angajamentul politic este important pentru ca acest obiectiv să reuşească, prin urmare, este necesar angajamentul personal și public al miniștrilor din componența CISR cu privire la reducerea numărului de victime din accidente rutiere. În plus ar trebui stabilite și prevederi clare legate de funcționarea CISR. Astfel, miniştrii ar trebui să se întâlnească la fiecare 6 luni pentru a stabili sarcini și a aproba documentele de activitate ale DPISR.

Este prin urmare necesar să existe o legislaţie clară şi funcţională în materie de siguranţă rutieră în România. În plus, alocarea și obținere unor resurse financiare suficiente şi durabile pentru a menţine îmbunătăţirile din domeniul siguranţei rutiere ar trebui să fie garantată pe termen lung. Reglementările în vigoare privind CISR ar trebui revizuite pentru a asigura responsabilităţi clar definite şi o configurare corespunzătoare a acestui organism, inclusiv rolul CISR şi DPISR şi al membrilor săi, precum şi rolul la nivel judeţean şi local.

b. Îmbunătățirea continuă a sistemului de intervenție la accidente și a asistenței medicale de urgență

Intervenţia de urgenţă la locul accidentelor are ca scop reducerea gravităţii consecinţelor vătămării odată ce a avut loc un accident de circulaţie. Comisia Europeană a afirmat că mai multe mii de vieţi ar putea fi salvate în UE prin îmbunătăţirea timpilor de răspuns ai serviciilor de urgenţă şi a altor elemente de îngrijire post-impact în caz de accidente rutiere.

Pentru a asigura un nivel ridicat al serviciilor de urgență, trebuie asigurată finanţarea pentru operaţionalizarea completă a parcului de ambulanţe, prin aceasta asigurându-se un nivel ridicat și promt al serviciilor de urgență.

Serviciul spitalicesc trebuie de asemenea avut în vedere, mai ales pentru minimalizarea factorilor de risc, care ar putea include lipsa de personal medical instruit în mod adecvat, în special în ceea ce priveşte medicina de urgenţă şi gestionarea traumelor, precum şi lipsa de echipament medical adecvat, atât în ariile urbane, cât şi în cele mai izolate comunităţi.

6.2 Factorul uman în siguranţa rutieră

6.2.1 Intărirea rolului educaţiei rutiere şi a campaniilor de sensibilizare şi conştientizare:

Strategia Naţională de Siguranţă Rutieră plasează în centrul atenţiei sale, după modelul european, participantul la trafic, care este considerat principala verigă în lanţul realizării

siguranţei rutiere. Din acest document rezultă faptul că eficacitatea tuturor componentelor politicii de siguranţă rutieră depinde în cele din urmă de comportamentul participanţilor la trafic. Din acest motiv considerăm că este important să se acorde prioritate educaţiei şi formării continue, un accent deosebit punându-se pe formarea copiilor, tinerilor și a conducătorilor auto începători.

a. Reglementarea Planului național de educație rutieră

Eforturile statelor europene în domeniul educaţiei rutiere se axează pe ideea unei educaţii continue de-a lungul întregii vieţi, nivelurile succesive de formare a abilităţilor şi competenţelor rutiere fiind integrate în cadrul unei strategii coerente de educaţie rutieră.

Educaţia societăţii în ceea ce privește prevenirea riscului rutier începe din perioada copilariei, continuă pe tot parcursul vieții și se realizează prin campanii de informare şi educare organizate de autoritățile cu responsabilități în domeniu, cât și de organizaţii nonguvernamentale. În acest sens, este necesară elaborarea și implementarea Planului național de educație rutieră, care să cuprindă următoarele componente:

a) **Componenta A "educația rutieră în școală"** destinată preșcolarilor și elevilor din sistemul de învățământ preuniversitar necesită o abordare complexă, coerentă, continuă susținută atât de un cadru legal adecvat și racordat la realitatea existentă, cât și de un parteneriat instituțional eficient. Astfel se recomandă:

– asigurarea continuității educației rutiere și la nivel liceal (având în vedere gradul de risc asociat vârstei adolescenței/presiunii grupului/etc. și obținerea permisului de conducere la împlinirea vârstei de 18 ani) prin modificarea OUG. 195/2002 cu modificările și completările ulterioare;

– formarea continuă a cadrelor didactice implicate în educația rutieră prin intermediul cursurile de formare realizate și acreditate în baza unui parteneriat MENCȘ – MAI (având în vedere pregătirea de specialitate și expertiza reprezentanților MAI);

– multiplicarea obiectelor de studiu opționale centrate pe problematica educației rutiere și elaborarea suporturilor educaționale de curs/materialelor didactice auxiliare;

b) **Componenta B „în media"** care se adresează prin intermediul mesajelor media de utilitate publică tuturor categoriilor de participanţi la trafic, mai ales celor mai vulnerabile dintre acestea (copii, tineri 18-25 ani, vârstnici, pietoni, biciclişti, mopedişti și motocicliști). Componenta B reprezintă planul de asigurare a permanenţei campaniilor de comunicare şi sensibilizare a publicului, cu ajutorul mass-mediei.

În plus formatul media al știrilor privind accidentele trebuie îmbunătăţit. La acest moment știrile de tipul ″nou record de viteză pe autostrada ...″ sau ″nou record de viteză în București″ nu fac decât să instige la încălcarea legii și să potențeze acțiuni lipsite de responsabilitate din partea unor conducători auto.

c) **Componenta C „pentru activitatea profesională"** care se adresează persoanelor expuse riscului de accident rutier în cadrul desfășurării activității profesionale. Pregătirea în cadrul acestei componente trebuie efectuată de către angajator, în cadrul procesului de instruire a personalului în domeniul securității și sănătății în muncă. Introducerea acestei componente are în vedere faptul că pentru persoanele expuse

traficului rutier în timpul îndeplinirii îndatoririlor de serviciu, accidentul rutier poate fi considerat accident de muncă cu toate implicaţiile legale, sociale şi materiale asociate;

d) **Componenta D „infrastructura lizibilă”** care se adresează tuturor participanţilor la trafic şi care este pusă în aplicare de către administratorul drumului prin intermediul mesajelor şi indicatoarelor de informare cu privire la folosirea corectă şi adecvată a infrastructurii (vezi modul aleatoriu în care se circulă pe drumul naţional Bucureşti - Bacău);

e) **Componenta E „pregătirea conducatorilor auto”** privitoare la conducerea preventivă care este pusă în aplicare în cadrul pregătirii şi examinării pentru obţinerea permisului de conducere.

b. Îmbunătăţirea programelor naţionale de comunicare privind siguranţa rutieră printr-o mai bună coordonare şi printr-o desfăşurare a acestora în mod permanent

Alături de construirea unei infrastructuri rutiere sigure, este importantă prevenirea accidentelor rutiere prin educaţia tuturor celor implicaţi în trafic, indiferent de vârstă sau profesie, în acest scop fiind necesară intensificarea şi profesionalizarea comunicării şi informării privind siguranţa rutieră, printr-o mai mare implicare logistică şi materială. Astfel de programe ar trebui să aibă loc cu titlu permanent, în baza unei alocări bugetare permanente, care să permită prezentarea mesajelor, din punct de vedere al spaţiului şi timpului, astfel încât impactul asupra grupului ţintă să fie maxim.

Membrii CISR ar trebui să coordoneze campaniile naţionale dedicate siguranţei rutiere şi să gestioneze activitatea de comunicare în domeniul siguranţei rutiere adresată autorităţilor şi factorilor de decizie politică.

Pregătirea strategiei pentru campanii bazată pe factori de risc, pentru a elabora un plan pentru campanii regulate de siguranţă rutieră şi detalierea acestuia de către fiecare autoritate responsabilă şi alocarea unui buget specific pentru campaniile de siguranţă rutieră ar trebui să fie preocuparea permanentă în acest sector.

Dezvoltarea unui plan nou pentru campanii regulate de siguranţă rutieră şi detalierea acestuia de către fiecare autoritate responsabilă sunt necesare. În acest sens, în trimestrul al IV-lea al fiecărui an, DPISR propune CISR planul de asigurare a permanenţei campaniilor de comunicare şi sensibilizare a publicului, cu ajutorul mass-mediei, pentru anul următor.

Alături de instituţiile publice, pot fi invitate să participe ca parteneri, în cadrul campaniilor, organizaţiile non-guvernamentale şi companiile private care sunt active şi au responsabilităţi sociale asumate în domeniul siguranţei rutiere.

c. Îmbunătăţirea educaţiei rutiere a tinerilor

În domeniul educaţiei rutiere a tinerilor este necesară înfiinţarea unui program regulat de finanţare pentru dezvoltarea facilităţilor de instruire a copiilor şi tinerilor în materie de siguranţă rutieră, în spaţii identificate de autorităţile publice locale.

d. Reabilitarea şi consilierea conducătorilor de autovehicule cu abateri grave de la normele circulaţiei rutiere, comise în mod repetat

Promovarea iniţiativelor legislative pentru introducerea programelor de conducere preventivă şi de consiliere psihologică în cazul conducătorilor de autovehicule cu abateri grave de la normele circulației rutiere, comise în mod repetat.

Se va crea cadrul legal pentru iniţierea şi finanţarea unor programe complexe de reabilitare pentru şoferii cu abateri repetate, cu permis suspendat sau anulat, pornind de la premisa că aceste persoane ar trebui recuperate, mai ales în cazul conducătorilor auto profesioniști. Aceste programe vor fi voluntare sau obligatorii şi se vor baza pe faptul că încălcările repetate ale legislaţiei rutiere nu sunt cauzate atât de necunoaşterea regulilor sau de probleme de inaptitudine psihomotorie sau medicală, ci mai degrabă de atitudinea conducătorilor auto. Acestea pot fi corectate mai ales prin consiliere psihologică şi programe de conducere preventivă şi de schimbare a comportamentelor celor care încalcă prevederile legale. În cazul conducătorilor auto care conduc sub influența băuturilor alcoolice sau a substanțelor psihotrope, de asemenea, ar trebui avute în vedere cel puțin acțiuni de asistare de tipul „brief interventions", efectuate de personal specializat.

6.3 Formarea în domeniul siguranţei rutiere

6.3.1 Crearea de programe universitare, post-universitare şi de formare în domeniul siguranţei rutiere, în conformitate cu legislația în vigoare și cu standardele ARACIS

Pentru îmbunătăţirea expertizei în domeniul siguranţei rutiere, este necesară promovarea programelor de studii, de formare iniţială şi continuă în domeniul siguranţei rutiere. Printre formările iniţiale sau post universitare pot fi menţionate programele pentru inginerii de trafic, aceste programe urmând a fi introduse de către universităţi, în parteneriat cu instituţii care pot oferi specialişti din această zonă de activitate şi împreună cu instituţii care pot utiliza ulterior capacitatea de expertiză nou creată. Printre programele de formare continuă care pot fi avute în vedere sunt cele pentru auditorii de siguranţă rutieră şi pentru experţii tehnici judiciari.

În cadrul programelor universitare de pregătire a studenţilor, pot fi integrate module de expertiză tehnică a accidentelor, legislația privind circulația pe drumurile publice și legislație specifică din domeniul transportului rutier, mobilitate urbană, reconstituirea accidentelor de circulație, psihologia transporturilor.

