

## Anexa 1

# STRATEGIA NAȚIONALĂ PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ PENTRU PERIOADA 2015 – 2020

## Capitolul 1 – INTRODUCERE

### 1.1. Premise

Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2015 - 2020 exprimă liniile strategice, directoare, pentru stabilirea politicii guvernamentale în ceea ce privește siguranța rutieră și căile de realizare și îmbunătățire a acesteia.

Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră pentru perioada 2015 - 2020 este un document de politici coerente și unitare în sfera siguranței 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 instituțiile cu atribuții în domeniu, organe de specialitate ale administrației publice centrale împreună cu reprezentanții autorităților administrației publice locale.

Întrucât rezultatele măsurilor care au avut ca scop creșterea siguranței participanților la trafic, iar ambițiosul 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 spațiu european de siguranță rutieră, menținând obiectivul principal, de reducere a deceselor cu 50% față de perioada anterioară.

Comisia Europeană consideră inacceptabil de ridicat numărul deceselor și al vătămărilor corporale, recunoscând totodată că sistemul de transport sigur și durabil contribuie la competitivitate și prosperitate, la ocuparea forței de muncă, siguranță și 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 și Social European și Comitetul Regiunilor - Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientari pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020*<sup>1</sup>. 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. Elaborarea strategiei

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 437/1995 privind înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră, cu modificările și completările

---

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/road\\_safety\\_citizen/road\\_safety\\_citizen\\_100924\\_ro.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_ro.pdf)

ulterioare, Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2015 – 2020 și Programul de Acțiuni Prioritare pentru perioada 2015 - 2020 de implementare a Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră pentru perioada 2015 – 2020 au fost elaborate de către Delegația Permanentă Interministerială pentru Siguranță Rutieră.

## **Capitolul 2 - INFORMAȚII GENERALE RELEVANTE**

### **2.1. Date statistice privind accidentele rutiere grave**

La elaborarea strategiei au fost avute în vedere datele statistice centralizate în:

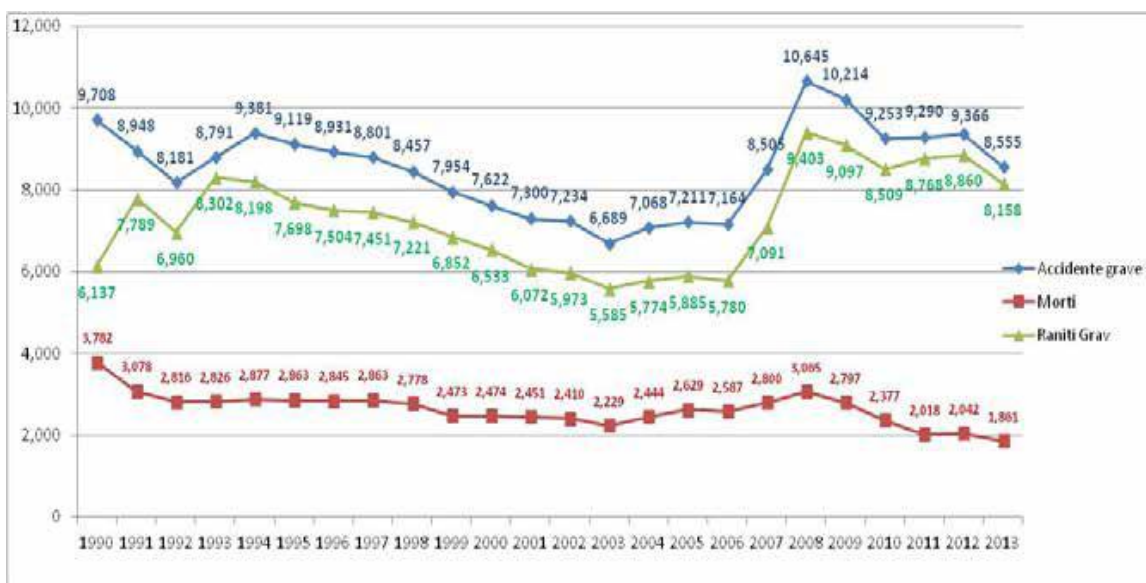
**Sursa S1**- Buletinul Siguranței Rutiere – Raportul Anual 2013, elaborat de Ministerul Afacerilor Interne, Inspectoratul General al Poliției Române - Direcția Rutieră și Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității, și în

**Sursa S2** - Cel de al 8-lea Raport Raport privind Indicatorii de Siguranță Rutieră, publicat de Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi (ETSC).

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 Date cu caracter istoric și internațional

Apreciind evoluțiile indicatorilor dinamici specifici din perioada 1990-2013, se poate observa că începând cu anul 2004, dar mai ales în anii 2007 și 2008, România a înregistrat creșteri considerabile ale numărului accidentelor rutiere grave, persoanelor decedate sau rănite grav, țara noastră având o contribuție semnificativă la neîndeplinirea, de către Uniunea Europeană, a obiectivului propriu propus pentru intervalul 2001 - 2010. România nu a avut o strategie pe termen lung privind siguranța rutieră, dar a preluat obiectivul european de reducere a numărului de decese odată cu aderarea la Uniunea Europeană în 2007.



Conform datelor publicate de Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi (ETSC), prezentate în Tabelul 1, în perioada 2010-2013, numărul de victime din accidentele rutiere a scăzut în România cu 22%, peste media UE de 18%. 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.

Tabelul 1. Sursa: <http://etsc.eu/>

An Stat	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2010-2013	2012-2013
SK	625	626	653	608	600	608	661	606	385	353	324	295	223	-37%	-24%
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	-32%	-12%
EL	1,880	1,634	1,605	1,670	1,658	1,657	1,612	1,553	1,456	1,258	1,141	984	870	-31%	-12%
PT	1,670	1,668	1,542	1,294	1,247	969	974	885	840	937	891	743	650	-31%	-13%
CY	98	94	97	117	102	86	89	82	71	60	71	51	44	-27%	-14%
DK	431	463	432	369	331	306	406	406	303	255	220	167	192	-25%	-15%
BG	1,011	959	960	943	957	1,043	1,006	1,061	901	776	658	605	600	-23%	-1%
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	-22%	-9%
IL	542	525	445	467	437	405	382	412	314	352	341	263	277	-21%	5%
HU	1,239	1,429	1,326	1,296	1,278	1,303	1,232	996	822	740	638	605	591	-20%	-2%
CZ	1,334	1,431	1,447	1,382	1,286	1,063	1,222	1,076	901	802	773	742	650	-19%	-12%
FR	8,162	7,655	6,058	5,530	5,318	4,703	4,620	4,275	4,273	3,992	3,963	3,653	3,250	-19%	-11%
LV	558	559	532	516	442	407	419	316	254	218	179	177	179	-18%	1%
CH	544	513	546	510	409	370	384	357	349	327	320	339	269	-18%	-21%
AT	958	956	931	878	768	730	691	679	633	552	523	531	455	-18%	-14%
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	3,400	-17%	-7%
BE	1,486	1,306	1,214	1,162	1,089	1,069	1,067	944	943	841	861	767	720	-14%	-6%
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	-14%	-6%
LT	706	697	709	752	773	760	740	499	370	299	297	301	258	-14%	-14%
HR	647	627	701	608	597	614	619	664	548	426	418	393	368	-14%	-6%
NL	1,083	1,069	1,088	881	817	811	791	750	720	640	661	650	570	-11%	-12%

<b>IE</b>	411	376	335	374	396	365	338	279	238	212	186	162	190	<b>-10%</b>	<b>17%</b>
<b>NO</b>	275	310	280	258	224	242	233	255	212	210	168	145	190	<b>-10%</b>	<b>31%</b>
<b>SI</b>	278	269	242	274	257	262	293	214	171	138	141	130	125	<b>-9%</b>	<b>-4%</b>
<b>DE</b>	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	<b>-9%</b>	<b>-7%</b>
<b>UK</b>	3,598	3,581	3,658	3,368	3,337	3,300	3,056	2,718	2,337	1,905	1,960	1,802	1,790	<b>-6%</b>	<b>-1%</b>
<b>FI</b>	433	415	379	375	379	336	380	344	279	272	292	255	258	<b>-5%</b>	<b>1%</b>
<b>SE</b>	534	515	512	463	423	428	454	380	341	266	319	285	260	<b>-2%</b>	<b>-9%</b>
<b>RS</b>	1,275	854	868	960	843	910	968	905	810	660	731	688	650	<b>-2%</b>	<b>-6%</b>
<b>EE</b>	199	223	164	170	169	204	196	132	100	79	101	87	81	<b>3%</b>	<b>-7%</b>
<b>MT</b>	16	16	16	13	16	10	14	15	21	15	17	9	18	<b>20%</b>	<b>100%</b>
<b>LU</b>	70	62	53	50	47	43	45	35	48	32	33	34	45	<b>41%</b>	<b>32%</b>
<b>EU28</b>	<b>55,001</b>	<b>54,038</b>	<b>51,098</b>	<b>47,954</b>	<b>45,981</b>	<b>43,771</b>	<b>43,211</b>	<b>39,713</b>	<b>35,427</b>	<b>31,595</b>	<b>30,803</b>	<b>28,198</b>	<b>26,025</b>	<b>-18%</b>	<b>-8%</b>

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 2, situația s-a îmbunătățit în anul 2013 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 20,51%, de la 117 victime la 1 mil. de locuitori în 2010, la 93 de victime la 1 mil. de locuitori în 2013.

Tabelul 2. Sursa: <http://etsc.eu/>

	2013			2010		
	Decese din accidente rutiere	Locuitori	Nr. decese din accidente rutiere la 1 mil. de locuitori	Decese din accidente rutiere	Locuitori	Nr. decese din accidente rutiere la 1 mil. de locuitori
<b>SE</b>	260	9,555,893	<b>27</b>	266	9,340,682	<b>28</b>
<b>UK</b>	1790	63,896,071	<b>28</b>	1905	62,510,197	<b>30</b>
<b>CH</b>	269	8,039,060	<b>33</b>	327	7,785,806	<b>42</b>
<b>DK</b>	192	5,602,628	<b>34</b>	255	5,534,738	<b>46</b>
<b>NL</b>	570	16,779,575	<b>34</b>	640	16,574,989	<b>39</b>
<b>IL</b>	277	8,134,500	<b>34</b>	352	7,695,100	<b>46</b>
<b>ES</b>	1680	46,727,890	<b>36</b>	2478	46,486,619	<b>53</b>
<b>NO</b>	190	5,051,275	<b>38</b>	210	4,858,199	<b>43</b>
<b>DE</b>	3340	80,523,746	<b>41</b>	3651	81,802,257	<b>45</b>
<b>IE</b>	190	4,591,087	<b>41</b>	212	4,549,428	<b>47</b>
<b>SK</b>	223	5,410,836	<b>41</b>	353	5,390,410	<b>65</b>
<b>MT</b>	18	421,364	<b>43</b>	15	414,027	<b>36</b>
<b>FI</b>	258	5,426,674	<b>48</b>	272	5,351,427	<b>51</b>
<b>FR</b>	3250	65,578,819	<b>50</b>	3992	64,658,856	<b>62</b>
<b>CY</b>	44	865,878	<b>51</b>	60	819,140	<b>73</b>
<b>AT</b>	455	8,451,860	<b>53</b>	552	8,375,290	<b>66</b>
<b>IT</b>	3400	59,685,227	<b>57</b>	4114	59,190,143	<b>70</b>
<b>HU</b>	591	9,908,798	<b>60</b>	740	10,014,324	<b>74</b>
<b>EE</b>	81	1,320,174	<b>61</b>	79	1,333,290	<b>59</b>
<b>SI</b>	125	2,058,821	<b>61</b>	138	2,046,976	<b>67</b>
<b>CZ</b>	650	10,516,125	<b>62</b>	802	10,462,088	<b>77</b>
<b>PT</b>	650	10,487,289	<b>62</b>	937	10,573,479	<b>89</b>

<b>BE</b>	720	11,161,642	<b>65</b>	841	10,839,905	<b>78</b>
<b>EL</b>	870	11,062,508	<b>79</b>	1258	11,183,516	<b>112</b>
<b>BG</b>	600	7,284,552	<b>82</b>	776	7,421,766	<b>105</b>
<b>LU</b>	45	537,039	<b>84</b>	32	502,066	<b>64</b>
<b>HR</b>	368	4,262,140	<b>86</b>	426	4,302,847	<b>99</b>
<b>LT</b>	258	2,971,905	<b>86</b>	299	3,141,976	<b>95</b>
<b>PL</b>	3357	38,533,299	<b>87</b>	3907	38,167,329	<b>102</b>
<b>LV</b>	179	2,023,825	<b>88</b>	218	2,120,504	<b>103</b>
<b>RS</b>	650	7,181,505	<b>91</b>	660	7,306,677	<b>90</b>
<b>RO</b>	1861	20,020,074	<b>93</b>	2377	20,294,683	<b>117</b>
<b>Media UE</b>	<b>26,025</b>	505,665,739	<b>51</b>	<b>31,595</b>	503,402,952	<b>63</b>

De asemenea situația privind numărul de accidentați grav are o tendință descrescătoare, față de anul 2008, când s-au înregistrat cei mai mulți răniți grav, respectiv 9403. Astfel, în anul 2013 s-au înregistrat 8156 de răniți grav, cu 4,15% mai puțini decât în anul 2010, când s-au înregistrat 8509. Scăderea însă nu este la fel de semnificativă ca în cazul numărului de decese, fapt reflectat în datele furnizate de ETSC, prezentate în Tabelul 3. Precizăm totuși că situația prezentată în tabel are un procent de relativitate datorită inexistenței la momentul înregistrărilor a unei accepțiuni comune privitoare la rănirea gravă.

Tabelul 3. Sursa: <http://etsc.eu/>

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>AT</b>	8,207	8,043	7,984	7,591	6,922	6,774	7,147	6,783	6,652	6,370	6,397	8017 <sup>(1)</sup>	7344 <sup>(1)</sup>
<b>BE</b>	8,949	8,223	8,083	6,913	7,272	6,999	6,997	6,782	6,647	5,981	6,164	5,261	n/a
<b>CY</b>	1,015	945	900	960	741	730	717	661	647	586	561	551	407
<b>CZ</b>	5,378	5,375	5,125	4,711	4,237	3,883	3,861	3,725	3,467	2,774	3,026	2,925	2,782
<b>DK</b>	3,946	4,088	3,868	3,561	3,072	2,911	3,138	2,831	2,498	2,063	2,172	1,952	n/a
<b>FR</b>	26,192	24,091	19,207	17,435	39,811	40,662	38,615	34,965	33,323	30,393	29,679	27,142	25,876
<b>DE</b>	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
<b>EL</b>	3,238	2,608	2,348	2,395	2,270	2,021	1,821	1,872	1,676	1,709	1,626	1,389	127
<b>HU</b>	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
<b>IE</b>	1,417	1,150	1,009	877	1,021	907	860	835	640	561	472	474	n/a
<b>IL</b>	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
<b>LV</b>	n/a	n/a	n/a	1,222	810	630	638	791	681	569	531	493	452
<b>LU</b>	352	351	331	297	307	319	286	290	288	266	317	339	316
<b>MT</b>	262	314	247	264	257	277	246	248	199	211	235	300	265
<b>NL</b>	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
<b>NO</b>	1,043	1,151	994	980	977	940	879	867	751	714	679	639	640
<b>PL</b>	19,311	18,831	17,251	17,403	15,790	14,659	16,053	16,042	13,689	11,491	12,585	12,049	11,672
<b>PT</b>	5,797	4,770	4,659	4,190	3,762	3,483	3,116	2,606	2,624	2,475	2,265	1,941	1,943
<b>RO</b>	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
<b>RS</b>	5,777	4,314	4,551	4,864	4,401	4,778	5,318	5,197	4,638	3,893	3,777	3,544	3422

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
SI	2,481	1,561	1,399	1,398	1,292	1,259	1,295	1,100	1,061	880	919	848	708
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
SE							5,394	5,598	5,204	4,648	4,500	4,436	4,812
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
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	22,370
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
EU28	285,131	270,327	257,343	240,601	252,740	246,073	246,756	233,492	221,771	202,166	209,825	201,390	198,680

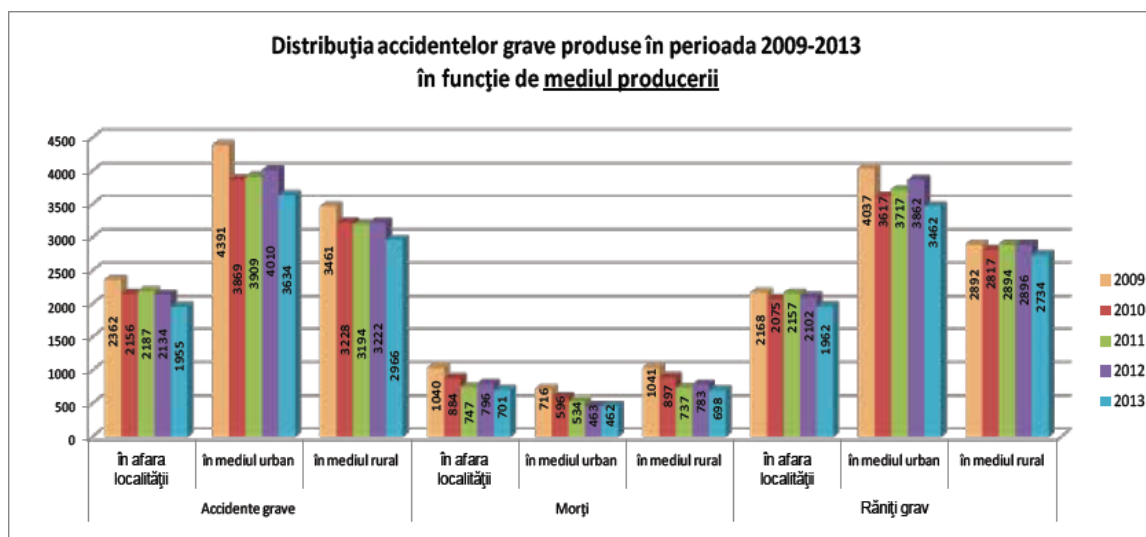
În această situație și în contextul adoptării de către Comisia Europeană a unui nou Program de Acțiuni de Siguranță Rutieră 2011-2020, program care a păstrat obiectivul de reducere cu 50% a numărului de răniți și victime în accidente rutiere la nivelul Uniunii Europene, România trebuie să adopte o strategie pe termen lung care își propune stoparea creșterii numărului de victime și atingerea obiectivului european.

## 2.1.2. Statistica accidentelor din punctul de vedere al cauzelor (Sursa S1)

### 2.1.2.1 "Evoluția în funcție de mediul producerii accidentelor"

În mediul urban, de-a lungul perioadei analizate, au avut loc cele mai multe accidente grave (43%) și au fost înregistrați cei mai mulți răniți grav (43%), dar din fericire, aici s-a reușit și reducerea procentuală cea mai mare, comparativ cu celelalte medii (-17,2% la numărul de accidente grave și de -14,2% la numărul de răniți grav).

Ca o tendință generală care s-a menținut de-a lungul anilor, cele mai multe decese au fost înregistrate în cazul accidentelor produse în afara localității (37,6%), urmate foarte aproape de cele produse în mediul rural (37,5%).



Acest aspect este cel mai bine ilustrat de indicele de mortalitate (raportarea numărului de persoane decedate la numărul de accidente rutiere), care este mai ridicat la nivelul accidentelor rutiere produse în afara localității (o persoană decedată la 3 accidente)

comparativ cu cele din mediul rural (1 decedat la 4 accidente) sau din mediul urban (o persoană decedată la 8 accidente).

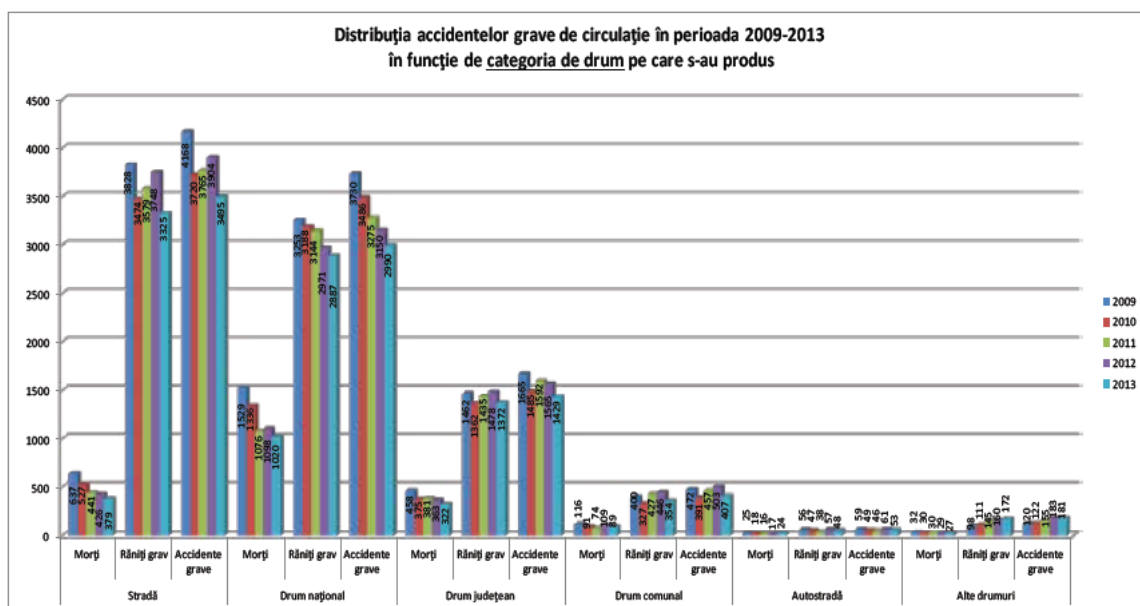
În ultimii 5 ani se observă o scădere a evenimentelor rutiere grave în toate cele trei medii de producere a acestora (urban, rural, în afara localităților). Reducerile cele mai semnificative (aproximativ cu o treime) au fost înregistrate în cazul numărului de persoane decedate în urma accidentelor rutiere, produse atât în mediul urban (-35,5%), în mediul rural (-32,9%) cât și în cazul celor produse în afara localității (-32,6%)."

#### 2.1.2.2. *"Evoluția în funcție de categoria de drum pe care s-au produs accidentele"*

În perioada analizată (2009-2013), se menține relativ constantă distribuția numărului de accidente rutiere grave în funcție de categoria drumurilor pe care se produc, cele mai multe evenimente rutiere având loc pe străzile din interiorul localităților (41%) și pe drumurile naționale (35%), iar cele mai puține pe autostrăzi (0,6%), datorită, în principal, numărului redus de km de autostrăzi din România dar și siguranței suplimentare date de caracteristicile acestei categorii de drum. O situație similară se înregistrează și în ceea ce privește modul în care se distribuie numărul celor răniți grav în accidente rutiere în funcție de categoria de drum unde se produc. Situația este diferită în cazul numărului de decese rezultate din accidentele rutiere, acesta fiind mai ridicat pe drumurile naționale (55%). De remarcat este faptul că aceste ponderi au rămas aproximativ constante în toți anii perioadei analizate.

Totuși, aceste distribuții sunt doar ilustrative cu scopul de a arăta concentrarea evenimentelor rutiere pe anumite tipuri de drumuri dar, având în vedere caracteristicile diferite ale acestor categorii de drum cât, mai ales, ponderea lor diferită în rețeaua rutieră din România, o analiză a numărului de accidente prin raportare la lungimea categoriei de drum sau la indicii de mortalitate asociați fiecărei categorii ar putea reflecta mai obiectiv gradul de risc/periculozitate al fiecărui tip de drum.

Dacă raportăm acești indicatori la lungimea totală a fiecărei categorii de drum, constatăm că accidente rutiere grave se produc cel mai frecvent pe drumurile naționale. Astfel, în anul 2013 au fost 18 accidente grave la 100 km de drum național, 8 accidente grave la 100 km de autostradă, 4 accidente grave la 100 km drum județean, 3 accidente grave la 100 km de străzi din interiorul localităților, 1 accident grav la 100 km de drum comunal).



Pentru majoritatea categoriilor de drum, perioada 2009-2013 a însemnat reducerea numărului de accidente rutiere grave și de victime asociate acestor evenimente. Semnificative sunt reducerile numărului de decese cauzate de accidentele rutiere pe străzile din localități (-40,5%), pe drumurile naționale (-33,3%) și pe cele județene (-29,7%), acestea reprezentând, de fapt, o foarte mare parte din rețeaua rutieră din România.

De asemenea, s-au înregistrat scăderi cu procente variind între 10-20% a numărului de accidente rutiere pe toate categoriile de drum cuprinse în analiză. Pe de altă parte, un fenomen invers este creșterea cu 50,8% a numărului de accidente rutiere care s-au produs pe alte tipuri de drumuri (**alte drumuri în grafic**) și a persoanelor rănite grav în aceste accidente cu 75%.

"Deoarece, pe lângă alți factori, lungimea rețelei de drumuri aferentă fiecărui tip de drum influențează într-o mare măsură acest clasament, vom calcula, ca măsură a pericolozității asociată unei categorii de drum, o rată de producere a accidentelor rutiere la fiecare 100 km, calculată pentru fiecare tip de drum în parte.

Astfel, raportând numărul de accidente rutiere grave la lungimea drumurilor, pentru fiecare categorie de drum în parte, se obține următoarea situație. În anul 2013, la 100 km de drum național, s-au produs 18 accidente rutiere grave, la 100 km de autostradă, s-au înregistrat în medie 9 accidente grave, la 100 de km de drumuri județene - 4 accidente grave, la 100 km de străzi din localități - în medie 3 accidente rutiere grave. Cea mai mică valoare a acestei rate a fost înregistrată la nivelul drumurilor comunale (1 accident la 100 km)."

### 2.1.2.3 "Evoluția cauzelor de producere a accidentelor grave

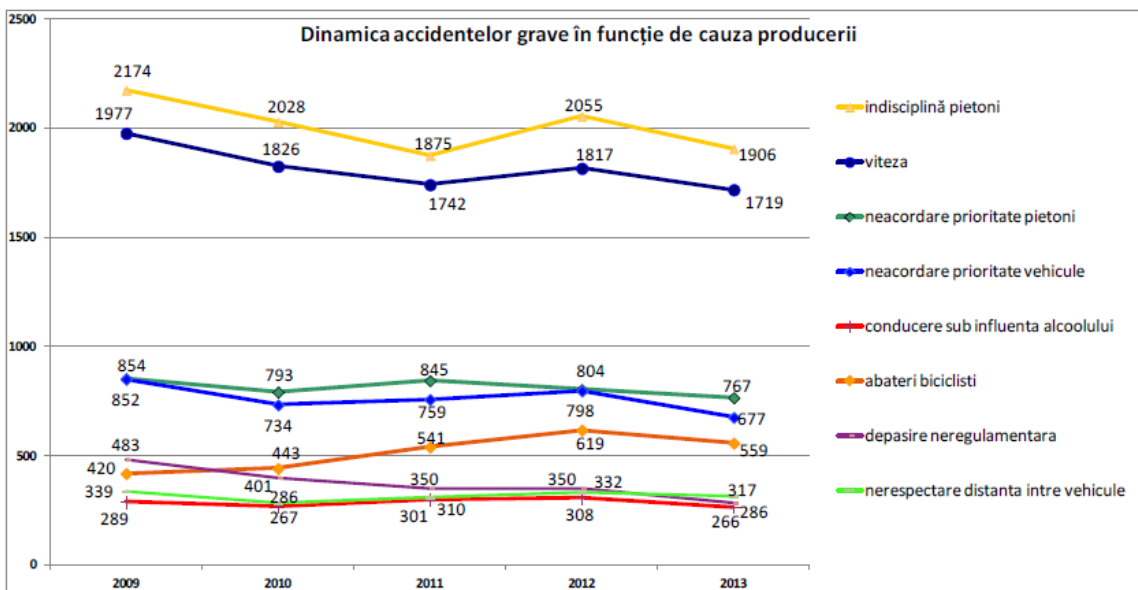
Principalele cauze ale accidentelor rutiere grave produse în România, în perioada 2009-2013, au fost **indisciplina pietonilor** și **viteza**, fiecare dintre ele conducând la producerea a aproximativ o cincime din accidentele din ultimii 5 ani.



Următoarele cauze în ordinea impactului au fost

- neacordarea priorității (pietoni, vehicule),
- abaterile bicicliștilor,
- depășirea neregulamentară,
- nerespectarea distanței între vehicule și conducerea sub influența alcoolului.

Concret, trei sferturi dintre accidentele rutiere grave au avut drept cauză principală una din cele opt cauze ilustrate în graficul de mai jos.



Numărul accidentelor de circulație cauzate de indisciplinarea pietonilor (traversarea neregulamentară, deplasarea pietonilor pe partea carosabilă) s-a menținut de-a lungul anilor cu valorile absolute cele mai ridicate. Scăderea cu 5% înregistrată în perioada 2009-2011 a numărului de accidente grave provocate de pietonii care nu au respectat regulile de circulație a fost urmată de o creștere cu 12% în anul 2012 pentru ca în anul 2013 să scadă cu 7,3% față de anul precedent.

Dacă analizăm ponderea acestei cauze în totalul accidentelor grave constatăm că pe parcursul perioadei 2009-2013 aceasta se situează în mod constant în jurul valorii de 22%. În mediul urban, fiind vorba de un trafic pietonal mult mai dezvoltat, această pondere este mai ridicată (27%, în anul 2013), dar atât în mediul urban cât și în cel rural, indisciplinarea pietonilor a reprezentat principala cauză de producere a unor accidente rutiere cu consecințe deosebite.

Cea de-a doua cauză de producere a accidentelor, viteza (neregulamentară sau cea neadaptată la condițiile de drum) a provocat aproximativ 19% din accidentele rutiere grave înregistrate anual în România pe parcursul perioadei analizate. Ea a reprezentat principala cauză a accidentelor rutiere care au avut loc în afara localităților, pe drumurile naționale, județene și comunale.

Neacordarea priorității pietonilor și neacordarea priorității vehiculelor reprezintă următoarele două cauze de producere a accidentelor rutiere grave și cumulează fiecare aproximativ 9% dintre accidentele de circulație grave (pondere relativ constantă pe intervalul 2009-2013). În mediul urban, pe străzi, neacordarea priorității pietonilor dar și

vehiculelor au avut un impact mult mai mare în producerea accidentelor rutiere, fiind pe locul al doilea după indisciplinarea pietonilor.

După cum se observă în graficul anterior, indiferent de cauza care le-a generat, numărul accidentelor rutiere grave înregistrează o tendință de scădere în raport cu anul 2009, cu o ușoară creștere în perioada 2011-2012. Această curbă descendentă se datorează mai puțin modificărilor survenite la nivelul contextului specific de producere, (ponderile acestor cauze în totalul accidentelor se mențin constante în perioada de referință), fiind expresia tendinței generale de reducere a accidentelor grave, în ultimii ani.

În mod particular, în cazul accidentelor rutiere grave având ca principală cauză abaterile bicicliștilor s-au înregistrat creșteri comparativ cu anul 2009, vârful de creștere fiind în anul 2012 (+47%). Astfel, accidentele rutiere care au fost produse ca urmare a nerespectării regulilor de circulație de către bicicliști au fost în anul 2013 cu 33% mai multe față de 2009, probabil în contextul creșterii numărului utilizatorilor de biciclete în România în condițiile insuficienței unor amenajări rutiere specifice acestui tip de transport. Cele mai multe accidente provocate de abaterile bicicliștilor au avut loc în mediul rural (pe drumurile județene și comunale care străbat localitățile rurale), dar și în mediul urban pe arterele de circulație.

Ierarhia cauzelor se modifică în funcție de mediul și de categoria de drum pe care s-a produs accidentul rutier. Astfel, în afara localităților și pe drumurile naționale și județene pe primul loc se situează accidentele provocate de vitează, iar în localități, mai ales în mediul urban, pe primele locuri se află cauzele asociate comportamentului neregulamentar al pietonilor sau de acordarea priorității, atât pentru pietoni, cât și pentru alte vehicule.

Datorită specificului mediului rural din România, unde foarte multe localități sunt traversate de drumuri naționale sau europene, traficate intens și cu vitează, cauzalitatea legată de accidentele rutiere este reprezentată atât de indisciplinarea pietonilor, de viteza cu care circulă conducătorii auto cât și de abaterile bicicliștilor și ale conducătorilor de atelaje sau animale."

#### *2.1.2.4. "Evoluția în funcție de tipul vehiculului implicat cu vinovăție în accidentele rutiere grave*

În ceea ce privește evoluția accidentelor grave în funcție de tipul vehiculului vinovat de producerea acestora, observăm că, în ultimii 5 ani, autoturismele rămân vehiculele cele mai frecvent implicate în astfel de situații, comparativ cu celelalte vehicule, ponderea acestora în totalul vehiculelor implicate cu vinovăție situându-se în jurul valorii de 55-68%, pe parcursul perioadei 2009-2013. Această situație este explicabilă și prin faptul că autoturismele reprezintă categoria cea mai numeroasă de autovehicule din România, reprezentând un procent de 78,4% din totalul autovehiculelor înmatriculate.

	Autoturism	Autoutilitară	Bicicletă	Moped	Motocicletă	Tracțiune animală	Autotren	Autospecială	Autocamion
<b>2009</b>	5.006	573	434	688	243	208	102	62	24
<b>2010</b>	4.527	534	439	604	177	222	85	45	28
<b>2011</b>	4.444	606	537	652	217	253	81	45	23
<b>2012</b>	4.427	570	634	634	226	258	82	38	23
<b>2013</b>	3.590	636	858	270	328	245	151	34	47
<b>(+/-) 2013-2009</b>	<b>-28.3</b>	<b>11.0</b>	<b>97.7</b>	<b>-60.8</b>	<b>35.0</b>	<b>17.8</b>	<b>48.0</b>	<b>-45.2</b>	<b>95.8</b>

Totuși, în contextul în care parcul de autoturisme înregistrează creșteri (+11%) pe parcursul perioadei de referință (2009-2013) se remarcă faptul că numărul de autoturisme implicate cu vinovăție în accidente rutiere grave înregistrează, în 2013, o tendință de scădere accentuată cu 28,3% comparativ cu anul 2009. Totodată, ponderea acestora în total vehicule vinovate de producerea accidentelor rutiere se reduce semnificativ de la 68% în 2009 la 55% în anul 2013.

O scădere semnificativă a avut loc și în cazul conducătorilor de mopede cu 60% față de anii anteriori, aceasta datorită, probabil, modificărilor aduse de Noul Cod Rutier<sup>22</sup>.