Finanţarea proiectelor instituţiilor de învăţământ superior şi ale celor din subordinea autorității publice centrale pentru educație națională se va face din veniturile proprii sau externe, după caz.

6.3.2 Îmbunătăţirea calităţii cercetării la locul accidentului și a expertizelor tehnice judiciare prin:

a) Îmbunătăţirea capacităţii de cercetare la locul accidentului. În prezent, cercetarea la locul accidentului, în cazul accidentelor soldate cu vătămări corporale este o obligaţie ce revine organelor de poliţie, ce presupune prelevarea şi consemnarea tuturor urmelor şi a

mijloacelor materiale de probă, condiţie imperios necesară pentru stabilirea ulterioară a vinovăţiei persoanelor care au generat starea de pericol care a condus la producerea accidentelor. Ca orice activitate, şi aceasta poate fi supusă perfecţionării în sensul creşterii calităţii actelor procedurale, prin îmbunătăţirea dotării tehnice şi metodelor destinate cercetării accidentelor rutiere.

b) De asemenea, se impune perfecţionarea activităţii de expertiză tehnică judiciară prin aplicarea metodelor moderne de reconstrucţie a parametrilor cinematici şi dinamici caracterizanţi ai conflictelor rutiere de către experţii tehnici judiciari.

6.3.3 Îmbunătăţirea practicii judiciare prin introducerea în programele de pregătire a magistraţilor a unor tematici generale, necesare unei corecte înţelegeri a aspectelor ce ţin de accidentele rutiere şi care nu aparţin domeniului juridic.

Se impune identificarea căilor de formare a magistraţilor care soluţionează dosare referitoare la accidentele rutiere, necesare pentru îmbunătăţirea actului de justiţie în aceste cauze.

6.4 Îmbunătăţirea evaluării medicale şi psihologice

6.4.1 Îmbunătăţirea evaluării medicale şi psihologice pentru obţinerea permisului de conducere auto

Evaluarea medicală a candidaţilor va urmări realizarea unor evidenţe integrate din punct de vedere medical pentru funcţiile care concură la siguranţa rutieră, care să poată fi accesate de toţi actorii implicaţi (medicul de familie, medicii specialişti examinatori din Comisia de Medicala şi Psihologică de Siguranţa Transporturilor, etc.).

Evaluarea psihologică a candidaţilor va urmări:

a) stabilirea profilului psihologic al candidatului de către o persoană autorizată. Rezultatul evaluării va putea condiţiona accesul la şcolarizare al candidaţilor care prezintă riscuri comportamentale majore pentru propria persoană sau pentru ceilalţi participanţi la trafic şi va sta la baza consilierii candidatului şi / sau a formării personalizate în cadrul şcolilor de şoferi. Concluziile evaluării vor însoţi dosarul candidatului la examinarea în vederea obţinerii permisului auto;

b) introducerea programelor de conducere preventivă, de consiliere/reabilitare psihologică pentru şoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteză şi la conducerea sub influenţa băuturilor alcoolice, programe de consiliere-reeducare post-eveniment de circulaţie, precum şi responsabilizarea prin lege a celor implicaţi în eliberarea avizelor medicale şi psihologice.

6.4.2 Îmbunătăţirea evaluării medicale și psihologice a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației

Privitor la evaluarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației, următoarele aspecte vor fi avute în vedere în permanență:

a) actualizarea periodică a baremelor de evaluare medicală și psihologică aplicabile diferitelor categorii de persoane cu funcții care concură la siguranța circulației și
b) îmbunătățirea securității și a controlului activității unităților care efectuează evaluarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulaţiei, prin implicarea specialiștilor în domeniu, în scopul eliminării posibilităților de obținere a avizelor medicale și psihologice în mod fraudulos.

6.5 Instruire şi examinare

6.5.1 Îmbunătăţirea calităţii instruirii oferite de şcolile de şoferi şi centrele de pregătire şi perfecţionare profesională a personalului de specialitate din domeniul transportului rutier

Examinarea candidaţilor la obţinerea permisului de conducere este un factor important care contribuie la siguranţa rutieră, reprezentând evaluarea cunoştinţelor acumulate, a abilităţilor şi atitudinilor formate în procesul de pregătire teoretică şi instruire practică a conducătorilor auto.

Siguranţa rutieră depinde, însă, în primul rând, de modul în care se efectuează pregătirea viitorilor conducători auto în cadrul şcolilor de profil. În acest context, un element important îl reprezintă creşterea calităţii pregătirii teoretice (prin introducerea suplimentară a altor module) şi instruirii practice oferite de şcolile de conducători auto (creşterea numărului de ore de conducere în traseu şi în poligon).

Un accent mult mai mare trebuie pus pe pregătirea instructorilor, care trebuie să fie capabili să pregătească viitorii conducători de autovehicule în spiritul principiilor moderne de tehnică a conducerii şi tacticii în trafic, precum şi în spiritul conducerii preventive, disciplină care trebuie să devină, explicit, parte a pregătirii viitorilor conducători de autovehicule.

În acest context, sarcina principală a autorităţii publice centrale pentru transport rămâne aceea de a aplica şi controla corespunzător procesele de pregătire şi autorizare şi de monitorizare a acestora în vederea îmbunătăţirii continue a cadrului legislativ.

Pentru formarea abilităţilor de conducere a vehiculelor, care să aibă loc ulterior obţinerii permisului de conducere, este posibilă crearea condiţiilor pentru apariţia de centre moderne de formare şi testare pentru conducere sigură care să cuprindă poligoane unde să se poată desfăşura probe de control al derapajului, al acvaplanării, de frânare în curbă, şi simularea impactului, răsturnării, a reacţiei şi simularea traficului. Aceste centre de pilotaj vor oferi accesul la cursuri voluntare pentru învăţarea practică, cu ajutorul instructorilor profesionişti, a principiilor unei conduceri responsabile în condiţii de carosabil umed, acoperit cu zăpadă, în cazul derapajului, curbelor, etc.

Cu toate acestea, mesajul cu care ar trebui să rămână participantul la un astfel de program ar trebui să se refere la dificultatea mare şi posibilitatea foarte limitată de a mai recăpăta controlul asupra unui autovehicul care a pierdut aderenţa, şi nu de a încuraja participanţii la program să încerce deliberat, pe drumul public, manevrele învăţate.

Îmbunătăţirea legislaţiei din domeniu va avea în vedere completarea cadrului legal, inclusiv cu prevederi care să facă posibilă aplicarea obiectivelor prevăzute în Comunicarea Comisiei Europene către Parlamentul European, către Consiliu, către Comitetul Economic şi Social şi către Comitetul Regiunilor, din 20 iulie 2010, intitulată „Către o zonă europeană de siguranţă rutieră: orientările politicii de siguranţa rutieră în 2011 – 2020”:

a) acordarea unei atenţii sporite instruirii continue a deţinătorilor de permis de conducere care nu sunt atestaţi profesional în transportul rutier, persoane cu dizabilităţi sau persoane în vârstă. Măsurile posibile în acest sens vor ţine cont de dreptul de a se deplasa al acestora, precum şi de adoptarea unor soluţii alternative;

b) reducerea duratei de valabilitate administrativă a permisului începând cu o anumită vârstă.

6.5.2 Perfecţionarea legislaţiei din domeniu

Este necesară completarea legislației cu norme care să facă posibilă, acolo unde evoluția fenomenului rutier o impune, aplicarea obiectivelor prevăzute în Comunicarea Comisiei Europene către Parlamentul European, către Consiliu, către Comitetul Economic și Social și către Comitetul Regiunilor, din 20 iulie 2010, intitulată "Către o zonă europeană de siguranță rutieră : orientările politicii de siguranță rutieră 2011-2020", precum:
a) introducerea de norme privind îmbunătățirea continuă a abilităților deținătorilor de permise de conducere care nu sunt atestați profesional pentru transporturile rutiere, a persoanelor cu dizabilități și a persoanelor în vârstă;
b) reducerea perioadelor de efectuare a verificării medicale a conducătorilor auto începând cu o anumită vârstă, în conformitate cu normele stabilite de Ministerul Sănătății;
c) eliberarea unui duplicat al permisului de conducere având aceeași valabilitate administrativă cu documentul înlocuit, în cazul pierderii, furtului ori al deteriorării permisului de conducere;
d) obligativitatea absolvirii învățământului minim obligatoriu pentru obţinerea permisului de conducere;
e) îmbunătățirea legislației privind controlul și sancționarea școlilor de conducători auto și a centrelor de pregătire și perfecționare.

6.5.3 Îmbunătăţirea calităţii examinării

Adaptarea permanentă a cerințelor privind cunoștințele teoretice și abilitățile practice în conducerea autovehiculului la sistemul de criterii bazat pe evaluarea cuantificată și comportamentală legată de conducerea preventivă, evaluarea riscurilor, siguranța rutieră, primul ajutor, eficiența energetică și conducerea ecologică.

Este necesară implementarea procedurilor de asigurare a corectitudinii și legalității examenelor pentru obținerea permisului de conducere și pentru obținerea atestatelor și certificatelor profesionale. Înregistrarea modului de desfășurare a probei practice a examenului pentru obținerea permisului de conducere prin intermediul mijloacelor tehnice montate în habitaclul autovehiculului este una dintre acestea. Alte proceduri vor fi legate de înregistrarea video a tuturor examenelor, dar și de organizarea examenelor profesionale în sistem centralizat, în fiecare județ într-o singură sală.

6.6 Îmbunătățirea legislației și a controlului respectării acesteia

6.6.1 Îmbunătăţirea legislaţiei rutiere

Controalele şi sancţiunile pentru încălcările normelor de circulaţie sunt unele dintre cele mai eficiente mijloace de reducere a numărului de victime şi accidente care au loc pe drumuri, în special prin efectul descurajator pe care acestea le au. În acest context, trebuie întărită punerea în aplicare a normelor rutiere, fapt care ar conduce la creşterea gradului de siguranţă a circulaţiei.

Astfel, trebuie asigurată o legislaţie rutieră flexibilă, care să fie actualizată oricând este nevoie, în funcţie de evoluţiile înregistrate în domeniul siguranţei rutiere sau de modificările legislaţiei europene în domeniu.

Pentru îmbunătăţirea legislaţiei principalul instrument la dispoziţia autorităţilor este cercetarea impactului legislaţiei existente asupra siguranţei rutiere, cercetarea comparată a legislaţiei europene din domeniu, a metodelor de comunicare şi impunere a acesteia, precum şi schimbul de informaţii interguvernamental cu state membre UE cu performanţe notabile în domeniu.

Pentru stoparea agresivităţii rutiere, este necesară completarea legislaţiei rutiere, cel puţin cu următoarele aspecte:

1) interzicerea folosirii dispozitivelor de detectare a aparatelor radar;
2) crearea premiselor pentru introducerea unor prevederi legislative privind utilizarea unor dispozitive care să nu permită pornirea motorului, daca sunt depistate urme de alcool în aerul expirat, dispozitive denumite „alcolock”[26];
3) creşterea gradului de intransigenţă a legii în ceea ce priveşte conducerea vehiculelor care circulă cu viteză mai mare decât viteza legală, prin creşterea graduală, în funcţie de cuantumul vitezei, a duratei de suspendare a permisului şi a cuantumului amenzii;
4) crearea cadrului care să permită participarea la programe de reabilitare comportamentală / consiliere psihologică, la cursuri de conducere defensivă/preventivă sau efectuarea în spitale a unui stagiu de asistare a victimelor accidentelor rutiere.