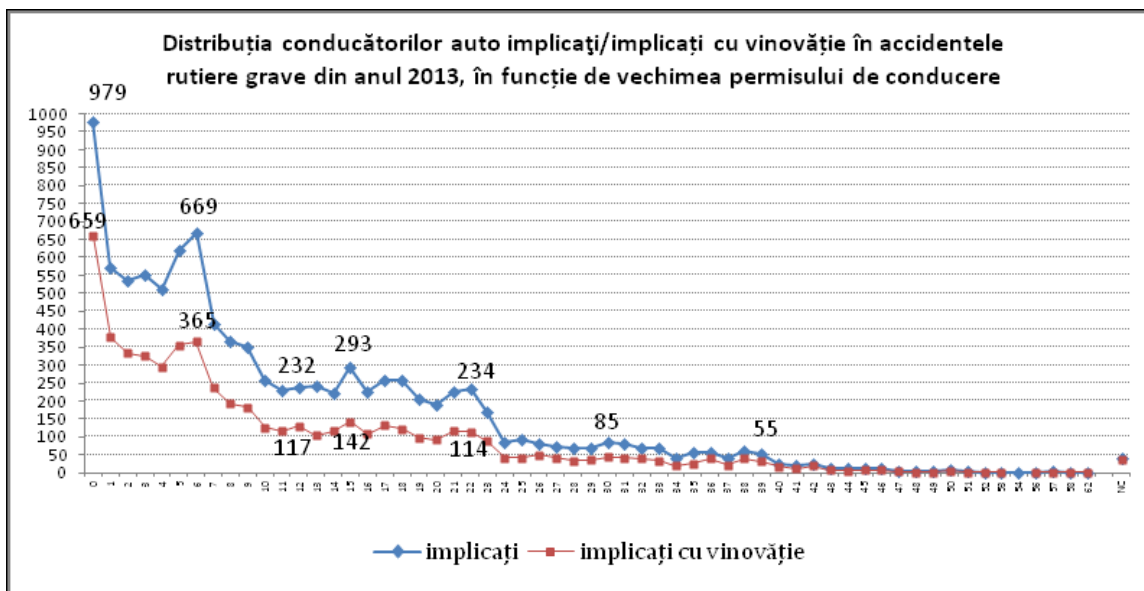
Pe de altă parte, se remarcă însă dublarea numărului de bicicliști găsiți vinovați de producerea de accidente rutiere (cu 97,7% comparativ cu 2009) însoțită și de o dublare a procentului pe care acest tip de vehicul îl reprezintă în total, de la 5,9% la 13%. Și în cazul conducătorilor de motociclete constatăm creșterea cu 35% a numărului celor vinovați de producerea de accidente, reprezentând 5% din totalul vinovaților, în condițiile în care ponderea motocicletelor în totalul vehiculelor din parcul auto este de 1,7%.

De asemenea, creșteri importante procentuale au fost și în cazul autocamioanelor și autotrenurilor, ai căror conducători vinovați au fost cu 95,8%, respectiv cu 48% mai mulți în anul 2013 comparativ cu 2009. Cu toate aceste creșteri, impactul acestor tipuri de autovehicule în producerea de accidente rutiere grave a fost destul de redus deoarece conducătorii acestora reprezintă, împreună, 3% din totalul vinovaților."

#### 2.1.2.5. "Vechimea permisului de conducere

O primă dimensiune a factorului uman implicat în accidentele rutiere grave o reprezintă experiența de conducere în traficul rutier, dimensiune care, în studiul de față, va fi exprimată în ani-vechime a permisului de conducere deținut de către persoanele implicate în aceste evenimente.

După cum se observă în graficul următor, se confirmă existența unei corelații între vechimea permisului de conducere deținut și frecvența implicării în accidentele rutiere grave din anul 2013:

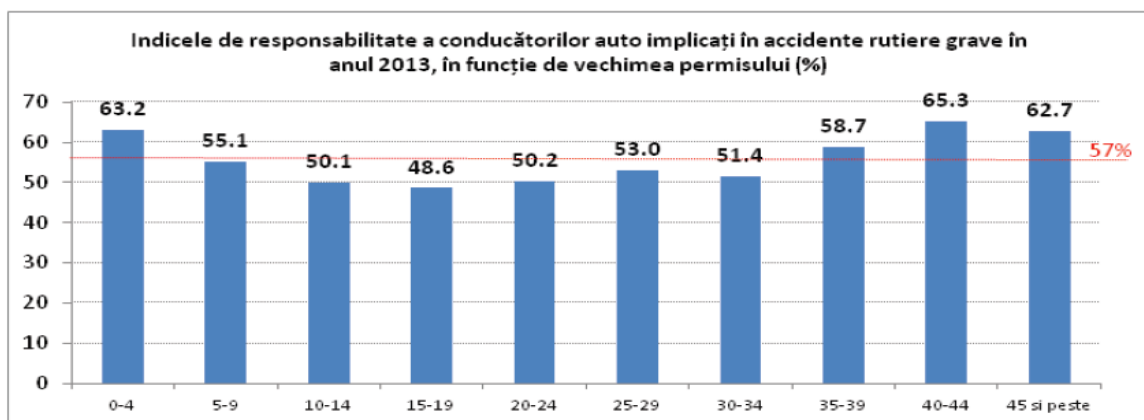


Se observă că implicarea în accidentele rutiere grave este cu atât mai frecventă cu cât experiența în conducerea autovehiculelor, exprimată în ani de deținere a permisului de conducere, este mai redusă, fie că e vorba de implicarea cu vinovăție în astfel de evenimente, fie că ne raportăm la toți conducătorii de autovehicule implicați.

Vârful celor două distribuții se înregistrează la nivelul persoanelor aflate în primul an de deținere a permisului de conducere, urmate de cele care, la momentul producerii evenimentului rutier, aveau 5 ani vechime în deținerea permisului de conducere. Este destul de evident faptul că cei mai numeroși conducători auto implicați cu vinovăție în accidentele rutiere grave din anul 2013 au fost cei care dețineau permis de conducere de mai puțin de un an (659 cazuri, 11,6% din totalul celor vinovați).

Astfel, similar rezultatelor analizelor realizate în anii precedenți (2011, 2012) putem enunța faptul că a avea un permis de conducere cu o vechime de până în 5 ani și cu atât mai mult, a unuia cu o vechime de până într-un an poate indica o probabilitate mai mare de a fi implicat într-un eveniment rutier grav.

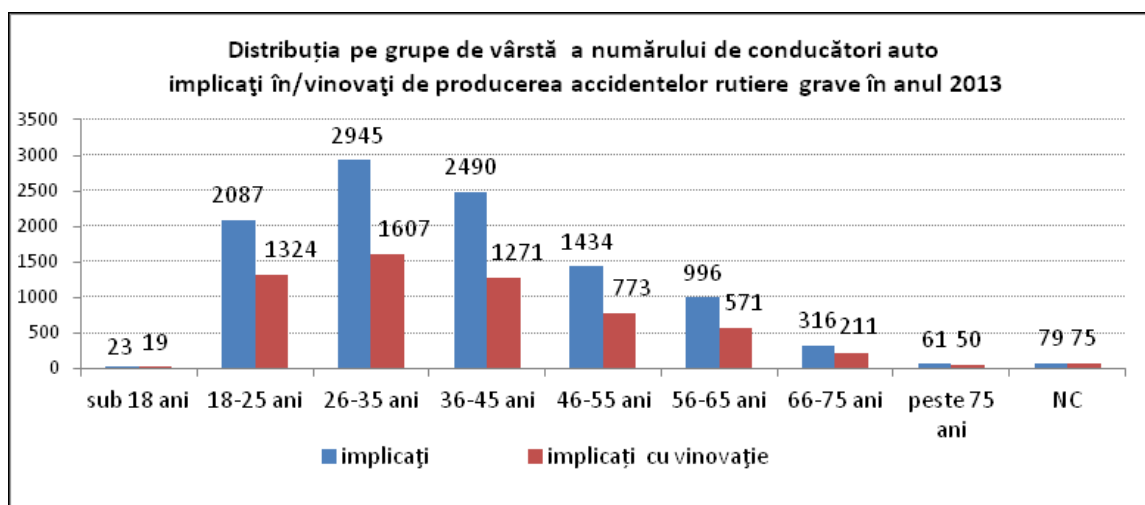
Pentru a izola mai precis influența experienței de condus a conducătorului auto asupra gradului de implicare cu vinovăție în astfel de evenimente, va fi calculat indicele de responsabilitate pentru fiecare interval de vechime de 5 ani. Rezultatele se prezintă astfel:



Pe lângă faptul că se surprinde din nou cum categoria celor care dețin de mai puțin timp un permis de conducere prezintă un mai mare grad de pericolozitate în traficul rutier, acest tip de analiză atrage atenția și asupra riscului pe care îl prezintă în trafic conducătorii de autovehicule ce au mai mult de 40 de ani vechime (afecțați fiind de limitările biologice legate de vârsta înaintată). Acești conducători auto au produs mai frecvent accidente mai violente în trafic, în raport cu frecvența prezenței lor pe drumurile publice, în calitate de șoferi."

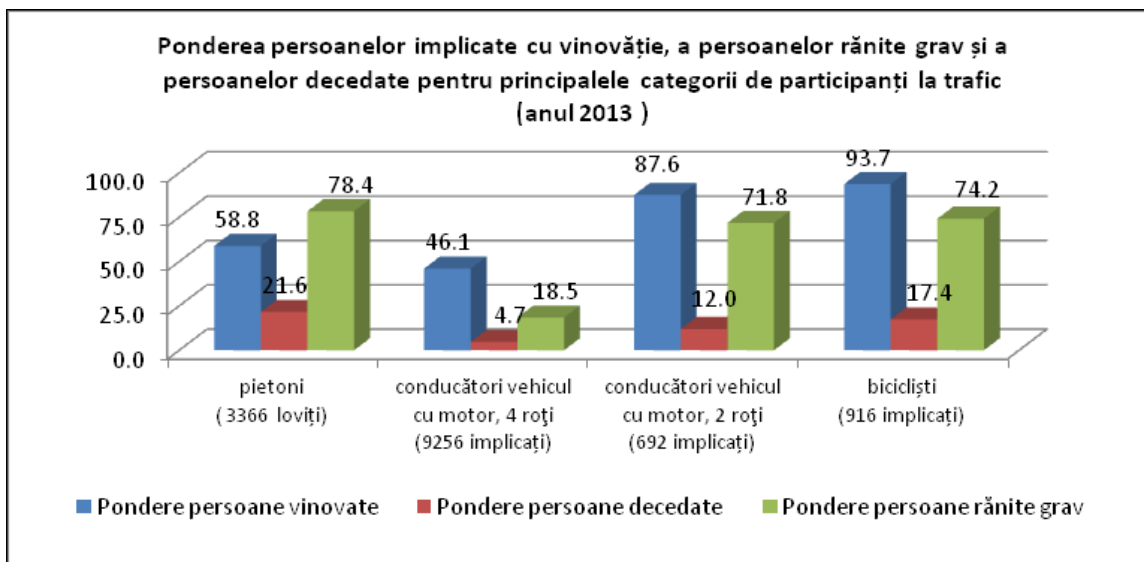
#### 2.1.2.6. "Categoria de vârstă

După cum se observă în graficul de mai sus, comparativ cu celelalte categorii de vârstă, conducătorii cu vârsta cuprinsă în intervalul 26-35 ani au fost implicați cu vinovăție mai frecvent în accidente rutiere grave în anul 2013 (1607 cazuri)."



#### 2.1.2.7. "Categoria participantului la trafic victimizat

Pentru a surprinde mai detaliat modul în care principalele tipuri de participanți la trafic (pietoni, conducători vehicul cu 4 roți - cu motor, conducători vehicule cu 2 roți - cu motor, bicicliști) se reflectă în evenimentele rutiere grave vom calcula, la nivelul fiecărei categorii, ponderea persoanelor implicate în accidente rutiere grave cu vinovăție, ponderea persoanelor rănite grav precum și ponderea persoanelor decedate în accidentele rutiere din anul 2013. Această situație o prezentăm în continuare:



Se observă faptul că atât conducătorii vehiculelor cu motor - cu 2 roți cât și bicicliștii sunt într-o mai mare măsură implicați cu vinovăție în producerea unor accidente rutiere grave comparativ cu conducătorii de vehicule cu 4 roți, cu motor sau chiar comparativ cu pietonii. Astfel aproximativ 60% dintre pietonii implicați au fost implicați cu vinovăție în astfel de evenimente comparativ cu 94% dintre bicicliștii implicați.

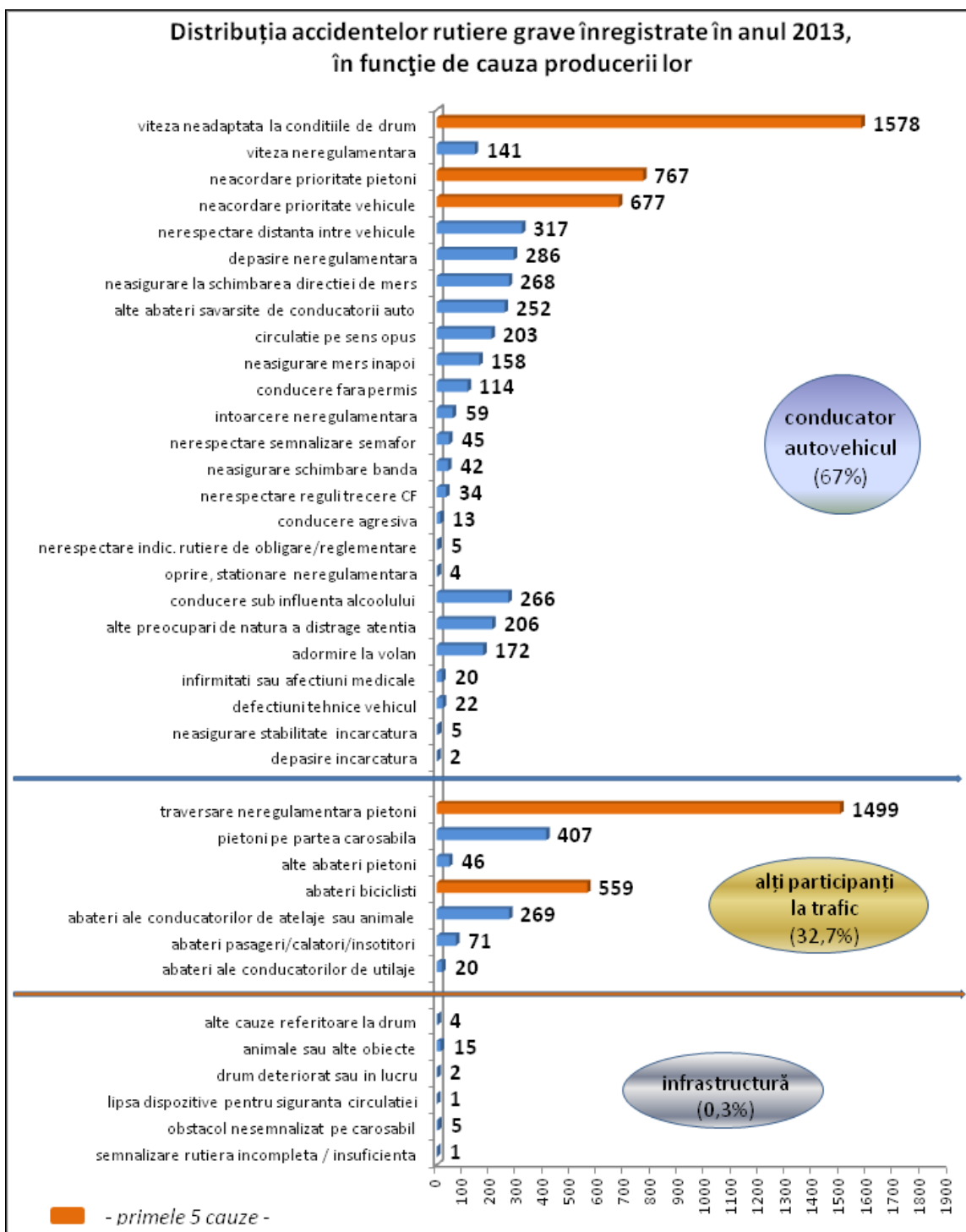
Totuși, mortalitatea cea mai ridicată se înregistrează la nivelul pietonilor implicați în accidente rutiere grave (aproape un sfert dintre ei își pierd viața), precum și printre bicicliști.

Se poate remarca faptul că, față de conducătorii de vehicule cu motor cu 4 roți, celelalte categorii de participanți la trafic analizate (pietonii, bicicliștii, conducătorii de vehicule cu motor, pe 2 roți) prezintă un mai mare risc de victimizare (de a fi rănite grav sau de a deceda) în astfel de evenimente.

#### 2.1.2.7. Concluzii privind cauzele accidentelor

În graficul următor este prezentată distribuția numărului de accidente rutiere grave în funcție de aceste categorii de cauze.

După cum se constată, viteza neadaptată la condițiile de drum (18,5% din totalul accidentelor) precum și traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni (17,5% din totalul accidentelor) se detașează prin numărul de accidente de circulație grave pe care le-au cauzat pe parcursul anului 2013. Destul de frecvente au fost și accidentele provocate de neacordarea priorității pietonilor (9%) și vehiculelor (7,9%), urmate de cele generate de abateri ale bicicliștilor (6,5%).



Din considerente legate atât de dificultățile pe care le implică analiza statistică a unui număr redus de date, de semnificația redusă a acestora în tabloul general al cauzalității accidentelor rutiere grave, cât și de similitudinea condițiilor ce favorizează astfel de situații, am restrâns cele 38 de categorii de cauze la 3 domenii cauzale, cel asociat autovehiculului/conducătorului de autovehicul, cel derivat din comportamentul celorlalți participanți la trafic și cel legat de infrastructură. Acestea vor include la rândul lor, câteva categorii de cauze cu semnificație în cauzalitatea producerii unor accidente rutiere grave.