În ceea ce priveşte indisciplina pietonală şi a bicicliştilor, categoriile cele mai vulnerabile şi cele mai reprezentate în statisticile de decese, este necesară îmbunătăţirea legislaţiei rutiere privind impunerea reglementărilor privind circulaţia pe drumurile publice, concomitent cu crearea şi îmbunătăţirea infrastructurii în ceea ce priveşte creşterea gradului de siguranţă a utilizatorilor vulnerabili.

6.6.2 Îmbunătăţirea capacităţii de supraveghere şi impunere a legii prin intermediul sistemelor automate de constatare a abaterilor

În 6 aprilie 2004, Comisia Europeană a formulat Recomandarea nr. 345, care se referă la intensificarea supravegherii circulaţiei rutiere pentru combaterea principalului factor de creştere a mortalităţii în cazul accidentelor rutiere, şi anume viteza excesivă. Axarea strategiilor guvernamentale de îmbunătăţire a siguranţei rutiere pe aspectul îmbunătăţirii gradului de încasare a amenzilor contravenţionale stă la baza strategiei de transport a Comisiei Europene, principiul fiind acela că gradul de încasare a amenzilor rutiere este invers proporţional cu numărul accidentelor rutiere.

[26] http://www.alcolockgb.com/

Pentru că parcul auto şi mobilitatea acestuia la nivelul statelor UE este într-o creştere rapidă care nu poate fi egalată de creşterea numărului de agenţi de poliţie, soluţia menţinerii unui grad ridicat de siguranţă rutieră este reprezentată de dezvoltarea şi extinderea utilizării sistemelor automate de constatare a abaterilor. Pentru eficientizarea acţiunilor de supraveghere, este nevoie în primul rând de extinderea utilizării acestor sisteme, atât pe drumurile naţionale, cât şi pe celelalte drumuri publice.

Sistemele automate de constatare a abaterilor sunt importante şi din alte puncte de vedere. Acestea furnizează date care pot fi folosite şi pentru verificarea legalităţii transporturilor în ceea ce priveşte accesul la piaţă, greutatea, autorizarea de folosire a infrastructurii, plata rovinietei, legalitatea transportului de masă lemnoasă, sau aspecte legate de vehicul.

Reglementările privind regimul juridic al contravenţiilor prevăd că încasările din amenzi aplicate pentru contravenţiile la regimul circulaţiei pe drumurile publice se fac venit integral la bugetele administraţiilor publice locale. Din acest motiv, în România, sistemele automate de constatare a abaterilor nu au avut nici o perspectivă de dezvoltare, în contextul în care nu a existat o posibilitate de autofinanţare. De exemplu, Sistemul de Supraveghere Video a Traficului Rutier pe DN1 nu poate fi dezvoltat întrucât nu există legal posibilitatea finanţării acestuia din amenzi.

Este deci necesară găsirea soluţiilor de finanţare pentru instalarea, interconectarea, întreţinerea şi operarea sistemelor de supraveghere video a traficului, precum şi pentru acoperirea costurilor de aplicare a sancţiunilor constatate cu ajutorul acestor sisteme de supraveghere video a traficului pe drumurile publice.

Este necesară de asemenea elaborarea unui plan naţional de management şi supraveghere video a întregii reţele de drumuri publice, plan care să fie în acord cu componenta de drumuri inteligente din prezenta strategie şi implicit cu elementele fundamentale ale Directivei europene referitoare la STI, plan care să cuprindă cel puţin:

a) definirea unui necesar de sisteme de management şi sisteme automate de constatare a abaterilor cel puţin la nivelul reţelei de autostrăzi, drumuri naţionale şi în zona punctelor negre;
b) definirea unor dispecerate zonale la care toate sistemele să fie conectate;
c) definirea unor proiecte standardizate de sisteme de management şi sisteme automate de constatare a abaterilor pentru diferite tipuri de drumuri /localităţi: urban mic, urban mare, drum judeţean, drum naţional, autostradă.

6.6.3 Creşterea gradului de încasare a amenzilor contravenţionale şi scăderea costurilor administrative de procesare a contravenţiilor

În România, gradul de încasare a amenzilor la regimul circulaţiei este sub 40 %, în timp ce la nivelul statelor membre UE acesta este de peste 90%, în Olanda fiind chiar de 98%.

Pentru îmbunătăţirea gradului de încasare a amenzilor contravenţionale pot fi avute în vedere:

a) analiza posibilității introducerii principiului „răspunderii obiective”, în cazul contravențiilor constatate prin sisteme automate. Pentru aceasta este necesară amendarea legislației privind regimul juridic al contravențiilor;
b) îmbunătățirea serviciului public on-line ce va permite utilizatorilor plata amenzilor contravenţionale.

6.7 Siguranţa Infrastructurii Rutiere

6.7.1 Îmbunătăţirea managementului siguranţei infrastructurii rutiere:

a. Îmbunătățirea modului de transpunere a Directivei 2008/96/CE privind managementul siguranței infrastructurii rutiere

Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, lege care transpune Directiva 2008/96/CE privind managementul siguranței infrastructurii rutiere ar trebui revizuită pentru a răspunde următoarelor necesități:
› îmbunătățirea modului de organizare și funcționare a sistemului de management al siguranței infrastructurii, etapele şi modul în care ar trebui să se desfășoare procesele reglementate, inclusiv modul în care să se asigure că auditurile de siguranţă rutieră sunt incluse în contractele de tipul proiectare şi execuţie,
› modificarea legislației astfel încât auditurile să nu fie necesare în toate etapele pentru toate tipurile de proiecte, spre exemplu proiectele mai puţin complicate și de mai mică anvergură să fie auditate doar la una sau două faze, în timp ce proiectele complexe să fie auditate în toate fazele de realizare. Trebuie acordată prioritate auditurilor în fazele de proiectare (studiu de fezabilitate şi proiect tehnic) deoarece modificările sunt mai dificil de executat în etapele ulterioare,
› recomandările din rapoartele de audit de siguranţă rutieră nu ar trebui să aibă un caracter obligatoriu, conform bunelor practici europene, dar beneficiarul sau administratorul drumului, după caz, ar trebui să răspundă atunci când recomandările nu sunt respectate, prezentând inclusiv argumentele pentru nerespectare. Este important de subliniat că un argument care pretinde că proiectul urmăreşte standarde de drum nu este suficient - trebuie să fie argumente legate de siguranţă. Beneficiarul ar trebui să fie, de asemenea, în măsură să recomande alte modificări care ar putea reduce problema în cauză sau ar putea atenua consecinţele problemei,
› costurile de audit ar trebui să fie mult mai mici decât sunt în prezent în România,
› auditul de siguranţă rutieră ar trebui să fie finanţat direct de către beneficiar / administratorul drumului şi nu de către proiectant sau constructor,
› modificarea legislaţiei astfel încât orice persoană juridică, indiferent de forma de organizare şi nu numai persoane fizice autorizate (PFA) să poată efectua audituri,
› configuraţia instituţională ar trebui să fie revizuită, de exemplu cine trebuie să supervizeze instruirea şi certificarea auditorului de siguranţă rutieră, cine ar trebui să gestioneze lista auditorilor de siguranţă rutieră (cei instruiţi şi certificaţi), cine ar trebui să gestioneze bazele de date cu informaţii cheie privind auditurile din motive de monitorizare,
› revizuirea reglementării inspecţiilor de siguranţă rutieră, inclusiv în ceea ce privește frecvenţa inspecţiilor pe tipul de drum, selectarea drumurilor şi atribuţiile celor implicați,
› revizuirea entităţii care poate ordona şi face inspecţii, precum și a celor care execută propriu-zis activitatea de inspecție,

› evaluarea numărului de personal necesar pentru a face controale sistematice privind siguranţa rutieră. Numărul ar trebui să fie proporțional cu dimensiunea reţelei de drumuri şi frecvenţa impusă,
› revizuirea procesului existent pentru evaluările de impact asupra siguranţei infrastructurii rutiere, în scopul îmbunătăţirii procesului de realizare a lor, inclusiv a modului în care să se asigure un timp suficient pentru acestea, în special în cazul contractelor de tip proiectare şi execuţie,
› reevaluarea entității și a personalului care poate efectua evaluări de impact asupra siguranţei rutiere. Abordarea în alte state membre ale UE arată că independenţa nu este necesară şi nu este nevoie de expertiza unui auditor de siguranţă rutieră, deoarece experţii de siguranţă rutieră pot efectua, de asemenea, această activitate.
› ar trebui revizuite criteriile de calificare pentru auditorii de siguranţă rutieră, conform celor mai bune practici ale UE.

b. Îmbunătățirea modului de tratare a punctelor negre, cu accent pe măsuri și rezultate

Sistemul existent de gestionare privind punctele negre ar trebui revizuit. Trebuie susţinut şi introdus un program pentru activităţi privind gestionarea punctele negre sistematice şi recurente pentru identificarea, analiza, identificarea măsurilor, stabilirea priorităţilor, îmbunătăţirea efectivă şi evaluare.

Punctele negre ar trebui identificate în fiecare an, pe toate drumurile, aşa cum face în prezent Poliţia Rutieră. Administratorii drumurilor ar trebui să primească date referitoare la punctele negre pentru drumurile aflate în administrarea lor şi ar trebui să fie obligați să le supună analizei, împreună cu autoritățile abilitate.

Pe baza analizelor tuturor punctelor negre identificate, ar trebui identificate măsuri care ar putea rezolva problemele de siguranţă rutieră de ex. prin îmbunătăţiri fizice, nu numai indicatoare de avertizare amplasate în punctele negre. Indicatoarele de avertizare ar trebui amplasate în punctele negre doar ca o măsură temporară până la implementarea unei măsuri adecvate.

Eliminarea punctelor negre, conform recomandărilor din studiul pentru elaborarea Master Planului General de Transport al României - Raportul privind Master Planul pe termen scurt, mediu și lung, ar trebui să se facă având în vedere următoarele bune practici:

Tipul de intervenție	Condiții de implementare
Măsuri de siguranță la intrarea în localitate (insule, marcaje orizontale și verticale)	Localități rurale
Trecere de la 4 benzi de circulație la 2 la intrarea în localitate (insule/borduri ieșite în relief/înalte și marcaje)	Localități rurale
Benzi rezonatoare	Localități rurale
Benzi mediane continue cu borduri	Zonele urbane și zonele rurale în care predomină accidentele cu impact frontal
Separatoare mediană din plastic	Zone în care nu sunt instalate nici parapete New Jersey nici benzi mediane cu borduri

Refugiu pentru pietoni	În zonele cu număr redus de accidente cu pietoni
Limitatoare de viteză din plastic	Localități rurale cu drumuri cu o singură bandă
Trotuare	În localitățile rurale unde nu sunt instalate
Treceri de pietoni cu semnalizare controlată	În zonele cu număr mare de accidente pe drumuri cu o singură bandă în care sunt implicați pietoni
Benzi dedicate pentru viraje la stânga (marcaje verticale + insule)	În zonele în care se înregistrează un număr mare de coliziuni laterale
Alveole pentru autobuz/ parcări locale	Localități rurale
Iluminat stradal	În zonele cu număr mare de accidente cu pietoni
Sisteme video de monitorizare a traficului (radare)	În zonele cu număr mare de accidente cauzate de viteze mari/ condus imprudent, și/sau coliziuni față-spate
Parapete New Jersey pe căi de rulare interurbane alăturate cu 2 benzi pe sens	În zonele rurale în care drumul are patru benzi
Pasarele/ pasaje subterane pietonale	În zonele în cu un număr mare de accidente cu pietoni, iar drumul are 4 benzi sau are separatoare de sensuri
Parapete de siguranță (acostament)	În zonele în care se înregistrează un număr mare de accidente cu vehicule care părăsesc carosabilul

Sursa: Analiză AECOM

Efectul potenţial al fiecărei măsuri ar trebui evaluat şi împreună cu costurile sociale calculate şi costul măsurării, raportul costuri-beneficii ar trebui calculat. Punctele negre pot fi prioritizate în funcţie de raportul cost-beneficiu şi un număr de puncte negre clasificate cu cel mai bun raport cost beneficiu ar trebui să fie selectate pentru îmbunătăţire.

Numărul selectat depinde de bugetul disponibil pentru fiecare administrator de infrastructură rutieră. Autorităţile cu atribuţii în infrastructura rutieră ar trebui să facă modificări la locaţiile punctelor negre într-un interval de timp rezonabil de la identificarea problemei, de ex. între unu şi doi ani.

Monitorizarea gestionării punctelor negre trebuie să aibă loc în fiecare an, pentru o mai bună înţelegere a efectelor diferitelor tipuri de îmbunătăţiri.

c. Îmbunătățirea standardelor de construcție a drumurilor, cu accent pe creșterea siguranței rutiere și a prevenirii efectelor erorilor umane și elaborarea unui manual de siguranță rutieră cu cele mai bune practici legate de proiectare și construcție a drumurilor și de amenajare a zonelor adiacente drumului

Managementul siguranţei rutiere este nou în România şi ar constitui un avantaj elaborarea unui manual pentru a ajuta autorităţile cu atribuţii în domeniul infrastructurii rutiere. Acest manual ar trebui să cuprindă cele mai bune practici din România şi din alte state membre ale UE. Acesta ar trebui să ofere o sursă de inspiraţie pentru o proiectare în

condiţii de siguranţă, inclusiv elementele cărora trebuie să li se acorde atenţie pe şi de-a lungul drumurilor din localităţile liniare şi în zonele construite.

Standardele de construcţie a drumurilor existente aplicabile ar trebui revizuite pentru a identifica dacă există elemente de siguranţă rutieră care au nevoie de actualizare. Cel mai vechi şi mai relevant pentru siguranţa rutieră ar trebui actualizat cu accent pe cele mai noi cunoştinţe de siguranţă rutieră.

6.7.2 Crearea unei infrastructuri rutiere sigure şi introducerea utilizării pe scară largă a sistemelor de transport inteligente – STI

Crearea unei infrastructuri rutiere sigure este una din condiţiile fundamentale ale siguranţei rutiere. În recomandările Comisiei Globale pentru Siguranţă Rutieră[27] cu privire la Rezoluţia Adunării Generale a Naţiunilor Unite care proclamă „Decada de Acţiune pentru Siguranţă Rutieră 2011 – 2020”[28] este menţionat ca principiu pentru statele în curs de dezvoltare, ca 10% din valoarea tuturor proiectelor de infrastructură rutieră să fie dedicate siguranţei rutiere, fiind demonstrat faptul că investiţiile în siguranţa infrastructurii aduc rezultate rapide în reducerea numărului şi gravităţii accidentelor rutiere.

În România se manifestă nevoia asigurării fondurilor pentru întreţinerea, repararea, modernizarea şi construcţia unei infrastructuri sigure la nivel naţional dar şi identificarea de noi surse financiare, care să asigure componenta locală a costurilor pentru realizarea obiectivelor enunţate.

De asemenea, creşterea gradului de siguranţă rutieră a reţelei de drumuri naţionale se realizează şi prin introducerea obligativităţii gestionării siguranţei infrastructurii rutiere prin evaluarea de impact, a inspecţiilor şi a auditului de siguranţă rutieră la construcţia de drumuri noi şi reabilitarea /modernizarea drumurilor existente, prin aplicarea prevederilor Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră, cu modificările şi completările ulterioare, care transpune Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind managementul siguranţei infrastructurii rutiere.

Consiliul Uniunii Europene, în Concluziile sale cu privire la obiectivele prevăzute de Comisia Europeană în domeniul siguranţei rutiere pentru perioada 2011-2020, subliniază faptul că, în pofida evoluţiilor generale pozitive, în ceea ce priveşte reducerea numărului de victime pe drumuri, anumite categorii de participanţi la trafic, de tipul bicicliştilor şi al pietonilor, tinerilor, persoanelor vârstnice, persoanelor cu handicap şi motocicliştilor, rămân extrem de vulnerabile şi consideră ca fiind necesară elaborarea unei strategii pentru sporirea siguranţei acestor participanţi la trafic prin încurajarea realizării unor infrastructuri adecvate şi că, în special din perspectiva celor mai recente statistici existente, este necesară elaborarea unei strategii pentru sporirea siguranţei motocicliştilor, fapt ce ar trebui să fie considerat o urgenţă.

Prioritățile referitoare la infrastructura rutieră sunt:

---

[27] http://www.makeroadssafe.org/publications/Documents/decade_of_action_report_lr.pdf
[28] http://www.unece.org/press/pr2010/10trans_p05/Resolution.pdf

a) reîncadrarea drumurilor în concordanţă cu funcţiunea îndeplinită: tranzit, local şi de acces şi modificarea în consecinţă a standardelor, normelor tehnice şi a bunelor practici de construcţie a drumurilor şi organizare a traficului;
b) intensificarea inspecţiilor de siguranţă periodice ale reţelei de drumuri;
c) punerea în aplicare a procedurilor referitoare la evaluarea de impact şi la operaţiunile de audit în domeniul siguranţei rutiere;
d) identificarea şi clasificarea tronsoanelor cu o concentrare mare de accidente;
e) intensificarea construcţiei de autostrăzi, precum și de drumuri expres, inclusiv finalizarea centurii cu profil de autostradă a Capitalei, unul din beneficii, din punct de vedere al siguranţei rutiere, fiind atragerea traficului de tranzit;
f) creşterea siguranţei rutiere în localităţile liniare de-a lungul drumurilor europene şi naţionale prin implementarea unor masuri specifice, cum ar fi amenajarea de trotuare, instalarea de separatoare de sens (parapeți New Jersey), înlocuirea trecerilor pentru pietoni la nivel cu drumul cu treceri pentru pietoni denivelate sau cu treceri pentru pietoni cu zonă de așteptare (refugiu) la axul drumului;
g) continuarea reabilitării drumurilor, îmbunătăţirea semnalizării orizontale şi verticale;
h) descurajarea furtului elementelor de semnalizare rutieră prin introducerea de elemente construite cu noile tehnologii din materiale nerevalorificabile;
i) introducerea de noi elemente de siguranţă;
j) trasformarea trecerilor la nivel cu calea ferată în pasaje denivelate, prin modernizarea infrastructurii existente și în cadrul proiectelor noi de drum,
k) reabilitarea traseelor din localităţile liniare;
l) realizarea parcărilor în conformitate cu normele europene pentru efectuarea controalelor şi pentru respectarea timpilor de odihnă în cazul transporturilor rutiere comerciale;
m) separarea traficului lent de cel de tranzit prin construirea de drumuri dedicate vehiculelor lente, cum ar fi: utilaj agricol, căruţe, biciclete; în cazul bicicletelor, în afara traficului local, poate fi avut în vedere traficul turistic – cicloturismul - în anumite sectoare pilot, în condiţiile în care există, actualmente, la nivelul Uniunii Europene, reţele internaţionale de cicloturism care leagă marile oraşe prin intermediul „drumurilor verzi”[29] dedicate exclusiv bicicletelor. De asemenea se va avea în vedere dezvoltarea cu prioritate a tuturor tipurilor de drumuri verzi, inclusiv a celor care nu se intersectează cu căile principale de transport rutier;
n) iluminarea drumului public pe timp de noapte, în special în intersecții și în zonele cu activitate pietonală, precum și a trecerilor pentru pietoni astfel încât pietonul să fie vizibil cu suficient timp înaintede a se angaja în traversare;
o) introducerea de prevederi legale privitoare la proiectarea infrastructurii de transport rutier, astfel încât să se asigure adaptarea la fenomenele meteorologice extreme;
p) eliminarea potenţialelor pericole de pe marginea suprafeţei carosabile, cum ar fi elemente cu rigiditate ridicată, periculoase la impact, precum și a rigolelor adânci;

[29]Federaţia Europeană a Bicicliştilor, EuroVelo a demarat cu sprijinul Comisiei Europene un proiect de 12 trasee europene însumând 60.000 de km, dintre care 20.000 km deja construiţi, trasee dintre care menţionăm traseul Oceanul Atlantic – Marea Neagră sau traseul râurilor, traseu de 3.653 km între Nantes şi Constanţa;

q) marcarea corespunzătoare a sectoarelor de drum, mai ales ale celor de autostradă, pentru orientarea conducătorilor auto în vederea adoptării și menținerii unei distanțe minime de siguranță față de vehiculul din față;
r) creşterea capacităţii de eliberare a suprafeţei carosabile în urma evenimentelor rutiere;
s) extinderea introducerii sectoarelor de drum de 2+1 benzi de circulaţie, una din benzi fiind bandă pendulantă cu separator de sens;
t) creşterea siguranței rutiere a rețelei de drumuri prin noi abordări de organizare și amenjare a spaţiilor urbane destinate circulaţiei (benzi dedicate, separarea tipurilor de circulaţie - pe verticală sau orizontală, signalistic, mobilarea spaţiilor publice, etc).
u) elaborarea standardelor privind construcția pistelor pentru biciclete.

Consiliul Uniunii Europene, în Concluziile sale privind siguranţa rutieră, subliniază faptul că dezvoltarea în continuare a STI va contribui în mod semnificativ nu doar la instituirea unui sistem de transport durabil şi eficient pe termen lung, ci şi la siguranţa rutieră şi salută Planul de acţiuni STI propus de Comisia Europeană precum şi elaborarea de către aceasta a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea STI în domeniul transportului rutier şi pentru interfeţele cu alte moduri de transport, şi încurajează statele membre să acorde un înalt grad de prioritate implementării STI.

De-a lungul timpului s-a evidenţiat nevoia de a se asigura condiţiile necesare dezvoltării unor rețele de comunicaţii electronice în bandă largă (broadband), care să asigure suportul pentru implementarea tuturor sistemelor de avertizare prin panouri cu mesaj variabil, colectarea și/sau furnizarea datelor de-a lungul rețelelor și infrastructurilor de transport, funcționarea sistemelor de transport inteligent, precum și schimbul de date între entitățile implicate în gestionarea și managementul traficului. De asemenea, au fost evidenţiate o serie de inconveniente, care în momentul de față nu permit realizarea infrastructurii broadband, cum ar fi aspectele de ordin tehnic, prin lipsa unei zone de protecție, fiind utilizabilă doar zona de siguranță, aspectele de ordin financiar, cum ar fi valorile ridicate ale taxelor de utilizare a zonei de siguranță a drumurilor și cele de ordin juridic, care din lipsa cadastrării drumurilor, nu permit încheierea contractelor pentru dreptul de folosință în formă autentică, așa cum prevede Legea 154/2012 privind regimul infrastructurii reţelelor de comunicaţii electronice.