Domenii cauzale	Cauze incluse
<b>autovehicul/ conducător autovehicul (67%)</b>	
- viteză (20,1%)	viteză neregulamentară, viteză neadaptată la condițiile de drum
- neacordare prioritate pietoni (9%)	neacordare prioritate pietonilor
- neacordare prioritate vehiculelor (7,9%)	neacordare prioritate vehiculelor
- alte manevre neregulamentare (21,1%)	<i>nerespectare distanță între vehicule, depășire neregulamentară</i> neasigurare la schimbarea direcției de mers, alte abateri săvârșite de conducătorii auto, circulație pe sens opus, neasigurare mers înapoi, conducere fără permis, î ntoarcere neregulamentară, nerespectare semnalizare semafor, neasigurare schimbare bandă, nerespectare reguli trecere CF, nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare, oprire/staționare neregulamentară
- deficiențe conducător auto (4,7%)	adormire la volan, alte preocupări de natură a distrage atenția
- conducere sub influența alcoolului (3,1%)	conducere sub influența alcoolului
- deficiențe vehicul (0,3%)	defecțiuni tehnice vehicul, neasigurare stabilitate încărcătură depășire încărcătură
- abateri pasageri (0,8%)	abateri pasageri/călători/însoțitori
<b>alți participanți la trafic (32,7%)</b>	
- indisciplină pietoni (22,8%)	traversare neregulamentară pietoni, pietoni pe partea carosabilă alte abateri pietoni
- abateri bicicliști (6,5%)	abateri bicicliști
- abateri alte categorii participanți (3,4%)	abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale, conducătorilor de utilaje
<b>deficiențe infrastructură (0,3%)</b>	drum deteriorat sau în lucru, semnalizare rutieră incompletă/ insuficientă, obstacol nesemnalizat pe carosabil, alte cauze referitoare la drum, animale sau alte obiecte

După cum se observă în analiza de mai sus, două treimi dintre accidentele rutiere grave înregistrate în anul 2013 au fost cauzate de conducătorii de autovehicule (prin nerespectarea unor reguli de circulație, efectuarea unor manevre riscante, conducere sub influența alcoolului, comportament inadecvat în conducerea autovehiculelor etc.), iar o treime dintre ele derivă din abateri ale celorlalți participanți la trafic (pietoni, bicicliști etc.)."

În tabelul următor sunt prezentate valorile indicilor de mortalitate (I.m.) și de victimizare rutieră (I.v.r.), în funcție de tipologia cauzelor și de mediul de producere a accidentelor. "

	urban		rural		în afara localității	
	I.m. nr. morți *100/nr. accidente	I.v.r. (nr.morți+nr. răniți) *100/nr. accidente	I.m. nr. morți *100/nr. accidente	I.v.r. (nr.morți+nr. răniți) *100/nr. accidente	I.m. nr. morți *100/nr. accidente	I.v.r. (nr.morți+nr. răniți) *100/nr. accidente
indisciplină pietoni	15.4	101.4	32.1	101.2	56.5	103.2
manevre neregulamentare	10.0	108.6	20.0	123.45	35.9	150.0
viteza	20.2	128.0	24.1	130.4	31.3	139.5
neacordare prioritate pietoni	10.3	103.2	25.0	105.0	22.2	111.1
neacordare prioritate vehicule	5.6	111.9	11.3	119.0	22.0	130.8
abateri biciclisti	14.9	100.9	22.8	100.0	35.2	100.0
deficiențe conducător auto	18.5	118.5	19.5	132.9	41.5	143.1
condus sub influența alcoolului	20.3	115.6	18.8	117.4	22.4	136.2
abateri pasageri	1.8	100.0	15.4	100.0	33.3	100.0
deficiențe vehicul	12.5	100.0	30.8	130.8	62.5	187.5
abateri ale altor conducatori de atelaje, animale, alte utilaje	17.4	121.7	16.6	107.5	27.8	124.1
<b>Total</b>	<b>12.7</b>	<b>108.0</b>	<b>23.5</b>	<b>115.7</b>	<b>35.9</b>	<b>136.2</b>



Analiza indicilor de mortalitate pentru acest mediu, ilustrează faptul că mediul rural este mai periculos din punctul de vedere al violenței 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 bicicliști, abateri pasageri, deficiențe vehicul).

În afara localităților, 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 localităților au fost mult mai grave comparativ cu cele din rural."

## 2.2. Indicatori de performanță ai siguranței rutiere, precum și indicatori de risc (Sursa S1)

"Pentru crearea unei imagini complete privind transportul rutier pe drumurile publice din România este necesar să analizăm și o parte dintre indicatorii de performanță ai siguranței rutiere monitorizați de Registrul Auto Român (grad de utilizare a luminilor de întâlnire pe timp de zi, grad de utilizare a centurilor de siguranță, grad de utilizare a căștilor de protecție pentru motocicliști, viteze medii de rulare în localități, viteze medii de rulare pe drumuri naționale/europene, viteze medii de rulare pe autostrăzi, parcurs mediu anual etc.). Acești indicatori (Road Safety Performance Indicators) reflectă acele condiții operaționale ale sistemului de trafic rutier care influențează performanța de securitate a sistemului, fiind concepuți pentru a servi drept instrumente de evaluare a condițiilor actuale de siguranță a sistemului de trafic rutier, măsurând impactul diferitelor intervenții privind siguranța 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 și cu 32% în cazul motocicletelor față de perioada în care folosirea acestora nu era obligatorie.

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

În ceea ce privește gradul de utilizare a centurilor de siguranță, se remarcă faptul că, în anul 2013, pe autostrăzi, procentul celor care utilizează aceste sisteme de protecție este cu peste o treime mai mare decât cel măsurat pe drumurile naționale/europene, atât pentru conducătorii auto, cât și pentru pasagerii scaunelor din față.

An	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Grad de utilizare a centurilor de siguranță (%)</b>					
Drumuri naționale/europene					
- Conducători auto	45	47	49	49	49
- Pasageri scaune față	45	49	48	47	46
Autostrăzi					
- Conducători auto	76	76	71	81	86
- Pasageri scaune față	74	80	76	82	85

Având în vedere că folosirea căștii de protecție pentru motocicliști este una dintre cele mai eficiente și mai cunoscute metode de salvare a vieții în caz de accident, este îngrijorătoare situația înregistrată pe autostrăzi în 2013 comparativ cu 2012, când gradul de utilizare a acestora a scăzut cu 8 % în cazul conducătorilor moto și cu 12% în cazul pasagerilor.

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

Referitor la vitezele medii de rulare, acestea au rezultat după conducerea unui autoturism martor participant la trafic în București și în toate județele României. Au fost determinate viteze medii urbane în București și în toate orașele reședință de județ, viteze medii rurale pe raza fiecărui județ, precum și 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 și rurale, precum și orele de aglomerare a traficului;
- folosirea vitezelor medii determinate ale traficului rutier și debitele orare de trafic rutier de pe arterele semnificative ca date primare pentru inventare de emisii, modelarea calității aerului și modelarea poluării acustice.

Analizând situația transmisă de R.A.R, viteza medie de rulare în cazul autovehiculelor ușoare (<3,5 tone) a rămas relativ constantă pe întreaga perioadă pentru care ne-au fost puse la dispoziție informații. În anul 2013, aceasta a fost de 124km/h pe autostrăzi, de 66 km/h pe drumuri naționale/europene și de 33 km/h în localități.

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

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 2009-2013, valorile estimate pentru autoturisme, autovehicule ușoare comerciale, autocamioane grele, autobuze și motocicluri sunt prezentate în următorul tabel.

An	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Parcurs mediu anual - (pe categorii) (km)</b>					
Autoturisme	12.456	12.594	13.406	13.063	13.238
Autovehicule ușoare comerciale (<3,5 tone)	20.355	20.371	21.157	20.907	21.089
Autocamioane grele (>3,5 tone)	31.929	32.155	33.895	33.297	33.589
Autobuze	47.276	47.297	48.040	47.347	47.350
Motocicluri	3.304	3.102	3.012	3.112	3.125

### **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 eliminare 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 inefficientă 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 considerate 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 considerate 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 marea majoritate a 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.

### **Capitolul 3 - PRIORITĂȚI, POLITICI, CADRUL JURIDIC EXISTENT**

Prioritățile Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2015 - 2020, de îmbunătățire a legislației în domeniul rutier, a siguranței infrastructurii și de reducere graduală a numărului de victime din accidentele de circulație, sunt în strânsă legătură cu obiectivele Guvernului de interoperabilitate și de interconectare a rețelei de drumuri din România cu rețeaua de drumuri europeană, cu obiectivul de asigurare a coerenței și continuității lucrărilor de infrastructură pe termen lung prin promovarea pactului național “Autostrăzile României”, cu cel de refacere a rețelei de drumuri naționale la un nivel calitativ european, mai ales în contextul adoptării Directivei Consiliului și Parlamentului 2008/96/CE privind managementul siguranței 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 și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, cu obiectivele prevăzute în Master Planului General de Transport al României, precum și cu obiectivul dezvoltării infrastructurii feroviare simultan și în concordanță cu cea rutieră, în conformitate cu cerințele europene.

Dreptul la viață, dreptul la libera circulație și dreptul la securitate sunt drepturi fundamentale ale omului, conform art. 3 și 13.1. din Carta Organizației Națiunilor Unite a Drepturilor Omului. Aceste drepturi se regăsesc în Constituția României, statul fiind obligat să asigure cetățenilor condițiile optime pentru exercitarea drepturilor lor.

De asemenea, în Constituția României sunt garantate, conform art. 34 și 35:

- dreptul la ocrotirea sănătății – statul fiind obligat să ia măsuri pentru asigurarea sănătății publice, pentru organizarea asistenței medicale în caz de accidente și luarea de măsuri de protecție a sănătății fizice a persoanei și
- dreptul la un mediu înconjurător sănătos și echilibrat ecologic.

Din punct de vedere al cadrului instituțional, la ora actuală, România are legislație și instituții care să acopere aproape întreaga arie a problematicii siguranței rutiere, și anume: ministerele și autoritățile publice centrale reprezentate în Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră, Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. denumită în continuare CNADNR și autoritatea publică centrală care îi coordonează activitatea, Autoritatea Rutieră Română A.R.R., denumită în continuare ARR, Regia Autonomă Registrul Auto Român, denumită în continuare RAR, Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române, denumită în continuare DR, Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor, denumită în continuare DRPCIV, precum și Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, denumit în continuare ISCTR. Lipsesc însă organismele care să coordoneze la nivel descentralizat activitatea de siguranță rutieră, precum și o mai bună comunicare inter-instituțională.

### **Capitolul 4 - DEFINIREA PROBLEMEI**

Deși România a aderat la Uniunea Europeană în 2007 și a preluat obiectivul de reducere cu 50% a numărului de victime ale accidentelor de circulație până în 2010, acest obiectiv nu a putut fi atins pe fondul creșterii constante a parcului auto, în condițiile unei infrastructuri rutiere a cărei dezvoltare nu se realizează în același ritm.

## Capitolul 5 - OBIECTIVE

**Obiectivul general al prezentei strategii este de reducere 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 țară sigură din punct de vedere al traficului rutier pentru cetățenii ei, pentru investitori și turiști, pentru cei care o tranzitează, prin reducerea progresivă, în perioada 2015 - 2020, a numărului victimelor accidentelor rutiere, pentru a ne putea înscrie în graficul comun stabilit de statele membre UE, în perspectivă, numărul celor decedați sau răniți 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 puțin la fel de scăzut ca în orice alt sistem al vieții sociale și economice în condiții normale.

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

Răspunzând la invitația Comisiei Europene, de a întreprinde acțiunile 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, și au fost reiterate mijloacele și soluțiile legale privind alocarea resurselor necesare în vederea implementării unui plan coerent și eficient din punct de vedere al costurilor pentru punerea în practică a orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020, în special propunându-se centrarea implementării pe schimbul de experiență și cele mai bune practici, pe îmbunătățirea colectării datelor, elaborarea unor programe sectoriale de siguranță ce decurg din programul valabil pentru perioada pentru care a fost elaborată strategia, de preluare a legislației europene în materie de siguranță rutieră și elaborarea unor campanii de informare, sensibilizare și asigurare a punerii în aplicare a măsurilor propuse, coordonate la nivel național de C.I.S.R.

### 5.1. Obiectivele strategice și factorii responsabili

OBIECTIVE	INSTITUȚII RESPONSABILE MEMBRE C.I.S.R.	ALTE INSTITUȚII RESPONSABILE
<b>I. ÎNTĂRIRE ȘI COORDONARE INSTITUȚIONALĂ</b>		

<p>A. Îmbunătățirea sistemului de management integrat al acțiunilor agențiilor specializate de intervenție care intervin în cazul accidentelor rutiere prin:</p> <p>a. Serviciul de Telecomunicații Speciale, denumit în continuare STS</p> <p>b. coordonarea operațională a intervențiilor integrate</p> <p>c. dezvoltarea bazei materiale</p> <p>d. dezvoltarea unui sistem integrat de informații</p>	<p>Autoritățile publice centrale pentru: afaceri interne, pentru sănătate, pentru transport, pentru societatea informațională</p>	
<p>B. Adoptarea unui Plan Național pentru STI<sup>2</sup> și a poziției României în cadrul demersurilor Uniunii Europene</p>	<p>Consiliul de coordonare pentru STI</p>	
<p><b>II. FACTORUL UMAN ÎN SIGURANȚA RUTIERĂ</b></p>		
<p>Educație Rutieră și campanii de sensibilizare și conștientizare prin:</p>		
<p>a. Reglementarea Planului național de educație rutieră compus din:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Componenta A "în școală" care se adresează copiilor și tinerilor din învățământul preuniversitar;</li> <li>- Componenta B "în media" care se adresează prin intermediul mesajelor media de utilitate publică tuturor categoriilor de participanți la trafic, mai ales celor mai vulnerabile dintre acestea;</li> <li>- Componenta C "la serviciu" care se adresează persoanelor expuse accidentului 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;</li> <li>- Componenta D "pe drum" care se adresează tuturor participanților la trafic și care este pusă în aplicare de către administratorul drumului prin intermediul mesajelor de informare cu privire la folosirea corectă și adecvată a infrastructurii;</li> <li>- Componenta E "pentru permis" privitoare la conducerea preventivă care este pusă în aplicare în cadrul pregătirii pentru obținerea permisului de conducere.</li> </ul>	<p>Autoritatea publică centrală pentru educație națională, Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră, autoritatea publică centrală pentru transport, autoritățile publice județene și locale, precum și autoritatea publică centrală care coordonează activitatea CNADNR</p>	
<p>b. coordonarea programelor naționale de conștientizare și sensibilizare privind siguranța rutieră și de prevenire a accidentelor rutiere de către autoritățile publice centrale pentru transport, pentru afaceri interne și pentru sănătate</p>	<p>Autoritățile publice centrale pentru transport, pentru afaceri interne și pentru sănătate</p>	

<sup>2</sup> STI – Sisteme de Transport Inteligente, prevăzute în Directiva 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport și în OG nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport, aprobată prin Legea nr. 221/2012.

c. lansarea / sprijinirea campaniilor de promovare a transportului public și a celui alternativ - mersul pe jos, cu bicicleta - de stimulare a folosirii raționale a autovehiculelor personale și de promovare a car-sharing - ului (folosirea în comun a autovehiculelor) sau a campaniilor inițiate de Organizația Mondială a Sănătății	Autoritățile publice centrale pentru: mediu și schimbări climatice, pentru sănătate și pentru educație națională	
d. reabilitare și consiliere a conducătorilor de autovehicule cu abateri grave de la normele circulației rutiere, comise în mod repetat	Autoritățile publice centrale pentru transport și pentru sănătate.	Colegiul Psihologilor din România denumit în continuare COPSI
e) elaborarea Schemelor de deplasare a elevilor în relația școală – casă, pentru unitățile de învățământ preșcolar, primar, gimnazial și liceal	Autoritățile publice centrale pentru educație națională Autoritățile administrației publice locale	

### **III. FORMAREA ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE**

A. Crearea de Programe universitare, post-universitare și de formare în domeniul siguranței rutiere, în conformitate cu legislația în vigoare și cu standardele ARACIS, pentru: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Auditor de siguranță rutieră</li> <li>b) Auditor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere</li> <li>c) Inspector de siguranță rutieră</li> <li>d) Managementul traficului rutier</li> <li>e) Mobilitate urbană</li> <li>f) Reconstituirea accidentelor</li> <li>g) Psihologia transporturilor</li> </ul>	Autoritățile publice centrale pentru educație națională și pentru transport	COPSI, Instituții de Învățământ Superior și Centre de Cercetare publice sau private,
B. Îmbunătățirea calității cercetării la locul accidentului și a expertizelor tehnice judiciare prin: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) îmbunătățirea capacității de cercetare la locul accidentului și</li> <li>b) perfecționarea activității de expertiză tehnică judiciară prin aplicarea metodelor moderne de reconstrucție a parametrilor cinematici și dinamici caracterizanți ai conflictelor rutiere de către experții tehnici judiciari.</li> </ul>	Autoritățile publice centrale pentru afaceri interne și pentru justiție	Biroul Central de Expertize Tehnice Judiciare
C. Îmbunătățirea practicii judiciare prin introducerea în programele de pregătire a magistraților a unor tematici generale, necesare unei corecte înțelegeri a aspectelor ce țin de accidente rutiere și care nu aparțin domeniului juridic.	Autoritățile publice centrale pentru afaceri interne și pentru transport	Institutul Național al Magistraturii, denumit în continuare INM