Analizând situaţia existentă în România dar şi în perspectiva implementării deciziilor europene, este necesar ca Consiliul de coordonare pentru STI, înființat prin Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea STI în domeniul transportului rutier şi pentru realizarea interfeţelor cu alte moduri de transport, aprobată prin Legea nr. 221/2012, să elaboreze un plan naţional de acţiuni STI care va contribui conform atribuţiilor la elaborarea de către autoritatea publică centrală pentru transport, în baza HG nr. 835/2011, a raportului centralizat privind activităţile şi proiectele naţionale cu privire la domeniile prioritare prevăzute la art. 2 din Directiva 2010/40/UE, denumită în continuare Directiva STI şi a căror sferă de aplicare este menţionată în anexa I la Directiva STI.

Planul naţional de acţiuni STI va fi elaborat în conformitate cu domeniile prioritare precizate de Directiva 2010/40/UE și de OG nr. 7/2012, aprobată prin Legea nr. 221/2012, respectiv:

I. Domeniul prioritar I: Utilizarea optimă a datelor rutiere, din trafic şi de călătorie;

II. Domeniul prioritar II: Continuitatea serviciilor STI de management al traficului şi al mărfurilor;

III. Domeniul prioritar III: Aplicaţiile STI pentru siguranţa şi securitatea rutieră;

IV. Domeniul prioritar IV: Asigurarea legăturii vehiculului cu infrastructura de transport.

Un capitol separat îl constituie măsurile care fac parte din categoria STI, capitol în care Consiliul de coordonare pentru STI, denumit în continuare CC STI, structură fără personalitate juridică, organizat în cadrul autorității publice centrale pentru transport va avea un rol important pentru:

a) stabilirea măsurilor necesare implementării, dezvoltării, întreținerii și modernizării infrastructurilor broadband în zona drumurilor, mai ales în zona drumurilor de interes național, care să cuprindă reglementări cu privire la taxarea utilizării zonei de siguranță și de protecție a drumurilor și autostrăzilor, prin diminuarea acestora cel puțin la nivelul celor practicate în țări UE, reglementări constructive aplicabile în faza de proiect tehnic de construcție sau reabilitare, reglementări privind autorizarea lucrărilor specifice realizării infrastructurilor broadband în zonele asociate rețelelor de transport (rutier /feroviar) și reglementări juridice specifice, în vederea clarificării regimului dreptului de folosință în lipsa planurilor cadastrale;
b) crearea şi operaţionalizarea Centrului Naţional de Informare Rutieră la nivelul autorității publice centrale care coordonează activitatea CNADNR, centru care va gestiona informaţiile necesare privind managementul traficului rutier la nivelul reţelei de drumuri naţionale, pentru informarea operativă a utilizatorilor de infrastructură rutieră;
c) transmiterea informaţiilor referitoare la traficul rutier pe autostrăzi şi drumuri naţionale, prin voce, în direct, în cadrul programelor radio, pe canalele de date de radiodifuziune;
d) crearea şi operaţionalizarea dispeceratelor pentru autostrăzi şi drumuri europene şi naţionale, în vederea asigurării integrate a managementului traficului de către administratorul drumului şi a supravegherii video a traficului de către Poliția Rutieră;
e) crearea de proiecte pilot urmate de crearea unei strategii la nivel naţional de amplasare a antenelor GSM / cablurilor de fibră optică în zona de siguranţă a drumurilor astfel încât să se asigure o acoperire de 100% a teritoriului naţional cu semnal GSM. La ora actuală, anumite porţiuni extinse din zonele puţin populate, de exemplu centrul şi nordul ţării - zone estimate la aproape 20% din teritoriul naţional – nu au semnal GSM şi nu sunt conectate la nici o reţea de comunicaţii, ceea ce face imposibilă contactarea SNUAU, în caz de accident rutier sau de alte urgenţe, de către locuitorii sau vizitatorii aflaţi pe teritoriul României în zonele respective;
f) implementarea sistemelor de cântărire în mers pe infrastructura rutieră;
g) implementarea la nivelul autostrăzilor a punctelor de acces telefonic prevăzute cu două căi de acces: către serviciile specializate de intervenţie prin numărul

unic de apel de urgenţă 112 şi către dispeceratele autostrăzilor pentru informări non-urgente: depanare, tractare, pericole;

h) implementarea sistemelor de supraveghere a traficului, utilizate de către Poliția Rutieră şi asigurarea funcţionalităţilor acestor sisteme pentru a permite folosirea lor de către administratorul drumurilor naţionale în scopul managementului traficului rutier;
i) implementarea sistemelor de semnalizare și avertizare rutieră prin panouri cu mesaje variabile;
j) implementarea măsurilor de dotare cu echipamente pentru managementul traficului.

De asemenea Ministerul Comunicațiilor și pentru Societatea Informaţională va asigura rolul coordonator în relația cu operatorii, asociațiile de profil, Autoritatea Naţională pentru Administrare şi Reglementare în Comunicaţii, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și Consiliul Concurenței, iar pe baza consultărilor publice, împreună cu Ministerul Transporturilor, va iniția un set concret de propuneri, care să conducă la reglementarea aspectele menționate la lit. a) de mai sus.

6.7.3 Controlul îmbunătăţirii siguranţei drumurilor publice şi sancţionarea administratorilor/executanţilor de lucrări la drumuri pentru nerespectarea prevederilor legale

Pentru prevenirea evenimentelor rutiere, autorităţile publice centrale pentru transport și pentru afaceri interne, prin structurile specializate, vor intensifica acţiunile de control şi vor aplica sancţiuni în cazul în care administratorul drumului public/al căii ferate, societăţile care execută lucrări în zona drumului public şi deţinătorii de obiective în zona drumului nu respectă prevederile legale în vigoare.

Întreţinerea infrastructurii rutiere şi asigurarea condiţiilor de siguranţă a acesteia sunt absolut necesare pentru asigurarea unui trafic rutier sigur. În acest sens, trebuie intensificate inspecţiile de siguranţă asupra stării de viabilitate şi a semnalizării rutiere, conform prevederilor legale, pentru identificarea, remedierea şi, după caz, sancţionarea, nerespectării normelor în vigoare, avându-se în vedere în principal:

a) existenţa şi menţinerea, în conformitate cu standardele şi normele în vigoare, a marcajelor, indicatoarelor rutiere şi a amenajărilor de infrastructură rutieră, amplasate pe drumurile publice;
b) semnalizarea lucrărilor precum şi a obstacolelor aflate pe suprafaţa carosabilă;
c) refacerea după intervenţie a suprafeţei carosabile în cazul lucrărilor la reţelele edilitare (apă, gaz, electricitate, etc.);
d) existenţa de construcţii, accese rutiere, panouri publicitare sau alte activităţi private în zona drumului public, neautorizate sau care nu respectă prevederile legale şi care afectează siguranţa rutieră.

6.7.4 Realizarea de amenajari speciale destinate participantilor vulnerabili la trafic

Este necesară adoptarea unor măsuri de limitare a vulnerabilităţii persoanelor prin realizarea de amenajari speciale în zona drumurilor publice, separarea diferitelor tipuri de utilizatori prin benzi dedicate, separarea pe verticală a diferitelor tipuri de transport, etc.),

definirea de zone cu interdicţie/conditionalitate de trafic (zone cu viteză redusă, zone exclusiv pietonale, etc) ca măsuri de limitare a conflictului dintre transportul motorizat şi transportul nemotorizat, măsuri ce participă deopotrivă la siguranţa rutieră dar şi la protejarea şi valorificarea patrimoniului construit.

Este necesară de asemenea adoptarea și implementarea unor standarde cu privire la pistele pentru bicicliști.

6.8 Transport şi Mobilitate

6.8.1 Creşterea siguranţei transportului rutier de marfă şi a transportului de persoane în curse regulate

Îmbunătăţirea permanentă a legislaţiei din domeniul transporturilor, îmbunătăţirea planificării şi modului de efectuare a activităţilor de control în domeniu, prin folosirea informaţiilor oferite de sistemele de supraveghere video a traficului, operate de autoritățile publice centrale pentru transport și pentru afaceri interne prin structurile specializate, la care să aibă acces instituțiile și organismele cu atribuții în domeniu.

În ceea ce priveşte transportul de marfă, pentru degrevarea şi sporirea siguranţei sistemului rutier, se vor promova transporturilor combinate, de tip RO-LA.

În urma numeroaselor accidente grave cu implicarea autobuzelor cu capacitatea mai mică de 22 de locuri, dotarea acestora cu limitatoare de viteză şi instituirea obligației utilizării centurilor de siguranţă a fost introdusă cu titlu de obligativitate prin noua legislaţie a transporturilor rutiere. La transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interjudeţean se urmăreşte înlocuirea etapizată a vehiculelor de capacitate până în 22 de locuri, cu autobuze şi autocare, pentru sporirea siguranţei şi a confortului acestui tip de transport.

În scopul diminuării pasării responsabilității între conducătorul auto și angajator cu privire la încălcarea reglementărilor privind circulația pe drumurile publice și a reglementărilor privind desfășurarea operațiunilor de transport rutier, este necesară stabilirea prin lege a responsabilității comune pentru respectarea legislației aplicabile și a sancționării ambelor părți pentru nerespectarea acesteia.

6.8.2 Revizuirea reglementărilor de dezvoltare urbană și a normelor de construire în mediul urban de-a lungul drumurilor de tranzit - europene, naţionale, judeţene - şi limitarea dezvoltării liniare a localităţilor existente

România este una dintre puţinele ţări europene cu o densitate extrem de mare a localităţilor liniare amplasate de-a lungul drumurilor naţionale. Una din soluţiile acestei probleme ar fi construcţia de autostrăzi sau de centuri ocolitoare care menţin traficul de tranzit în afara localităţilor, precum şi limitarea extinderii intravilanului localităţilor de-a lungul drumurilor existente, prin impunerea acestor restricţii în documentaţiile de urbanism.

Fără aceste măsuri şi în lipsa unei strategii de dezvoltare urbană, există riscul ca prin extinderea localităţilor liniare, o pondere şi mai mare din lungimea drumurilor naţionale să devină drumuri cu funcţie mixtă, de mobilitate, respectiv de accesibilitate locală, punând probleme de siguranţă rutieră din cauza conflictelor de trafic şi impunând o viteză medie redusă. Trebuie acordată atenţie evitării unor situaţii în care drumurile ocolitoare, de centură devin drumuri locale şi de acces prin dezvoltarea zonelor urbane adiacente. În acest sens, se impune restricţionarea construirii în zonele adiacente arterelor de tranzit şi ocolitoare.

6.9 Siguranţa Vehiculelor

Consiliul Uniunii Europene recunoaşte progresele considerabile înregistrate în ceea ce priveşte siguranţa vehiculelor, în special cu privire la standardele tehnice referitoare la siguranţa activă şi pasivă a vehiculelor, dar subliniază, totuşi, faptul că siguranţa ar trebui, de asemenea, să fie menţinută pe durata întregului ciclu de viaţă al vehiculelor, printr-o consolidare a inspecţiilor tehnice auto şi a controalelor rutiere, precum şi printr-o îmbunătăţire a schimbului de date între statele membre cu privire la informaţiile referitoare la vehicule şi inspecţii.