### **IV. ÎMBUNĂȚIREA EVALUĂRII MEDICALE ȘI PSIHOLOGICE**

A. Îmbunătățirea evaluării medicale și psihologice a candidaților pentru obținerea permisului de conducere	Autoritatea publică centrală pentru	Autoritatea publică centrală pentru
------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------	-------------------------------------



auto	transport	sănătate, COPSI
B. Îmbunătățirea evaluării medicale și psihologice a persoanelor cu funcții care concurează la siguranța circulației	Autoritatea publică centrală pentru transport	Autoritatea publică centrală pentru sănătate, COPSI
<b>V. INSTRUIRE ȘI EXAMINARE</b>		
A. Îmbunătățirea calității instruirii oferite de școlile de conducători auto și de centrele de pregătire profesională din transporturile auto	Autoritatea publică centrală pentru transport	COPSI
B. Perfecționarea legislației în domeniu	Autoritățile publice centrale pentru afaceri interne, pentru transport și pentru sănătate	
C. Îmbunătățirea calității examinării pentru obținerea permisului de conducere	Autoritățile publice centrale pentru afaceri interne și pentru sănătate	COPSI
<b>VI. CONTROLUL RESPECTĂRII LEGII</b>		
A. Îmbunătățirea legislației rutiere	Membrii C.I.S.R.	
B. Îmbunătățirea capacității de supraveghere și control a respectării legii prin intermediul sistemelor de supraveghere video	Autoritățile publice centrale pentru afaceri interne, pentru finanțe publice, pentru transport și pentru societatea informațională	
C. Creșterea gradului de încasare a amenzilor contravenționale și scăderea costurilor administrative de procesare a contravențiilor.	Autoritățile administrației publice locale	
<b>VII. SIGURANȚA INFRASTRUCTURII</b>		
A. Dezvoltarea și întreținerea unei infrastructuri rutiere sigure cu o componentă specială dedicată sistemelor de transport inteligente – STI	Autoritățile publice centrale pentru transport, pentru societatea informațională, precum și autoritatea publică centrală care coordonează activitatea CNADNR.  Autoritatea publică centrală pentru	

	dezvoltare regională și administrație publică  Autoritățile administrației publice locale	
B. Îmbunătățirea siguranței infrastructurii și a mijloacelor de semnalizare orizontală și verticală	Autoritățile publice centrale pentru transport, pentru dezvoltare regională și administrație publică, precum și autoritatea publică centrală care coordonează activitatea CNADNR.  Autoritățile administrației publice regionale, județene și locale	
C. Controlul îmbunătățirii siguranței drumurilor publice și sancționarea administratorilor/executanților de lucrări la drumuri pentru nerespectarea prevederilor legale.	Autoritățile publice centrale pentru transport și pentru afaceri interne  Autoritatea publică centrală pentru dezvoltare regională și administrație publică  Autoritățile publice județene și locale	
D. Limitarea vulnerabilității persoanelor prin remodelarea adecvată a spațiilor publice	Autoritățile publice centrale pentru transport, pentru dezvoltare regională și administrație publică, pentru afaceri interne, precum și autoritatea publică centrală care coordonează activitatea CNADNR.  Autoritățile publice județene și locale, autoritățile pentru transport public metropolitan	
<b>VIII. TRANSPORT ȘI MOBILITATE</b>		

A. Creșterea siguranței transportului rutier de mărfuri și a transportului rutier public de persoane prin curse regulate și local	Autoritățile publice centrale pentru transport, pentru dezvoltare regională și administrație publică și pentru afaceri interne Autoritățile administrației publice locale	
B. Stimularea și promovarea transportului public și a celui nemotorizat și respectiv descurajarea transportului motorizat individual, inclusiv prin crearea unei Rețele Naționale de Trasee Cicloturistice.	Autoritățile administrației publice locale,	
C. Elaborarea strategiilor de dezvoltare teritorială zonală periurbană și metropolitană, pentru municipiile de rang 0 și 1.	Autoritățile publice centrale pentru dezvoltare regională și administrație publică	
D. Coordonarea acțiunilor de implementare a politicilor europene generale și specifice din domeniul mobilității, la nivel național.	Autoritățile publice centrale pentru dezvoltare regională și administrație publică și pentru transport	
E. Revizuirea reglementărilor de dezvoltare urbană și a normelor de construire în mediul urban de-a lungul drumurilor de tranzit - europene, naționale, județene - și limitarea dezvoltării liniare a localităților existente.	Autoritățile publice centrale pentru dezvoltare regională și administrație publică și pentru transport  Autoritățile administrației publice locale	
F. Atragerea de fonduri europene, proiectarea, realizarea și dezvoltarea unei rețele de transport metropolitan pe calea ferată, corelată cu rețeaua de transport urban pentru marile aglomerații urbane din România.	Autoritatea publică centrală pentru transport	
G. Promovarea măsurilor alternative pentru prevenirea congestiilor de trafic (servicii, comerț și lucrul la domiciliu prin sisteme de comunicații electronice).	Autoritățile publice centrale pentru comunicații și tehnologia informației și pentru societatea informațională	Autoritățile administrației publice locale
<b>IX. SIGURANȚA VEHICULELOR</b>		
A. Creșterea siguranței rutiere prin îmbunătățirea stării tehnice a parcului de vehicule comerciale	Autoritatea publică centrală pentru transport	

B. Introducerea inspecției tehnice de siguranță pentru repunerea în circulație a vehiculelor implicate în accidente rutiere.	Autoritatea publică centrală pentru transport	
C. Efectuarea de expertize tehnice extrajudiciare vehiculelor implicate în accidente rutiere în vederea identificării pieselor și lucrărilor necesare restabilirii parametrilor funcționali ai vehiculelor din punct de vedere al siguranței rutiere și a protecției mediului	Autoritatea publică centrală pentru transport	
<b>X. CERCETARE</b>		
Determinarea costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate, costului social mediu al unui accident grav, clasificarea tronsoanelor de drum pe categorii de siguranță rutieră și clasificarea tronsoanelor de drum cu o concentrație mare de accidente, conform prevederilor Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră	Autoritatea publică centrală pentru transport	

## 5.2.Descrierea obiectivelor :

### I. Întărire și Coordonare Instituțională

#### A. Îmbunătățirea sistemului de management integrat al serviciilor specializate de urgență care intervin în cazul accidentelor rutiere

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

De asemenea, Consiliul Uniunii Europene sprijină elaborarea unei definiții comune a termenului persoane rănite și este de acord cu obiectivul principal privind siguranța rutieră, de reducere a vătămarilor corporale, și susține elaborarea unei strategii de îmbunătățire a intervențiilor de urgență în cazuri de accidente și de reducere a vătămarilor corporale, precum și de reabilitare prin intermediul serviciilor post traumatice.

Și pentru România realizarea managementului integrat al serviciilor și resurselor este de importanță maximă pentru micșorarea timpilor de intervenție în caz de urgență și pentru sporirea calității intervenției, însă integrarea operațională presupune reformarea serviciilor specializate de intervenție.

#### a. Serviciul de Telecomunicații Speciale

România a implementat, prin Direcția pentru Apel Unic de Urgență din cadrul Serviciului de Telecomunicații Speciale (STS), Sistemul Național Unic pentru Apeluri de Urgență,

denumit în continuare SNUAU, o platformă unică de comunicații și IT care asigură la nivel național accesul populației la numărul unic european de urgență 112 și care pune la dispoziția agențiilor specializate de intervenție, un mediu comun de operare permissiv utilizării cu mai multă eficiență a resurselor materiale și umane în soluționarea urgențelor, asigurării cooperării între agențiile specializate de intervenție, constituind astfel, un instrument util al actului managerial în rezolvarea situațiilor de urgență.

Pentru furnizarea serviciului de urgență 112, SNUAU este compus din Centrele unice pentru apeluri de urgență aflate în coordonarea STS și din Dispeceratele de urgență / Dispeceratele integrate de urgență aflate în coordonarea agențiilor specializate de intervenție definite prin „structurile autorităților administrației publice, care au rolul de intervenție imediată pentru soluționarea urgențelor în domeniul ambulanței, Serviciilor Mobile de Urgență, Reanimare și Descarcerare (S.M.U.R.D), poliției, jandarmeriei, serviciilor publice profesionale și voluntare pentru situații de urgență, inclusiv S.M.U.R.D., contra-terorismului, precum și alte structuri stabilite prin hotărâre a Guvernului”, organizate la nivel de reședință de județ, la nivelul municipiului București și la nivelul municipiilor și orașelor sau acolo unde este necesar.

În conformitate cu ETSI<sup>3</sup>, SNUAU realizează două structuri funcționale:

- a) o structură integrată distribuită, în care centrul unic pentru apeluri de urgență transferă apelurile de urgență și datele asociate la dispeceratele de urgență ale agențiilor specializate de intervenție, situate în sedii diferite, proprii agențiilor;
- b) o structură integrată centralizată, în care centrul unic pentru apeluri de urgență și dispeceratele de urgență ale agențiilor specializate de intervenție sunt realizate fizic în același sediu, sub forma unui dispecerat integrat de urgență.

Centrele pentru apel unic de urgență au autonomie funcțională la nivel de județ și pot răspunde particularităților locale, responsabilitatea intervenției fiind în sarcina agențiilor specializate de intervenție. SNUAU, potrivit flexibilității de care dispune în structură și funcționare, este capabil să răspundă oricărui mod de organizare și reglementare pentru intervenție al acestor agenții.

În prezent, în mai multe județe a fost realizată colocarea dispeceratelor de urgență ale serviciilor de ambulanță cu dispeceratele de urgență ale Inspectoratului pentru Situații de Urgență – S.M.U.R.D. obținându-se astfel o coordonare unitară, integrată, la nivelul actului medical și implicit o utilizare eficientă a resurselor, fapt ce va determina extinderea modului de operare. Totodată, prin demersurile inițiate de către autoritatea publică centrală pentru afaceri interne și unele administrații locale vor fi realizate spații tehnice care să permită funcționarea dispeceratelor de urgență în aceeași locație (colocate), creându-se astfel condițiile extinderii modului de operare în cadrul unor dispecerate integrate de urgență.

În concluzie, demersurile imediate vizează atât asigurarea funcționalității într-un spațiu comun prin realizarea colocării dispeceratelor de urgență cât și în mod integrat, prin unificarea dispecerizării resurselor pe domenii de intervenție (medical, ordine publică ș.a.). Într-o altă perspectivă, printr-o restructurare la nivelul agențiilor specializate de

<sup>3</sup> ETSI – Institutul European de Standarde în Telecomunicații

intervenție, poate fi realizată o integrare la nivelul rolurilor existente în sistem astfel încât oricare dispacher să poată dispune de orice categorie sau categorii de resurse potrivite a fi alocate urgenței semnalate.

### **b. Coordonarea operațională a intervențiilor integrate**

Platforma oferită de SNUAU asigură premisa interoperabilității și cooperării serviciilor de urgență dar lipsa exercițiului comun de cooperare impune crearea unei proceduri și a unui management integrat al intervenției. La ora actuală există acte normative care reglementează intervențiile integrate, ex. SMURD - Pompieri, sau care la nivelul autorităților publice centrale pentru afaceri interne și pentru sănătate reglementează intervenția prin folosirea elicopterului, numeroase protocoale de colaborare și metodologii de cooperare inter-instituțională.

Este nevoie de reglementări care să asigure managementul unitar al intervenției serviciilor specializate și resurselor folosite de acestea în cazul accidentelor rutiere. În acest sens, perfecționarea cadrului de reglementare este facilitată de existența Comitetului Național de Coordonare a activității SNUAU, înființat în baza Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 34/2008, Comitet care funcționează sub autoritatea Guvernului și care are în componență membri cu responsabilități în domeniu, din cadrul autorităților publice centrale pentru afaceri interne și pentru sănătate.

Este necesar ca toate instituțiile cu competențe de intervenție în cazuri de urgență să construiască scheme de intervenție mult mai clare, delimitate conform atribuțiilor specifice acestor autorități, care să specifice protocolul intervențiilor integrate, să unifice standardele de formare și să coreleze procedurile de intervenție ale tuturor acestor instituții pentru a asigura intervenții rapide, coerente și de cea mai bună calitate. Se impune stabilirea obligativității de a participa la stagii de formare și la exerciții de simulare practică comune ale personalului cu atribuții în domeniu din instituțiile menționate.

### **c. Dezvoltarea bazei materiale**

Este necesară achiziția de noi elicoptere, autospeciale de descarcerare, echipament medical, echipament de telecomunicații pentru asigurarea unei legături permanente între echipele de prim ajutor sau ambulanțe și unitățile de primiri urgențe ale spitalelor, echipament de telecomunicații (terminale radio, receptoare și controlere GPS) și asigurarea de canale radio pentru cooperarea serviciilor de intervenție, reabilitarea tehnică a actualelor echipaje integrate, achiziționarea de autospeciale de politie dotate cu echipamente pentru semnalizarea și cercetarea locului producerii accidentelor rutiere, crearea unor noi baze aeriene de salvare prin colaborare între spitale și Inspectoratul General de Aviație al autorității publice centrale pentru afaceri interne după modelul SMURD.

### **d. Dezvoltarea unui sistem integrat de informații**

Pentru coerența și eficacitatea acțiunilor din domeniile prevenirii accidentelor, a intervenției la accidente, a asistării post accident dar și din sfera acțiunilor juridice declanșate ca urmare a accidentelor rutiere, este necesară crearea unui sistem integrat de

informații legate de accidente, inclusiv prin crearea unor registre cu date de la unitățile de primiri urgențe.

De asemenea trebuie avută în vedere cooperarea internațională în scopul aplicării sancțiunilor la regimul circulației rutiere, prin schimbul de informații despre abateri, autorii acestora și deținătorii vehiculelor, între autoritățile competente în domeniu din celelalte state membre ale Uniunii Europene.

#### **e. Adoptarea sistemului MAIS**

În vederea stabilirii în viitor a unor ținte numerice privitoare la reducerea numărului de răniți grav din accidentele rutiere, nu doar privitoare la reducerea numărului de decese, este necesar ca în concordanță cu celelalte state membre ale Uniunii Europene să fie adoptat sistemul MAIS – Scala Maximum Abreviată a Leziunilor. Acest sistem va permite contorizarea unitară a numărului de răniți grav de către unitățile medicale de primire a urgențelor.

#### **B. Adoptarea unui Plan Național STI și a poziției României în cadrul demersurilor Uniunii Europene**

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

Analizând situația existentă în România dar și în perspectiva implementării deciziilor europene, este necesar ca Consiliul de coordonare pentru STI, înființat prin Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport, aprobată prin Legea nr. 221/2012 să formuleze un punct de vedere pluridisciplinar, din perspectiva siguranței rutiere, asupra documentelor aflate pe agenda Comisiei Europene. Acest consiliu va colabora la elaborarea unui plan național de acțiuni STI și va contribui conform atribuțiilor la elaborarea de către autoritatea publică centrală pentru transport, în baza HG nr. 835/2011, a raportului centralizat privind activitățile și proiectele naționale cu privire la domeniile prioritare prevăzute la art. 2 din Directiva 2010/40/UE, denumită în continuare Directiva STI și a căror sferă de aplicare este menționată în anexa I la Directiva STI.

Planul național de acțiuni 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 și de călătorie;
- II. Domeniul prioritar II: Continuitatea serviciilor STI de management al traficului și al mărfurilor;
- III. Domeniul prioritar III: Aplicațiile STI pentru siguranța și securitatea rutieră;

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

## II. Factorul Uman în Siguranța Rutieră

### A. Educație rutieră și campanii de sensibilizare și conștientizare

Strategia Națională de Siguranță Rutieră plasează în centrul atenției sale, după modelul european, participantul la trafic, care este considerat principala verigă în lanțul realizării siguranței rutiere. Din acest document rezultă faptul că eficacitatea tuturor componentelor politicii de siguranță rutieră depinde în cele din urmă de comportamentul participanților la trafic. Din acest motiv considerăm că este important să se acorde prioritate educației și 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 educației rutiere se axează pe ideea unei educații continue de-a lungul întregii vieți, nivelurile succesive de formare a abilităților și competențelor rutiere fiind integrate în cadrul unei strategii coerente de educație rutieră.

Educația începe din perioada preșcolară, continuă cu ciclurile primar, gimnazial și liceal, și ulterior se realizează prin campanii de informare și educare a tuturor categoriilor de vârstă. În acest sens, este necesară elaborarea și implementarea Planului național de educație rutieră, care să cuprindă următoarele componente:

a) **Componenta A "în școală"** care se adresează copiilor și tinerilor din învățământul preuniversitar și care se desfășoară în cadrul grădinițelor, școlilor și liceelor;

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

c) **Componenta C "la serviciu"** 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 implicațiile legale, sociale și materiale asociate;

d) **Componenta D "pe drum"** care se adresează tuturor participanților la trafic și care este pusă în aplicare de către administratorul drumului prin intermediul mesajelor de informare cu privire la folosirea corectă și adecvată a infrastructurii (vezi modul aleatoriu în care se circulă pe DN2);

e) **Componenta E "pentru permis"** privitoare la conducerea preventivă care este pusă în aplicare în cadrul pregătirii pentru obținerea permisului de conducere.



**b. Coordonarea programelor naționale de conștientizare și sensibilizare privind siguranța rutieră și de prevenire a accidentelor rutiere de către autoritățile publice centrale pentru transport, pentru afaceri interne și pentru sănătate**

Alături de construirea unei infrastructuri rutiere sigure, este importantă prevenirea accidentelor rutiere prin educația tuturor celor implicați în trafic, indiferent de vârstă sau profesie, în acest scop fiind necesară intensificarea și profesionalizarea comunicării și informării privind siguranța rutieră, printr-o mai mare implicare logistică și materială.

Autoritățile publice centrale pentru transport, pentru afaceri interne și pentru sănătate trebuie să coordoneze campaniile naționale dedicate siguranței rutiere, în care să se implice toți membrii C.I.S.R., și să gestioneze activitatea de comunicare în domeniul siguranței rutiere adresată autorităților și factorilor de decizie politică.

În acest sens, în trimestrul al IV-lea al fiecărui an, D.P.I.S.R. adoptă planul de asigurare a permanenței campaniilor de comunicare și sensibilizare a publicului, cu ajutorul mass-mediei, pentru anul următor.

Alături de instituțiile publice, pot fi invitate să participe ca parteneri, în cadrul campaniilor, organizațiile non-guvernamentale și companiile private care sunt active și au responsabilități sociale asumate în domeniul siguranței rutiere.

**c. Lansarea/Sprijinirea campaniilor de promovare a transportului public și a celui alternativ-mersul pe jos, cu bicicleta - de stimulare a folosirii raționale a autovehiculelor personale și de promovare a Car-Sharing-ului (Folosirea în comun a autovehiculelor) sau a campaniilor inițiate de Organizația Mondială a Sănătății**

Comitetul European pentru Mediu și Sănătate, inițiativă a Organizației Mondiale a Sănătății în zona europeană, are pe lista de priorități creșterea siguranței rutiere în mediul urban, prin promovarea transportului public și a mobilității nemotorizate, mersul pe jos sau mersul cu bicicleta, cu accent pe crearea unei direcții de dezvoltare a societății, mai sigure pentru generațiile următoare. În eforturile de promovare sunt implicate, ca parteneri, mai multe instituții ale administrației centrale și cele ale administrației publice locale.