6.9.1 Creşterea siguranţei rutiere prin îmbunătăţirea stării tehnice a parcului rutier

Este necesară actualizarea legislaţiei referitoare la inspecţia tehnică periodică şi controlul tehnic în trafic al vehiculelor, conform legislaţiei europene privind inspecția tehnică periodică și controlul tehnic al vehiculelor în traficul rutier.

De asemenea se impune menţinerea unui nivel ridicat al controalelor staţiilor de inspecție tehnică periodică și al vehiculelor comerciale în traficul rutier.

6.9.2 Introducerea inspecţiei tehnice de siguranţă pentru repunerea în circulaţie a vehiculelor implicate în accidente rutiere

Inspecţia tehnică de siguranţă se va efectua vehiculelor care au fost implicate în accidente rutiere şi va cuprinde verificări suplimentare (structura caroseriei, sistemul de direcţie, etc.) faţă de cele prevăzute în Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranţa circulaţiei rutiere, protecţia mediului şi în categoria de folosinţă conform destinaţiei, prin inspecţia tehnică periodică - RNTR 1, aprobate prin OMT nr. 2133/2005 cu modificările şi completările ulterioare.

6.9.3 Efectuarea de expertize tehnice extrajudiciare vehiculelor implicate în accidente rutiere în vederea identificării pieselor şi lucrărilor necesare restabilirii parametrilor funcţionali ai vehiculelor din punct de vedere al siguranţei rutiere şi a protecţiei mediului

Expertizele tehnice extrajudiciare care au ca scop evaluarea din punct de vedere tehnic a ansamblurilor mecanice, echipamentelor electrice şi/sau electronice, a structurii caroseriei şi a emisiilor poluante se vor realiza în cadrul unor laboratoare care au capacitatea tehnică adecvată şi care, în urma evaluării, vor fi autorizate de către autoritatea publică centrală pentru transport.

6.10 Cercetare

6.10.1 Determinarea, actualizarea şi îmbunătăţirea utilizării costurilor sociale ale accidentelor rutiere

Costurile sociale trebuie calculate pe baza cifrelor reale din România sau a valorii declarate din România. Trebuie efectuată o cercetare privind evaluarea accidentelor rutiere şi a accidentelor în funcţie de severitate şi actualizată periodic, în conformitate cu cele mai bune practici ale UE. Acest lucru ar trebui să se realizeze, preferabil, prin metoda „Dorinta de a plăti", mai degrabă decât prin metoda „Costului uman".

O cercetare pentru a cuantifica costurile accidentelor rutiere în funcţie de gravitate şi amploarea pierderilor anuale susţinute de economia românească trebuie iniţiată. Analizele cost-beneficiu trebuie aplicate pentru a clasifica şi selecta intervenţiile de siguranţă care ar putea fi cele mai rentabile şi a le evalua după punerea în aplicare. CISR, precum şi toate ministerele reprezentate ar trebui să utilizeze costuri sociale în activitatea lor privind siguranţa rutieră. Estimările privind costurile sociale ale accidentelor ar trebui să se repete la fiecare 3 ani, inclusiv informaţii de la spitale şi societăţile de asigurare sau prin preferinţele declarate.

6.10.2 Stabilirea viziunilor şi a obiectivelor detaliate

Stabilirea unei strategii naţionale pentru siguranţa rutieră ar trebui să ia în considerare nevoile tuturor participanţilor la trafic, inclusiv utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, şi ar trebui să anticipeze, de asemenea, dezvoltarea ţării, de ex. dezvoltarea parcului de vehicule. În conformitate cu documentul neoficial al UE5 (FR, IT, ES, DE și UK) se arată că pentru ca o ţară să fie în măsură să aibă succes în abordarea problemelor de siguranţă rutieră trebuie să existe activităţi eficiente şi coordonate în toate sectoarele cheie care afectează siguranţa rutieră şi obiective de performanţă clar definite care să poată fi monitorizate pentru a vedea dacă au loc îmbunătăţirile dorite.

O strategie de siguranţă rutieră trebuie să stabilească obiective ambiţioase, dar realiste pentru cel puţin cinci sau zece ani. În plus faţă de strategia de siguranţă rutieră, trebuie elaborat un plan de acţiune care să programeze acţiunile specifice, părţile responsabile şi alocarea de resurse specifice. Stabilirea unor obiective detaliate pentru reducerea deceselor şi vătămărilor grave este în general acceptată ca o prevedere a unui obiectiv comun pentru cei implicaţi în siguranţa rutieră. Aceştia trebuie să simtă că obiectivul este realizabil.

Cu toate acestea, obiectivul ar trebui să fie, de asemenea, ambiţios, pentru a evita complezenţa şi a concentra eforturile asupra celor mai eficiente măsuri. Indicatori relevanţi pentru problemele din România ar trebui să completeze aceste elemente.

Acţiunile posibile pentru a stabili viziuni şi obiective sunt în primul rând adoptarea politică a acestei Strategii Naţionale de Siguranţă Rutieră şi a Master Planului General de Transport şi asigurarea faptului că organismele implicate sunt evaluate în mod oficial pentru performanţa atinsă.

Rezultatul strategiei şi al planului de acţiuni trebuie monitorizat şi evaluat nu numai prin prisma atingerii obiectivului global, dar și prin evaluarea altor indicatori, cum ar fi:
› reducerea numărului de decese şi pietoni răniţi grav
› numărul de decese şi vătămări grave cauzate de:
- excesul de viteză,
- conducătorii auto aflaţi sub influenţa băuturilor alcoolice,
- coliziuni frontale,
- ieşirea de pe carosabil;
› proporţia portului centurilor de siguranţă și a căștilor de protecție pentru motocicliști, mopediști și bicicliști,
› proporţia conducătorilor auto aflaţi sub influenţa băuturilor alcoolice detectaţi la control,
› proporţia conducătorilor auto care depăşesc viteza pe diferite tipuri de drumuri (autostrăzi, drumuri naţionale, județene, locale, drumurile din localități liniare).

Pe termen mediu, ar trebui să fie pregătite pentru perioada după 2020 o nouă Strategie Națională de Siguranţă Rutieră şi planuri de acţiune corespunzătoare în armonie cu viitoarele linii directoare stabilite la nivelul Uniunii Europene. În cadrul acesteia, în plus faţă de obiectivele naţionale, trebuie propuşi indicatori pentru obiectivele regionale şi obiectivele pentru grupurile de risc (de exemplu pietoni), de ex.:
› obiective formale de cost social – care ar putea fi costul social total al accidentelor acceptabil pentru societate,
› obiective cu rezultate intermediare - în funcţie de grupul de risc, tipul de accident, cauza accidentului etc.,
› obiective cu rezultate de control - ponderea încălcărilor,
› obiective pentru valoarea activităţilor de intervenţie în diferite domenii relevante pentru siguranţa drumurilor, ponderea reducerii traficului / vitezei în sate liniare, ponderea drumurilor echipate cu facilităţi pentru pietoni şi, acolo unde este cazul, biciclişti.

6.10.3 Îmbunătăţirea colectării și analizei datelor și a diseminării statisticilor

Potenţiale acţiuni pentru a îmbunătăţi disponibilitatea şi utilizarea datelor din sistemul de date şi analiză privind accidentele de circulaţie sunt:
› Îmbunătăţirea colectării de date
› Îmbunătăţirea analizei datelor
› Îmbunătăţirea cooperării cu autorităţile cu atribuții în domeniul infrastructurii rutiere locale.

Pentru a îmbunătăţi colectarea de date, utilizarea localizării prin GPS ar trebui extinsă la toate accidentele. Colectarea datelor trebuie organizată pentru a permite o mai bună monitorizare a impactului intervenţiilor în domeniul siguranţei rutiere în ceea ce priveşte schimbările în comportamentul participanţilor la trafic sau reducerea numărului de victime în rândul grupurilor-ţintă.

Instrumentele pentru analiza complexă a datelor privind accidentele ar trebui îmbunătăţite, iar aceasta trebuie realizată anual, pentru o mai bună înţelegere a cauzelor accidentelor rutiere.

Administratorii drumurilor, institutele de cercetare, consultanţii etc. trebuie să aibă acces la baza de date a accidentelor la nivel naţional pentru a face analize ale punctelor negre, gestionarea reţelei sau evaluarea generală a siguranţei rutiere, ca parte a proiectelor de drumuri.

Trebuie creat un sistem de colectare a datelor despre accidente care să permită fiecărui administrator de drum, de ex. autorităţile locale şi judeţene să colecteze date din baza de date a accidentelor şi să aibă acces la fişele cu date detaliate ale accidentelor, dacă este necesar. Acest sistem trebuie să fie disponibil la diferite niveluri:
› Direcţia Regională Drumuri din CNADNR pentru drumuri naţionale şi autostrăzi
› Consiliul Judeţean pentru drumurile judeţene
› Administrator de străzi şi drumuri locale – oraşe şi comune.

Ar trebui asigurată o cooperare mai bună în ceea ce priveşte statisticile privind accidentele între nivelul central şi nivelul judeţean. Consiliile locale şi judeţene ar trebui să aibă acces la datele privind accidentele şi ar trebui să identifice şi să elimine punctele negre etc., inclusiv prin aplicarea instrumentelor specifice de gestionare a siguranței circulaţiei pe infrastructura rutieră.

6.10.4 Crearea sistemului de monitorizare şi evaluare

Monitorizarea şi evaluarea acţiunilor de siguranţă rutieră sunt importante pentru o mai bună înţelegere a eficacităţii măsurilor, pentru îmbunătăţirea măsurilor de siguranţă rutieră în timp, precum şi pentru utilizarea eficientă a fondurilor limitate, disponibile pentru siguranţa rutieră. Este importantă astfel crearea unui sistem necesar pentru a informa toate părţile interesate cu privire la progresul şi eficacitatea măsurilor de siguranţă rutieră, şi ar putea fi, de asemenea, folosit pentru a informa publicul cu privire la progresele înregistrate în activitatea de siguranţă rutieră.

Sistemul de monitorizare şi evaluare a aplicării Strategiei Naţionale pentru Siguranţă Rutieră trebuie să se bazeze pe analiza datelor relevante privind accidentele, cum ar fi reducerea numărului de victime sau schimbarea comportamentului şi alţi indicatori. Trebuie creată o listă de indicatori pentru siguranţa rutieră în funcţie de cauze principale şi / sau elemente specifice, eventual, în funcţie de regiune, pentru a monitoriza realizarea. De asemenea ar trebui descris modul în care monitorizarea trebuie să aibă loc, ce tip de date sunt necesare etc. Colectarea corectă de date trebuie organizată în funcţie de necesităţi, pentru a permite monitorizarea impactului intervenţiilor de siguranţă rutieră în ceea ce priveşte schimbările în comportamentul de utilizare a drumurilor periculoase sau reducerile de victime în rândul grupurilor ţintă.

În plus, un sistem de monitorizare pentru locaţiile care au fost supuse îmbunătăţirii siguranţei rutiere trebuie implementat, precum şi sisteme care să monitorizeze şi să evalueze performanţa de siguranţă conform ţintelor asumate.