Din punct de vedere al sănătății, Comitetul European pentru Mediu și Sănătate a atras atenția asupra faptului că promovarea mersului pe jos sau a folosirii bicicletei trebuie făcută în condițiile creșterii incidenței afecțiunilor datorate sedentarismului, cum ar fi: obezitatea, diabetul, bolile cardio-vasculare, atât în rândul adulților, cât și, într-un mod surprinzător, la vârste fragede. De asemenea, prin încurajarea mersului pe jos și pe bicicletă, de la vârste fragede se poate obține o bază mai largă de selecție pentru sportul de performanță.

Organizația Națiunilor Unite - ONU a desemnat Organizația Mondială a Sănătății ca și coordonator al activităților de siguranță rutieră la nivel internațional. În acest context, implicarea activă a autorităților române din domeniul sănătății ar fi benefică pentru coordonarea, la nivel național, a evenimentelor internaționale la care participă și România.

Entitățile interesate în organizarea campaniilor de promovare a transportului alternativ, respectiv mersul pe jos și cu bicicleta, și care pot fi autorități locale, autorități metropolitane, instituții cu atribuții în domeniul sănătății sau în domeniul mobilității, administratori de infrastructură, vor desfășura respectivele campanii cu sprijinul tehnic și avizarea autorității publice centrale pentru sănătate, conform legislației în vigoare.

#### **d. Reabilitare și consiliere a conducătorilor de autovehicule cu abateri grave de la normele circulației rutiere, comise în mod repetat**

##### **Promovarea inițiativelor legislative pentru introducerea programelor de conducere preventivă și 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 inițierea și finanțarea unor programe complexe de reabilitare pentru șoferii cu abateri repetate, cu permis suspendat sau anulat. Aceste programe vor fi voluntare sau obligatorii și se vor baza pe faptul că încălcările repetate ale legislației rutiere nu sunt cauzate atât de necunoașterea regulilor, cât de atitudinile conducătorilor auto. Acestea pot fi corectate mai ales prin consiliere psihologică și programe de conducere preventivă și 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, se pot avea în vedere acțiuni de asistare de tipul „brief interventions”, efectuate de personal specializat.

#### **e) Elaborarea Schemelor de deplasare a elevilor în relația școală – casă, pentru unitățile de învățământ preșcolar, primar, gimnazial și liceal**

În condițiile în care deplasarea elevilor în relația școală – casă și cea asociată timpului liber este parte integrantă din viața tuturor elevilor, în quantum de cel puțin 2 ore de deplasare / zi, este important ca deplasarea elevilor și siguranța rutieră să fie gândite ca făcând parte integrantă din însuși sistemul școlar, la nivelul unităților de învățământ urmând să fie elaborate Scheme de deplasare a elevilor în relația școală – casă proprii și Programe Aplicative de Siguranță Rutieră asociate acestor scheme, cu asistență din partea autorităților administrației publice locale responsabile cu planificarea în domeniul mobilității urbane.

Formarea cadrelor didactice se va realiza prin intermediul proiectelor parteneriale inițiate de instituții guvernamentale sau non-guvernamentale specializate în domeniul siguranței rutiere. În acest context poate fi avută în vedere elaborarea de materiale educaționale moderne cum ar fi: soft-uri educaționale, suporturi de curs interactive, materiale multimedia, etc.

Schemele de deplasare a elevilor în relația școală – casă și Programele Aplicative constau în analizarea deplasării cu mijloacele de transport și a rutelor utilizate, analizarea riscurilor asociate deplasărilor rutiere, precum și elaborarea de soluții pentru minimalizarea acestor riscuri pentru deplasarea elevilor. Toate aceste activități trebuie promovate și sunt menite să antreneze atât elevii, părinții, personalul didactic și conducerea școlilor, cât și reprezentanții autorităților administrației publice locale și centrale reprezentate în teritoriu, în direcția creării unui spațiu rutier sigur în zonele traseelor înspre și dinspre școală.

Aceste nuclee de siguranță rutieră pot deveni în final premisele unui spațiu rutier sigur extins în toate zonele de deplasare sau rezidență ale persoanelor implicate. Trebuie conștientizat că obiceiurile de deplasare din copilărie devin modele pentru viața adultă și este important să nu existe generații de copii și tineri care consideră că doar deplasarea motorizată individuală este cea acceptabilă.

Este important ca prevenirea accidentelor rutiere să se facă prin intensificarea activităților educative de tip non-formal și prin intermediul campaniilor de informare și comunicare de siguranță rutieră care se pot desfășura cu sprijinul inspectoratelor școlare județene / Inspectoratului Școlar al Municipiului București, în toate ciclurile educaționale pre-universitare. În aceste campanii pot fi atrase și companiile private care editează manualele școlare, prin introducerea unor elemente care pot oferi informații despre siguranța rutieră, cu respectarea, în același timp, a prevederilor legale referitoare la planurile cadru, a programelor și a manualelor școlare. De asemenea, pot fi avute în vedere și companiile care editează materiale didactice auxiliare care au ca scop informarea, conștientizare și sensibilizare pe tema siguranței rutiere.

### **III. Formarea în Domeniul Siguranței Rutiere**

#### **A. Crearea de programe universitare, post-universitare și de formare în domeniul siguranței rutiere, în conformitate cu legislația în vigoare și cu standardele ARACIS**

Pentru îmbunătățirea expertizei în domeniul siguranței rutiere, este necesară promovarea programelor de studii, de formare inițială și continuă în domeniul siguranței rutiere. Printre formările inițiale sau post universitare pot fi menționate programele pentru inginerii de trafic, aceste programe urmând a fi introduse de către universități, în parteneriat cu instituții care pot oferi specialiști din această zonă de activitate și împreună cu instituții 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 siguranță rutieră și pentru experții tehnici judiciari.

În cadrul programelor universitare de pregătire a studenților, pot fi integrate module de expertiză tehnică a accidentelor, legislația privind circulația pe drumurile publice și legislație specifică din domeniul transportului rutier.

Finanțarea proiectelor instituțiilor de învățământ superior și ale celor din subordinea autorității publice centrale pentru educație națională se va face din veniturile proprii sau externe, după caz.

#### **B. Îmbunătățirea calității cercetării la locul accidentului și a expertizelor tehnice judiciare prin:**

a) Îmbunătățirea capacității de cercetare la locul accidentului. În prezent, cercetarea la locul accidentului, în cazul accidentelor soldate cu vătămări corporale este o obligație ce revine organelor de poliție, ce presupune prelevarea și consemnarea tuturor urmelor și a mijloacelor materiale de probă, condiție imperios necesară pentru stabilirea ulterioară a vinovăției persoanelor care au generat starea de pericol care a condus la producerea

accidentelor. Ca orice activitate, și aceasta poate fi supusă perfecționării în sensul creșterii calității actelor procedurale.

b) De asemenea, se impune perfecționarea activității de expertiză tehnică judiciară prin aplicarea metodelor moderne de reconstrucție a parametrilor cinematici și dinamici caracterizanți ai conflictelor rutiere de către experții tehnici judiciari.

**C. Îmbunătățirea practicii judiciare prin introducerea în programele de pregătire a magistraților a unor tematici generale, necesare unei corecte înțelegeri a aspectelor ce țin de accidentele rutiere și care nu aparțin domeniului juridic.**

Se impune identificarea căilor de formare a magistraților care soluționează dosare referitoare la accidentele rutiere, necesare pentru îmbunătățirea actului de justiție în aceste cauze.

#### **IV. Îmbunătățirea Evaluării Medicale și Psihologice**

**A. Îmbunătățirea evaluării medicale și psihologice a candidaților pentru obținerea permisului de conducere auto**

Evaluarea medicală și psihologică a candidaților va urmări:

- a) stabilirea profilului psihologic al candidatului de către o persoană autorizată. Rezultatul evaluării va putea condiționa accesul la școlarizare al candidaților care prezintă riscuri comportamentale majore pentru propria persoană sau pentru ceilalți participanți la trafic și va sta la baza consilierii candidatului și / sau a formării personalizate în cadrul școlilor de șoferi. Concluziile evaluării vor însoți dosarul candidatului la examinarea în vederea obținerii permisului auto;
- b) realizarea unor evidențe integrate din punct de vedere medical pentru funcțiile care concură la siguranța rutieră, care să poată fi accesate de toți actorii implicați (medicul de familie, medicii specialiști din Comisia de Siguranță a Circulației, etc.).

De asemenea, va fi analizată și promovată posibilitatea introducerii programelor de conducere preventivă, de consiliere/reabilitare psihologică pentru șoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteză și la conducerea sub influența băuturilor alcoolice, programe de consiliere-reeducare post-eveniment de circulație, precum și responsabilizarea prin lege a celor implicați în eliberarea avizelor medicale și psihologice.

**B. Îmbunătățirea 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) eficientizarea baremelor aplicabile diferitelor categorii de persoane cu funcții care concură la siguranța circulației, cu respectarea principiului proporționalității,
- b) îmbunătățirea securității și a controlului sistemului național de evaluare medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației, în

- scopul eliminării posibilităților de obținere a avizelor medicale și psihologice în mod fraudulos și
- c) conștientizarea și întărirea rolului de îndrumători/coordonatori regionali pentru activitatea specifică, pe care prestatorii de servicii medicale și psihologice îl pot avea.

## V. Instruire și Examinare

### A. Îmbunătățirea calității instruirii oferite de școlile de șoferi și centrele de pregătire profesională din domeniul transportului rutier

Examinarea candidaților la obținerea permisului de conducere este un factor important care contribuie la siguranța rutieră, reprezentând evaluarea cunoștințelor acumulate, a abilităților și atitudinilor formate în procesul de pregătire teoretică și instruire practică a conducătorilor auto.

Siguranța rutieră depinde, însă, în primul rând, de modul în care se efectuează pregătirea viitorilor conducători auto în cadrul școlilor de profil. În acest context, un element important îl reprezintă creșterea calității pregătirii teoretice (prin introducerea suplimentară a altor module) și instruirii practice oferite de școlile de conducători auto (creșterea numărului de ore de conducere în traseu și 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 și tacticii în trafic, precum și în spiritul conducerii preventive, disciplină care trebuie să devină, explicit, parte a pregătirii viitorilor conducători de autovehicule.

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

Pentru formarea abilităților de conducere a vehiculelor, care să aibă loc ulterior obținerii permisului de conducere, este posibilă crearea condițiilor pentru apariția de centre moderne de formare și testare pentru conducere sigură care să cuprindă poligoane unde să se poată desfășura probe de control al derapajului, al acvaplanării, de frânare în curbă, și simularea impactului, răsturnării, a reacției și simularea traficului.

Aceste centre de pilotaj vor oferi accesul la cursuri voluntare pentru învățarea practică, cu ajutorul instructorilor profesioniști, a principiilor unei conduceri responsabile în condiții de carosabil umed, acoperit cu zăpadă, în cazul derapajului, curbelor, etc.

Îmbunătățirea legislației 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 și Social și către Comitetul Regiunilor, din 20 iulie 2010, intitulată „Către o zonă europeană de siguranță rutieră: orientările politicii de siguranța rutieră în 2011 – 2020”:

a) acordarea unei atenții sporite instruirii continue a deținătorilor de permis de conducere care nu sunt atestați profesional în transportul rutier, persoane cu dizabilități sau persoane în vârstă. Măsurile posibile în acest sens vor ține cont de dreptul de a se deplasa al acestora, precum și de adoptarea unor soluții alternative;

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

## **B. Perfecționarea legislației 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 obținerea permisului de conducere.

## **C. Îmbunătățirea calității examinării pentru obținerea permisului de conducere**

a) 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.

b) Înregistrarea modului de desfășurare a probei practice a examenului pentru obținerea permisului de conducere prin intermediul mijloacelor tehnice montate în habitacul autovehiculului.

# **VI. Impunerea Legii**

## **A. Îmbunătățirea legislației rutiere**

Controalele și sancțiunile pentru încălcările normelor de circulație sunt unele dintre cele mai eficiente mijloace de reducere a numărului de victime și 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 creșterea gradului de siguranță a circulației.

Astfel, trebuie asigurată o legislație rutieră flexibilă, care să fie actualizată oricând este nevoie, în funcție de evoluțiile înregistrate în domeniul siguranței rutiere sau de modificările legislației europene în domeniu.

Pentru îmbunătățirea legislației principalul instrument la dispoziția autorităților este cercetarea impactului legislației existente asupra siguranței rutiere, cercetarea comparată a legislației europene din domeniu, a metodelor de comunicare și impunere a acesteia, precum și schimbul de informații interguvernamental cu state membre UE cu performanțe notabile în domeniu.

Pentru stoparea agresivității rutiere, este necesară completarea legislației rutiere, cel puțin 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, dacă sunt depistate urme de alcool în aerul expirat, dispozitive denumite „alcolock”<sup>4</sup>;
- 3) creșterea gradului de intransigență a legii în ceea ce privește conducerea vehiculelor care circulă cu viteză mai mare decât viteza legală, prin creșterea graduală, în funcție de cuantumul vitezei, a duratei de suspendare a permisului și 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.

## **B. Îmbunătățirea capacității de supraveghere și impunere a legii prin intermediul sistemelor de supraveghere video**

În 6 aprilie 2004, Comisia Europeană a formulat Recomandarea nr. 345, care se referă la intensificarea supravegherii circulației rutiere pentru combaterea principalului factor de creștere a mortalității în cazul accidentelor rutiere, și anume viteza excesivă. Axarea strategiilor guvernamentale de îmbunătățire a siguranței rutiere pe aspectul îmbunătățirii încasării amenzilor contravenționale stă la baza strategiei de transport a Comisiei Europene, principiul fiind acela că gradul de încasare a amenzilor rutiere este invers proporțional cu numărul accidentelor rutiere.

Pentru că parcul auto și mobilitatea acestuia la nivelul statelor UE este într-o creștere rapidă care nu poate fi egalată de creșterea numărului de agenți de poliție, soluția menținerii unui grad ridicat de siguranță rutieră este reprezentată de dezvoltarea și extinderea sistemelor de supraveghere video a traficului.

Pentru eficientizarea acțiunilor de supraveghere, este nevoie în primul rând de extinderea sistemelor de supraveghere automată, atât pe drumurile naționale, cât și pe celelalte drumuri publice. Sistemele de supraveghere video a traficului sunt importante și din alte

<sup>4</sup> <http://www.alcolockgb.com/>

puncte de vedere. Acestea furnizează date care pot fi folosite și de Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, denumit în continuare ISCTR, pentru verificarea legalității aspectelor legate de transporturi, greutate, autorizație de folosire a infrastructurii, plata rovinietei sau aspecte legate de vehicul.

Reglementările privind regimul juridic al contravențiilor prevăd că încasările din amenzi aplicate pentru contravențiile la regimul circulației pe drumurile publice se fac venit integral la bugetele administrațiilor publice locale. Din acest motiv, în România, sistemele de supraveghere video a traficului rutier nu au avut nici o perspectivă de dezvoltare, în contextul în care nu a existat o posibilitate de autofinanțare. De exemplu, Sistemul de Supraveghere Video a Traficului Rutier pe DN1 nu poate fi dezvoltat întrucât nu există legal posibilitatea finanțării acestuia din amenzi.

Este deci necesară găsirea soluțiilor de finanțare pentru instalarea, interconectarea, întreținerea și operarea sistemelor de supraveghere video a traficului, precum și pentru acoperirea costurilor de aplicare a sancțiunilor constatate cu ajutorul acestor sisteme de supraveghere video a traficului pe drumurile publice.

Este necesară de asemenea elaborarea unui plan național de management și supraveghere video a întregii rețele de drumuri publice, plan care să fie în acord cu componenta de drumuri inteligente din prezenta strategie și implicit cu elementele fundamentale ale Directivei europene referitoare la sistemele inteligente de transport, plan care să cuprindă cel puțin:

- a) definirea unui necesar de sisteme de management și supraveghere video cel puțin la nivelul rețelei de autostrăzi și drumuri naționale;
- b) definirea unor dispecerate zonale la care toate sistemele de monitorizare din zona de responsabilitate să fie conectate;
- c) definirea unor proiecte standardizate de sisteme de management și supraveghere a traficului rutier pentru diferite tipuri de drumuri/localități: urban mic, urban mare, drum județean, drum național, autostradă;

### **C. Creșterea gradului de încasare a amenzilor contravenționale și scăderea costurilor administrative de procesare a contravențiilor**

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

Pentru îmbunătățirea gradului de încasare a amenzilor contravenționale pot fi avute în vedere:

- a) analiza posibilității introducerii principiului "răspunderii comitentului pentru fapta prepusului", în cazul contravențiilor constatate prin sisteme automate. Pentru aceasta este necesară amendarea legislației privind regimul juridic al contravențiilor;
- b) crearea serviciului public on-line ce va permite utilizatorilor plata amenzilor contravenționale.



## VII. Siguranța Infrastructurii Rutiere

### A. Dezvoltarea și întreținerea unei infrastructuri rutiere sigure cu o componentă specială dedicată sistemelor de Transport Inteligente - STI

Crearea unei infrastructuri rutiere sigure este una din condițiile fundamentale ale siguranței rutiere. În recomandările Comisiei Globale pentru Siguranță Rutieră<sup>5</sup> cu privire la Rezoluția Adunării Generale a Națiunilor Unite care proclamă „Decada de Acțiune pentru Siguranță Rutieră 2011 – 2020”<sup>6</sup> este menționat ca principiu pentru statele în curs de dezvoltare, ca 10% din valoarea tuturor proiectelor de infrastructură rutieră să fie dedicate siguranței rutiere, fiind demonstrat faptul că investițiile în siguranța infrastructurii aduc rezultate rapide în reducerea numărului și gravității accidentelor rutiere.

În România se manifestă plinar nevoia stringentă a asigurării fondurilor pentru întreținerea, repararea, modernizarea și construcția unei infrastructuri sigure la nivel național dar și identificarea de noi surse financiare, care să asigure componenta locală a costurilor pentru realizarea obiectivelor enunțate.

De asemenea, creșterea gradului de siguranță rutieră a rețelei de drumuri naționale se realizează și prin introducerea obligativității gestionării siguranței infrastructurii rutiere prin evaluarea de impact, a inspecțiilor și a auditului de siguranță rutieră la construcția de drumuri noi și reabilitarea /modernizarea drumurilor existente, prin aplicarea prevederilor Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, cu modificările și completările ulterioare, care transpune Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind managementul siguranței infrastructurii rutiere.

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

Prioritățile referitoare la infrastructura rutieră sunt:

- a) reîncadrarea drumurilor în concordanță cu funcțiunea îndeplinită: tranzit, local și de acces și modificarea în consecință a standardelor, normelor tehnice și a bunelor practici de construcție a drumurilor și organizare a traficului;
- b) intensificarea inspecțiilor de siguranță periodice ale rețelei de drumuri;

<sup>5</sup> [http://www.makeroadssafe.org/publications/Documents/decade\\_of\\_action\\_report\\_lr.pdf](http://www.makeroadssafe.org/publications/Documents/decade_of_action_report_lr.pdf)

<sup>6</sup> [http://www.unece.org/press/pr2010/10trans\\_p05/Resolution.pdf](http://www.unece.org/press/pr2010/10trans_p05/Resolution.pdf)

- c) punerea în aplicare a procedurilor referitoare la evaluarea de impact și la operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere;
- d) identificarea și clasificarea tronsoanelor cu o concentrare mare de accidente;
- e) intensificarea construcției de autostrăzi, precum și de drumuri expres, inclusiv finalizarea centurii cu profil de autostradă a Capitalei, unul din beneficii, din punct de vedere al siguranței rutiere, fiind atragerea traficului de tranzit;
- f) creșterea siguranței rutiere în localitățile liniare de-a lungul drumurilor europene și naționale prin implementarea unor măsuri 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, îmbunătățirea semnalizării orizontale și 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 siguranță,
- j) transformarea trecerilor la nivel cu calea ferată în pasaje denivelate, prin modernizarea infrastructurii existente și în cadrul proiectelor noi de drum,
- k) reabilitarea traseelor din localitățile liniare;
- l) realizarea parcărilor în conformitate cu normele europene pentru efectuarea controalelor și 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, căruțe, biciclete; în cazul bicicletelor, în afara traficului local, poate fi avut în vedere traficul turistic – cicloturismul - în anumite sectoare pilot, în condițiile în care există, actualmente, la nivelul Uniunii Europene, rețele internaționale de cicloturism care leagă marile orașe prin intermediul „drumurilor verzi”<sup>7</sup> 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 înaintea 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 potențialelor pericole de pe marginea suprafeței carosabile, cum ar fi elemente cu rigiditate ridicată, periculoase la impact, precum și a rigolelor adânci;
- q) marcarea sectorarelor 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) creșterea capacității de eliberare a suprafeței carosabile în urma evenimentelor rutiere;
- s) extinderea introducerii sectoarelor de drum de 2+1 benzi de circulație, una din benzi fiind bandă pendulantă cu separator de sens;

---

<sup>7</sup> Federația Europeană a Bicicliștilor, EuroVelo a demarat cu sprijinul Comisiei Europene un proiect de 12 trasee europene însumând 60.000 de km, dintre care 20.000 km deja construite, trasee dintre care menționăm traseul Oceanul Atlantic – Marea Neagră sau traseul râurilor, traseu de 3.653 km între Nantes și Constanța;

- t) creșterea siguranței rutiere a rețelei de drumuri prin noi abordări de organizare și amenajare a spațiilor urbane destinate circulației (benzi dedicate, separarea tipurilor de circulație - pe verticală sau orizontală, signalistic, mobilarea spațiilor publice, etc).
- u) elaborarea standardelor privind construcția pistelor pentru biciclete,
- v) 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, respectiv:

Tipul de intervenție	Condiții de implementare
Măsurile 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 care 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

Un capitol separat îl constituie măsurile care fac parte din categoria STI (Sisteme Inteligente de Transport), 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) crearea și operaționalizarea Centrului Național de Informare Rutieră la nivelul autorității publice centrale care coordonează activitatea CNADNR, centru care va gestiona informațiile necesare privind managementul traficului rutier la nivelul rețelei de drumuri naționale, pentru informarea operativă a utilizatorilor de infrastructură rutieră;
- b) transmiterea informațiilor referitoare la traficul rutier pe autostrăzi și drumuri naționale, prin voce, în direct, în cadrul programelor radio, pe canalele de date de radiodifuziune;
- c) crearea și operaționalizarea dispeceratelor pentru autostrăzi și drumuri europene și naționale, în vederea asigurării integrate a managementului traficului de către administratorul drumului și a supravegherii video a traficului de către Poliția Rutieră;
- d) dezvoltarea, întreținerea și monitorizarea unei rețele naționale de telecomunicații amplasată în zona de siguranță a autostrăzilor și drumurilor europene și naționale (drum inteligent);
- e) crearea de proiecte pilot urmate de crearea unei strategii la nivel național de amplasare a antenelor GSM / cablurilor de fibră optică în zona de siguranță a drumurilor astfel încât să se asigure o acoperire de 100% a teritoriului național cu semnal GSM. La ora actuală, anumite porțiuni extinse din zonele puțin populate, de exemplu centrul și nordul țării - zone estimate la aproape 20% din teritoriul național – nu au semnal GSM și nu sunt conectate la nici o rețea de comunicații, ceea ce face imposibilă contactarea SNUAU, în caz de accident rutier sau de alte urgențe, de către locuitorii sau vizitatorii aflați 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 intervenție prin numărul unic de apel de urgență 112 și către dispeceratele autostrăzilor pentru informări non-urgente: depanare, tractare, pericole;
- h) implementarea sistemelor de supraveghere a traficului, utilizate de către Poliția Rutieră și asigurarea funcționalităților acestor sisteme pentru a permite folosirea lor de către administratorul drumurilor naționale 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.

## **B. Îmbunătățirea siguranței infrastructurii și a mijloacelor de semnalizare orizontală și verticală**

Este necesară elaborarea unor reglementări unitare referitoare la siguranța infrastructurii și elementele de marcare și semnalizare, reglementări care se vor aplica tuturor categoriilor de drumuri.

În cadrul acestui demers, de o atenție deosebită trebuie să beneficieze punctele cu risc crescut de accident, prin efectuarea de lucrări specifice de siguranța circulației.

În cazul acestor locații cu risc crescut de accident, elementele de semnalizare ar trebui însoțite de mesaje concise adresate tuturor participanților la trafic, care să îndemne la respectarea normelor de siguranță rutieră.

În vederea asigurării siguranței circulației pe drumurile publice și vizibilității mijloacelor de semnalizare, în apropierea intersecțiilor și în zonele de protecție a drumurilor publice vor fi limitate amplasările de mijloace de publicitate și vor fi luate toate măsurile în vederea corelării regulamentelor locale privind amplasarea acestora cu regulamentele privind siguranța traficului rutier.

### **C. Controlul îmbunătățirii siguranței drumurilor publice și sancționarea administratorilor /executanților de lucrări la drumuri pentru nerespectarea prevederilor legale**

Pentru prevenirea evenimentelor rutiere, autoritățile publice centrale pentru transport și pentru afaceri interne, prin structurile specializate, vor intensifica acțiunile de control și vor aplica sancțiuni în cazul în care administratorul drumului public/al căii ferate, societățile care execută lucrări în zona drumului public și deținătorii de obiective în zona drumului nu respectă prevederile legale în vigoare.

Întreținerea infrastructurii rutiere și asigurarea condițiilor de siguranță a acesteia sunt absolut necesare pentru asigurarea unui trafic rutier sigur. În acest sens, trebuie intensificate inspecțiile de siguranță asupra stării de viabilitate și a semnalizării rutiere, conform prevederilor legale, pentru identificarea, remedierea și, după caz, sancționarea, nerespectării normelor în vigoare, avându-se în vedere în principal:

- a) existența și menținerea, în conformitate cu standardele și normele în vigoare, a marcajelor, indicatoarelor rutiere și a amenajărilor de infrastructură rutieră, amplasate pe drumurile publice;
- b) semnalizarea lucrărilor precum și a obstacolelor aflate pe suprafața carosabilă;
- c) refacerea după intervenție a suprafeței carosabile în cazul lucrărilor la rețelele edilitare (apă, gaz, electricitate, etc.);
- d) existența de construcții, accese rutiere, panouri publicitare sau alte activități private în zona drumului public, neautorizate sau care nu respectă prevederile legale și care afectează siguranța rutieră.

### **D. Limitarea vulnerabilității persoanelor prin remodelarea adecvată a spațiilor publice**

Este necesară adoptarea unor măsuri de limitare a vulnerabilității persoanelor prin remodelarea adecvată a spațiilor publice, separarea diferitelor tipuri de transport (benzi dedicate, separarea pe verticală a diferitelor tipuri de transport, etc), definirea de zone cu interdicție/conditionalitate de trafic (zone cu viteză redusă, zone exclusiv pietonale, etc) ca măsuri de limitare a conflictului dintre transportul motorizat și transportul nemotorizat, măsuri ce participă deopotrivă la siguranța rutieră dar și la protejarea și valorificarea patrimoniului construit.

## **VIII. Transport și Mobilitate**

### **A. Creșterea siguranței transportului rutier de marfă și a transportului de persoane în curse regulate**

Îmbunătățirea permanentă a legislației din domeniul transporturilor, îmbunătățirea planificării și modului de efectuare a activităților de control în domeniu, prin folosirea informațiilor 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 privește transportul de marfă, pentru degrevarea și sporirea siguranței 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 și instituirea obligației utilizării centurilor de siguranță a fost introdusă cu titlu de obligativitate prin noua legislație a transporturilor rutiere. La transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interjudețean se urmărește înlocuirea etapizată a vehiculelor de capacitate până în 22 de locuri, cu autobuze și autocare, pentru sporirea siguranței și a confortului acestui tip de transport.

### **B. Stimularea și promovarea transportului public și a celui nemotorizat și respectiv descurajarea transportului motorizat individual**

#### **Transportul public și cel nemotorizat versus transportul motorizat individual**

Pentru rezolvarea problemelor de siguranță rutieră, fluentă și protecția mediului în marile orașe, pârgghiile importante care trebuie acționate integrat sunt stimularea transportului public de suprafață și subteran, și descurajarea transportului motorizat individual.

Creșterea gradului de utilizare a transportului public trebuie susținut prin următoarele tipuri de măsuri:

- a) accesarea fondurilor europene și subvenționarea investițiilor, din fonduri guvernamentale sau locale, pentru achiziționarea de vehicule, sisteme de ticketing, sisteme de informare în timp real;
- b) introducerea benzilor dedicate transportului public urban, eventual prevăzute cu semafor prioritar;
- c) îmbunătățirea siguranței stațiilor transportului public de persoane;
- d) îmbunătățirea gradului de securitate al pasagerilor prin sisteme de camere de supraveghere amplasate în vehiculele transportului public;
- e) asigurarea unui management de exploatare prin coordonarea unitară a tuturor rețelelor de transport public la nivelul orașelor sau la nivel județean și interjudețean prin realizarea unor parteneriate ale autorităților locale cu furnizorii de servicii de transport,
- f) organizarea unui sistem de transport public coerent, din punct de vedere spațial, și corelat, care să asigure schimbul intermodal și realizarea unor fluxuri continue de la nivel central la nivel periurban;
- g) stabilirea unui regim contravențional și aplicarea de sancțiuni pentru nerespectarea caracterului benzilor dedicate.

De cealaltă parte, reducerea ponderii transportului motorizat individual se poate obține de către autoritățile administrației publice locale prin următoarele tipuri de acțiuni:

- a) extinderea sistemelor de tarifare și de colectare a taxelor pentru parcare;
- b) creșterea progresivă a taxelor pentru deținerea mai multor autovehiculelor ne-comerciale;
- c) introducerea taxelor pe congestie;
- d) promovarea sistemelor de utilizare în comun a autoturismelor - car-sharing<sup>8</sup>;
- e) reducerea taxelor pentru autovehiculele folosite în sistemul „car-sharing”;
- f) constituirea de puncte intermodale /platforme de schimb intermodal și multimodal corelate cu spații park&ride/park&walk care să permită schimbul multimodal pentru derularea unei deplasări de la nivel central până la nivel periurban.

„Car-sharing” sau folosirea în comun a vehiculelor este un concept nou în transportul individual, fiind puternic sprijinit de Comisia Europeană prin intermediul mai multor programe (de exemplu, MOSES<sup>9</sup>) și are la bază necesitatea reducerii traficului motorizat individual și mai buna integrare a acestuia în transportul inter-modal urban.

Se pot avea în vedere următoarele direcții de acțiune, după modelul european:

- a) crearea benzilor dedicate „vehiculelor ocupate la capacitate” - autovehicule care circulă cu mai mult de 3 persoane;
- b) stimularea introducerii „schemelor de folosire în comun a vehiculelor” pe baza programării orare și geografice a deplasărilor, atât în instituțiile publice care numără sute sau mii de angajați - ministere, spitale, etc., cât și în cele private, și stimularea cluburilor public-private de car-sharing - 6 mașini sunt folosite de 85 de persoane;
- c) stimularea „transportului public individual”, adică a închirierii cu ora a vehiculelor din puncte fixe.

### **Transportul nemotorizat - Mobilitate nemotorizată**

Promovarea avantajelor utilizării bicicletei a fost redescoperită de statele Uniunii Europene, datorită multiplelor avantaje oferite în condițiile mediului urban actual:

- a) mobilitate crescută în condițiile congestiilor zilnice din traficul rutier;
- b) costuri reduse ale deplasării;
- c) grad crescut de siguranță oferit celorlalți participanți la trafic;
- d) protecția mediului;
- e) sănătatea utilizatorului în condițiile creșterii incidenței afecțiunilor datorate sedentarismului: obezitate, diabet, boli cardio-vasculare.

Însă, prin masa redusă și viteza de deplasare, de regulă inferioară, față de cea a autovehiculelor și prin protecția fizică mult mai redusă la impact, bicicliștii sunt participanți vulnerabili la traficul rutier față de alte categorii de utilizatori. De aceea, este necesară o protecție specială a lor contra accidentelor în care sunt implicate autovehicule, fapt realizabil prin mai multe măsuri, printre care principalele sunt reducerea vitezei de circulație a autovehiculelor și separarea traficului bicicletelor de cel auto.

<sup>8</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Car\\_sharing](http://en.wikipedia.org/wiki/Car_sharing)

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/research/environment/newsanddoc/article\\_1707\\_en.htm](http://ec.europa.eu/research/environment/newsanddoc/article_1707_en.htm)

Astfel, se va avea în vedere stimularea utilizării bicicletei ca mijloc de transport prin oferirea condițiilor optime de siguranță și confort, ceea ce va conduce la o creștere semnificativă a numărului de bicicliști, de îndată ce municipalitățile vor pune la dispoziție piste funcționale dedicate bicicliștilor.

Pentru a deveni atractive din punct de vedere turistic, orașele românești vor fi conectate la rețeaua europeană pentru cicliști - drumurile verzi - și vor oferi vizitatorilor atât condiții integrate de transport rutier și feroviar la nivel local, județean și interjudețean, cât și hărțile pistelor de biciclete din mediul urban, și a pistelor de biciclete interurbane care leagă orașele europene făcând posibile călătoriile cu bicicleta de-a lungul întregului teritoriu european, creându-se astfel o Rețea Națională de Trasee Cicloturistice.

Autoritatea publică centrală pentru mediu și schimbări climatice, prin Administrația Fondului pentru Mediu, va iniția crearea cadrului legal privind stimularea construirii de piste de biciclete în localitățile cu o populație de peste 20.000 de locuitori.

Toate aceste aspecte trebuie integrate în cadrul campaniilor de promovare ale acestui mijloc de transport pentru toate tipurile de deplasare urbană: mersul la serviciu și deplasarea în interes de serviciu, curierat urban rapid, sau chiar servicii publice pe bicicletă ca factor de eficiență economică, cumpărături, turism pe baza centrelor de închiriere, relaxare și sport.

De asemenea, în cadrul promovării „Mobilității nemotorizată”, alături de promovarea bicicletei, ar trebui încurajat mersul pe jos prin asigurarea tuturor condițiilor de siguranță necesare, a calității operaționale și prin promovarea dezvoltării urbane mixte, care să nu genereze unui procent prea mare de deplasări lungi, ce nu mai pot fi efectuate prin mers pe jos. Apare, prin urmare, necesitatea stabilirii unor noi trasee pietonale, știut fiind că acestea, alături de siguranță maximă oferită pietonilor, sporesc atractivitatea (turistică, culturală, economică) a zonelor în care se regăsesc. De asemenea este oportună încurajarea stabilirii unor trasee pietonale temporare, pe durata anumitor evenimente: zilele orașului, festivaluri muzicale, serbări populare etc.

### **C. Elaborarea strategiilor de dezvoltarea teritorială zonală periurbană și metropolitană pentru municipiile de rang 0 și 1**

Dezvoltarea unor planuri comprehensive de mobilitate și siguranță rutieră în mediul urban, periurban și metropolitan trebuie să fie parte a preocupărilor autorităților administrației publice locale, în domeniul asigurării mobilității și a îmbunătățirii calității vieții.

În urma dezvoltării urbane accelerate, dublate de o creștere continuă a parcului auto, a numărului de conducători auto și a volumelor de trafic, este absolut necesară intervenția rapidă a autorităților pentru sistematizarea traficului existent și pentru planificarea mobilității pentru perioadele următoare.

Conform prevederilor Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, planul de mobilitate urbană reprezintă instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor.



În acest sens, trebuie reglementat un cadru necesar alcătuirii de Planuri de mobilitate la nivel urban, peri-urban și metropolitan care să asigure cel puțin standardele minime acceptate la nivel european. Aceste planuri de mobilitate sunt necesare pentru alcătuirea unei strategii de dezvoltare durabilă locală, peri-urbană, metropolitană având ca principii de bază asigurarea mobilității și a accesibilității cu menținerea siguranței, confortului și fluenței traficului rutier.