Într-o etapă ulterioară, studii de evaluare regulate a siguranţei pentru fiecare categorie de drumuri (naţionale, judeţene şi locale) trebuie realizate pentru a asigura calitatea respectării standardelor de siguranţă specificate.

Pentru a suplimenta datele privind accidentele şi pentru a calcula ratele de expunere, trebuie implementat un sistem de contorizare a traficului în toate oraşele, pe principalele artere / la principalele intersecţii pentru a monitoriza traficul rutier.

6.10.5 Îmbunătăţirea cercetării, dezvoltării şi transferului de cunoştinţe

Cercetarea în domeniul siguranţei rutiere ar trebui să ofere cadrul pe baza căruia să fie luate decizii privind politicile de siguranţă, astfel încât problema să beneficieze de o abordare ştiinţifică sistematică. Ţările cu cele mai bune rezultate de siguranţă rutieră pe plan internaţional sunt, de asemenea, cele care au avut în mod tradiţional cele mai bune şi cele mai active programe de cercetare în materie de siguranţă rutieră şi institute de cercetare în materie de siguranţă rutieră. Este important ca România să înveţe de la aceste state membre ale UE şi să utilizeze experienţa de cercetare şi capacităţile care nu există în ţară, astfel încât intervenţii mai eficiente în materie de siguranţă să fie implementate şi monitorizate în viitor.

Pentru a îmbunătăţi cercetarea şi dezvoltarea şi transferul de cunoştinţe, Guvernul, prin CISR, ar trebui să întocmească o situaţie a tuturor cercetărilor în domeniul siguranţei rutiere efectuate în România în ultimii 10 ani şi să identifice universităţi şi institute de cercetare interesate şi capabile să întreprindă cercetări comandate pe probleme de siguranţă rutieră.
Pe baza acestor informaţii ar trebui dezvoltată o strategie naţională de cercetare privind siguranţa rutieră cu obiective clare unde să fie identificate şi asigurate fondurile necesare. Un program de cercetare de un an în cele mai severe puncte negre din România unde sunt implicaţi pietoni şi bicicliştii (utilizatorii vulnerabili ai drumurilor), precum şi proiectarea măsurilor de reducere a numărului de accidente cu participanţi la trafic vulnerabili pe diferite zone şi tipul de drumuri ar putea reprezenta punctul de plecare.

Ar trebui elaborat un cadru cuprinzător de proiecte de cercetare care să acopere de ex. factorii vehicule, factorii rutieri, factorii comportamentali şi factorii instituţionali pentru punerea în aplicare într-o perioadă de 3 -5 ani. Ar trebui de asemenea asigurate fonduri corespunzătoare pentru a finanţa un program comprehensiv de cercetare privind siguranţa rutieră şi pentru a invita cadre universitare / cercetători / consultanţi să liciteze pentru monitorizarea eficacităţii intervenţiilor planului de acţiune în cadrul strategiei de siguranţă rutieră.

Cercetarea în domeniul siguranţei rutiere ar trebui dezvoltată. De asemenea ar trebui încurajată capacitatea universităţilor şi institutelor de cercetare de a crea şi menţine colective de cercetători pentru a sprijini programul de siguranţă în România. În mod alternativ, ar trebui înfiinţată o organizaţie naţională independentă de cercetare în materie de siguranţă rutieră pentru a realiza un program naţional de cercetare privind siguranţa rutieră.

Institutele de cercetare şi universităţile ar trebui încurajate / sprijinite să organizeze o conferinţă anuală a cadrelor universitare, cercetătorilor şi a altor persoane care lucrează în domeniul siguranţei rutiere, pentru a prezenta şi a discuta rezultatele cercetării.

Capitolul 7. REZULTATELE POLITICILOR PUBLICE

Reducerea progresivă a numărului de victime ale accidentelor rutiere în perioada 2016 - 2020, obiectiv central în strategie, constituie, în acelaşi timp, principalul rezultat ce este aşteptat în implementarea politicilor publice de implementare a prezentului document, indicator fizic comun pentru structurile din cadrul CISR, care reflectă corectitudinea deciziilor cuprinse în strategie şi a modului de acţiune privind promptitudinea cu care măsurile de implementare ale acesteia au fost puse în practică. În acelaşi timp, aplicarea prevederilor strategiei conduce la acţionarea unitară şi coerentă în domeniul siguranţei rutiere şi răspunde cerinţelor formulate de Comisia Europeană pentru acest domeniu.

Capitolul 8. INDICATORI

Principalul indicator cu privire la reuşita implementării strategiei prin mijloacele oferite de politicile cuprinse în Planul de Acţiuni prioritare atingerea obiectivului general al prezentei strategii este de reducerea la jumătate a numărului de decese din accidente rutiere până în anul 2020 faţă de anul 2010, astfel încât în anul 2020 să se înregistreze cel mult 1188 de decese, faţă de 2377 în 2010.

Alţi indicatori care vor reflecta specificul cuantificărilor, pentru fiecare domeniu de activitate în parte, în legătură cu siguranţa rutieră, vor fi prezenţi în analizele programelor sectoriale de siguranţă rutieră ale fiecărei componente ce alcătuieşte CISR, conform recomandărilor şi rezultatelor cercetărilor în domeniu.

Capitolul 9. IMPLICAŢII PENTRU BUGET

Pentru activităţi eficiente în materie de siguranţă rutieră, este important ca nivelul politic să recunoască importanţa siguranţei rutiere şi să canalizeze fondurile necesare prin intermediul bugetelor ministeriale şi finanţării la nivel local, pentru a pune în aplicare strategia şi planul de acţiune. Astfel, este important să se stabilească şi să se asigure un buget dedicat siguranţei rutiere pentru finanţarea activităţilor CISR care trebuie să dezvolte, să gestioneze şi să coordoneze punerea în aplicare a Strategiei Naţionale pentru Siguranţă Rutieră şi Planurile de acţiune şi să distribuie fondurile de siguranţă principalelor părţi interesate. Ar trebi să aibă loc o analiză a posibilităţilor de înfiinţare a unui buget adecvat pentru CISR care să fie alocat pentru activităţi în domeniul siguranţei rutiere pentru a susţine financiar CISR.

Trebuie identificat un buget specific pentru fiecare minister din cadrul CISR pentru a finanţa activităţile specifice care sunt în responsabilitatea directă a ministerului respectiv. Chiar dacă părţile interesate îşi dezvoltă şi îşi finanţează de cele mai multe ori propriile planuri de acţiuni, acestea pot solicita şi primi fonduri suplimentare din fondurile deţinute la nivel central pentru activităţi inovatoare sau suplimentare. Fondurile de siguranţă rutieră centrale ar trebui utilizate pentru a încuraja iniţiativele şi activităţile dorite prin finanţarea parţială a unor astfel de activităţi la nivel central şi local.

Este important să se găsească soluţii de finanţare durabile pe termen mediu pentru activităţi în domeniul siguranţei rutiere de ex. prin fonduri speciale, colectate prin contribuţii ale fiecărui utilizator motorizat de infrastructură rutieră. Rezultatul ar fi mecanisme adecvate pentru a asigura venituri pentru finanţarea activităţilor de siguranţă rutieră.

Resursele financiare principale necesare implementării Strategiei Naţionale de Siguranţă Rutieră provin din:

a) fonduri de la bugetul de stat alocate fiecărei instituţii reprezentate în CISR, prevăzute în bugetele proprii ale acestora, în cadrul sumelor aprobate anual prin legea bugetului de stat.;
b) fonduri din partea Uniunii Europene, alocate în cadrul programelor de asistenţă financiară nerambursabilă cu destinaţia sau cu componente privind accesibilitatea şi siguranţa rutieră;
c) donaţii şi sponsorizări, oferite/acceptate în condiţiile legii;
d) alte surse constituite conform legii.

Programele Sectoriale de Acţiune pentru implementarea Strategiei Naţionale de Siguranţă Rutieră pentru perioada 2016 - 2020, care rezultă din Planul de Acţiuni pentru aplicarea acesteia, vor specifica anual sursele de finanţare necesare îndeplinirii fiecărui obiectiv stabilit şi volumul acestora.

O evaluare a costului de implementare a unora dintre acțiunile din Planul de Acțiuni se regăsește în Planul general de acțiune pentru măsuri de îmbunătățire a siguranței rutiere – JASPERS, martie 2016.

Capitolul 10. IMPLICAŢII JURIDICE

Realizarea obiectivelor prevăzute în Strategia Naţională de Siguranţă Rutieră pentru perioada 2016 - 2020 implică respectarea legislaţiei naţionale şi a celei europene în domeniu.

Pe lângă toate acestea, strategia vizează şi aducerea procedurilor şi practicilor naţionale la nivelul bunelor practici ale Uniunii Europene. Instituţiile cu responsabilităţi în siguranţa rutieră prezintă în cadrul întâlnirilor DPISR proiectele de acte normative care vizează acest domeniu, pentru a fi discutate, supuse adoptării de CISR şi înaintate autorităţilor publice competente, potrivit legii, în vederea aprobării.

Capitolul 11. ETAPE ULTERIOARE ŞI INSTITUŢII RESPONSABILE

După aprobarea prezentei strategii, instituţiile cu responsabilităţi în domeniul siguranţei rutiere vor elabora propriile documente necesare implementării sectoriale a acesteia. Instituţiile responsabile cu implementarea strategiei sunt stabilite atât prin prevederile legale după care este organizat şi funcţionează CISR, cât şi prin Planul de Acţiuni.

Pe termen mediu, ar trebui să fie pregătite pentru perioada după 2020 o nouă Strategie Naţională de Siguranţă Rutieră şi planuri de acţiune corespunzătoare în armonie cu viitoarele linii directoare stabilite la nivelul Uniunii Europene, dar și cu recomandările rezultante din cercetările viitoare cu privire la cauze și indicatori.

Anexe

Tabelul 13. Evoluţia numărului de decese în accidente rutiere, 2001-2014, UE

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2013-2014	2010-2014
MT	16	16	16	13	16	10	14	15	21	15	17	9	18	10	**-44.4%**	**-33.3%**
LU	70	62	53	50	47	43	45	35	48	32	33	34	45	35	**-22.2%**	**9.4%**
NO	275	310	280	258	224	242	233	255	212	210	168	145	187	147	**-21.4%**	**-30.0%**
HR	647	627	701	608	597	614	619	664	548	426	418	393	368	308	**-16.3%**	**-27.7%**
SI	278	269	242	274	257	262	293	214	171	138	141	130	125	108	**-13.6%**	**-21.7%**
RS	1,275	854	868	960	843	910	968	905	810	660	731	688	650	*563*	**-13.4%**	**-14.7%**
FI	433	415	379	375	379	336	380	344	279	272	292	255	258	224	**-13.2%**	**-17.6%**
EL	1,880	1,634	1,605	1,670	1,658	1,657	1,612	1,553	1,456	1,258	1,141	988	879	793	**-9.8%**	**-37.0%**
CH	544	513	546	510	409	370	384	357	349	327	320	339	269	243	**-9.7%**	**-25.7%**
AT	958	956	931	878	768	730	691	679	633	552	523	531	455	430	**-5.5%**	**-22.1%**
PT[)]	1,670	1,668	1,542	1,294	1,247	969	974	885	840	937	891	718	637	607	**-4.7%**	**-35.2%**
PL	5,534	5,827	5,640	5,712	5,444	5,243	5,583	5,437	4,572	3,907	4,189	3,571	3,357	3,202	**-4.6%**	**-18.0%**
DK	431	463	432	369	331	306	406	406	303	255	220	167	191	183	**-4.2%**	**-28.2%**
EE	199	223	164	170	169	204	196	132	100	79	101	87	81	78	**-3.7%**	**-1.3%**
RO	2,450	2,412	2,229	2,444	2,629	2,587	2,800	3,065	2,797	2,377	2,018	2,042	1,861	1,818	**-2.3%**	**-23.5%**
IT	7,096	6,980	6,563	6,122	5,818	5,669	5,131	4,725	4,237	4,114	3,860	3,653	3,385	3,330	**-1.6%**	**-19.1%**
BE	1,486	1,306	1,214	1,162	1,089	1,069	1,067	944	943	841	861	767	724	715	**-1.2%**	**-15.0%**
ES	5,517	5,347	5,399	4,741	4,442	4,104	3,823	3,100	2,714	2,478	2,060	1,903	1,680	1,661	**-1.1%**	**-33.0%**
NL	1,083	1,069	1,088	881	817	811	791	750	720	640	661	650	570	570	**0.0%**	**-10.9%**
IL	542	525	445	467	437	405	382	412	314	352	341	263	277	279	**0.7%**	**-20.7%**
DE	6,977	6,842	6,613	5,842	5,361	5,091	4,949	4,477	4,152	3,651	4,009	3,601	3,340	3,368	**0.8%**	**-7.8%**
UK	3,598	3,581	3,658	3,368	3,337	3,300	3,056	2,718	2,337	1,905	1,960	1,802	1,769	1,807	**2.1%**	**-5.1%**
CY	98	94	97	117	102	86	89	82	71	60	71	51	44	45	**2.3%**	**-25.0%**
LT	706	697	709	752	773	760	740	499	370	299	297	301	258	265	**2.7%**	**-11.4%**
FR	8,252	7,741	6,126	5,593	5,318	4,709	4,620	4,275	4,273	3,992	3,963	3,653	3,268	3,384	**3.5%**	**-15.2%**
IE	411	376	335	374	396	365	338	279	238	212	186	162	188	195	**3.7%**	**-8.0%**
SE	534	515	512	463	423	428	454	380	341	266	319	285	260	270	**3.8%**	**1.5%**
CZ	1,334	1,431	1,447	1,382	1,286	1,063	1,222	1,076	901	802	773	742	654	688	**5.2%**	**-14.2%**
HU	1,239	1,429	1,326	1,296	1,278	1,303	1,232	996	822	740	638	605	591	626	**5.9%**	**-15.4%**
BG	1,011	959	960	943	957	1,043	1,006	1,061	901	776	658	605	601	655	**9.0%**	**-15.6%**
SK	625	626	653	608	600	608	661	606	385	353	324	295	223	258	**15.7%**	**-26.9%**
LV	558	559	532	516	442	407	419	316	254	218	179	177	179	212	**18.4%**	**-2.8%**
EU 28	**55,091**	**54,124**	**51,166**	**48,017**	**45,981**	**43,777**	**43,211**	**39,713**	**35,427**	**31,595**	**30,803**	**28,177**	**26,009**	**25,845**	**-0.6%**	**--18.2%**

Tabelul 14. Decese în accidente rutiere per milion de locuitori, 2010 şi 2014, UE

	2014			2010		
	Decese	**Nr. locuitori**	**Decese per milion de locuitori**	**Decese**	**Nr. locuitori**	**Decese per milion de locuitori**
MT	10	425,384	**24**	15	414,027	**36**
SE	270	9,644,864	**28**	266	9,340,682	**28**
UK*	1,807	64,308,261	**28**	1905	62,510,197	**30**
NO*	147	5,107,970	**29**	210	4,858,199	**43**
CH	243	8,139,631	**30**	327	7,785,806	**42**
DK*	183	5,627,235	**33**	255	5,534,738	**46**
IL[(1)]	279	8,296,000	**34**	352	7,695,100	**46**
NL	570	16,829,289	**34**	640	16,574,989	**39**
ES*	1,661	46,512,199	**36**	2478	46,486,619	**53**
FI*	224	5,451,270	**41**	272	5,351,427	**51**
DE*	3,368	80,767,463	**42**	3651	81,802,257	**45**
IE*	195	4,605,501	**42**	212	4,549,428	**47**
SK	258	5,415,949	**48**	353	5,390,410	**65**
AT	430	8,506,889	**51**	552	8,375,290	**66**
FR*	3,388	65,835,579	**51**	3992	64,658,856	**62**
SI	108	2,061,085	**52**	138	2,046,976	**67**
CY	45	858,000	**52**	60	819,140	**73**
IT*	3,330	60,782,668	**55**	4114	59,190,143	**70**
PT*	607	10,427,301	**58**	937	10,573,479	**89**
EE*	78	1,315,819	**59**	79	1,333,290	**59**
HU	626	9,877,365	**63**	740	10,014,324	**74**
LU	35	549,680	**64**	32	502,066	**64**
BE*	715	11,203,992	**64**	841	10,839,905	**78**
CZ	688	10,512,419	**65**	802	10,462,088	**77**
HR	308	4,246,809	**73**	426	4,302,847	**99**
EL*	793	10,903,704	**73**	1258	11,183,516	**112**
RS*	563	7,146,759	**79**	660	7,306,677	**90**
PL	3,202	38,017,856	**84**	3907	38,167,329	**102**
LT	265	2,943,472	**90**	299	3,141,976	**95**
BG**	655	7,245,677	**90**	776	7,421,766	**105**
RO	1,818	19,947,311	**91**	2377	20,294,683	**117**
LV	212	2,001,468	**106**	218	2,120,504	**103**
EU28	25,849	506,824,509	**51**	31595	503,402,952	**63**

Tabelul 15. Evoluția numărului de răniți grav în urma accidentelor rutiere, 2001-2014, UE

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	% change 2010-2014	Average annual % change 2001-2014
EL	3,238	2,608	2,348	2,395	2,270	2,021	1,821	1,872	1,676	1,709	1,626	1,389	1,303	1,082	**-36.7%**	**-6.6%**
LV	n/a	n/a	n/a	1,222	810	630	638	791	681	569	531	493	452	434	**-23.7%**	**-7.8%**
IE*	1,417	1,150	1,009	877	1,021	907	860	835	640	561	472	474	n/a	439	**-21.7%**	**-8.6%**
CY	1,015	945	900	960	741	730	717	661	647	586	561	551	407	467	**-20.3%**	**-6.2%**
PT	5,797	4,770	4,659	4,190	3,762	3,483	3,116	2,606	2,624	2,475	2,265	1,941	1,946	2,027	**-18.1%**	**-8.2%**
BE**	8,949	8,223	8,083	6,913	7,272	6,999	6,997	6,782	6,647	5,982	6,164	5,277	4,947	n/a	**-17.3%**	**-4.0%**
BE - MAIS3+								3,523	3,369	3,074	3,288					
HR	4,607	4,481	4,878	4,395	4,178	4,308	4,544	4,029	3,905	3,182	3,409	3,049	2,831	2,675	**-15.9%**	**-4.3%**
ES**	26,566	26,156	26,305	21,805	21,859	21,382	19,295	16,488	13,923	11,995	11,347	10,444	10,086	n/a	**-15.9%**	**-8.8%**
ES MAIS3+										6,412						
RS*	5,777	4,314	4,551	4,864	4,401	4,778	5,318	5,197	4,638	3,893	3,777	3,544	3,422	3,275	**-15.9%**	**-3.2%**
SK	2,367	2,213	2,163	2,157	1,974	2,032	2,036	1,806	1,408	1,207	1,168	1,122	1,086	1,057	**-12.4%**	**-6.8%**
FR[(2)]	26,192	24,091	19,207	17,435	39,811	40,662	38,615	34,965	33,323	30,393	29,679	27,142	25,966	26,635	**-12.4%**	**1.3%**
CH	6,194	5,931	5,862	5,528	5,059	5,066	5,235	4,780	4,708	4,458	4,437	4,202	4,129	4,043	**-9.3%**	**-3.2%**
DK**	3,946	4,088	3,868	3,561	3,072	2,911	3,138	2,831	2,498	2,063	2,172	1,952	1,891	n/a	**-8.3%**	**-6.6%**
LU	352	351	331	297	307	319	286	290	288	266	317	339	316	245	**-7.9%**	**-1.4%**
IL	2,644	2,419	2,416	2,455	2,363	2,305	2,095	2,063	1,741	1,683	1,340	1,611	1,624	1,562	**-7.2%**	**-4.6%**
NO*	1,043	1,151	994	980	977	940	879	867	751	714	679	639	640	666	**-6.7%**	**-4.5%**
SI	2,481	1,561	1,399	1,398	1,292	1,259	1,295	1,100	1,061	880	919	848	708	826	**-6.1%**	**-7.0%**
HU	7,920	8,360	8,299	8,523	8,320	8,431	8,155	7,227	6,442	5,671	5,152	4,921	5,369	5,331	**-6.0%**	**-4.5%**
SE MAIS3+							1,394	1,570	1,480	1,217	1,102	1,032	1,091	1,159	**-4.8%**	
RO	6,072	5,973	5,585	5,774	5,885	5,780	7,091	9,403	9,097	8,509	8,768	8,860	8,156	8,122	**-4.5%**	**4.0%**
CZ	5,378	5,375	5,125	4,711	4,237	3,883	3,861	3,725	3,467	2,774	3,026	2,925	2,711	2,703	**-2.6%**	**-5.8%**
UK*	38,792	37,502	34,995	32,313	30,027	28,673	28,871	27,024	25,725	23,552	23,947	23,834	22,470	23,330	**-0.9%**	**-4.2%**
GB MAIS3+																
NL**	16,000	16,100	16,500	16,200	16,000	15,400	16,600	17,600	18,800	19,100	20,100	19,200	n/a	n/a	**0.5%**	**2.2%**
NL - MAIS3+										5,700	6,100					
PL	19,311	18,831	17,251	17,403	15,790	14,659	16,053	16,042	13,689	11,491	12,585	12,049	11,669	11,696	**1.8%**	**-4.1%**
SE							5,470	5,594	5,208	4,662	4,518	4,450	4,826	4,889	**4.9%**	**-2.4%**
DE*	95,040	88,382	85,577	80,801	76,952	74,502	75,443	70,644	68,567	62,620	68,985	66,279	64,045	67,709	**8.1%**	**-2.8%**
AT	8,207	8,043	7,984	7,591	6,922	6,774	7,147	6,783	6,652	6,370	6,397	8,017	7,344	7,434	**16.7%**	**-0.9%**
MT	262	314	247	264	257	277	246	248	199	211	235	300	265	292	**38.4%**	**-0.3%**
FI - MAIS3+	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	1,326	1,308	n/a	n/a	n/a		
EU 23	**285,131**	**270,739**	**257,935**	**241,185**	**252,759**	**246,022**	**246,825**	**233,752**	**221,959**	**206,828**	**214,343**	**205,856**	**197,994**	**203,517**	**-1.6%**	**-2.6%**