#### **D. Coordonarea acțiunilor de implementare a politicilor europene de mobilitate generală și specifică**

Cartea Verde Europeană a Transportului Urban „O nouă cultură a mobilității urbane” este un document cadru al Comisiei Europene, care a fost adoptat în septembrie 2007 și care își propune să abordeze provocările transportului urban prin următoarele obiective strategice: orașe cu trafic fluent, orașe mai ecologice, un transport urban mai inteligent, mai accesibil și mai sigur.

Cartea Albă “Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” stabilește zece obiective pentru un sistem de transport competitiv și sustenabil, obiective a căror realizare contribuie la atingerea obiectivelor prezentei strategii.

Acestea sunt reperele care vor fi avute în vedere la elaborarea strategiei naționale pentru mobilitate urbană și a planului de măsuri pentru implementarea acesteia.

#### **E. Revizuirea reglementărilor de dezvoltare urbană și a normelor de construire în mediul urban de-a lungul drumurilor de tranzit - europene, naționale, județene - și limitarea dezvoltării liniare a localităților existente.**

România este una dintre puținele țări europene cu o densitate extrem de mare a localităților liniare amplasate de-a lungul drumurilor naționale. Una din soluțiile acestei probleme ar fi construcția de autostrăzi sau de centuri ocolitoare care mențin traficul de tranzit în afara localităților, precum și limitarea extinderii intravilanului localităților de-a lungul drumurilor existente, prin impunerea acestor restricții în documentațiile de urbanism.

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

#### **F. Atragerea de fonduri europene, proiectarea, realizarea și dezvoltarea unei rețele de transport metropolitan pe calea ferată, corelată cu rețeaua de transport urban pentru marile aglomerații urbane din România**

România beneficiază de o rețea feroviară bine dezvoltată în plan teritorial, dar depășită din punct de vedere al calității infrastructurii și serviciilor. Promovarea proiectelor de construire și reabilitare a rețelei feroviare trebuie făcută după un model integrat și inter-modal, încurajând accesibilitatea la nivel local și metropolitan, atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri, și utilizând buna practică și experiența altor orașe europene, în ceea ce privește decongestionarea transportului rutier (utilizarea RO-LA) și ecologizarea transportului.

De asemenea, este nevoie de creșterea nivelului de absorbție a fondurilor prin accesarea programelor europene dedicate promovării infrastructurii, serviciilor și materialului rulant aferent.

#### **G. Promovarea măsurilor alternative pentru prevenirea congestiilor de trafic (servicii, comerț și lucrul la domiciliu prin sisteme electronice de comunicații)**

Promovarea serviciilor electronice, comerțului electronic și a lucrului la domiciliu prin utilizarea serviciilor de telecomunicații, internet și a semnăturii electronice și evitarea deplasărilor sunt pârghii prin care se pot obține reducerea traficului individual motorizat, economie de timp și resurse materiale, eficiență și competitivitate.

### **IX. Siguranța Vehiculelor**

Consiliul Uniunii Europene recunoaște progresele considerabile înregistrate în ceea ce privește siguranța vehiculelor, în special cu privire la standardele tehnice referitoare la siguranța activă și pasivă a vehiculelor, dar subliniază, totuși, faptul că siguranța ar trebui, de asemenea, să fie menținută pe durata întregului ciclu de viață al vehiculelor, printr-o consolidare a inspecțiilor tehnice auto și a controalelor rutiere, precum și printr-o îmbunătățire a schimbului de date între statele membre cu privire la informațiile referitoare la vehicule și inspecții.

#### **A. Creșterea siguranței rutiere prin îmbunătățirea stării tehnice a parcului rutier**

Se va asigura actualizarea legislației referitoare la inspecția tehnică periodică și controlul tehnic în trafic al vehiculelor.

#### **B. Introducerea inspecției tehnice de siguranță pentru repunerea în circulație a vehiculelor implicate în accidente rutiere**

Inspeția tehnică de siguranță se va efectua vehiculelor care au fost implicate în accidente rutiere și va cuprinde verificări suplimentare (structura caroseriei, sistemul de direcție, etc.) față de cele prevăzute în Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1, aprobate prin OMT nr. 2133/2005 cu modificările și completările ulterioare.

#### **C. Efectuarea de expertize tehnice extrajudiciare vehiculelor implicate în accidente rutiere în vederea identificării pieselor și lucrărilor necesare restabilirii parametrilor funcționali ai vehiculelor din punct de vedere al siguranței rutiere și a protecției mediului**

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

## **X. Cercetare**

În conformitate cu reglementările Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, cu modificările și completările ulterioare, care transpune prevederile Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, ARR este responsabilă cu cercetarea în vederea stabilirii costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate, costului social mediu al unui accident grav. De asemenea, ARR efectuează clasificarea tronsoanelor de drum cu o concentrație mare de accidente și clasificarea siguranței rețelei, pe baza unor analize periodice.

Fiecare instituție din structura C.I.S.R. își face propriile studii pe baza indicatorilor specifici care descriu starea și îmbunătățirea siguranței rutiere la momentul efectuării cercetării.

## **Capitolul 6 - DIRECȚII DE ACȚIUNE**

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

- 1) .formarea și exersarea abilităților necesare, începând cu vârsta preșcolară și până la sistemul universitar. Deprinderea timpurie a principiilor deplasării individuale sigure este un factor cheie în crearea unei culturi a siguranței rutiere;
- 2) .formarea deprinderilor de a conduce vehicule, îmbunătățirea formării instructorilor auto, îmbunătățirea cursurilor de instruire din școlile de șoferi;
- 3) .întărirea legislației privind siguranța rutieră;
- 4) .aplicarea consecventă a legislației în vigoare;
- 5) .promovarea programelor de conducere preventivă, de consiliere/reabilitare psihologică pentru șoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteză și la conducerea sub influența băuturilor alcoolice;
- 6) .îmbunătățirea managementului integrat prin îmbunătățirea intervenției post accident - în cazul victimelor care rămân cu sechele în urma accidentelor rutiere, prin terapie ocupațională, care va viza inclusiv modificarea spațiului vital, personal, urban și instituțional în sensul facilitării accesului persoanei cu dizabilități, capacitarea acestora de adaptare și funcționare normală;
- 7) .acordarea de asistență psihologică post-traumatică supraviețuitorilor, rudelor și apropiaților victimelor accidentelor de circulație în faza acută;
- 8) .îmbunătățirea procedurilor de aducere la cunoștința rudelor și apropiaților victimelor accidentelor de circulație a decesului celor dragi;

- 9) .fundamentarea modificărilor legislative a măsurilor din domeniul siguranței rutiere, prin utilizarea tabelelor comparative care conțin date privind situația din alte state europene, rezultate prognozate;
- 10) seminarii, conferințe 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 existenței unei infrastructuri sigure pentru toți participanții la traficul rutier, un rol important în această strategie îl are prevenirea accidentelor rutiere prin educația tuturor celor implicați în trafic, indiferent de vârstă sau profesie, prin intensificarea și profesionalizarea comunicării și informării de siguranță rutieră.

De asemenea, în paralel cu intensificarea campaniilor de comunicare, legislația rutieră și metodele de impunere a acesteia vor trebui aduse la nivelul statelor membre cu performanțe apropiate de obiectivele asumate de UE. În acest sens, este necesară actualizarea legislației sub aspectul sancționării și urmării executării sancțiunilor pentru nerespectarea legislației rutiere și instalarea de sisteme automate de supraveghere a traficului rutier.

România are actualmente un grad de încasare a amenzilor contravenționale constatate cu mijloace automate de supraveghere video montate pe DN 1 de sub 40%, neexistând o situație exactă a gradului de încasare a amenzilor în cazul în care procesele verbale sunt înmânate contravenienților în momentul constatării. Având în vedere că, în viitor, accentul se va muta pe constatarea cu ajutorul sistemelor de supraveghere, trebuie analizat și adaptat modelul statelor membre UE care au procente maxime de încasare pe acest tip de constatare a contravențiilor.

Un accent deosebit se va pune pe identificarea soluțiilor de reducere a numărului de persoane decedate și al persoanelor grav rănite din următoarele categorii cu risc crescut:

- participanți la trafic vulnerabili (pietoni, mopediști, motocicliști, bicicliști);
- vârste cu risc crescut: copii, tineri cu vârste între 18 și 25 de ani, persoane vârstnice.

## **Capitolul 7 - REZULTATELE POLITICILOR PUBLICE**

Reducerea progresivă a numărului de victime ale accidentelor rutiere în perioada 2015 - 2020, obiectiv central în strategie, constituie, în același timp, principalul rezultat ce este așteptat în implementarea politicilor publice de implementare a prezentului document, indicator fizic comun pentru structurile din cadrul C.I.S.R., care reflectă corectitudinea deciziilor cuprinse în strategie și a modului de acțiune privind promptitudinea cu care măsurile de implementare ale acesteia au fost puse în practică. În același timp, aplicarea prevederilor strategiei conduce la acționarea unitară și coerentă în domeniul siguranței rutiere și răspunde cerințelor formulate de Comisia Europeană pentru acest domeniu.

## **Capitolul 8 - REZULTATELE ACȚIUNILOR**

C.I.S.R. prin D.P.I.S.R. asigură monitorizarea tuturor activităților în legătură cu implementarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2015 - 2020.

În scopul implementării prevederilor Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2015 - 2020 s-a elaborat Programului de Acțiuni Prioritare, care cuprinde politicile concrete și responsabilitățile specifice ale instituțiilor cu atribuții în domeniu, precum și termenele de realizarea lor. Pentru realizarea activităților cuprinse în acest program, fiecare dintre ministerele și instituțiile cu competență în materie, va elabora anual propriile programe de măsuri, detaliind acțiunile a căror responsabilitate de implementare le revine. Înainte de adoptare, programele anuale vor fi prezentate pentru dezbateri în cadrul Delegației Permanente Interministeriale pentru Siguranță Rutieră.

### **Cooperare inter-instituțională din cadrul C.I.S.R.**

Cooperarea inter-instituțională asigură o concepție unitară și coerentă de acțiune în domeniul siguranței rutiere și buna colaborare dintre instituțiile reprezentate în C.I.S.R. și reprezentanții autorităților administrației publice locale ale municipiului București și ai structurilor asociative ale administrației publice locale recunoscute de lege.

Un segment important al acestei cooperări îl reprezintă dezvoltarea programelor de colaborare cu organizațiile neguvernamentale interne și internaționale relevante în domeniu, în scopul sensibilizării participanților la trafic cu privire la consecințele de ordin economic și social ce decurg din numărul mare de accidente rutiere.

Pe lângă cooperarea la nivel național, este necesară intensificarea cooperării la nivel regional – european cu structuri care au atribuții în acest domeniu.

De asemenea, la nivel internațional, este necesar ca România să promoveze o cooperare activă cu organizații internaționale cu preocupări în domeniul siguranței rutiere, cu scopul de a îmbunătăți managementul național al siguranței rutiere.

Implementarea politicilor de siguranță rutieră va fi coordonată de C.I.S.R., asigurând astfel implementarea obiectivelor Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră, precum și respectarea obligațiilor și sarcinilor ce îi revin României din legislația europeană privind siguranța rutieră. Acest mecanism de cooperare interinstituțională va asigura următoarele:

- a) monitorizarea procesului de armonizare a cadrului legislativ intern cu legislația și practicile Uniunii Europene și cele internaționale în domeniu;
- b) evaluarea, semestrial sau ori de câte ori se impune, a stadiului implementării politicilor și programelor ce decurg din Strategia Națională de Siguranță Rutieră;
- c) avizarea proiectelor de modificare a prezentei strategii;
- d) analizarea anuală, pe baza datelor statistice furnizate de autoritățile competente și a studiilor cu privire la evoluția siguranței rutiere, în baza cărora se iau decizii și recomandări și se stabilesc direcții noi de acțiune în vederea îmbunătățirii activității din domeniu;
- e) realizarea și interconectare sistemelor informatice ale instituțiilor competente, urmărind creșterea gradului de operabilitate și facilitarea schimbului de date și informații necesare procesului decizional;

Cooperarea între instituții are un caracter permanent și constituie un element esențial pentru implementarea eficientă a strategiei, politicilor și legislației în domeniu, fiind parte integrantă a procesului de dezvoltare și modernizare a cadrului instituțional al autorităților cu atribuții în domeniul siguranței rutiere. Prin aceasta se urmărește creșterea gradului de interoperabilitate și reducerea costurilor materiale și umane prin utilizarea eficientă a bazelor de date existente și a schimbului de informații relevante de natură să susțină luarea celor mai bune decizii la nivel sectorial. Cooperarea inter-instituțională poate fi o pârghie care conferă posibilitatea preluării bunelor practici de la structurile cu experiență în domeniu și poate conduce la atingerea țintei de micșorare a numărului de persoane decedate în accidente rutiere.

## **Capitolul 9 - INDICATORI**

Principalul indicator cu privire la reușita implementării strategiei prin mijloacele oferite de politicile cuprinse în Programul de Acțiuni Prioritare atingerea Obiectivului 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.

Alți indicatori care vor reflecta specificul cuantificărilor, pentru fiecare domeniu de activitate în parte, în legătură cu siguranța rutieră, vor fi prezenți în analizele programelor sectoriale de siguranță rutieră ale fiecărei componente ce alcătuiește C.I.S.R.

## **Capitolul 10 - IMPLICAȚII PENTRU BUGET**

În conformitate cu Hotărârea de Guvern nr. 437/1995 cu completările și modificările ulterioare, a fost înființat C.I.S.R., organ consultativ al Guvernului României, fără personalitate juridică, cu misiunea de a asigura concepția de ansamblu și coordonarea pe plan național, pe baza strategiei naționale de siguranță rutieră și a programului de acțiuni prioritare pentru implementarea strategiei, a activităților privind îmbunătățirea siguranței rutiere, desfășurate de organele de specialitate ale administrației publice și alte instituții și organizații cu atribuții în acest domeniu, și evaluarea politicilor publice privind siguranța rutieră.

În același timp, este stabilit faptul că asigurarea îndeplinii hotărârilor C.I.S.R., implementarea strategiei naționale de siguranță rutieră și condițiilor de desfășurare a activității D.P.I.S.R., este realizată prin obligativitatea pe care o au conducătorii instituțiilor reprezentate în C.I.S.R., ca în calitate de ordonatori principali de credite, să prevadă, în bugetele proprii resursele financiare necesare, în cadrul sumelor aprobate anual prin legea bugetului de stat.

Resursele financiare necesare implementării Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră provin, în principal, din:

- a) fonduri de la bugetul de stat alocate fiecărei instituții reprezentate în C.I.S.R., 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 asistență financiară nerambursabilă cu destinația sau cu componente privind accesibilitatea și siguranța rutieră;

- c) donații și sponsorizări, oferite/acceptate în condițiile legii;
- d) alte surse.

Programele Sectoriale de Acțiune pentru implementarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2015 - 2020, care rezultă din Programul de Acțiuni Prioritare pentru aplicarea acesteia, vor specifica anual sursele de finanțare necesare îndeplinirii fiecărui obiectiv stabilit și volumul acestora.

## **Capitolul 11 - IMPLICAȚII JURIDICE**

Realizarea obiectivelor prevăzute în Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2015 - 2020 implică respectarea legislației naționale și a celei europene în domeniu.

Pe lângă toate acestea, strategia vizează și aducerea procedurilor și practicilor naționale la nivelul bunelor practici ale Uniunii Europene.

Instituțiile cu responsabilități în siguranța rutieră prezintă în cadrul întâlnirilor D.P.I.S.R. proiectele de acte normative care vizează acest domeniu, pentru a fi discutate, supuse adoptării de C.I.S.R. și înaintate autorităților publice competente, potrivit legii, în vederea aprobării.

## **Capitolul 12 - PROCEDURI DE MONITORIZARE ȘI EVALUARE**

În conformitate cu prevederile HG nr. 437/1995 privind înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră, cu modificările și completările ulterioare, C.I.S.R. are sarcina de a evalua rezultatele politicilor publice de siguranță rutieră și ale programelor naționale de acțiuni prioritare pentru implementarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră.

Delegația Permanentă Interministerială pentru Siguranță Rutieră, care funcționează în structura C.I.S.R., este compusă din experți ai autorităților publice reprezentate în C.I.S.R. care sunt delegați în cadrul D.P.I.S.R. și are următoarele atribuții privind activitatea de monitorizare și evaluare:

- elaborează rapoartele semestriale și anuale referitoare la stadiul implementării strategiei naționale de siguranță rutieră și rapoartele anuale privind situația generală a siguranței rutiere la nivel național. Informările se prezintă în cadrul reuniunilor C.I.S.R. și apoi sunt prezentate Guvernului de către ministrul transporturilor, în calitate sa de președinte al C.I.S.R.;
- elaborează propuneri de măsuri legislative, prognoze, studii,
- formulează propuneri de acțiuni corective sau suplimentare, cu aprobarea C.I.S.R., atunci când este necesar, în scopul îmbunătățirii gradului de siguranță rutieră din România;

- elaborează raportările semestriale privind activitățile publice de informare și comunicare de siguranță rutieră.

### **Capitolul 13 - ETAPE ULTERIOARE ȘI INSTITUȚII RESPONSABILE**

După aprobarea prezentei strategii, instituțiile cu responsabilități în domeniul siguranței rutiere au obligația să elaboreze propriile documente necesare implementării sectoriale a acesteia. Instituțiile responsabile cu implementarea strategiei sunt stabilite atât prin prevederile legale după care este organizat și funcționează C.I.S.R., cât și prin Programul de Acțiuni Prioritare (Anexa 2).

D.P.I.S.R. organizează anual Conferința Națională de Siguranță Rutieră.

Pentru problemele care interesează autoritățile administrației publice locale, acestea vor consulta hotărârile C.I.S.R și vor putea elabora reglementări proprii, prin hotărâri ale consiliului local sau județean ori, după caz, prin dispoziții ale primarului sau ale președinților consiliilor județene, în conformitate cu prevederile alin. (1) al art. 106 din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată.