



MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității
Unitatea Centrală de Analiză a Informațiilor

București - 2013

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2012



MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității
Unitatea Centrală de Analiză a Informațiilor



DIRECȚIA RUTIERĂ

Adresa Bd. George Coșbuc, nr. 83 - 85, sector 5, București;
Telefon 021/208 25 25 /19652 sau 19653
Fax 021/335 36 66
E-mail circulatie@politiaromana.ro
Pagina web <http://www.politiaromana.ro/DPR/index.htm>

INSTITUTUL DE CERCETARE ȘI PREVENIRE A CRIMINALITĂȚII

Adresa Str. George Georgescu, nr. 1, sector 4, București
Telefon 021 314 96 77
Fax 021 312 45 06
E-mail prevenire@politiaromana.ro
Pagina web <http://www.politiaromana.ro/ICPC/index.htm>

UNITATEA CENTRALĂ DE ANALIZĂ A INFORMAȚIILOR

Adresa Sos. Ștefan cel Mare, nr. 13-15, sector 2, București
Telefon/Fax 021 311 92 18
E-mail uca@politiaromana.ro
Pagina web <http://www.politiaromana.ro/UCAI/index.htm>

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității
Unitatea Centrală de Analiză a Informațiilor

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2012



București - 2013

CUPRINS

| | | |
|---------------------------------------|--|----|
| Cuvânt înainte | | 5 |
| Capitolul I | Context intern și internațional | 7 |
| Capitolul II | Indicatori macro-analitici. Aspecte ale evoluției accidentelor grave 2008-2012 | 27 |
| Capitolul III | Dinamica accidentelor grave - 2012 | 39 |
| Capitolul IV | Aspecte rezultate din studiile privind siguranța rutieră realizate de Poliția Română | 79 |
| Capitolul V | Campanii preventiv-educative | 87 |
| Capitolul VI | Activități desfășurate la nivel național privind combaterea indisciplinei și infraționalității rutiere | 91 |
| Perspective și măsuri necesare | | 94 |
| Anexe | | 95 |

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2012

București - 2013

Cuvânt înainte

Cu numai un an în urmă, ieșea de sub tipar primul Buletin al siguranței rutiere, lucrare adresată tuturor celor care au atribuții sau preocupări în materie, ca instrument util pentru interpretarea evoluției fenomenului rutier din România.

Interesul manifestat de principalii actori din domeniul siguranței rutiere, dar și de către presă ori reprezentanți ai societății civile, ne-a determinat să realizăm cel de-al doilea număr al acestei lucrări, care cuprinde principalele date statistice de interes din perspectiva anului 2012.

Editarea prezentului material se bazează pe experiența acumulată anterior, dar și pe sugestiile sau observațiile formulate de către cititorii avizați, urmărindu-se atât lărgirea ariei de adresabilitate, cât și extinderea posibilităților de valorificare a informațiilor conținute.

În acest context, în mod suplimentar față de cuprinsul primei ediții, sunt prezentate tendințele siguranței rutiere în plan european și modul în care acestea generează consecințe în plan intern, precum și noi capitole referitoare la acțiunile desfășurate pentru impunerea normelor rutiere, respectiv la măsurile previzionate în vederea reducerii riscului rutier.

Autorii



CAPITOLUL I

CONTEXT INTERN ȘI INTERNAȚIONAL

Aspecte actuale privind strategia europeană de siguranță rutieră

Programul UE de acțiune pentru siguranță rutieră 2011-2020 stabilește, ca obiectiv central, reducerea la jumătate a numărului de decese rutiere în Europa în cursul acestui deceniu. Analiza statisticilor privind evoluția accidentelor de circulație produse în anul 2012 a relevat faptul că numărul deceselor rutiere pe teritoriul UE a scăzut cu 9 % față de anul anterior, dar consecințele accidentelor de circulație sunt încă ridicate, pentru fiecare decedat înregistrat pe drumurile Europei estimându-se că există 10 persoane grav rănite și alte 40 rănite ușor.

Participanții la trafic vulnerabili, de exemplu pietonii, cicliștii, motocicliștii sau utilizatorii din anumite grupe de vârstă (în special copiii sau vârstnicii) sunt afectați preponderent de răniile grave în accidente rutiere, comise cu precădere în zonele urbane.

Această realitate a determinat Comisia Europeană să solicite statelor membre menținerea ritmului de implementare a măsurilor din Programul UE de acțiune, ce vizează îmbunătățirea vehiculelor, a infrastructurii și a comportamentului participanților la trafic.

Totodată, sunt aduse în atenție câteva inițiative-cheie, care să conducă la reducerea riscului rutier, printre care se numără:

- elaborarea și implementarea, de către fiecare stat membru, a propriului plan național de siguranță rutieră, ca instrument de lucru intern și importantă sursă de bune practici la nivel european;
- aplicarea transfrontalieră a normelor de sancționare a abaterilor rutiere comise în străinătate, pentru opt fapte care pun în pericol grav siguranța circulației rutiere, ca mijloc eficient de descurajare a comportamentelor inadecvate;

- dezvoltarea unei strategii privind răniile grave prin accidente de circulație, care să conducă la reducerea victimizării rutiere.

În ceea ce privește etapele de parcurs în vederea adoptării unei strategii cuprinzătoare a UE referitoare la vătămările produse în accidente rutiere grave, s-a convenit asupra efectuării următorilor pași:

- adoptarea unei definiții comune a vătămărilor corporale în accidente rutiere grave pe baza sistemului MAIS3+¹ (Scala Maximum Abreviată a Leziunilor, nivel 3+) - anul 2013;
- îmbunătățirea colectării datelor cu privire la accidentele rutiere grave la nivelul statelor membre - anul 2014;
- adoptarea unui obiectiv clar la nivelul UE privind reducerea vătămărilor în accidente rutiere grave - pentru intervalul 2015-2020.

Aceste demersuri realizate de către instituțiile europene conturează direcțiile de acțiune pe care statele membre trebuie să le urmeze în efortul comun de creștere a gradului de siguranță rutieră, prin crearea și implementarea în plan național a instrumentelor specifice necesare. În acest context, România trebuie să adopte cât mai curând Strategia națională pentru siguranță rutieră și Planul de acțiune pentru aplicarea acesteia, precum și actele normative care crează mecanismul instituțional intern, necesar implementării Directivei 82/2011/UE, privind schimbul de date în vederea aplicării transfrontaliere a normelor de sancționare a abaterilor rutiere comise în străinătate. De asemenea, se impune urgentarea demersurilor în vederea clasificării vătămărilor corporale grave rezultate din accidente rutiere potrivit scorului maxim bazat pe scala lezională abreviată, nivel 3+.

Caracteristicile fenomenului rutier național

Traficul rutier reprezintă un fenomen complex, influențat de o serie de factori, atât de natură individuală, cât mai ales de factorii sociali, economici, demografici, politici, geopolitici etc. Această modalitate de deplasare trebuie să răspundă într-un mod cât mai eficient și mai sigur nevoilor în creștere de mobilitate a indivizilor și a mărfurilor.

În traficul rutier se reflectă o serie dintre caracteristicile geografice, demografice, identitare ale unei comunități, sistemul de atitudini și comportamente ale membrilor săi. O altă caracteristică demnă de menționat a traficului este dificultatea în a face predicții asupra dimensiunilor sale, în condițiile în care o multitudine de factori (microsociali, macrosociali) pot influența acest tip de mobilitate. Astfel, predicțiile asupra dimensiunilor acestui fenomen reprezintă o provocare pentru mulți specialiști.

Vom prezenta în continuare principalii indicatori care descriu acest fenomen în țara noastră, raportându-ne la principalii actori prezenți în traficul rutier (șoferi, pietoni, bicicliști, motocicliști), vehiculele care circulă pe drumurile publice, precum și caracteristicile infrastructurii rutiere existente la acest moment în România.

Populația

Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, populația României în anul 2012 era de 21.355.849² persoane. Dintre acestea, un număr de 6.806.045³ dețineau la sfârșitul anului 2012 un permis de conducere (aproximativ 32% din total populație, respectiv 40% din populația adultă a României).

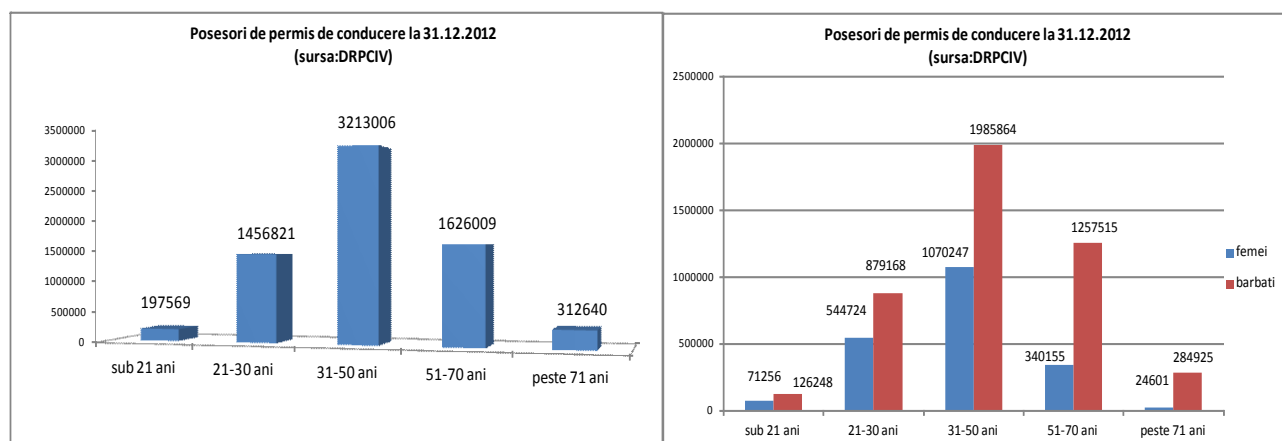
1 Pentru adoptarea unei definiții comune, general acceptate la nivel european, Grupul de lucru la nivel înalt pentru siguranță rutieră, ce funcționează în cadrul Comisiei Europene - Direcția Generală pentru Mobilitate și Transport, reunit la Copenhaga, în Danemarca, la 27 iunie 2012, a stabilit că pentru definirea și clasificarea răniților în rănit grav sau ușor, Statele Membre vor utiliza codificarea MAIS (Scala Maximum Abreviată a Leziunilor, publicată de Asociația pentru Progresul în Medicina Automobilistică), după cum urmează: MAIS 1 și 2 = rănit ușor, iar MAIS 3, 4, 5 și 6 (MAIS3+) = rănit grav.

2 Situația demografică a României - anul 2012, Institutul Național de Statistică

În ceea ce privește distribuția pe categoriile de permis a conducătorilor de vehicule, situația se prezintă astfel³:

- 6.724.710 (38,5% din populația adultă) dețin permise de conducere vehicule categoria B;
- 420.829 (2,4% din populația adultă) dețin permise de conducere vehicule categoria A;
- 1.212.622 (7% din populația adultă) dețin permise de conducere vehicule categoria C (vehicul transport pasageri - maximum 8 pasageri);
- 312.874 permise de conducere vehicule categoria D (vehicul transport pasageri - mai mult de 8 pasageri);
- 158.756 permise de conducere vehicule categoria Tr (tractor, mașini și utilaje agricole autopropulsate agricole, forestiere);
- 11.697 permise de conducere vehicule categoria Tb (troleibuze);
- 7.543 permise de conducere categoria Tv (tramvaie).

Structura posesorilor de permise de conducere vehicule în funcție de vârsta și sexul deținătorilor, la data de 31.12.2011, este reprezentată în graficele de mai jos:

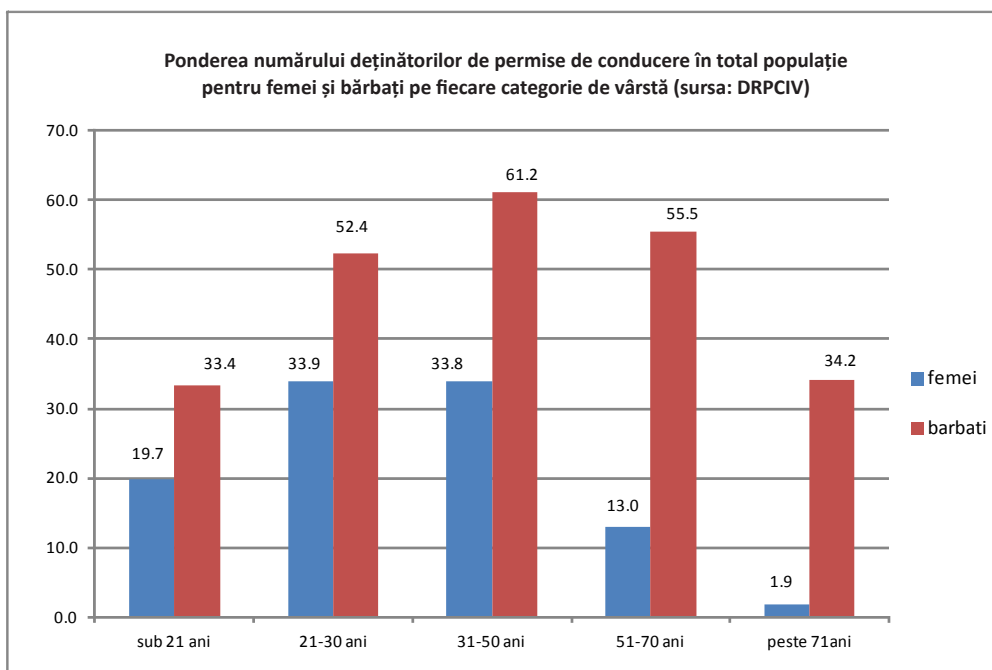


Din punctul de vedere al distribuției pe sexe a deținătorilor de permise de conducere vehicule, bărbații sunt mai numeroși atât pe total (69%), cât și pe fiecare categorie de vârstă în parte, însă raportul dintre bărbați și femei este mai scăzut pentru intervalele de vârstă tânără.

Raportând distribuția pe sexe a numărului deținătorilor de permis de conducere la distribuția pe sexe a populației adulte a României⁴ s-a constatat că un bărbat din doi (54%) se află în posesia unui permis de conducere vehicul față de o femeie din cinci (22,6%) care deține un permis de conducere vehicul.

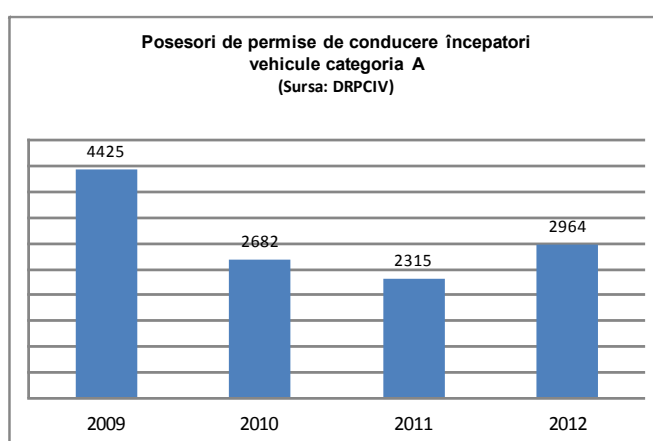
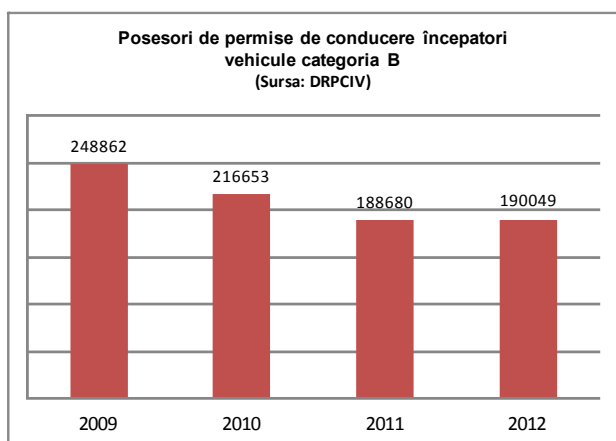
3 DRPCIV - Raport statistic categorii permise de conducere - data de referință 31.12.2012

4 Populația stabilă la 1 ianuarie 2012 pe grupe de vârstă, sex și medii, POP 101C - Tempo Home, Institutul Național de Statistică

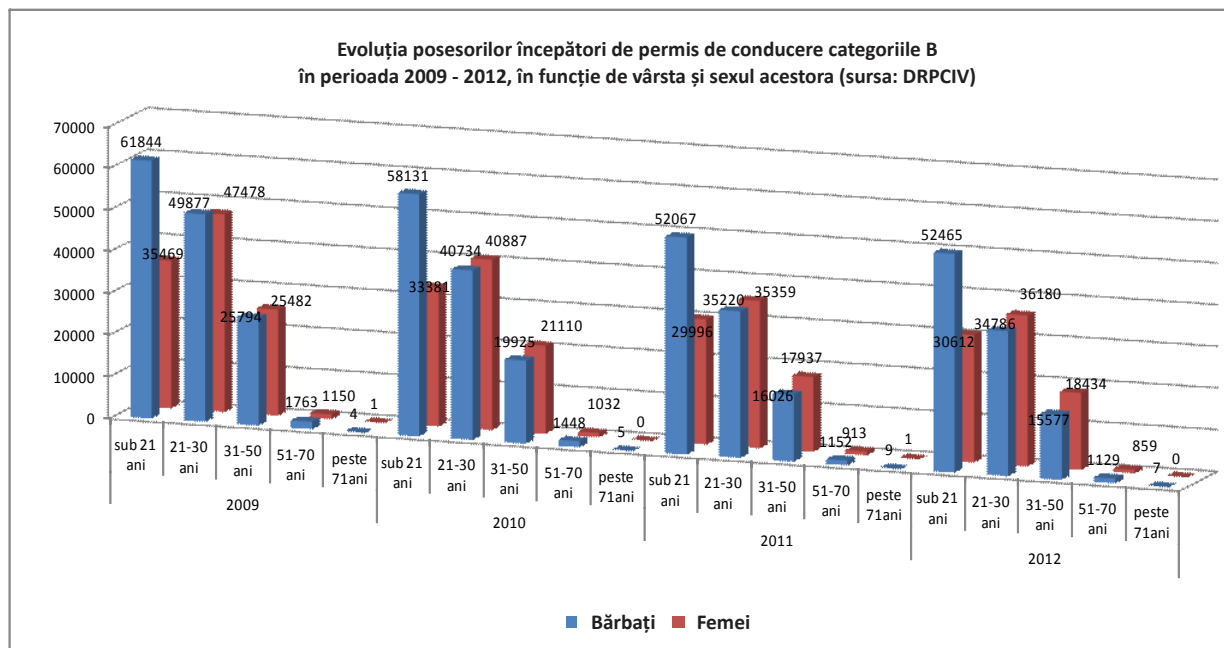


Totuși, rolul activ pe care femeile au început să-l ocupe din ce în ce mai vizibil în societatea românească, atât în activitatea profesională, cât și în sfera familiei se reflectă printre altele și în graficul de mai sus. Astfel, dacă în rândul femeilor cu vârstă cuprinsă între 51-70 de ani doar 13% se află în posesia unui permis de conducere, situația este diferită pentru femeile cu vârste între 21-50 ani, în acest caz, mai mult de o treime dintre femei (34%) având un permis de conducere.

Pe parcursul perioadei 2009-2012, un număr de 844.244 persoane au obținut permis de conducere categoria B - cea mai frecventă categorie de permis auto, respectiv un număr de 12.386 au obținut permis de conducere categoria A. După cum se constată în graficul alăturat evoluția numărului de începători pentru categoria B de vehicule a înregistrat o evoluție descrescătoare de la an la an, evoluție concordantă cu o serie de fenomene demografice sau sociale (reducere numerică a populației tinere, criză economică etc.). În schimb, numărul începătorilor de vehicule categoria A a cunoscut o creștere cu 28% în anul 2012, comparativ cu anul precedent.



Este de remarcă, însă, pe acest fond, faptul că raportul între numărul bărbaților care obțin permise de conducere categoria B și numărul femeilor care obțin permis de conducere categoria B descrește progresiv de la an la an, iar pentru categoria de vârstă 21-30 de ani numărul femeilor care au obținut un permis de conducere depășește ușor numărul bărbaților din aceeași categorie de vârstă.



Pietonii reprezintă categoria cea mai importantă numeric printre participanții la trafic, iar caracteristicile demografice, socio-culturale ale acestora, condiția fizică, starea lor de sănătate determină într-un mod sau altul gradul în care își vor asuma sau nu o serie de comportamente riscante în trafic.

Pe lângă pietoni și conducătorii de vehicule pentru care există obligativitatea de a deține permis de conducere, categorii ce reprezintă principalii participanți la traficul rutier, pe drumurile publice din România sunt prezente și alte categorii, cum ar fi bicicliștii, căruțașii (preponderent în mediul rural), utilaje agricole etc. care imprimă traficului rutier din țara noastră caracteristici aparte.

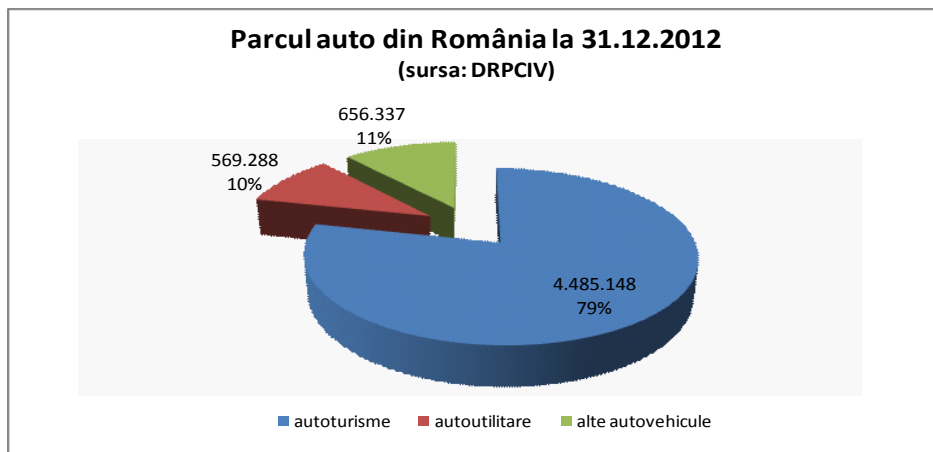
O situație statistică cu privire la numărul bicicliștilor existenți la acest moment în țara noastră nu există, se remarcă însă tendința ca în zona aglomerărilor urbane să devină destul de uzual acest mod de deplasare, iar în mediul rural, mersul pe bicicletă reprezintă și reprezintă o modalitate frecventă/tradițională de asigurare a deplasării localnicilor pe distanțe scurte. Pentru a oferi un minim reper în acest domeniu, conform datelor culese de Institutul Național de Statistică⁵, în anul 2007, existau în România 166 biciclete la 1000 locuitori, iar conform statisticile centralizate de Federația Europeană de Bicicliști, în România, se vând anual aproximativ 20 de biciclete la 1000 de locuitori⁶. Totodată, potrivit rezultatelor Eurobarometrului privind mijloacele de transport utilizate de europeni realizat în anul 2011, aproximativ 5% dintre români utilizează bicicleta ca modalitate principală de deplasare în activitățile lor zilnice.

Vehiculele

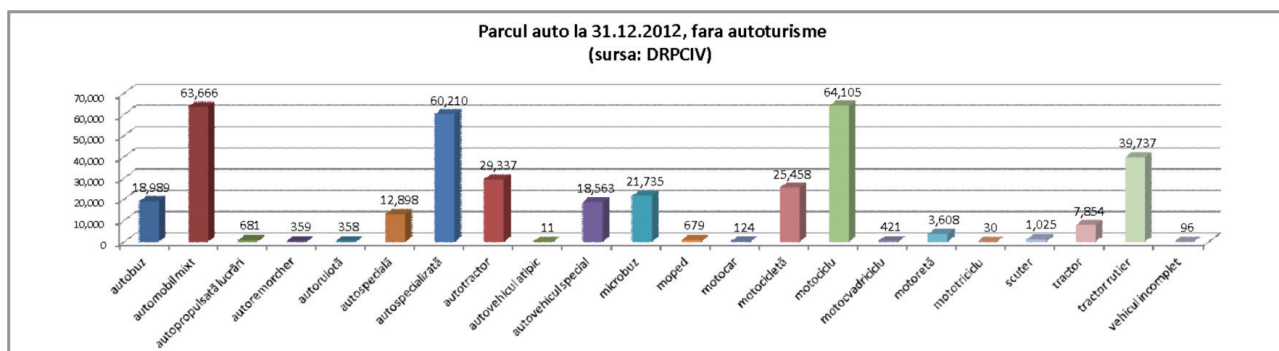
Pentru a avea o imagine cât mai completă a contextului în care se pot produce accidentele rutiere, prezentăm în continuare câteva date privind numărul vehiculelor care circulă pe drumurile publice din România. Astfel, conform datelor oferite de Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (D.R.P.C.I.V.) din M.A.I., la data de 31.12.2012, valoarea numerică totală a parcului auto din România era de 5.710.773 vehicule. Dintre acestea, cea mai numeroasă este categoria autoturismelor, aceasta cuprinzând 4.485.148 unități 79%.

5 Numărul bunurilor de folosință îndelungată la 1000 locuitori, INS, 2007, tempo home, nivel de trai

6 ECF Cycling Barometer, European Cyclist's Federation



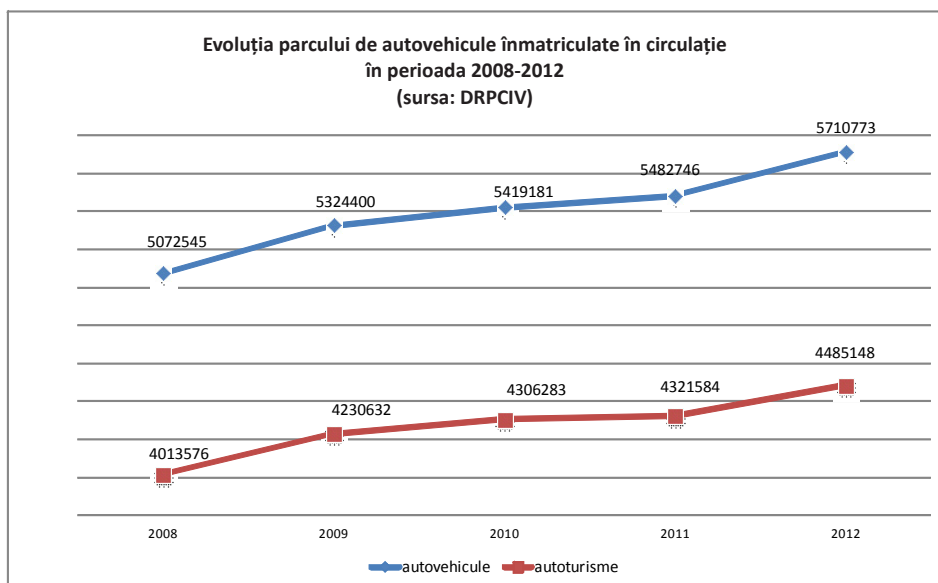
Trebuie să precizăm faptul că structura exactă a parcului de autovehicule din România este destul de dificil de determinat, deoarece diversele instituții care au competență în acest domeniu au adoptat tipologii diferite ale autovehiculelor inventariate. Totodată, practica unor cetățeni români de a înmatricula vehiculele pe care le dețin în alte state, în special în Bulgaria (mai ales autovehiculele second-hand) ca răspuns la presiunea financiară a taxei de primă înmatriculare, aduce o dificultate în plus în determinarea dimensiunilor exacte ale parcului național de vehicule.



La parcul vehiculelor înmatriculate se adaugă cel al vehiculelor care, prin lege, se înregistrează la primăriile localităților și care se compunea, la începutul anului 2012⁷, din 271.918 mopede, 160.072 utilaje agricole și 263.106 căruțe.

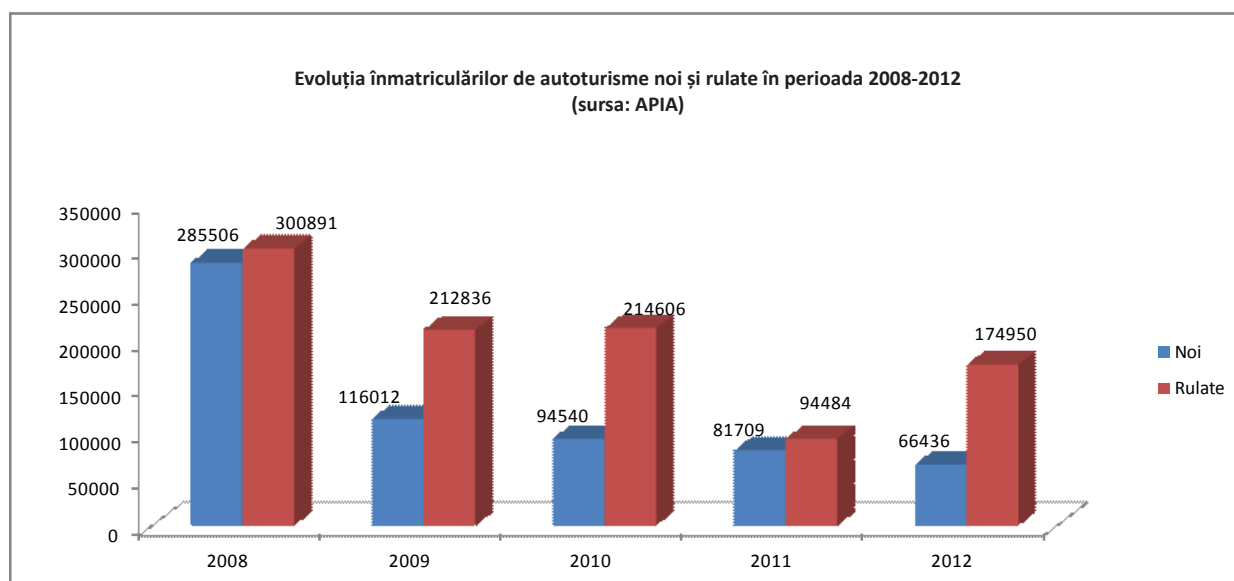
În ceea ce privește evoluția parcului auto, putem aprecia creșterea semnificativă a acestuia comparativ cu anul 1990. Astfel, dacă în anul 1990, parcul auto era de 1,9 milioane unități, respectiv o mașină la 12 locuitori, în anul 2012, parcul auto a ajuns la 5,7 milioane unități, respectiv o mașină la 4 locuitori.

7 Direcția Rutieră - Numărul vehiculelor înregistrate la primării la data de 31.01.2012



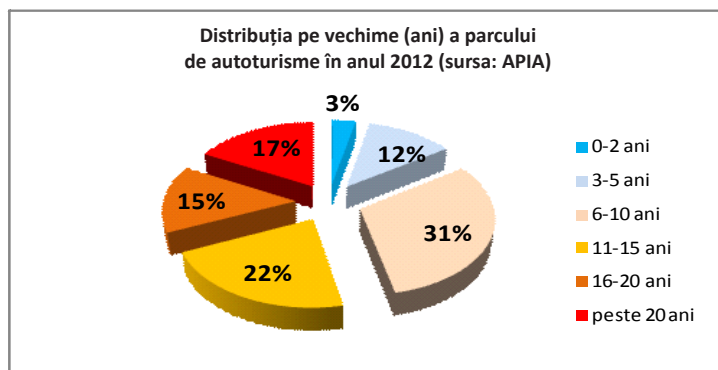
În condițiile în care, per ansamblu, parcul de vehicule a înregistrat în perioada 2008-2012 un trend ascendent, constatăm că de la an la an ritmul creșterii numerice a parcului de vehicule înregistrate variază. Astfel, dacă în anul 2008, s-a înregistrat o creștere cu 13% a numărului vehiculelor înmatriculate comparativ cu anul 2007, apoi, începând cu anul 2009 acest ritm de creștere a devenit mult mai lent (creștere față de anul precedent cu 5% în 2009, cu 1,8% în 2010, 1,1% în 2011). Această situație poate fi pusă pe seama crizei economice care, prin efectele sale, a influențat calitatea vieții românilor și implicit puterea de cumpărare a acestora. Totuși, în anul 2012 s-a înregistrat o discretă accentuare a ritmului de creștere (+4%) față de anul 2011.

Ca principală componentă a parcului de autovehicule, parcul de autoturisme păstrează caracteristicile evoluției generale înregistrate la autovehicule. Astfel, după o creștere cu peste 13% în intervalul 2007 - 2008, parcul de autoturisme își încetinește ritmul de creștere ajungând aproape de stagnare în anul 2011 (doar + 0,35% față de anul anterior). Anul 2012 înregistrează o timidă revigorare (+4%), mai ales, pe seama autoturismelor second-hand înmatriculate (+36% cele cu vechime de 16-20 ani) și a celor cu carburant motorină (+7%). Creșteri mai semnificative ale parcului de autoturisme au fost înregistrate în județele Tulcea, Ilfov, Suceava, Iași⁸.



După cum se constată în graficul de mai sus, în intervalul 2008 - 2012, numărul înmatriculărilor de mașini noi scade progresiv, de la 285.506 vehicule noi înmatriculate în anul 2008, până la 66.436 vehicule noi înmatriculate în anul 2012 (-77%), cea mai accentuată reducere înregistrându-se în anul 2009, când comparativ cu anul anterior, numărul vehiculelor noi înmatriculate s-au redus cu mai mult de jumătate (-60%).

Asemănător, și în cazul numărului de înmatriculări de autovehicule rulate s-au înregistrat reduceri de la an la an în perioada 2008-2011, dar nu atât de abrupte ca în situația înmatriculărilor de autovehicule noi. Comparativ cu această reducere continuă, anul 2012 se remarcă printr-o creștere cu 85% a numărului de autovehicule rulate înmatriculate. Continuă deci, procesul de îmbătrânire a parcului de autovehicule ce rulează pe drumurile publice din România. Astfel, după cum se constată în graficul următor, în anul 2012 mai mult de o treime (33%) din parcul de autoturisme aveau o vechime de peste 15 ani.



Conform situațiilor furnizate de Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile, județele cu cele mai mari ponderi de vehicule foarte vechi (cu vechime de peste 15 ani) în totalul parcului de autovehicule sunt: Caraș Severin, Arad, Suceava, Mehedinți, Bistrița Năsăud, Botoșani, Satu Mare, Mureș, Covasna, Sălaj. În cazul acestor județe, mai mult de 40% din parcul de autovehicule sunt autovehicule cu vechime de peste 15 ani. La polul opus se plasează Bucureștiul și județele Ilfov, Argeș, Constanța, Brașov, Brăila, Tulcea, Galați, Iași și Prahova, în care procentul vehiculelor noi este mai ridicat comparativ cu celelalte județe (procentul vehiculelor noi (0-5 ani) se situează peste 13% în totalul parcului de vehicule din județ).

Tot în scopul descrierii calitative a parcului de vehicule din România completăm aceste informații cu cele furnizate de către Registrul Auto Român. Constatăm astfel că în decursul a cinci ani consecutivi (2008-2011), vechimea medie a vehiculelor aflate anual la prima prezentare la ITP a fost 9,3 ani.

Totodată, deși înregistrează o tendință de descreștere în perioada 2008 - 2012, procentul vehiculelor neconforme din punct de vedere al securității rutiere rămâne foarte mare și în anul 2012, de 40,9%. La fel, deși se remarcă existența unui trend descendent al procentului vehiculelor prezentate la ITP care prezentau pericol iminent de accident, în 2012 au fost identificate la control un număr destul de mare (142.818) de astfel de vehicule .

| An | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Nr. vehicule prezentate la ITP | 1.585.645 | 1.686.862 | 1.968.384 | 1.919.804 | 2.131.608 |
| Nr. mediu defecțiuni/autovehicul | 4,75 | 5,2 | 5,15 | 4,86 | 4,36 |
| Vechimea medie a vehiculelor prezentate la ITP (prima prezentare) în ani | 9,83 | 8,63 | 8,8 | 9,33 | 9,84 |
| Nr. vehicule inspectate în trafic | 40.405 | 77.409 | 72.205 | 96.962 | 78.985 |
| Procentaj de vehicule neconforme d.p.d.v. al securității rutiere din total verificate | 53,9% | 50,8% | 49,2% | 46,4% | 40,9% |
| Procentaj de vehicule care prezintă pericol iminent de accidente din cele neconforme | 14% | 21,6% | 20,2% | 18,5% | 16,4% |
| Procentaj de vehicule care prezintă pericol iminent de accidente din total verificate | 7,5% | 11% | 9,9% | 8,6% | 6,7% |

Sursa: Registrul Auto Român

În ceea ce privește gradul de înzestrare a populației cu autoturisme, conform datelor oferite de Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile (A.P.I.A.), în anul 2012, rata de motorizare se situa la un număr de 235 de autoturisme la 1000 de locuitori fiind, cu aproximație, de două ori mai scăzută decât media europeană. Un alt indicator ce poate contribui la descrierea cât mai completă a contextului causal al accidentelor rutiere îl constituie densitatea de autoturisme raportată la km de drum, care are valoarea de 22 autoturisme la km de drum pentru România.

Pentru comparație oferim spre exemplificare valorile înregistrate pentru acești indicatori la nivelul altor state din Europa care au oferit informațiile necesare studiilor realizate de Eurostat și Wards Auto⁹:

| Țara | Parc auto (autoturisme) | Populație | Lungime totală a drumurilor (km) | Rata de motorizare (autoturisme/1000 locuitori) | Nr autoturisme / km de drum |
|--------------|-------------------------|-------------|----------------------------------|---|-----------------------------|
| Austria | 4.513.421 | 8.219.743 | 110.778 | 549 | 39 |
| Belarus | 2.646.500 | 9.542.883 | 94.797 | 277 | 28 |
| Belgia | 5.407.015 | 10.438.353 | 154.575 | 518 | 35 |
| Cehia | 4.582.903 | 10.177.300 | 128.582 | 450 | 36 |
| Danemarca | 2.197.831 | 5.543.453 | 73.197 | 396 | 30 |
| Finlanda | 2.958.568 | 5.262.930 | 303.815 | 562 | 10 |
| Franța | 31.425.000 | 65.423.023 | 1.027.183 | 480 | 31 |
| Germania | 42.927.647 | 81.305.856 | 644.480 | 528 | 67 |
| Grecia | 5.203.591 | 10.767.827 | 117.533 | 483 | 44 |
| Ungaria | 2.967.808 | 9.958.453 | 197.519 | 298 | 15 |
| Italia | 37.113.300 | 61.261.254 | 487.700 | 606 | 76 |
| Polonia | 18.125.000 | 38.415.284 | 423.997 | 472 | 43 |
| România | 4.485.148 | 21.355.849 | 204.000 | 235 | 22 |
| Rusia | 36.415.100 | 138.082.178 | 983.000 | 264 | 37 |
| Slovacia | 1.727.000 | 5.483.088 | 43.761 | 315 | 39 |
| Slovenia | 1.066.495 | 1.996.617 | 38.925 | 534 | 27 |
| Suedia | 4.408.749 | 9.103.788 | 572.900 | 484 | 8 |
| Elveția | 4.163.003 | 7.655.628 | 71.454 | 544 | 58 |
| Regatul Unit | 31.362.716 | 63.047.162 | 394.428 | 497 | 80 |
| Ucraina | 8.058.000 | 44.854.065 | 169.495 | 180 | 48 |

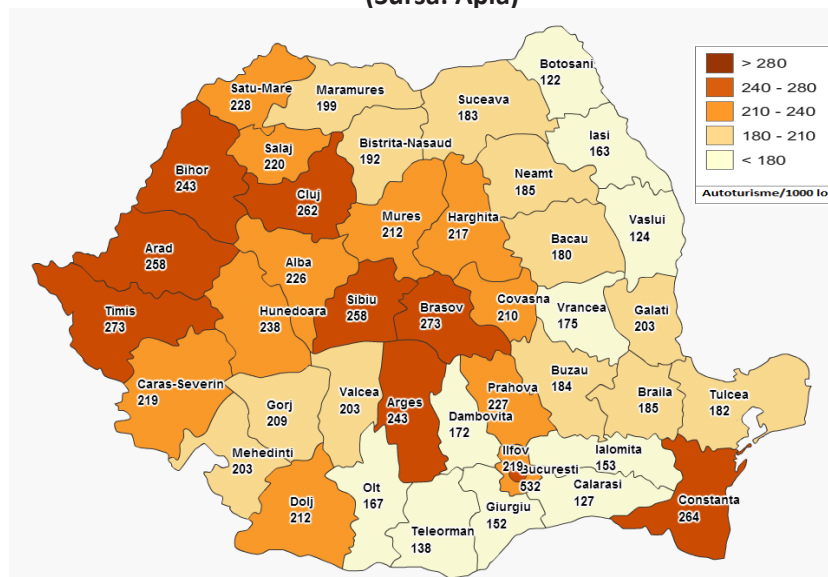
Legat de evoluția gradului de înzestrare a populației cu autoturisme, o serie de studii ce au vizat siguranța pe drumurile publice¹⁰ au evidențiat faptul că țările în care rata de motorizare crește rapid sunt afectate într-o mai mare măsură de creșterea numărului de accidente grave .

La nivelul României, Bucureștiul și județele Brașov, Timiș, Constanța, Cluj, Arad, Sibiu, Bihor, Argeș sunt caracterizate printr-un număr mai mare de autoturisme raportat la 1000 de locuitori.

9 Date statistice pentru țările din Europa în anul 2011(date preluate de la Wards Auto și Eurostat), Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile - APIA

10 Global Status Report on Road Safety 2013, World Health Organization

Rata de motorizare pe județe (2012)
(Sursa: Apia)



Drumurile

Unul dintre factorii ce influențează în mod decisiv calitatea traficului rutier deci, implicit, și riscul în trafic îl constituie rețeaua rutieră publică. Drumurile publice sunt destinate circulației rutiere și pietonale, în scopul satisfacerii cerințelor generale de transport ale economiei, ale populației și de apărare a țării, acestea fiind proprietate publică și fiind întreținute din fonduri publice, precum și din alte surse legal constituite¹¹.

Conform datelor oferite de Institutul Național de Statistică¹² cu privire la lungimea căilor de transport, drumurile publice din România totalizau 84.185 km, din care 16.887 km (20,1%) drumuri naționale, 35.380 km (42,0%) drumuri județene și 31.918 km (37,9%), drumuri comunale, rețeaua rutieră publică asigurând accesul motorizat în majoritatea localităților țării.

La această rețea se adaugă rețeaua de străzi din orașe și comune care însumează în jur de 120 mii km, astfel că, per total, lungimea rețelei rutiere din România se situează cu aproximație la 204 mii km.

Ultimele date oficiale privind lungimea drumurilor din România, în funcție de categoria din care acestea fac parte, sunt prezentate în tabelul următor.

| Tip drum | Lungime (km) | Date valabile pentru anul | În administrarea |
|-------------------|--------------|---------------------------|--------------------------------------|
| Total (DN+A) | 16.887 | 2012* | C.N.A.D.N.R. S.A. |
| Autostrăzi | 529,75 | 2012* | C.N.A.D.N.R. S.A. |
| Drumuri naționale | 16.357 | 2012* | C.N.A.D.N.R. S.A. |
| Drumuri județene | 35.380 | 2012** | Consiliilor Județene |
| Drumuri comunale | 31.918 | 2012** | Consiliilor Locale |
| Străzi în orașe | 27.846* | 2011** | Primăriilor orașenești și municipale |
| Străzi în comune | 97.660* | 2009 *** | Comunelor |

Sursa: * Compania Națională pentru Autostrăzi și Drumuri Naționale din România

** Institutul Național de Statistică, *** Eurostat

11 Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor

12 Comunicat de Presă nr. 95 din 26.04.2013, Lungimea căilor de transport, la 31.XII.2012, Institutul Național de Statistică

Din punct de vedere cantitativ, după 1990 rețeaua națională de drumuri a cunoscut o dezvoltare destul de lentă. Această evoluție, exprimată fie în kilometri liniari de drum (creștere cu 15,6% în 2012 comparativ cu 1990), fie în densitatea drumurilor la 100 km² de teritoriu, nu este corelată cu evoluția rapidă a parcului național de vehicule sau cu numărul posesorilor de permis de conducere care, în aceeași perioadă 1990 - 2010, au sporit cu peste 100% fiecare (parcul de autovehicule a înregistrat o creștere cu aproximativ 200% în 2012 față de 1990).

| | | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|-------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|--------|
| Total km. | | 72.816 | 72.859 | 78.479 | 79.904 | 82.386 | 83.703 | 84.185 |
| Naționale | km | 14.683 | 14.683 | 14.824 | 15.934 | 16.552 | 16.690 | 16.887 |
| | (+/-) | - | 0 | + 141 | + 1.110 | + 950 | +138 | +197 |
| Județene și comunale | km | 58.133 | 58.176 | 63.655 | 63.970 | 65.834 | 67.013 | 67.298 |
| | (+/-) | - | + 43 | +5.479 | + 315 | + 1.864 | +1.179 | +285 |
| Densitatea drumurilor la 100 km ² de teritoriu | | 30,5 | 30,6 | 32,9 | 33,5 | 34,6 | 35,1 | 35,3 |

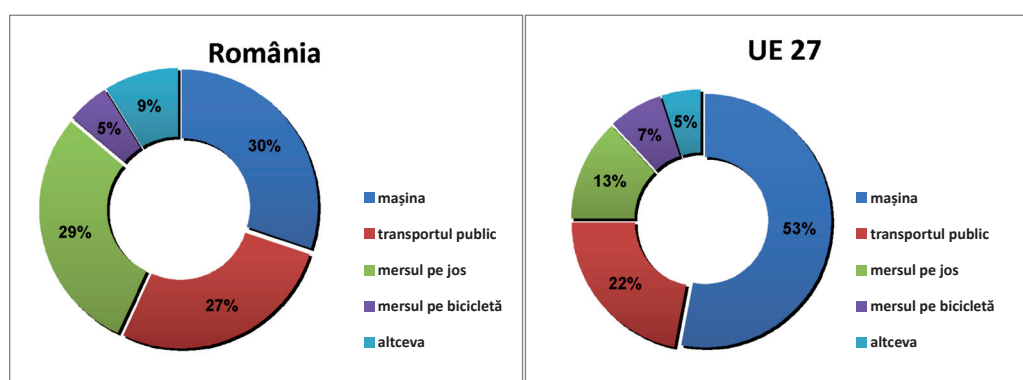
Sursa: Institutul Național de Statistică <http://www.insse.ro>

Pentru a întregi descrierea rețelei rutiere de drumuri apreciem a fi utile următoarele precizări cu privire la modul de dezvoltare a rețelei de drumuri în România¹³. Astfel, rețeaua de drumuri publice din România s-a dezvoltat ca rezultat al necesității de a oferi legături rutiere între orașe, iar noile drumuri au urmat vechile aliniamente. Ca urmare, multe sate și orașe s-au dezvoltat prin dispunerea lor liniară de-a lungul drumurilor, fără o șosea de centură, astfel încât tot traficul local și de tranzit trebuie să treacă prin centrul localității. Ulterior, datorită lipsei investițiilor în drumurile secundare (în special în zonele rurale) localitățile lineare (sate dispuse de-a lungul și pe ambele părți ale drumului) au continuat să se dezvolte de-a lungul drumurilor naționale având ca rezultat agravarea situației în care traficul de tranzit pe șoselele naționale vine în conflict cu viața de zi cu zi a comunității rurale.

Circulația

Transportul rutier reprezintă pentru țara noastră principalul mijloc de asigurare a transportului de persoane și mărfuri, ceea ce implică din partea autorităților publice o atenție sporită pentru a crea/menține condițiile necesare unui trafic rutier fluid și sigur.

Conform datelor barometrul de opinie realizat la nivel european în anul 2011, cu privire la modalitățile de deplasare utilizate de locuitorii țărilor europene¹⁴, o treime dintre români menționează că utilizează mașina ca principal mijloc de transport în activitatea lor zilnică, iar 27% dintre ei au afirmat că apelează la mijloacele de transport în comun (dar și în această situație, transportul rutier este predominant).

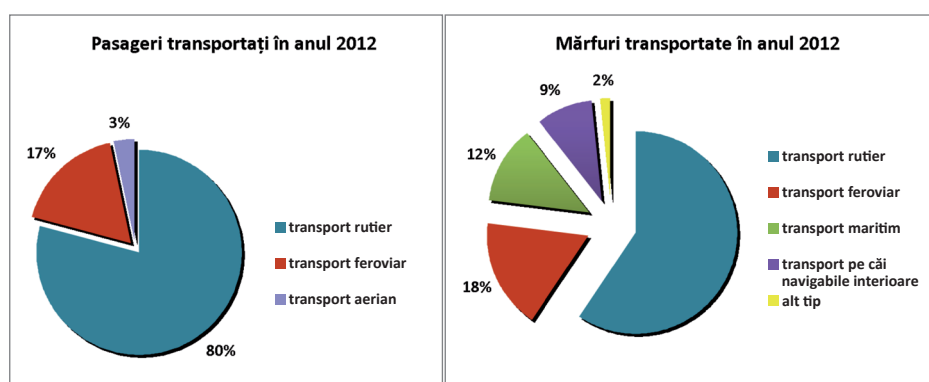


13 Programul Operațional Sectorial de Transport - POST 2007 - 2013, Ministerul Transporturilor

14 Flash Eurobarometer No 312 - Future of transport, 2011, European Commission

În completarea acestor date, pentru a sublinia încă o dată rolul important reprezentat de traficul rutier, atât în transportul persoanelor, dar și al mărfurilor, vin datele furnizate de Institutul Național de Statistică¹⁵ cu privire la transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport în anul 2012 care relevă faptul că transportul rutier ocupă o pondere majoritară, atât în ceea ce privește transportul în comun de pasageri (80%), cât și în ceea ce privește transportul mărfurilor (60%).

În condițiile în care mobilitatea rutieră în România înregistrează un trend ascendent, comparativ cu situația înregistrată, per ansamblu, la nivelul Uniunii Europene, există o serie de specificități în felul în care românii abordează diversele modalități de transport în activitățile lor zilnice. Astfel, aceștia apelează într-o măsură mai mare decât ceilalți europeni la mersul pe jos sau la transportul în comun pentru deplasările lor zilnice.



În ceea ce privește surprinderea, per ansamblu, a dinamicii traficului rutier, evoluția indicelui de mobilitate în România reprezintă un reper important. Aceasta este caracterizată de o creștere continuă pentru intervalul 2007 - 2011¹⁶. Această creștere se află în strânsă legătură cu dinamica parcului auto și cu aceea a numărului conducătorilor auto. Se remarcă însă faptul că pentru perioada 2007-2009, valoarea indicelui de mobilitate crește semnificativ, iar în intervalul 2009-2011, ritmul de creștere se diminuează sensibil.

| An | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| Indice de mobilitate (milioane vehicule × km parcurși) | 58.852 | 67.869 | 71.409 | 73.251 | 74.513 |

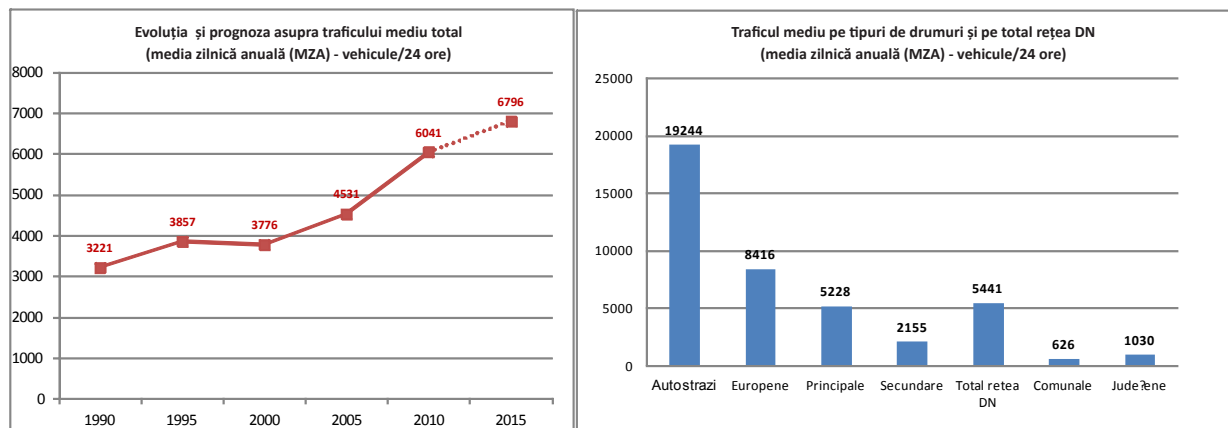
Sursa: Registrul Auto Român

Un alt indicator al traficului rutier este media zilnică anuală de vehicule (MZA) care reprezintă o estimare a mediei anuale a debitului de autovehicule care circulă pe drumurile rutiere pe parcursul unei zile (se exprimă în număr de vehicule la 24 de ore). Traficul rutier în România a crescut de la o valoare MZA de 3.200 în 1990 la 6.041 în 2010. Imediat după 1990¹⁷, când au fost anulate o serie de restricții referitoare la utilizarea drumurilor pentru transportul de mărfuri, iar combustibilul și autoturismele au devenit mai accesibile, s-a produs o creștere rapidă a traficului. Între 1995 și 2000 s-a înregistrat o ușoară scădere a traficului rutier mediu, în timp ce în perioada următoare (din 2000 până în 2005) s-a produs o creștere medie importantă, bazată pe creșterea mare a PIB, tendință de creștere care se menține și în prezent.

15 Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport în anul 2012, INS, 2013

16 Pentru anul 2012, nu au existat date pentru a actualiza indicele de mobilitate (RAR)

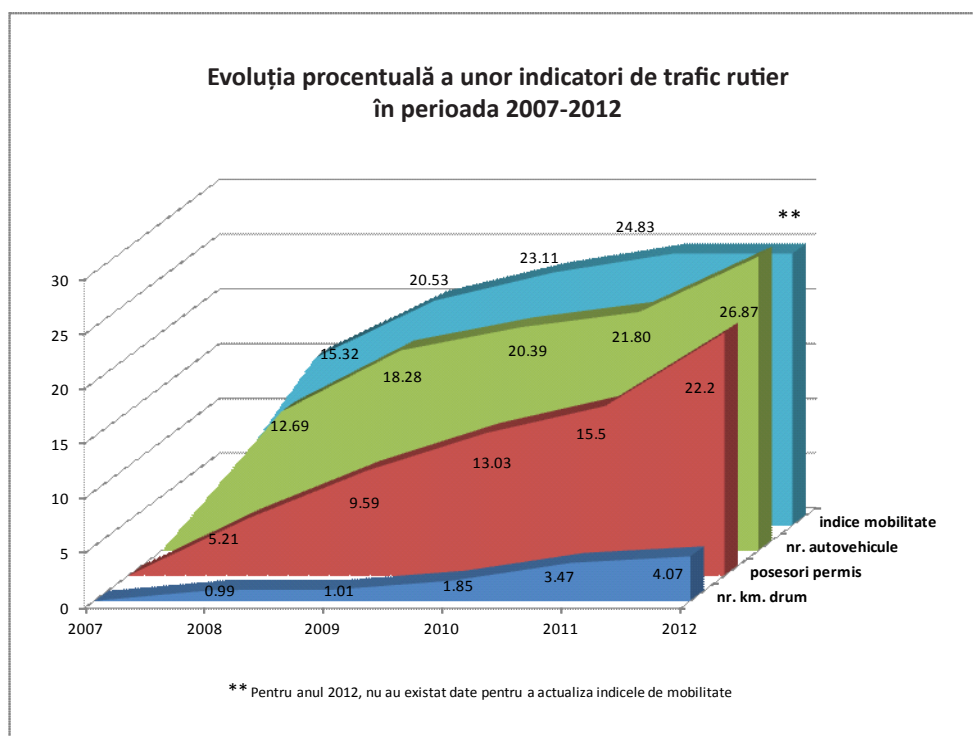
17 Programul Operațional Sectorial de Transport – POST 2007 – 2013, Ministerul Transporturilor



Sursa: CNADR¹⁸

Ritmul alert de creștere al volumului de trafic asociat cu o dinamica lentă a dezvoltării infrastructurii rutiere poate influența evoluția numărului de accidente rutiere, putând reprezenta un indicator de predicție în domeniul siguranței rutiere.

În graficul de mai jos, sunt alăturate, spre comparație, curbele de evoluție procentuală¹⁹ pe parcursul anilor 2007 - 2012 pentru o serie de indicatori: numărul posesorilor de permis de conducere, valoarea numerică a parcului național de autovehicule, valoarea numerică a rețelei naționale de drumuri, indicele de mobilitate.



18 MZA- Media zilnică anuală (vehicule/24 h), CNADR, Recensământul general de circulație rutieră -2010

19 Creșterile procentuale sunt calculate prin raportarea valorilor din fiecare an, la valorile înregistrate în anul 2007

Sistemul normativ-instituțional

În România, circulația pe drumurile publice este reglementată legal prin următoarele documente:

- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.

Sistemul normativ este completat prin acte normative cu incidență în domeniul rutier emise de diferitele autorități care au competențe în legătură cu unul sau mai multe dintre sistemele care interacționează în procesul circulației rutiere: drumuri, vehicule, sisteme de supraveghere și control etc.

Sistemul normativ este susținut instituțional de către autorități centrale și locale abilitate să-și exercite dreptul de reglementare și control. Lista acestor instituții și organizații face obiectul unei anexe a prezentei lucrări, Instituțiile cu atribuții în domeniul siguranței rutiere.

Reglementările românești în domeniul circulației rutiere urmează tendința generală de omogenizare europeană a normelor. Ritmul alinierii la norme comune este însă unul care ține seama de realitățile naționale. Astfel, la data de 09.11.2012, a fost adoptată de către Parlamentul României Legea nr. 203 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 760/12.11.2012, în care au fost transpuse prevederile Directivei 126/2006/CE a Parlamentului European și Consiliului privind permisele de conducere, lege ce își produce efectele începând cu data de 19.01.2013.

Raportul privind starea globală a siguranței rutiere 2013²⁰, realizat de Organizația Mondială a Sănătății, analizează în ce măsură țările studiate pun în aplicare o serie de măsuri eficiente de siguranță rutieră, dacă aceste state au legi de siguranță rutieră care să poată ține sub control mai mulți factori de risc cum ar fi conducerea sub influența băuturilor alcoolice, viteza, portul căștii de motocicletă, al centurii de siguranță și utilizarea scaunelor pentru copii. Raportul indică, de asemenea, dacă țările au o strategie națională care stabilește obiective măsurabile pentru a reduce numărul de persoane ucise sau grav rănite în trafic. În privința eficienței aplicării legislației rutiere (a limitelor de viteză impuse, controlului consumului de alcool la volan, a portului centurii de siguranță precum și a portului vestei de protecție) România este notată cu nota 8 din 10, în timp ce Norvegia, Ungaria, Austria și Bulgaria au nota 7, iar Belgia 6. În raport se menționează, pe de altă parte, că România se numără printre numeroasele țări, majoritare de altfel, care nu interzic vorbitul la telefon prin hands-free în timpul șofatului.

În țările Uniunii Europene există maniere distincte de reglementare națională a unor aspecte privind circulația rutieră, precum consumul de alcool și viteza de rulare pe diferite categorii de drumuri, etc.

În tabelul următor sunt cuprinse valorile autorizate ale alcoolemiei conducătorilor auto, precum și alte seturi de condiții în legătură cu aceasta, pe care le-au reglementat pentru teritoriul lor statele U.E. În tabel nu se face distincție între pragurile valorice ale palierelor contravențional și penal, ci doar între palierele admis și sancționabil.

20 Raportul este bazat pe informații culese în anul 2010, din 182 de țări, reprezentând aproape 99% din populația lumii

Reglementarea valorilor autorizate privind alcoolemia conducătorilor auto în țările UE (g/l)

| Nr.crt | Țara | Standard | Începători | Profesioniști | Mențiuni |
|--------|----------------|----------|------------|---------------|--|
| 01 | Austria | 0,5 | 0,1* | 0,1 | * experiență sub 2 ani |
| 02 | Belgia | 0,5 | 0,5 | 0,5 | |
| 03 | Bulgaria | 0,5 | 0,5 | 0,5 | |
| 04 | Cehia | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 05 | Cipru | 0,5 | 0,5 | 0,5 | |
| 06 | Danemarca | 0,5 | 0,5 | 0,5 | |
| 07 | Estonia | 0,2 | 0,2 | 0,2 | |
| 08 | Finlanda | 0,5 | 0,5 | 0,5 | |
| 09 | Franța | 0,5 | 0,2 | 0,2* | * conducători de autobuze |
| 10 | Germania | 0,5 | 0,0* | 0,0** | * experiență sub 2 ani și persoanele sub 21 ani; ** conducători de mijloace de transport călători; |
| 11 | Grecia | 0,5* | 0,2** | 0,2*** | * 0,2 pentru conducătorii de motociclete și mopede; ** experiență sub 2 ani; *** șoferi pe mijloace de transport în comun, ambulanțe, substanțe periculoase sau ai camioanelor de peste 3,5 t. |
| 12 | Irlanda | 0,8 | 0,8 | 0,8 | |
| 13 | Italia | 0,5 | 0,0 | 0,0 | |
| 14 | Letonia | 0,5 | 0,2* | 0,5 | * experiență sub 2 ani |
| 15 | Lituania | 0,4 | 0,2* | 0,2 | * experiență sub 2 ani |
| 16 | Luxemburg | 0,5 | 0,2* | 0,2 | * experiență sub 2 ani |
| 17 | Malta | 0,8 | 0,8 | 0,8 | |
| 18 | Marea Britanie | 0,8 | 0,8 | 0,8 | |
| 19 | Norvegia | 0,2 | 0,2 | 0,2 | |
| 20 | Olanda | 0,5 | 0,2* | 0,5 | * experiență sub 5 ani |
| 21 | Polonia | 0,2 | 0,2 | 0,2 | |
| 22 | Portugalia | 0,5 | 0,5 | 0,5 | |
| 23 | România | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 24 | Slovacia | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 25 | Slovenia | 0,5 | 0,0* | 0,0 | * persoane cu vârsta sub 21 de ani și experiență sub 2 ani - chiar dacă dețin o altă categorie de permis de conducere; |
| 26 | Spania | 0,5 | 0,3* | 0,3 | * experiență sub 2 ani |
| 27 | Suedia | 0,2 | 0,2 | 0,2 | |
| 28 | Ungaria | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |

Sursa: European Commission, Traffic rules at a glance, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/observatory/doc/alcohol_rules.pdf

În tabelul următor sunt cuprinse valorile limitelor de viteză pentru circulația pe diferitele categorii de drumuri în țările UE. În tabel nu se face distincție între diferitele niveluri de sancționabilitate în legătură cu depășirea limitei de viteză, ci sunt cuprinse doar pragurile valorice între nivelul admis și cel sancționabil.

Reglementarea limitelor de viteză ale autovehiculelor pentru diferitele categorii de drum în țările Uniunii Europene (km/h)

| Nr.crt | Țara | Autostradă | În afara localității | În localitate | Mențiuni |
|--------|----------------|--------------|----------------------|------------------|---|
| 01 | Austria | 130 | 100 | 50 | |
| 02 | Belgia | 120 | 90 / 120* | 50 / 30** | * 120 pe șosele cu dublu sens, cu cel puțin două benzi pe sens și separator fizic între sensuri ** 30 în vecinătatea școlilor |
| 03 | Bulgaria | 130 | 90 | 50 | |
| 04 | Cehia | 130 | 90 | 50 | |
| 05 | Cipru | 100 | 80 | 50 | |
| 06 | Danemarca | 130 | 80 | 50 | |
| 07 | Estonia | - | 90 / 100 / 110* | 50 | * 110 pe șosele cu dublu sens, cu separator fizic între sensuri /100 pe porțiuni limitate ale drumurilor pe două rânduri - toate doar pe o perioadă limitată a anului, de la 1 mai până la 1 octombrie |
| 08 | Finlanda | 100 / (120)* | 80 / 100** | 40 / 50*** | * 120 doar pe timp de vară, și atunci nu peste tot ** 80 (de bază) și 100 (excepție, rar iarna - semnele pentru limitarea vitezei sunt schimbate de două ori pe an pe drumurile principale, cu limite de timp pentru vară/iarnă *** 40 pe mai mult de jumătate dintre străzi |
| 09 | Franța | 130* | 90 / 110** | 50 | * 110 pe timp ploios sau alte precipitații ** 110 pe șosele cu dublu sens, cu cel puțin două benzi pe sens și separator fizic între sensuri - redusă la 90 km/h pe timp ploios sau alte precipitații/ 90 pe alte drumuri, redusă la 80 km/h pe timp ploios sau alte precipitații |
| 10 | Germania | 130* | 100 | 50 / 30 | * 130 este viteza recomandată, acolo unde nu sunt specificate alte limite de viteză |
| 11 | Grecia | 130 | 90 | 50 | |
| 12 | Irlanda | 97 | 97 | 48 | |
| 13 | Italia | 130* | 90 / 110** | 50 | * poate crește până la 150 prin decizia autorităților care administrează autostrăzile; ** 110 pe principalele drumuri din afara orașelor (ex. șosele cu dublu sens cu cel puțin 2 benzi pe fiecare sens și cu separator fizic al traficului) |
| 14 | Letonia | - * | 90** | 50 | * 110 prin lege, deși în prezent nu există autostrăzi ** 80 pentru camioane cu masa totală peste 7,5 tone |
| 15 | Lituania | 130 / 110* | 90 | 50 | * 130 de la 1 aprilie până la 31 octombrie, 110 în timpul celorlalte sezoane |
| 16 | Luxemburg | 130* | 90 | 50 | * 110 pe timp ploios |
| 17 | Malta | - | 80 | 50 | |
| 18 | Marea Britanie | 112 | 97 / 112* | 32 / 48 | * 112 pe drumurile cu dublu sens |
| 19 | Norvegia | 100 | 80 | 70 / 50 / 30 | |
| 20 | Olanda | 120* | 80 / 100** | 70 / 50 / 30 *** | * Sistemul de administrare al autostrăzilor utilizează VMS (Variable Message Sign), unde viteza indicată este obligatorie ** În funcție de aspectul drumului și de măsurile de mediu *** De la <5 (zonele rezidențiale) până la 70 (drumuri de legătură cu fluxuri mari) |
| 21 | Polonia | 130 | 90 / 100 / 110* | 50 / 60** | * 110 pe drumuri expres cu dublu sens (semi-autostrăzi cu control al accesului total sau parțial); 100 pe drumurile expres cu o singură bandă pe sens sau pe șoselele cu dublu sens, cu cel puțin două benzi pe sens ** 60 de la 11 p.m. până la 5 a.m. |
| 22 | Portugalia | 120 | 90 | 50 | |
| 23 | România | 130 | 90 / 100* | 50 | * 100 pe drumurile expres (E) |
| 24 | Slovacia | 130 / 90* | 90 | 50 | * Pe autostrăzi și drumuri expres în interiorul zonelor construite/ localităților |
| 25 | Slovenia | 130 | 90 / 100* | 50 / 30 / 10** | * 100 doar pe drumurile destinate traficului motorizat / autovehiculelor ** 10 în zonele pietonale |
| 26 | Spania | 120 | 90 / 100* | 50 | * Depinde de numărul de benzi sau de lățimea acostamentului |
| 27 | Suedia | 110 | 70 | 50 | |
| 28 | Ungaria | 130 | 90 | 50 | |
| 29 | Elveția | 120 | 80 | 50/30 | |

Sursa: European Commission, Traffic rules at a glance, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/observatory/doc/speed_rules.pdf

Cerințe de echipament de siguranță pentru bicicliști

| Nr. crt | Țara | Casca de protecție obligatorie? | Vesta reflectorizantă obligatorie? | Mențiuni |
|---------|----------------|---------------------------------|------------------------------------|---|
| 01 | Austria | Nu | Nu | |
| 02 | Belgia | Recomandată | Recomandată | |
| 03 | Bulgaria | Nu | Nu | |
| 04 | Cipru | Nu | Nu | |
| 05 | Cehia | Da* | Recomandată | * obligatorie sub 18 ani, recomandată pentru ceilalți |
| 06 | Danemarca | Nu | Nu | |
| 07 | Estonia | Da* | n/a | * obligatorie sub 18 ani, recomandată pentru ceilalți |
| 08 | Finlanda | Da* | Nu | * fără control/pedeapsă |
| 09 | Franța | Nu | Da* | * în timpul nopții, în afara zonelor urbane sau când vizibilitatea este slabă (atât pentru conducător cât și pentru pasageri) |
| 10 | Germania | Nu | Nu | |
| 11 | Grecia | Nu | Nu | |
| 12 | Ungaria | Nu | Da* | * atât pentru conducător cât și pentru pasageri, în afara zonelor locuite în timpul nopții, când vizibilitatea este slabă |
| 13 | Irlanda | Nu | Nu | |
| 14 | Israel | Da | Nu | |
| 15 | Letonia | Recomandată | Recomandată | |
| 16 | Lituania | Da* | Da** | * pentru cicliștii sub 18 ani; recomandată pentru persoanele în vârstă ** în timpul nopții sau când vizibilitatea este slabă sau se pot utiliza alte elemente reflectorizante |
| 17 | Luxemburg | Nu | Nu | |
| 18 | Malta | Recomandată | Da* | * când este întuneric |
| 19 | Olanda | Recomandată | Nu | |
| 20 | Norvegia | Nu | Nu | |
| 21 | Polonia | Nu | Nu | |
| 22 | Portugalia | Nu | Nu | |
| 23 | România | Recomandată | Nu | |
| 24 | Slovacia | Da | Nu** | * pentru cicliștii sub 15 ani. Numai în afara zonelor urbane pentru cicliștii peste 15 ani ** Obligatorie când vizibilitatea este redusă |
| 25 | Slovenia | Da* | Nu | * pentru cicliștii sub 14 ani |
| 26 | Spania | Da* | Nu | * în afara zonelor locuite, neobligatorie la temperaturi înalte sau în cazul călătoriilor lungi |
| 27 | Suedia | Da* | Nu** | * pentru bicicliștii sub 15 ani, ** vesta reflectorizantă nu este obligatorie dar farul și elementele reflectorizante ale bicicletei sunt obligatorii când se circula pe întuneric |
| 28 | Elveția | Nu | Nu | |
| 29 | Marea Britanie | Nu | Nu | |

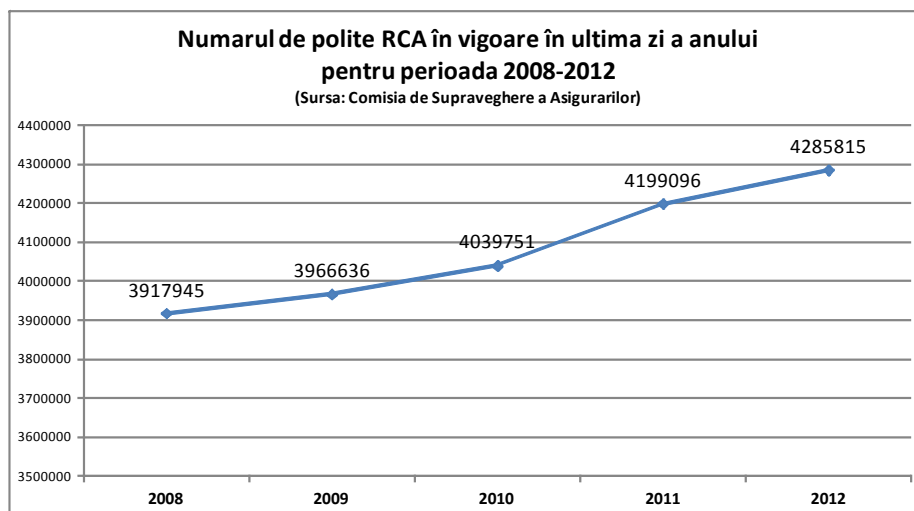
Sursa: European Commission, Traffic rules at a glance, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm²¹

Pe lângă autoritățile guvernamentale din România cu atribuții în domeniul siguranței rutiere există o serie de instituții sau organizații din mediul economic, universitar, neguvernamental, de interes public sau privat, asociații profesionale care participă, prin activitățile pe care le desfășoară, la desfășurarea în bune condiții a traficului rutier.

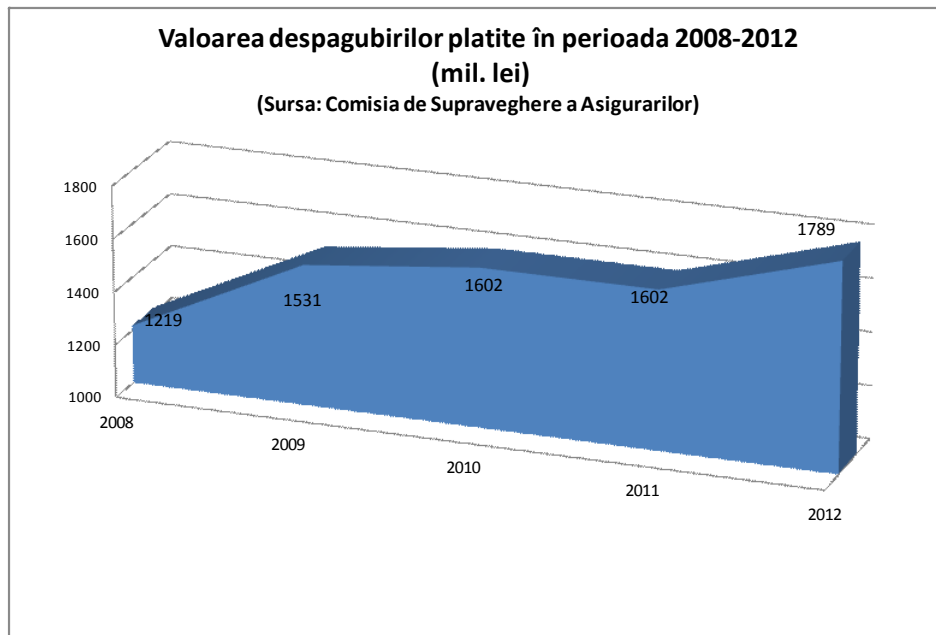
Un rol important îl au asociațiile/organizațiile din domeniul asigurărilor. Activitatea desfășurată în domeniul asigurărilor în România este autorizată, supravegheată, verificată și controlată de Autoritatea de Supraveghere Financiară, în care este inclusă fosta Comisie de Supraveghere a Asigurărilor (C.S.A.). De asemenea, această autoritate are atribuția de emitere a normelor de aplicarea legilor în domeniul asigurărilor, precum și aplicarea măsurilor de sancționare prevăzute de lege. Totodată, datele centralizate de către aceasta din analizele și

evaluările asiguratorilor reprezintă un reper important în descrierea fenomenului rutier din România, inclusiv prin estimarea costurilor accidentelor rutiere.

Astfel, conform datelor furnizate de aceasta, evoluția numărului autovehiculelor asigurate prin poliță RCA în România în perioada 2008 - 2012 este caracterizată de un trend ascendent. Comparativ cu anul 2008, numărul de polițe de asigurare pentru răspundere civilă auto a crescut cu 9,4% în timp ce parcul auto a înregistrat o creștere de 13%, iar numărul accidentelor rutiere grave a scăzut cu 12%.



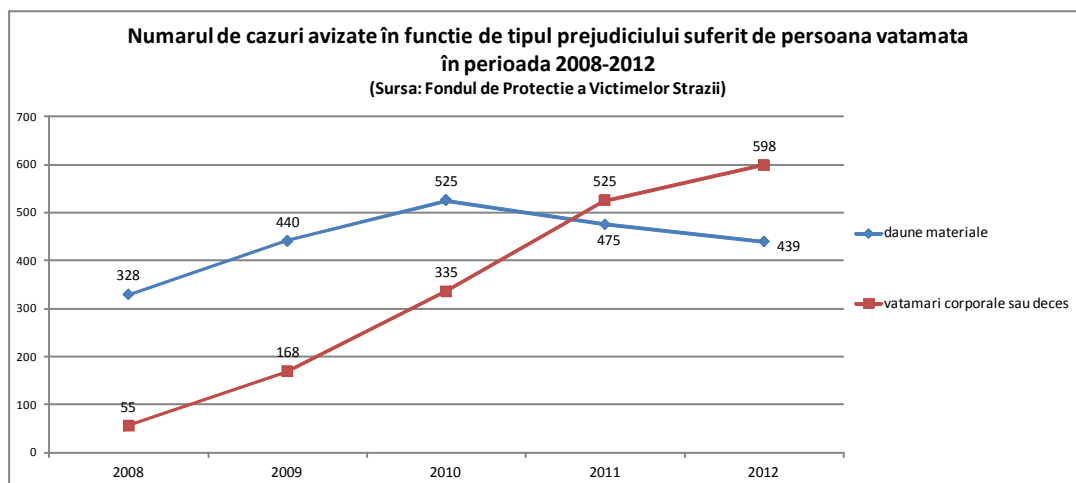
Evoluția valorii despăgubirilor plătite în urma evenimentelor rutiere în care responsabilitatea pentru accident revenea unui vehicul asigurat prin RCA este caracterizată, pe parcursul perioadei analizate, de același trend crescător (creștere cu +46% în anul 2012, comparativ cu anul 2008).



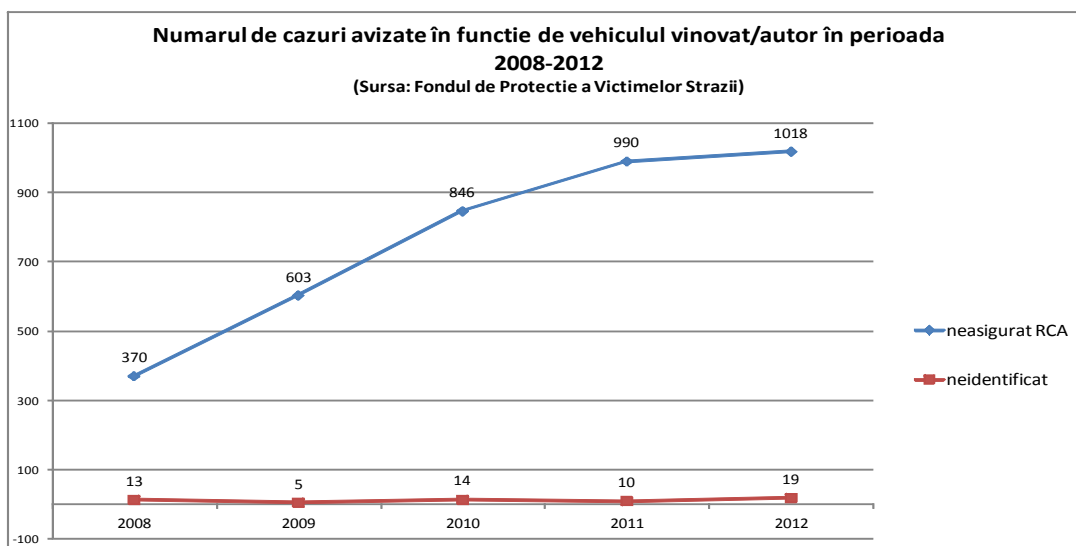
În ceea ce privește evenimentele rutiere produse de către autori neasigurați ori neidentificați, acestea sunt gestionate asiguratoriu de Fondul de Protecție a Victimelor Străzii, care reprezintă o asociație profesională, fără scop lucrativ, din care fac parte toți asiguratorii care au dreptul de a încheia pe teritoriul României asigurarea de răspundere civilă ce rezultă din utilizarea autovehiculelor, indiferent dacă sunt persoane juridice române sau străine. Astfel, pe parcursul anului 2012 au fost avizate la Fondul de Protecție a Victimelor Străzii un număr de 1037 cazuri de daună din care 19 pentru accidente produse de autovehicule neidentificate și 1018 pentru accidente produse de autovehicule neasigurate RCA. Sub aspectul persoanelor prejudiciate în cele

1037 cazuri de daună, 947 au fost persoane fizice și 90 persoane juridice. Din punct de vedere al categoriilor de daune care au fost solicitate, în 439 de cazuri au fost solicitate daune materiale, iar în 598 daune pentru vătămări corporale sau deces.

Evoluția numărului unor astfel de cazuri de despăgubire în perioada 2008-2012, în funcție de tipul daunei produse, este reflectată în graficul următor. Se remarcă creșterea accentuată a numărului de cazuri de despăgubiri acordate în evenimente soldate cu vătămări corporale sau decese, în timp ce numărul cazurilor avizate soldate cu daune materiale înregistrează începând cu anul 2010, o evoluție descendentă.



Dinamica numărului de evenimente rutiere în perioada 2008 - 2012, în care a intervenit acțiunea asiguratorie a Fondului de Protecție a Victimelor Străzii în funcție de tipul vehiculului responsabil „neasigurat/neidentificat” relevă o creștere constantă a numărului cazurilor avizate produse de către conducători de vehicule neasigurați RCA.



Un alt exemplu de organizație activă în domeniul rutier este reprezentat de Asociația Producătorilor și Importatorilor de Autoturisme din România (A.P.I.A.). Această asociație derulează activități în folosul membrilor săi prin promovarea unor inițiative legislative în sprijinul producției și comerțului de automobile, reprezentarea acestora în fața autorităților/instituțiilor statului, precum și în fața forurilor internaționale de profil. De asemenea, A.P.I.A. realizează analize periodice ale pieței de autovehicule cuprinzând indicatori de interes pentru descrierea traficului rutier în România, date care au fost puse la dispoziția Inspectoratului General al Poliției Române pentru realizarea prezentei lucrări.



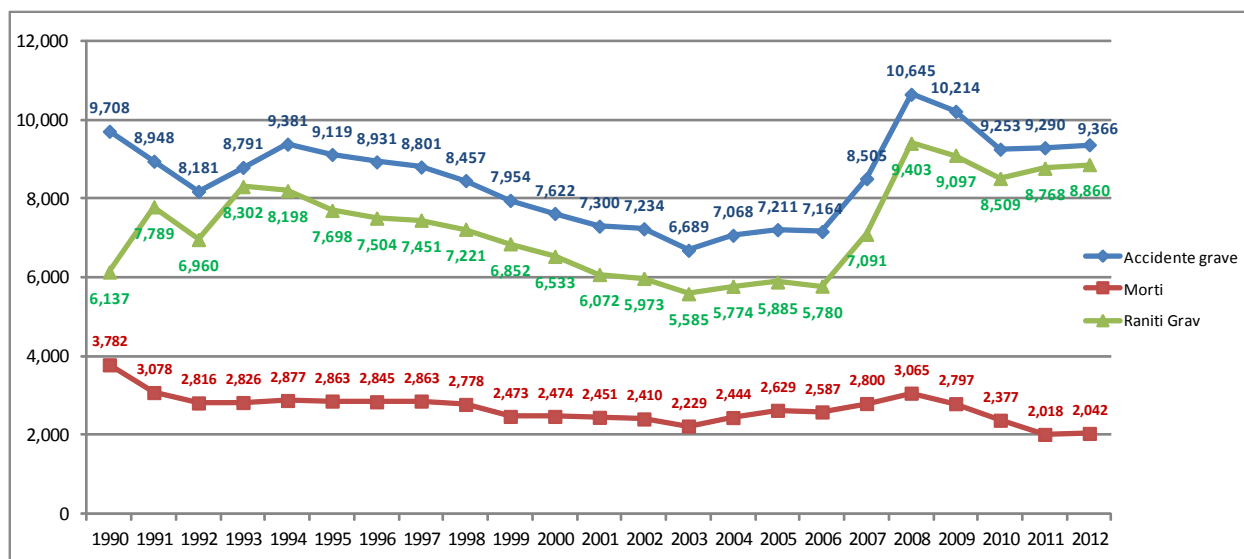
CAPITOLUL II

Indicatori macro-analitici. Aspecte ale evoluției accidentelor grave de circulație în perioada 2008-2012

Studiul evoluției principalilor indicatori ce descriu accidentele rutiere care se petrec pe drumurile publice din România în funcție de caracteristicile persoanelor implicate, ale vehiculelor implicate sau în funcție de condițiile în care acestea se petrec oferă o imagine dinamică a acestui fenomen, contribuind prin corelarea cu principalele modificări economice-sociale, demografice care au însoțit această evoluție la conturarea unor tendințe privind modul în care accidentele rutiere sunt influențate de astfel de factori.

Evoluția pe parcursul ultimilor 22 de ani (1990-2012) a numărului accidentelor grave de circulație, precum și a consecințelor umane ale acestora (numărul celor răniți grav sau a celor decedați în accidente rutiere) care se petrec pe drumurile publice din țara noastră, se prezintă astfel:

Evoluția accidentelor grave de circulație în perioada 1990-2012



După cum se constată, evoluția accidentelor rutiere grave în România, în perioada 1990-2012, a cunoscut trei etape importante:

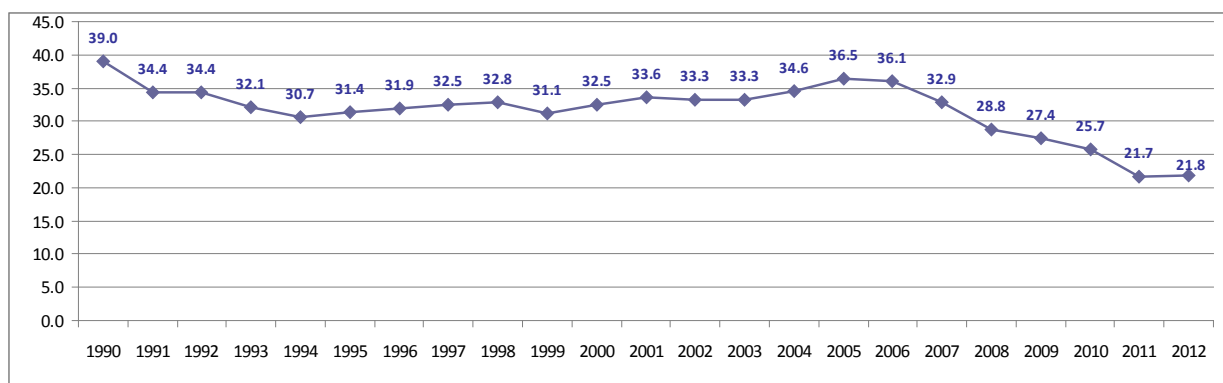
- O etapă descendentă, între anii 1990-2003, când numărul accidentelor rutiere grave a scăzut de la 9.708 până la 6.689, reprezentând o reducere cu 31%;
- O etapă puternic ascendentă în perioada 2003-2008, numărul accidentelor de circulație crescând cu 59,1%, de la 6.689 la 10.645;
- O etapă descendentă, între anii 2008-2012, când numărul accidentelor rutiere a scăzut cu 12%, de la 10.645 la 9.366.

Similar, numărul de morți și de răniți grav în urma acestor accidente a cunoscut aceeași dinamică, însă, în cazul numărului de persoane decedate, creșterea a fost de numai 37,5% în perioada 2003-2008 (de la 2.229 la 3.065 persoane decedate), iar în perioada 2008-2012 s-a înregistrat o reducere cu 33,3% (de la 3.065 la 2.042 persoane decedate), mult mai importantă decât cea înregistrată în cazul numărului de accidente rutiere grave.

În ultimii ani (2011,2012), numărul accidentelor grave se situează cu aproximație la nivelul numărului de accidente grave înregistrat în anul 1994, iar acest lucru are loc în situația în care parcul de vehicule aproape s-a dublat, de la 3,1 milioane vehicule în anul 1994²² la 5,7 milioane vehicule în 2012.

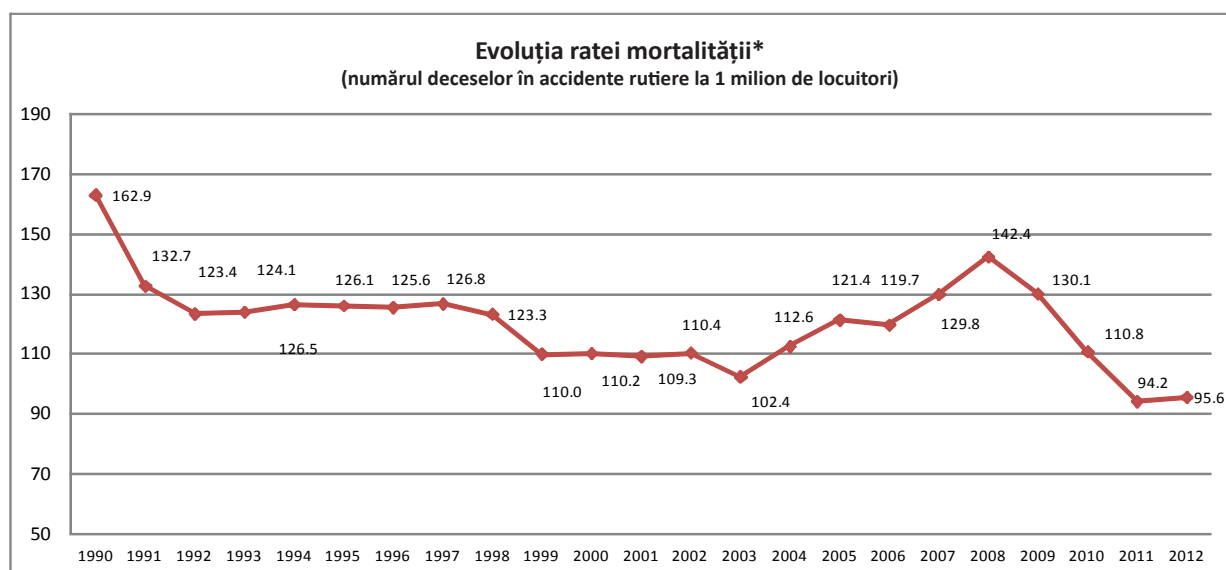
Se remarcă totuși faptul că, începând cu anul 2010, se diminuează ritmul de reducere a numărului accidentelor rutiere grave sau a numărului celor răniți grav, ajungând ca în anul 2012 să se sesizeze chiar o ușoară tendință de creștere a valorilor acestor indicatori comparativ cu anul trecut (creșteri situate în jurul valorii de 1%).

Evoluția indicelui de mortalitate (raportul dintre numărul de morți și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100)



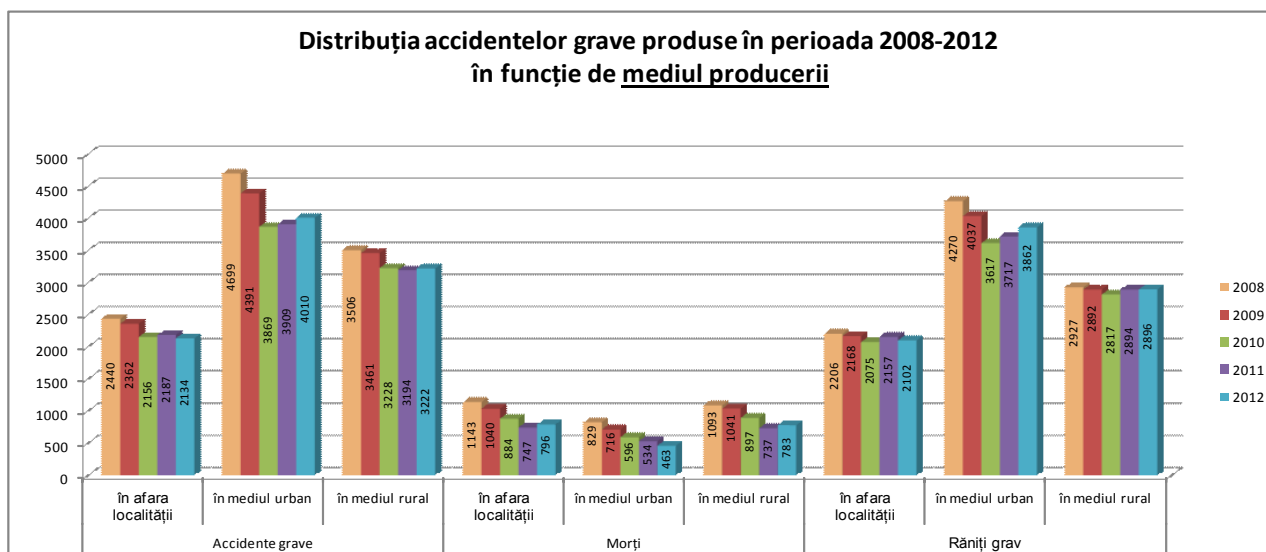
După cum se observă în graficul de mai sus, valoarea indicelui de mortalitate se reduce (de la 39% în anul 1990 la 22% în 2012), scădere ce poate fi pusă, atât pe seama sporirii măsurilor/dotărilor de siguranță cu care sunt echipate mașinile care circulă în prezent pe drumurile publice din România comparativ cu cele existente în anii 1990-1995, cât și pe seama măsurilor luate la nivelul instituțiilor cu responsabilități în domeniu.

În ceea ce privește evoluția numărului persoanelor decedate în accidente rutiere la 1 milion de locuitori se constată că începând cu anul 2008, la nivel național, se înregistrează un trend descendent. Totuși, atunci când ne raportăm la situația înregistrată la nivelul Uniunii Europene²³ (60 decese în accidente rutiere raport la 1 milion de locuitori), se observă că rata mortalității cauzate de accidentele rutiere în țara noastră se situează, încă, la valori mult mai mari.



În continuare vom analiza evoluția pe parcursul ultimilor 5 ani a accidentelor grave de circulație și a consecințelor umane ale acestora, în funcție de anumite caracteristici ale mediului în care s-au produs accidentele, ale infrastructurii, precum și diverse caracteristici ale persoanelor implicate în accidente rutiere.

Evoluția în funcție de mediul producerii accidentelor



| Anul | Accidente grave | | | Morți | | | Răniți grav | | |
|------------------------|----------------------|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|-----------------|
| | În afara localității | În mediul-urban | În mediul rural | În afara localității | În mediul-urban | În mediul rural | În afara localității | În mediul-urban | În mediul rural |
| 2008 | 2.440 | 4.699 | 3.506 | 1.143 | 829 | 1.093 | 2.206 | 4.270 | 2.927 |
| 2009 | 2.362 | 4.391 | 3.461 | 1.040 | 716 | 1.041 | 2.168 | 4.037 | 2.892 |
| 2010 | 2.156 | 3.869 | 3.228 | 884 | 596 | 897 | 2.075 | 3.617 | 2.817 |
| 2011 | 2.187 | 3.909 | 3.194 | 747 | 534 | 737 | 2.157 | 3.717 | 2.894 |
| 2012 | 2.134 | 4.010 | 3.222 | 796 | 463 | 783 | 2.102 | 3.862 | 2.896 |
| (+/-) 2012-2008 | -12.5% | -14.7% | -8.1 | -30.4 | -44.1 | -28.4 | -4.7 | -9.6 | -1.1 |

Urmărind evoluția celor trei indicatori, în intervalul 2008-2012, constatăm reducerea numerică a acestora pentru fiecare dintre categoriile de mediu în care s-au produs accidente grave. Reduceri mai accentuate au fost înregistrate în cazul numărului de persoane decedate în urma accidentelor rutiere grave produse în mediul urban (- 44%) și în cazul celor produse în afara localității (-30%). În ceea ce privește mediul rural, reducerea numerică a acestor indicatori nu a fost la fel de accentuată (cu 1,1% în cazul răniților grav, cu 8,8% în cazul accidentelor grave).

Per ansamblu, analizând distribuția celor trei indicatori ce descriu numeric fenomenul accidentelor rutiere în funcție de mediul producerii, pe parcursul perioadei 2008-2012, se constată faptul că, deși accidentele grave se petrec mai frecvent în mediul urban, cele mai multe decese în urma unor astfel de accidente rutiere se înregistrează fie în mediul rural, fie în afara localităților.

Mai mult de atât, dacă raportăm numărul de persoane decedate la numărul accidentelor grave produse, se observă că indicele de mortalitate²⁴ cel mai ridicat în urma accidentelor rutiere grave se înregistrează în afara localităților, deși tendința acestuia este de diminuare, de la 1 persoană decedată la 2 accidente în anul 2007, la 1 persoană decedată la 3 accidente în anul 2012.

Indici mai scăzuți de mortalitate se înregistrează în mediul urban, unde vitezele de deplasare sunt în medie mai scăzute, astfel că cea mai scăzută valoare s-a înregistrat în urban, în anul 2012, raportul fiind de 1 persoană decedată la 8 accidente grave produse.

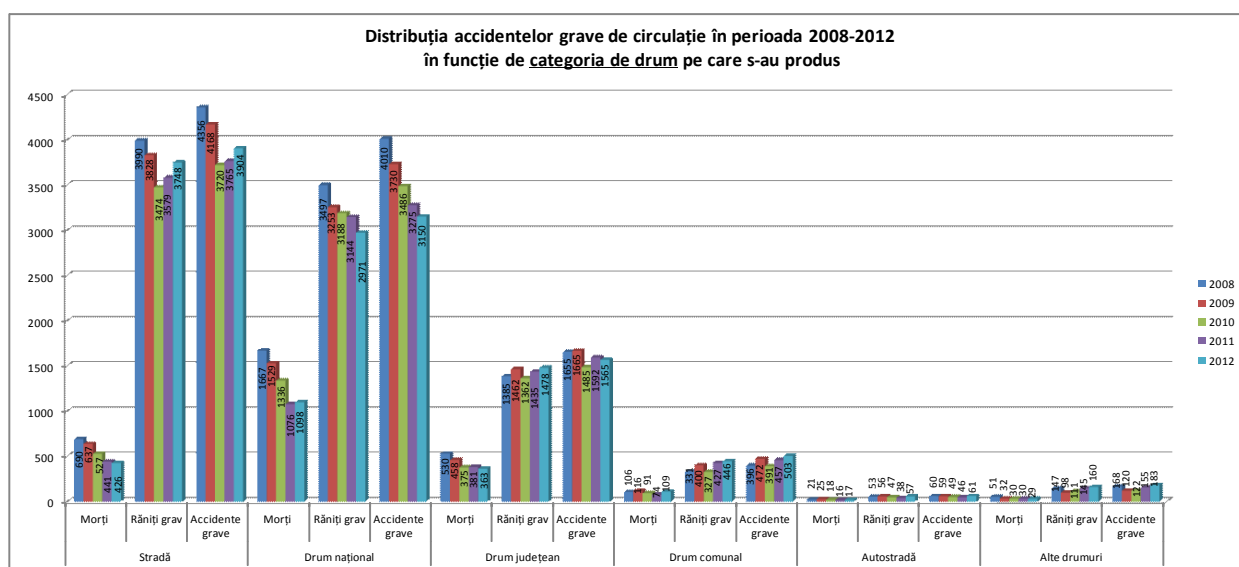
24 indice de mortalitate - raportul dintre numărul de morți și numărul de accidente grave în care s-au produs respectivele decese X 100

De asemenea, se constată faptul că distribuția accidentelor grave de circulație și distribuția numărului celor răniți grav în urma acestora sunt asemănătoare în funcție de mediul producerii, înregistrând de la an la an procente similare în mediul urban (43%), în mediul rural (aproximativ o treime - 34%), iar în afara localității (aproximativ un sfert - 23%).

Nu același lucru se poate afirma despre distribuția persoanelor decedate în urma accidentelor grave de circulație, acestea înregistrând o distribuție diferită față de cea a accidentelor rutiere grave sau cea a persoanelor accidentate grav. Această distribuție, care se menține constantă de-a lungul perioadei analizate, are următoarea formă: 37% în mediul rural, 37% în afara localității, respectiv 26% în mediul urban.

În concluzie, putem afirma că, în condițiile în care numărul accidentelor grave, al răniților grav sau al persoanelor decedate a înregistrat reduceri pentru fiecare dintre categoriile de mediu în cursul perioadei analizate (2008-2012), în ceea ce privește distribuția acestor indicatori în funcție de mediul de producere nu se produc mutații semnificative, astfel încât ponderea în totalul accidentelor/persoanelor vătămate în funcție de mediul producerii accidentelor (rural, urban, în afara localității) a rămas constantă de-a lungul ultimilor 5 ani.

Evoluția accidentelor grave de circulație în funcție de categoria de drum pe care s-au produs



| Anul | Stradă | | | Drum național | | | Drum județean | | |
|------------------------|---------------|--------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|-------------|-----------------|
| | Morți | Răniți grav | Accidente grave | Morți | Răniți grav | Accidente grave | Morți | Răniți grav | Accidente grave |
| 2008 | 690 | 3.990 | 4.356 | 1.667 | 3.497 | 4.010 | 530 | 1.385 | 1.655 |
| 2009 | 637 | 3.828 | 4.168 | 1.529 | 3.253 | 3.730 | 458 | 1.462 | 1.665 |
| 2010 | 527 | 3.474 | 3.720 | 1.336 | 3.188 | 3.486 | 375 | 1.362 | 1.485 |
| 2011 | 441 | 3.579 | 3.765 | 1.076 | 3.144 | 3.275 | 381 | 1.435 | 1.592 |
| 2012 | 426 | 3.748 | 3.904 | 1.098 | 2.971 | 3.150 | 363 | 1.478 | 1.565 |
| (+/-) 2012-2008 | -38.3% | -6.1% | -10.4% | -34.1% | -15.0% | -21.4% | -31.5% | 6.7% | -5.4% |

| Anul | Drum comunal | | | Autostradă | | | Alte drumuri | | |
|------------------------|--------------|--------------|-----------------|---------------|-------------|-----------------|---------------|-------------|-----------------|
| | Morți | Răniți grav | Accidente grave | Morți | Răniți grav | Accidente grave | Morți | Răniți grav | Accidente grave |
| 2008 | 106 | 331 | 396 | 21 | 53 | 60 | 51 | 147 | 168 |
| 2009 | 116 | 400 | 472 | 25 | 56 | 59 | 32 | 98 | 120 |
| 2010 | 91 | 327 | 391 | 18 | 47 | 49 | 30 | 111 | 122 |
| 2011 | 74 | 427 | 457 | 16 | 38 | 46 | 30 | 145 | 155 |
| 2012 | 109 | 446 | 503 | 17 | 57 | 61 | 29 | 160 | 183 |
| (+/-) 2012-2008 | 2.8% | 34.7% | 27.0% | -19.0% | 7.5% | 1.7% | -43.1% | 8.8% | 8.9% |

Pe parcursul perioadei analizate (2008 - 2012), distribuția accidentelor rutiere grave în funcție de categoria drumurilor pe care se produc indică faptul că cele mai multe accidente rutiere grave se produc pe străzile din orașe sau comune (41%) și pe drumurile naționale (36%). Aceeași situație 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. În ceea ce privește forma de gravitate extremă a accidentelor rutiere, cele soldate cu pierderi de viați omenești, situația este diferită, acest fenomen fiind mai frecvent întâlnit pe drumurile naționale (54%). De remarcat este faptul că aceste ponderi au rămas aproximativ constante în toți anii perioadei analizate.

Totuși, dacă raportăm acești indicatori la sută de kilometri pentru fiecare categorie de drum avută în vedere în această analiză, se constată că, raportat la lungimea acestor drumuri, mai frecvent se petrec accidente rutiere grave pe drumurile naționale (în 2012: 19 accidente grave la 100 km de drum național, 12 accidente grave la 100 km de autostradă, 10 accidente grave la 100 km drum județean, 3 accidente grave la 100 km de străzi din interiorul localităților, 1-2 accidente grave la 100 km de drum comun).

Per ansamblu, evoluția numărului de accidente și de victime pe majoritatea categoriilor de drum este descendentă. Totuși, se constată că există categorii de drumuri în care reducerea valorică a acestor indicatori în anul 2012 comparativ cu 2008 este mai accentuată (exemplu: numărul deceselor cauzate de accidentele rutiere grave care s-au produs pe străzile din localități a scăzut cu 38%), după cum există și situații în care asistăm la creșteri valorice ale acestor indicatori (numărul persoanelor rănite grav în accidente rutiere care s-au produs pe drumurile comunale a crescut cu 35%).

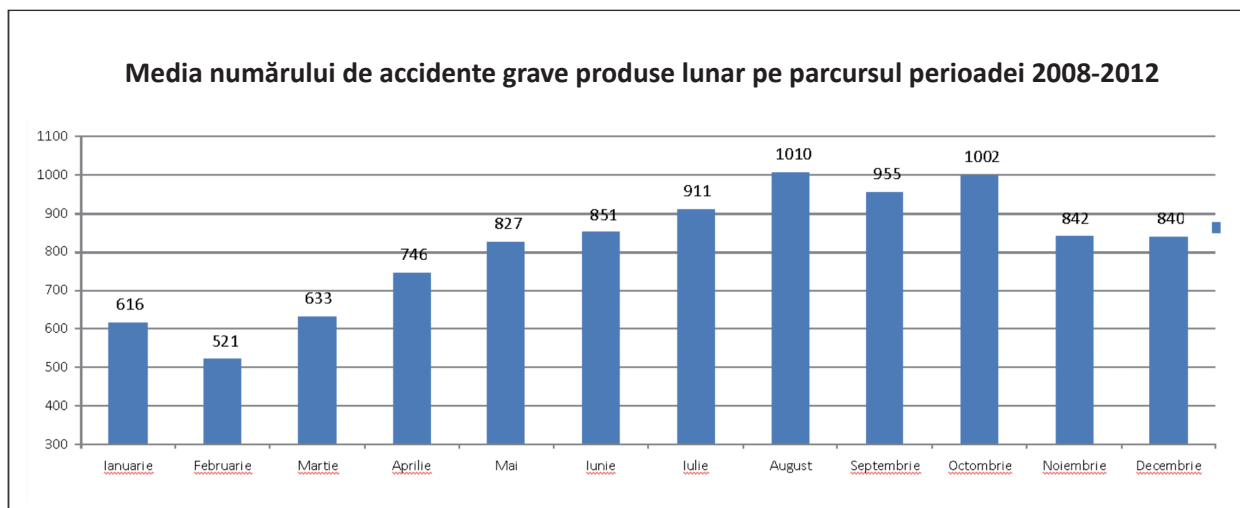
Și în anul 2012 s-a întâlnit situația în care, deși, per total, s-au înregistrat mai puține accidente grave și mai puține persoane rănite grav decât în 2010, se constată creșterea numărului de accidente rutiere și de răniți grav în urma acestor accidente pe străzile din localitate, dar și pe drumurile județene și comunale din România.

Evoluția în funcție de momentul producerii accidentului

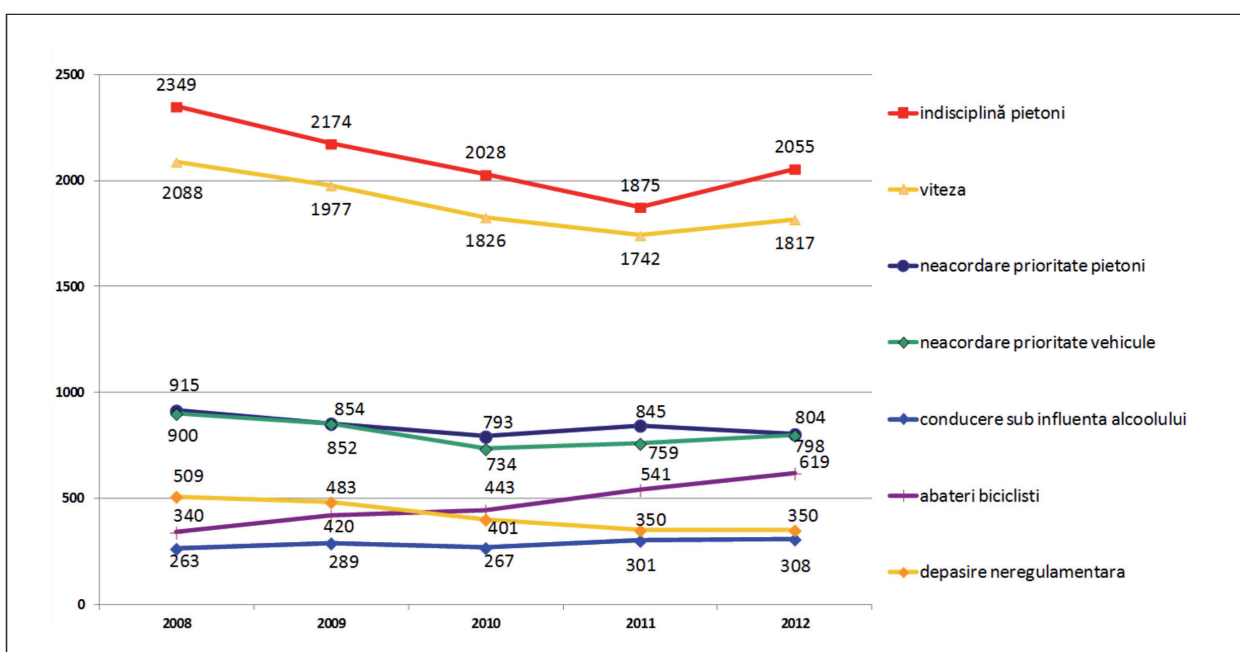
În funcție de luna calendaristică, se observă existența unor particularități sezoniere în producerea accidentelor grave de circulație.

Astfel, conform situațiilor prezentate în continuare, în intervalul 2008-2012, numărul accidentelor rutiere grave atinge, în general, minimumul în perioada ianuarie - martie, după care înregistrează o evoluție ascendentă spre lunile de vară, în perioada aprilie - august, când se apropie de maxim, rămâne la cotă ridicată până în luna octombrie, în lunile noiembrie și decembrie înregistrând tot valori mari, dar în scădere. Această evoluție are directă legătură atât cu condițiile meteo și, prin urmare, cu viteza de deplasare a vehiculelor, cât și cu volumul traficului asociat perioadelor de concediu/sărbători.

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------|-------|-------|------|-------|------|
| Ianuarie | 617 | 731 | 584 | 540 | 607 |
| Februarie | 681 | 584 | 485 | 533 | 322 |
| Martie | 753 | 621 | 652 | 536 | 601 |
| Aprilie | 777 | 793 | 667 | 735 | 758 |
| Mai | 863 | 909 | 769 | 780 | 812 |
| Iunie | 902 | 858 | 776 | 850 | 870 |
| Iulie | 878 | 965 | 887 | 902 | 925 |
| August | 1.083 | 1.061 | 940 | 1.006 | 958 |
| Septembrie | 1.007 | 967 | 928 | 885 | 990 |
| Octombrie | 1.123 | 1.035 | 892 | 960 | 1002 |
| Noiembrie | 935 | 914 | 858 | 697 | 804 |
| Decembrie | 1.026 | 776 | 815 | 866 | 717 |



Evoluția accidentelor grave de circulație în funcție de cauzele de producere a acestora



Conform datelor înregistrate în Evidența Accidentelor de Circulație, principala cauză a accidentelor grave produse în țara noastră în ultimii 5 ani o reprezintă indisplina pietonilor, fie că vorbim despre traversare neregulamentară, de deplasarea pietonilor pe carosabil sau de imprudența ori nesupravegherea minorilor. Deși în valoare absolută se înregistrează o reducere a numărului accidentelor rutiere grave care au drept principală cauză indisplina pietonilor, dacă analizăm ponderea acestei cauze în totalul accidentelor grave constatăm că, pe parcursul perioadei 2008-2012, aceasta pondere se situează în mod constant în jurul valorii de 21%.

În ordinea frecvenței de apariție, cea de-a doua cauză de producere a accidentelor rutiere grave este viteza, atât viteza neregulamentară, cât și viteza neadaptată la condițiile de drum. Ponderea accidentelor grave având această cauză se menține la un nivel de 19% pe parcursul perioadei analizate.

Neacordarea priorității pietonilor reprezintă o a treia cauză de producere a accidentelor rutiere grave și cumulează aproximativ 9% dintre accidentele de circulație grave (pondere relativ constantă pe intervalul 2008-2012).

După cum se observă în graficul anterior, cel mai adesea, numărul accidentelor rutiere grave înregistrează o tendință de scădere raportat la anul 2008, indiferent de cauza care le-a generat. Totuși, faptul că ponderile acestor cauze în totalul accidentelor se mențin constante în perioada de referință, ne arată faptul că tendința de scădere înregistrată se bazează mai puțin pe modificările survenite la nivelul cauzalității specifice, fiind antrenată de reducerea pe ansamblu a numărului accidentelor rutiere grave.

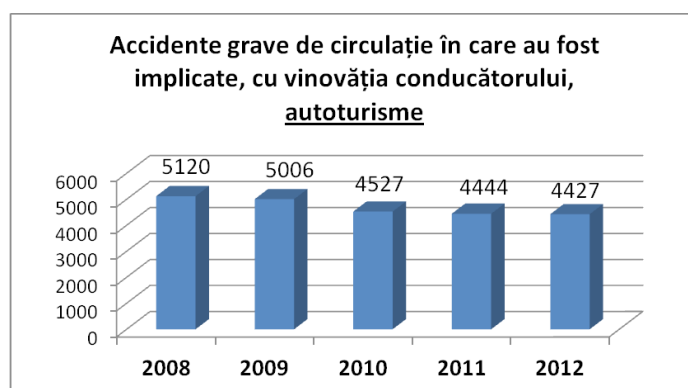
Totuși, în cazul accidentele rutiere grave având ca principală cauză abaterilor bicicliștilor, precum și în al celor produse de șoferi aflați sub influența alcoolului, s-au înregistrat creșteri comparativ cu 2008. Astfel, cele care decurg din abaterile bicicliștilor au înregistrat în 2012 o creștere cu 80% față de 2008 (de la 340 la 619 accidente), probabil și în contextul creșterii numărului utilizatorilor de biciclete în România în condițiile inexistenței unor amenajări rutiere specifice acestui tip de transport. În ceea ce privește accidentele rutiere grave produse de șoferii aflați sub influența alcoolului, numărul acestora a crescut cu 17% de la 263 în 2008 la 308 în 2012.

Ca și în anii precedenți, este important să amintim că s-a constatat că 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 pe primul loc se situează accidentele provocate de viteză, 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.

Mediul rural reprezintă, din punct de vedere al cauzalității, o combinație între celelalte două categorii, reunind atât cauze specifice accidentelor produse în mediul urban, cât și celor produse în afara localității. Această situație este determinată, în primul rând, de faptul că, în România, foarte multe localități rurale sunt traversate de drumuri naționale sau chiar europene, cu trafic intens, pe care se circulă cu viteză.

Evoluția în funcție de tipul vehiculului implicat cu vinovăția conducătorului în accidentele rutiere grave

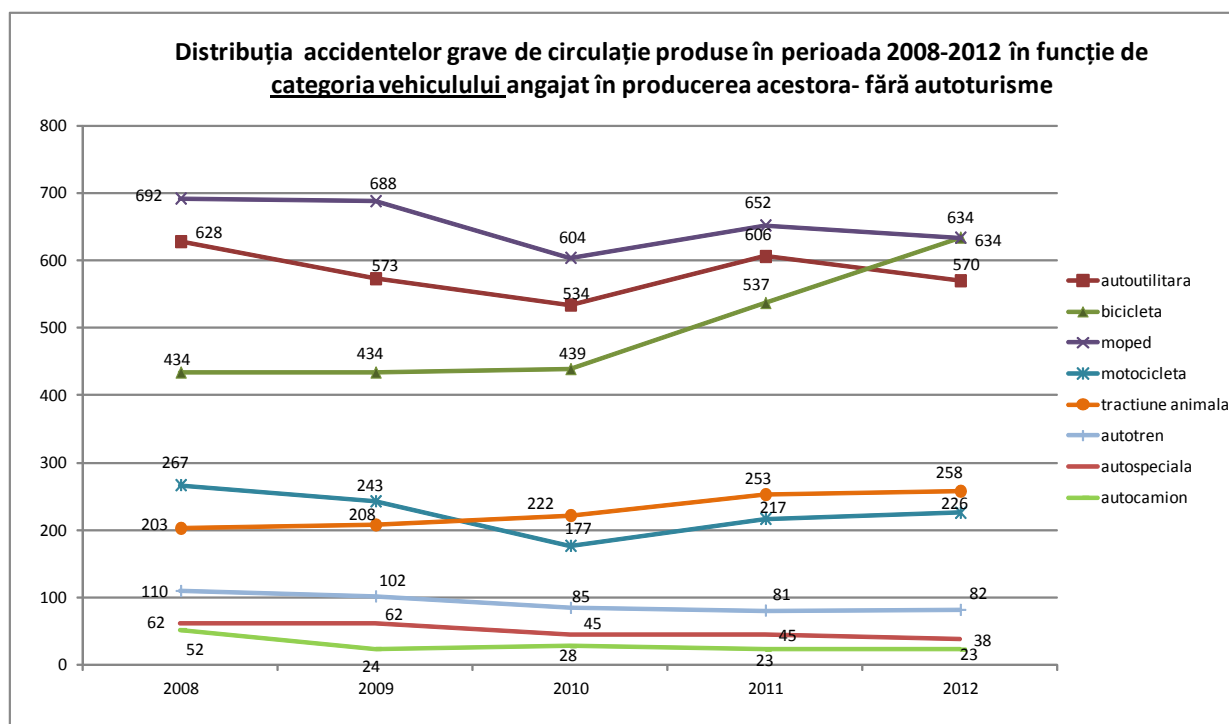
În ceea ce privește distribuția accidentelor grave în funcție de tipul vehiculului conducătorului vinovat de producerea acestora, se constată că autoturismele sunt mai frecvent implicate în astfel de situații, comparativ cu celelalte vehicule, ponderea acestora în total vehicule implicate cu vinovăția conducătorului situându-se în jurul valorii de 60-65%, pe parcursul perioadei 2008-2012. Această situație este explicabilă și prin faptul că autoturismele reprezintă categoria cea mai numeroasă de autovehicule din România, reprezentând un procent de aproximativ 80% din total autovehicule înmatriculate.



Totuși, în contextul în care parcul de autoturisme înregistrează creșteri (+13%) pe parcursul perioadei de referință (2008-2012), se remarcă faptul că numărul de autoturisme implicate cu vinovăție în accidente rutiere grave înregistrează, în 2012 o tendință de scădere cu 13,5% comparativ cu anul 2008. Totodată, ponderea acestora în total vehicule vinovate de producerea accidentelor rutiere se reduce discret de la 65,1% în 2008 la 62,3% în anul 2012.

Se remarcă însă creșterea numărului de bicicliști găsiți vinovați de producerea de accidente rutiere (cu 46% comparativ cu 2008), însoțită și de o ușoară majorare a procentului pe care acest tip de vehicul îl reprezintă în total, de la 6,2% la 8,9%.

| | Autoturism | Autoutilitară | Bicicletă | Moped | Motocicletă | Tracțiune animală | Autotren | Autospecială | Autocamion |
|-----------------|------------|---------------|-----------|-------|-------------|-------------------|----------|--------------|------------|
| 2008 | 5.120 | 628 | 434 | 692 | 267 | 203 | 110 | 62 | 52 |
| 2009 | 5.006 | 573 | 434 | 688 | 243 | 208 | 102 | 62 | 24 |
| 2010 | 4.527 | 534 | 439 | 604 | 177 | 222 | 85 | 45 | 28 |
| 2011 | 4.444 | 606 | 537 | 652 | 217 | 253 | 81 | 45 | 23 |
| 2012 | 4.427 | 570 | 634 | 634 | 226 | 258 | 82 | 38 | 23 |
| (+/-) 2012-2008 | -13.5 | -9.2 | 46.1 | -8.4 | -15.4 | 27.1 | -25.5 | -38.7 | -55.8 |



Dacă realizăm o comparație a distribuției pe tip de vehicul a parcului de vehicule existent în România cu distribuția acestora în ceea ce privește implicarea cu vinovăție în accidentele rutiere grave constatăm că există categorii de vehicule cu un grad de implicare mult mai ridicat comparativ cu ponderea lor în traficul rutier la nivel național. Astfel, dacă autoturismele reprezintă 80% din totalul vehiculelor și sunt angajate în 62,3% dintre accidente, în cazul mopedelor, de exemplu, deși acestea reprezintă doar aproximativ 4% din totalul vehiculelor, au fost implicate în 9% dintre accidentele rutiere.

Evoluția în funcție de caracteristicile victimelor accidentelor rutiere grave

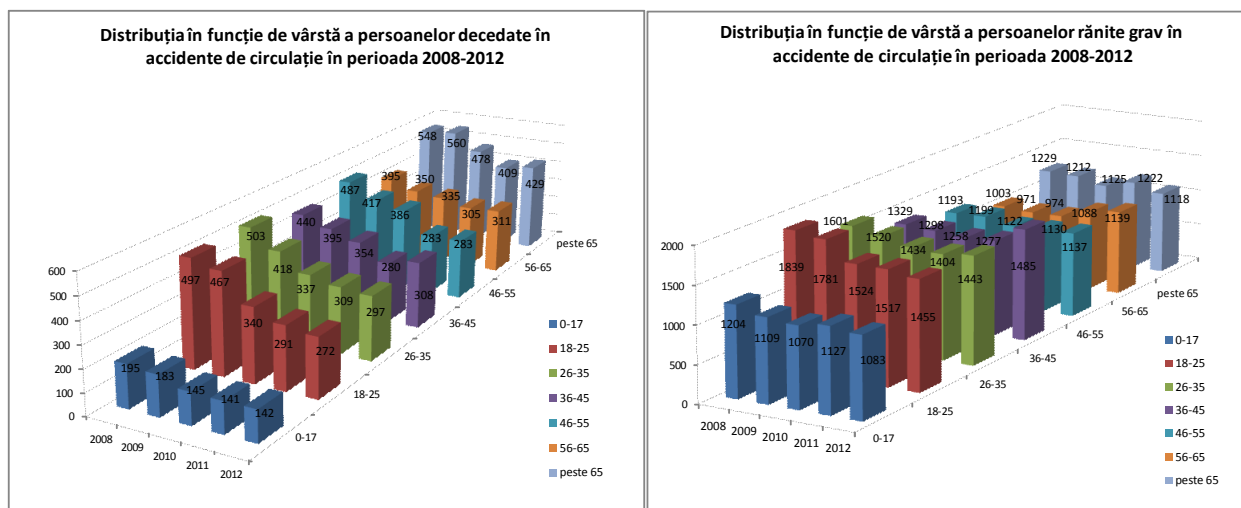
Chiar dacă indicatorii care cuantifică consecințele umane ale accidentelor rutiere (numărul de persoane decedate, numărul răniților grav, rata mortalității în accidentele rutiere) au înregistrat reduceri comparativ cu momentul de vârf din 2008, dacă ne raportăm la situația înregistrată la nivelul Uniunii Europene, situația nu pare la fel de optimistă.

Astfel, valoarea înregistrată în România în anul 2012, de 96 persoane decedate la 1 milion locuitori, este încă destul de mare comparativ cu media înregistrată la nivel european de 60 morți/1 milion locuitori²⁵ și situează țara noastră printre ultimele locuri între țările Uniunii Europene alături de Polonia (110), Serbia (100), Grecia (96), Lituania (92), Bulgaria (88). Cel mai reduse rate a mortalității cauzate de accidentele de circulație sunt înregistrate de Suedia (34), Norvegia (34).

| | Morți | | Răniți grav | |
|------------------------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| | Bărbați | Femei | Bărbați | Femei |
| 2008 | 2.300 | 765 | 6.199 | 3.204 |
| 2009 | 2.103 | 694 | 5.976 | 3.121 |
| 2010 | 1.802 | 575 | 5.562 | 2.947 |
| 2011 | 1.545 | 473 | 5.699 | 3.069 |
| 2012 | 1.542 | 500 | 5.783 | 3.077 |
| (+/-) 2012-2008 | -33.0% | -34.6% | -6.7% | -4.0% |

După cum se constată, cele mai multe dintre victimele accidentelor rutiere grave sunt bărbați, aceștia reprezentând trei sferturi dintre persoanele decedate și două treimi dintre cele rănite grav.

Această distribuție se menține pe parcursul celor 5 ani analizați. Această situație este explicabilă și prin faptul că bărbații sunt într-o mai mare măsură prezenți în traficul rutier (70% dintre posesorii unui permis auto sunt bărbați), precum și faptului că aceștia își asumă mai frecvent decât femeile o serie de riscuri în trafic²⁶.



Analiza comparativă a distribuției în funcție de vârstă a persoanelor decedate în accidente rutiere grave cu distribuția populației în funcție de vârstă evidențiază două categorii cu risc rutier ridicat și anume: categoria persoanelor de peste 65 de ani (care reprezintă aproximativ 20% dintre victime în perioada analizată față de 14% la nivelul întregii populații) și cea a tinerilor între 18-25 ani (aproximativ 15% dintre victime în perioada analizată față de 11% la nivelul întregii populații). Aceste categorii se remarcă prin ponderi semnificativ mai mari în totalul persoanelor decedate față de ponderea lor în totalul populației din România, ceea ce indică faptul că e mult mai probabil ca persoanele din cadrul acestor categorii de vârstă să devină victime ale unor accidente de circulație grave comparativ cu celelalte categorii de vârstă.

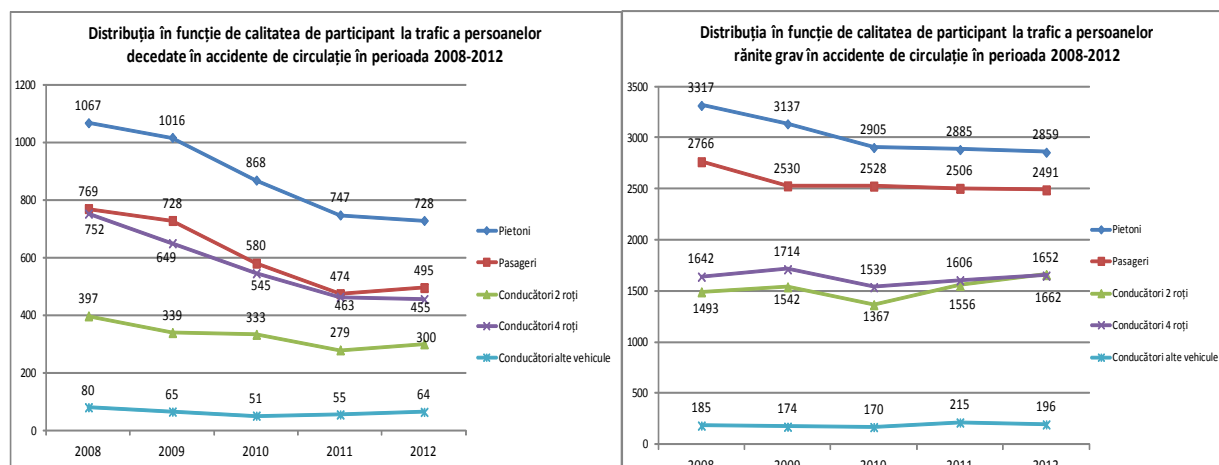
În ceea ce privește distribuția persoanelor rănite grav în funcție de vârstă, grupa de vârstă care prezintă un nivel mai ridicat de vulnerabilitate este cea a tinerilor cu vârste între 18-25 de ani (aproximativ 18% față de 11% în total populație), în timp ce persoanele peste 65 de ani ajung să dețină un procent mai mic decât cel înregistrat la nivel național. Această situație poate fi pusă și pe seama vulnerabilității crescute ale persoanelor în vârstă care, odată implicate în accidente rutiere, au un risc mai mare de deces comparativ cu persoanele tinere.

25 6th Road Safety PIN Report 2012, European Transport Safety Council

26 Sondaj de opinie asupra atitudinilor sociale privind riscul în trafic, 2008, IGPR, Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

Analizând distribuția numărului victimelor accidentelor rutiere în funcție de modul în care se deplasau în momentul accidentării (ca pietoni, pasageri, conducători vehicule), constatăm că jumătate dintre aceste victime sunt fie pietoni (36%), fie conducători ai unor vehicule pe 2 roți (14%). O situație asemănătoare se întâlnește atât la nivelul european, cât și la nivel mondial, după cum rezultă din raportul realizat de Organizația Mondială a Sănătății cu privire la siguranța în trafic în anul 2013²⁷ (pietonii și conducătorii de vehicule pe 2 roți ocupă împreună jumătate din totalul persoanelor decedate în accidente).

| | Pietoni | | Pasageri | | Conducători 2 roți | | Conducători 4 roți | | Conducători alte vehicule | |
|-----------------|---------|-------------|----------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|-------------|---------------------------|-------------|
| | Morți | Răniți grav | Morți | Răniți grav | Morți | Răniți grav | Morți | Răniți grav | Morți | Răniți grav |
| 2008 | 1.067 | 3.317 | 769 | 2.766 | 397 | 1.493 | 752 | 1.642 | 80 | 185 |
| 2009 | 1.016 | 3.137 | 728 | 2.530 | 339 | 1.542 | 649 | 1.714 | 65 | 174 |
| 2010 | 868 | 2.905 | 580 | 2.528 | 333 | 1.367 | 545 | 1.539 | 51 | 170 |
| 2011 | 747 | 2.885 | 474 | 2.506 | 279 | 1.556 | 463 | 1.606 | 55 | 215 |
| 2012 | 728 | 2.859 | 495 | 2.491 | 300 | 1.662 | 455 | 1.652 | 64 | 196 |
| (+/-) 2012-2008 | -31.8 | -13.8 | -35.6 | -9.9 | -24.4 | 11.3 | -39.5 | 0.6 | -20 | 5.9 |



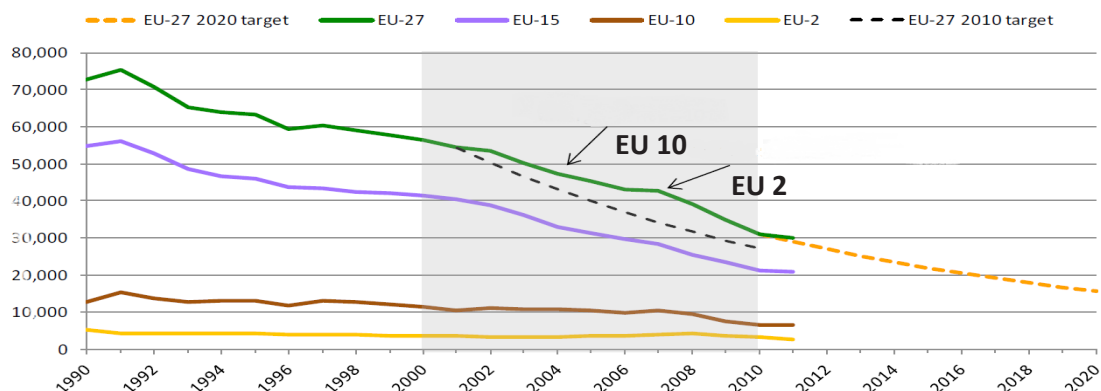
S-a constatat, de asemenea, că un sfert dintre persoanele decedate sunt pasageri ai diverselor vehicule aflate în trafic (25%), iar aproximativ 24% sunt conducători de vehicule cu 4 roți. Această distribuție se menține constantă pe parcursul perioadei de referință (2008-2012).

Această situație se întâlnește și în cazul persoanelor rănite grav, neexistând diferențe semnificative față de distribuția numărului persoanelor decedate în accidente de circulație.

Per ansamblu, după cum se poate observa în reprezentarea grafică, atât numărul persoanelor decedate, cât și al celor rănite grav se reduc pe parcursul celor 5 ani pentru cele mai multe dintre categoriile de participanți la trafic. Se constată, spre exemplu, o reducere importantă, de 40%, a numărului de decese în rândul șoferilor de vehicule cu 4 roți (de la 752 în 2008 la 455 în 2012), dar și în rândul pasagerilor din astfel de vehicule (-36%) sau al pietonilor (-32%).

Această tendință de reducere nu se remarcă însă la nivelul numărului persoanelor rănite grav din categoria conducătorilor de vehicule pe 2 roți (numărul persoanelor rănite grav înregistrează în 2012 o creștere cu 11% comparativ cu 2008) sau a conducătorilor de vehicule cu 4 roți (numărul persoanelor rănite grav din această categorie se menține la cote relativ constante).

Evoluția accidentelor rutiere la nivelul Uniunii Europene²⁸



În ceea ce privește evoluția numărului de decese provocate de accidentele rutiere la nivelul Uniunii Europene (UE 27), constatăm ameliorarea continuă a acestui fenomen nociv pentru calitatea vieții europenilor, reducere reflectată și în reprezentarea grafică alăturată. Totuși, așa cum se precizează și în raportul realizat de Consiliul European pentru Siguranța Transportului, ritmul de reducere a numărului de decese provocate de accidentele rutiere a devenit ceva mai lent în ultimii trei ani la nivelul statelor “vechi” (UE15) din cadrul Uniunii Europene (-2%) în timp ce, la nivelul țărilor care au aderat la Uniunea Europeană în 2004 (UE10) se sesizează chiar o discretă creștere (+1%). În cazul Bulgariei și României (UE 2) se remarcă, comparativ cu situația înregistrată pentru celelalte state, ritmul susținut de reducere a acestui fenomen (-15% în 2011 comparativ cu 2010).

Având în vedere faptul că în anul 2009, la nivelul Uniunii Europene, 35.000 de persoane au murit în accidente rutiere, iar peste 1,7 milioane au fost rănite, se poate spune că, deși programele UE anterioare cu privire la siguranța în trafic s-au încheiat cu succes, drumurile europene sunt încă departe de a fi sigure. Pentru a consolida rezultatele foarte bune obținute în trecut (peste 78 000 de vieți salvate cu ajutorul programului UE în domeniul siguranței rutiere în perioada 2001-2010), în anul 2010, la nivelul Uniunii Europene s-a reafirmat dezideratul de îmbunătățire a siguranței rutiere, astfel ca până în anul 2020, numărul persoanelor decedate în accidente de circulație în Uniunea Europeană să se reducă cu 50% comparativ cu anul 2010.

Analizând evoluția numărului de decese în trafic din anul 2011 (primul an al acestei decade) comparativ cu 2010, la nivelul fiecărui stat din cadrul Uniunii Europene, s-a constatat că Norvegia (-20%) și Lituania (-18%) conduc în topul țărilor care au înregistrat reduceri la acest indicator, urmate de Spania (-17%), Bulgaria (-15%), România (-15%), Ungaria (-14%), Grecia (-14%), Danemarca (-13%), Irlanda (-12%) și Cehia (-12%).



CAPITOLUL III

DINAMICA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE ÎN ANUL 2012

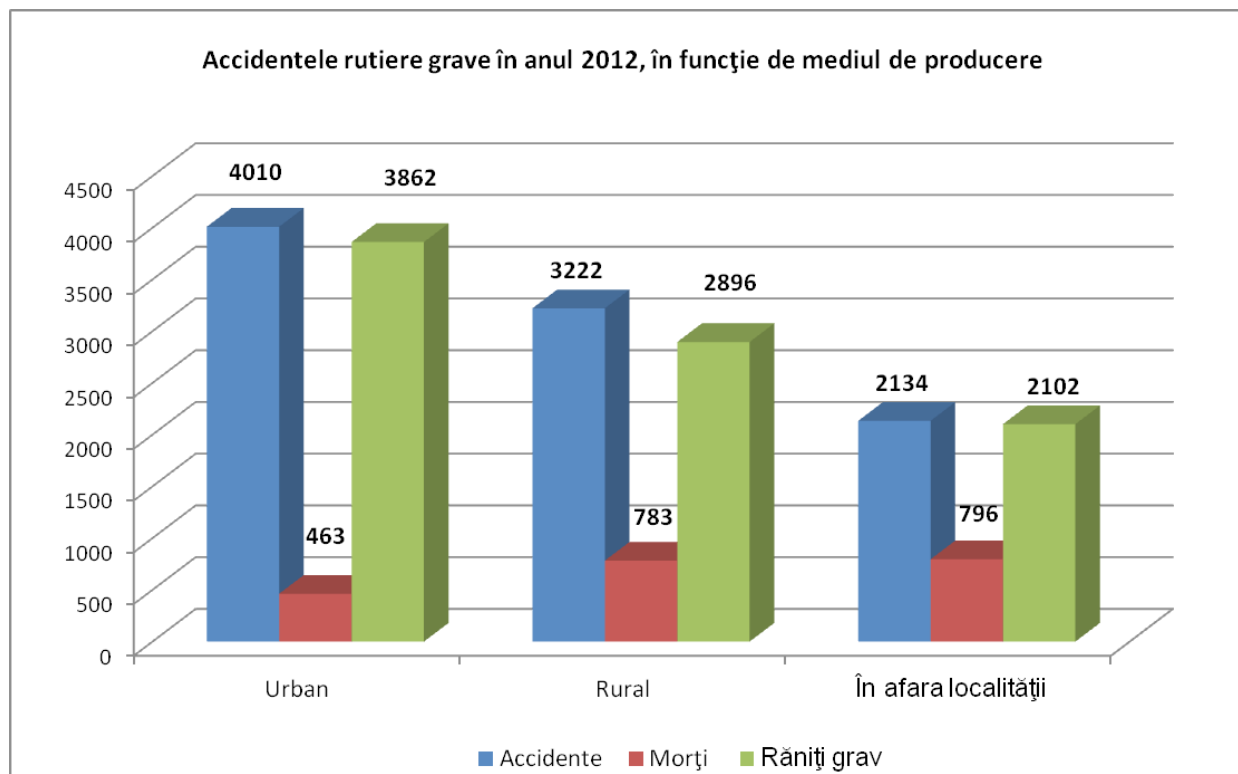
Analiză detaliată

În anul 2012, pe drumurile publice din România s-au produs 9366 accidente rutiere grave. Consecințele, în victime omenești, ale acestor evenimente însumează 2.042 morți și 8.860 răniți grav.

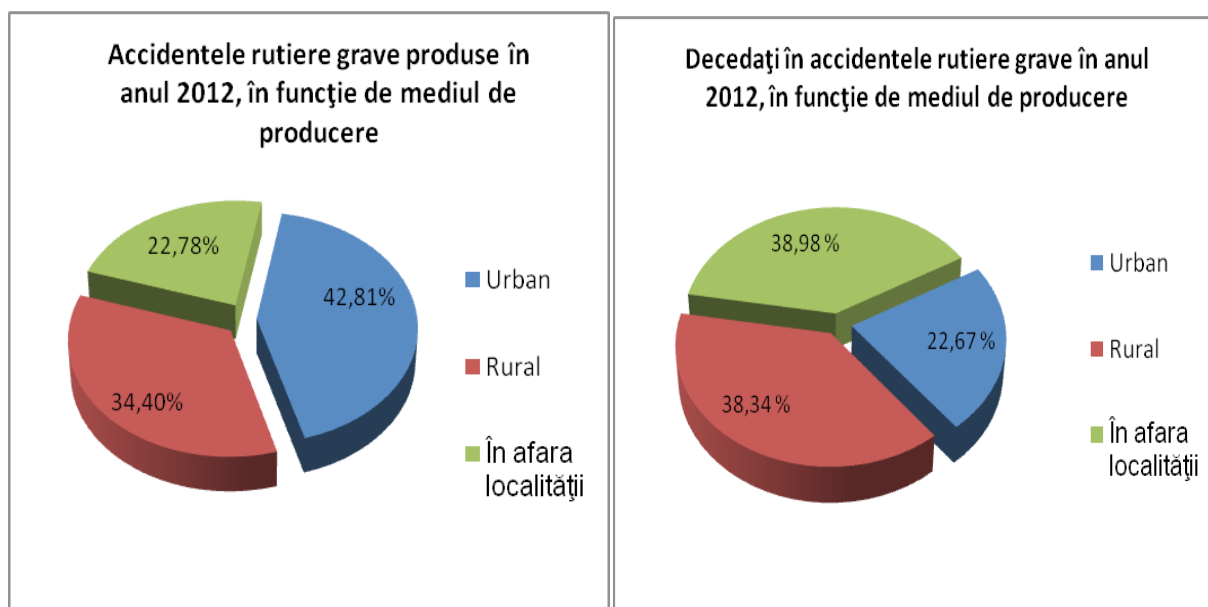
UNDE?

Mediul de producere

În funcție de mediul în care au avut loc, distribuția accidentelor rutiere grave produse în anul 2012 se prezintă astfel:



Grafic se ilustrează faptul că mediul urban constituie spațiul în care s-au produs cele mai multe accidente rutiere grave, în timp ce accidentele rutiere grave care au avut loc pe drumurile publice din afara localităților au provocat cel mai mare număr de morți.



În ansamblu, cele mai periculoase accidente rămân cele produse în afara localităților, fapt demonstrat de valorile indicelui de mortalitate rutieră (numărul morților la 100 de accidente rutiere grave) și a celui de victimizare rutieră (numărul total al victimelor - morți și răniți grav - raportat la 100 de accidente rutiere grave) (tabel nr.1).

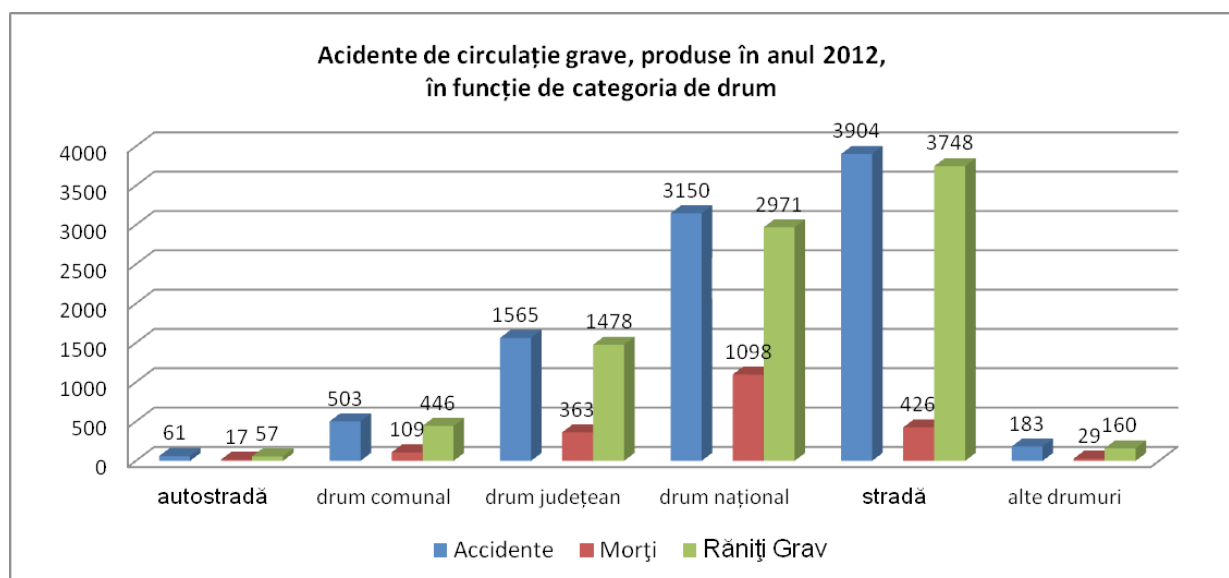
Tabel nr. 1

| Mediu | Indice mortalitate (nr. morți/nr. accidente*100) | Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] |
|----------------------|---|---|
| urban | 11,55 | 107,86 |
| rural | 24,30 | 114,18 |
| în afara localității | 37,30 | 135,80 |
| național | 21,80 | 116,40 |

Diferențele sunt explicabile atât prin datele obiective care descriu regimul de trafic propriu fiecărui mediu de producere (predominanța anumitor tipuri de drum, limitele legale de viteză specifice fiecăruia, densitatea diferită a traficului etc.), cât și prin caracteristici antropologice (culturale) de utilizare a autovehiculului în medii diferite. Prin acestea avem în vedere factorii care, în medii de producere diferite, conduc la niveluri diferite de risc în legătură cu numărul de persoane ce poate fi implicat într-un accident rutier grav (scopul utilizării autovehiculului, ocuparea autovehiculelor, obiceiuri turistice și de petrecere a timpului liber etc.).

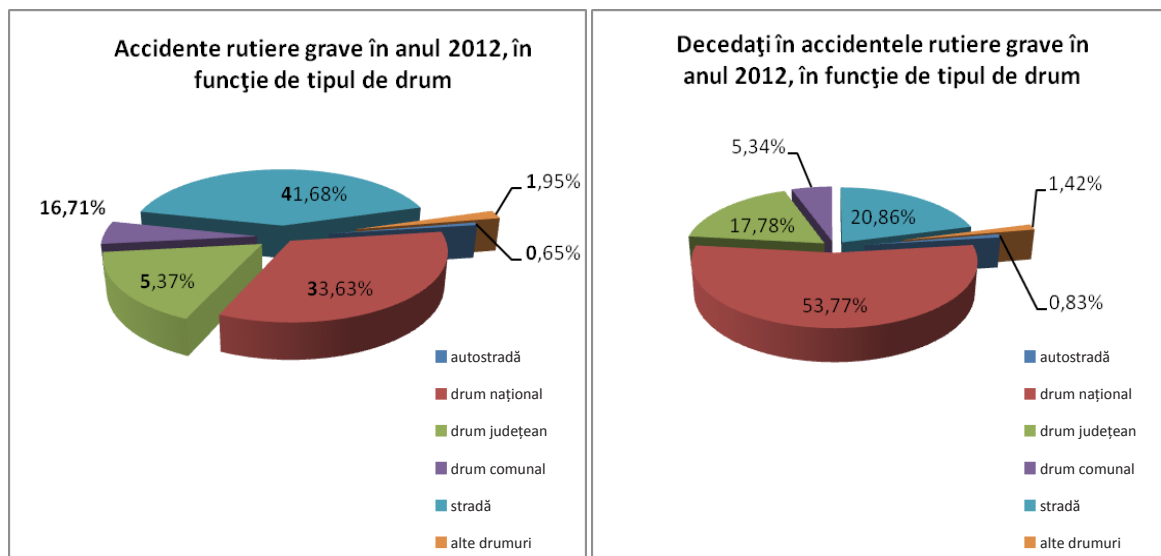
Tipul de drum

Raportate la categoria de drum pe care au avut loc, accidentele rutiere grave petrecute în anul 2012 se distribuie conform graficului următor:



Strada - drumul public specific localităților, în primul rând, urbane - este tipul de drum pe care au avut loc cele mai multe accidente rutiere grave în anul 2012 - 3904 evenimente rutiere de acest tip ($\approx 41,7\%$ din totalul anual). Frecvența accidentelor situează drumurile naționale ca a doua cea mai periculoasă categorie de drum (3150 de evenimente, $\approx 33,6\%$ din total). Autostrăzile reprezintă categoria de drum pe care au avut loc în anul 2012 cele mai puține accidente rutiere grave - 61 evenimente, $0,65\%$ din total. La această ierarhie contribuie, printre alți factori, și diferențele de lungime a rețelei între diferitele categorii de drumuri publice din România.

Clasificarea categoriilor de drum public, ca factor important în descrierea accidentului rutier, se schimbă atunci când se iau în considerare consecințele, în victime, ale accidentelor produse pe respectivele tipuri de drum. Astfel, pe drumurile naționale, accidentele rutiere grave au provocat de peste 2,5 ori mai mulți morți decât evenimentele rutiere, mai numeroase, produse pe străzi.



Edificatoare este comparația pe care o propun valorile indicilor de mortalitate, respectiv, de victimizare rutieră, înregistrate pentru accidentele rutiere grave produse pe diferitele categorii de drumuri din România, în anul 2012 (tabelul nr. 2).

Tabelul nr. 2

| Categorie drum | Indice mortalitate (nr. morți/nr. accidente*100) | Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] |
|-----------------|---|---|
| autostradă | 27,87 | 121,31 |
| drum național | 34,86 | 129,17 |
| drum județean | 23,19 | 117,64 |
| drum comunal | 21,67 | 110,34 |
| stradă | 10,91 | 106,92 |
| alte drumuri | 15,85 | 103,28 |
| național | 21,80 | 116,40 |

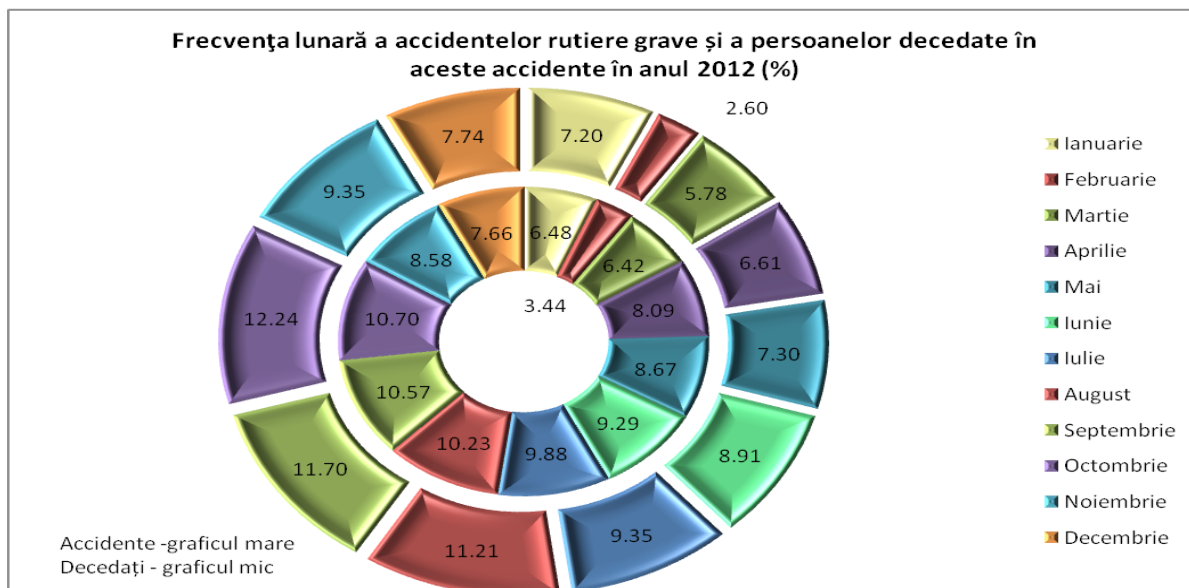
Din tabelul de mai sus se observă caracteristica drumurilor naționale de a fi constituit (și) în anul 2012 cea mai periculoasă categorie de drum, accidentele rutiere grave petrecute pe acest tip de drum provocând cele mai multe decese, precum și cele mai multe victime - morți plus răniți - la fiecare o sută de evenimente produse. De remarcat, în pofida numărului redus de accidente rutiere grave produse, autostrada este un tip de drum de mare risc, valorile ambilor indici așezând această categorie de drum pe a doua poziție. Strada este categoria de drum cu cele mai reduse valori ale indicilor considerați.

CÂND?

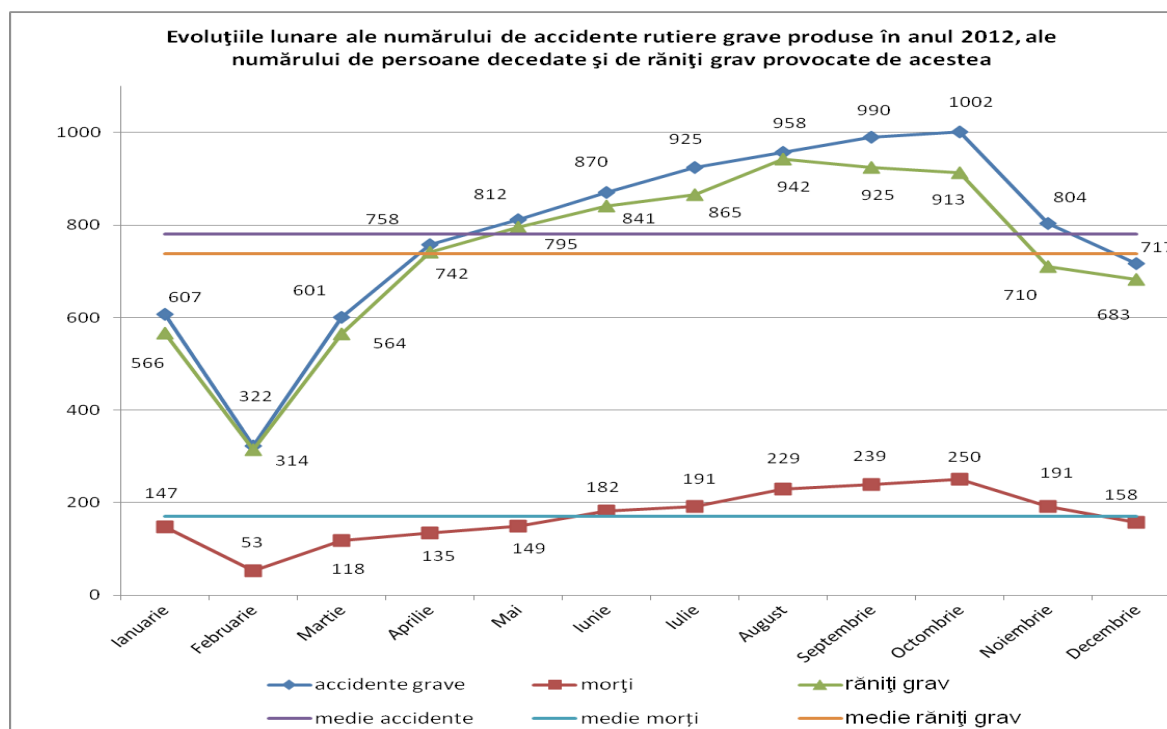
Luna

Lunar, în medie, pe drumurile publice din România au avut loc, în cursul anului 2012, 781 accidente rutiere grave, care au produs 170 decese și 738 răniți grav.

Frecvența lunară a accidentelor rutiere grave produse în anul 2012 și cea a numărului persoanelor decedate în acestea sunt ilustrate în graficele următoare. În ordine, cele mai multe accidente rutiere grave produse în anul 2012 au avut loc în lunile octombrie, septembrie și august. În aceleași intervale au fost înregistrate și cele mai ridicate valori ale numărului persoanelor decedate în evenimente rutiere. În februarie au fost înregistrate cele mai scăzute valori ale numărului de accidente, precum și ale victimelor pe care acestea le-au provocat.



Evoluția lunară a celor trei indicatori - numărul accidentelor rutiere grave, numărul decedaților și cel al răniților grav în respectivele accidente - precum și mediile anuale ale acestora, sunt reprezentate în graficul următor.



Se observă o scădere semnificativă a valorilor tuturor celor trei indicatori în luna februarie, comparativ cu luna precedentă. Ulterior, începe o tendință ascendentă, care culminează pentru accidente și persoane decedate cu valorile înregistrate în luna octombrie. În lunile noiembrie și decembrie curbele descresc până la valori apropiate de cele ale mediilor anuale. Numărul lunar al răniților grav începe să scadă cu două luni mai devreme, în luna august, în timp ce numărul persoanelor decedate, pe segmentul de creștere, atinge nivelul lunii ianuarie cu două luni mai târziu decât ceilalți doi indicatori, în luna mai.

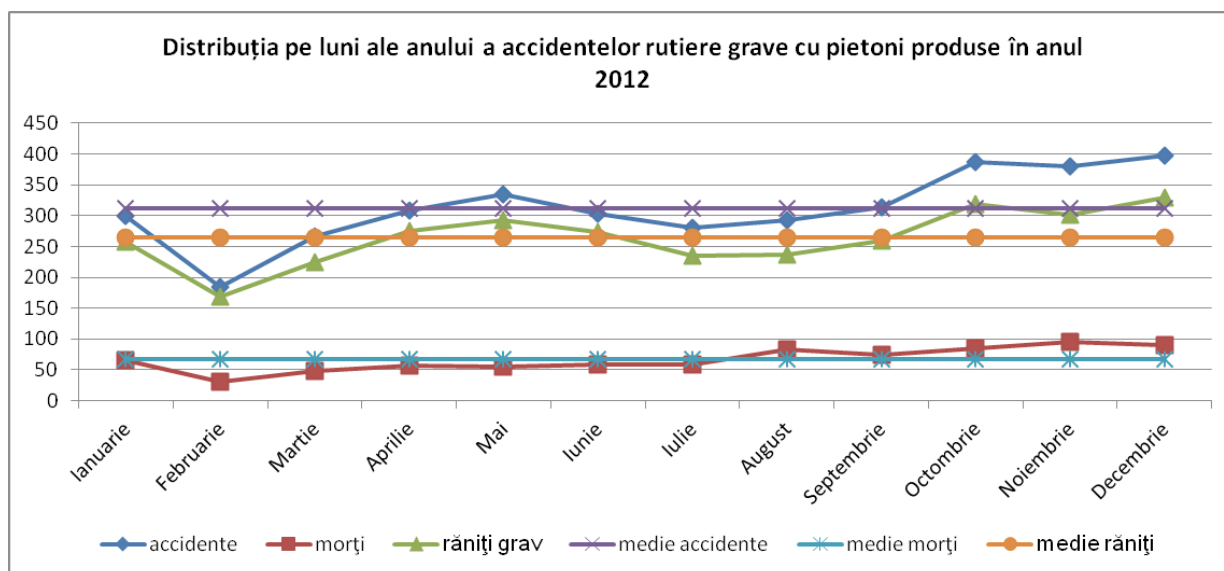
Cele două tendințe, prin structura victimelor rezultate, par să indice faptul că violența accidentelor rutiere grave produse în 2012 crește lent în prima parte a anului, pentru a atinge cote maxime în intervalul august-octombrie, cu vârful în luna octombrie. Această evoluție este în parte ilustrată și de tabelul valorilor lunare ale indicilor de mortalitate, respectiv, de victimizare rutieră (tabelul nr. 3).

Tabelul nr. 3

| Luna | Indice mortalitate (nr. morți/nr. accidente*100) | Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] |
|------------|---|---|
| Ianuarie | 24,22 | 117,46 |
| Februarie | 16,46 | 113,98 |
| Martie | 19,63 | 113,48 |
| Aprilie | 17,81 | 115,70 |
| Mai | 18,35 | 116,26 |
| Iunie | 20,92 | 117,59 |
| Iulie | 20,65 | 114,16 |
| August | 23,90 | 122,23 |
| Septembrie | 24,14 | 117,58 |
| Octombrie | 24,95 | 116,07 |
| Noiembrie | 23,76 | 112,06 |
| Decembrie | 22,04 | 117,29 |
| național | 21,80 | 116,40 |

Valoarea maximă a mortalității este înregistrată în luna octombrie, în timp ce numărul maxim de victime este atins în luna august. De remarcat este valoarea mortalității în luna ianuarie, a doua valoare anuală. Ianuarie 2012 a reprezentat un interval deosebit de violent, prin victimele provocate de către accidentele rutiere grave produse, chiar dacă numărul evenimentelor de acest fel a fost mai scăzut decât în cele mai multe dintre celelalte intervale.

În raport de luna calendaristică în care s-au produs, accidentele rutiere grave cu implicarea pietonilor configurează o evoluție anuală diferită de cea a totalului evenimentelor rutiere din anul 2012.

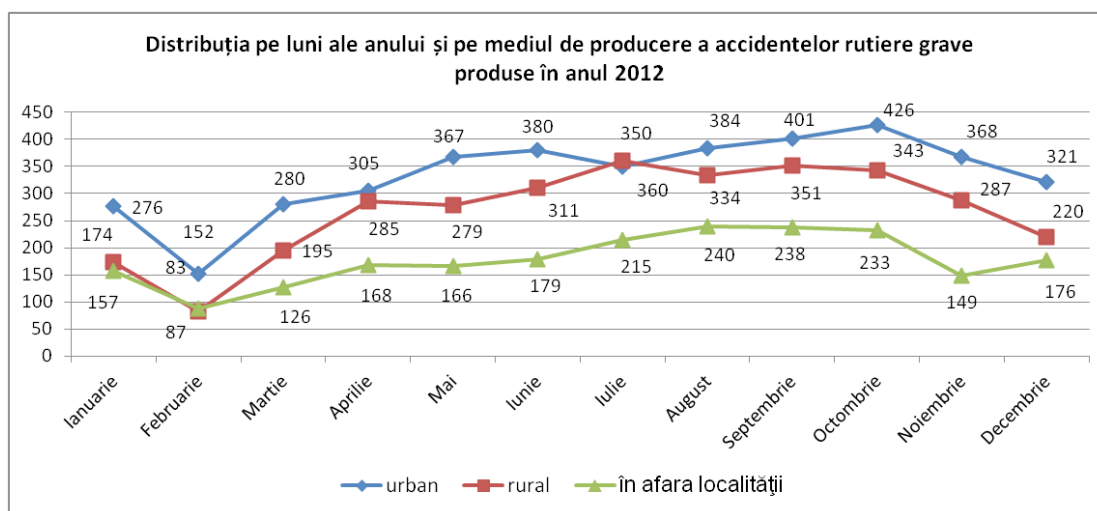


Spre deosebire de evoluția generală, pentru pietoni ultimul trimestru al anului înregistrează valori ridicate, peste media anuală. Tot în acest segment se regăesc și valorile maxime ale celor trei indicatori. Astfel, pentru numărul de evenimente și numărul de răniți grav luna de vârf este decembrie, în timp ce pentru numărul deceselor acesta este în noiembrie.

O a doua diferență o reprezintă cea dată de intervalul aprilie-octombrie: în evoluția generală acest segment reprezintă o curbă de creștere continuă pe interval; iar în ce privește accidentele cu pietoni, numărul acestora începe să scadă din luna mai, în intervalul mai-septembrie curba configurând o depresiune.

O altă evoluție specifică a accidentelor cu pietoni se reflectă în diferența dintre trasa decedaților și ale celorlalți doi indicatori. În graficul general al accidentelor, curba de evoluție a numărului persoanelor decedate răspunde accentelor privind numărul de accidente. În cazul evenimentelor cu pietoni, trasa persoanelor decedate este diferită de celelalte două, atât pentru intervalul aprilie-iulie, când configurează un platou, cât și în august, când evoluția este una descrescătoare.

Evoluția lunară a accidentelor rutiere grave, în raport de mediul lor de producere, este reprezentată în graficul următor.



Tabel nr. 4 Tabel de ponderi lunare ale accidentelor, deceselor și răniților grav în cadrul mediului de producere (%)

| Luna | Urban | | | Rural | | | În afara localității | | |
|------------|-----------|-------|-------------|-----------|-------|-------------|----------------------|-------|-------------|
| | accidente | morți | răniți grav | accidente | morți | răniți grav | accidente | morți | răniți grav |
| Ianuarie | 6,88 | 8,42 | 6,60 | 5,40 | 6,64 | 5,63 | 7,36 | 7,04 | 7,36 |
| Februarie | 3,79 | 2,59 | 3,96 | 2,58 | 2,68 | 2,42 | 4,08 | 2,51 | 4,52 |
| Martie | 6,98 | 5,40 | 7,07 | 6,05 | 6,26 | 5,63 | 5,90 | 5,53 | 6,36 |
| Aprilie | 7,61 | 6,05 | 7,82 | 8,85 | 6,51 | 9,25 | 7,87 | 7,04 | 8,55 |
| Mai | 9,15 | 8,21 | 9,50 | 8,66 | 8,30 | 8,60 | 7,78 | 5,78 | 8,90 |
| Iunie | 9,48 | 8,42 | 9,84 | 9,65 | 9,71 | 9,84 | 8,39 | 8,42 | 8,75 |
| Iulie | 8,73 | 9,07 | 8,65 | 11,17 | 9,07 | 11,40 | 10,07 | 9,80 | 9,99 |
| August | 9,58 | 11,45 | 9,53 | 10,37 | 9,58 | 11,19 | 11,25 | 12,69 | 12,43 |
| Septembrie | 10,00 | 8,64 | 10,28 | 10,89 | 12,64 | 10,53 | 11,15 | 12,56 | 11,08 |
| Octombrie | 10,62 | 11,23 | 10,44 | 10,65 | 10,86 | 10,77 | 10,92 | 14,20 | 9,84 |
| Noiembrie | 9,18 | 12,31 | 8,47 | 8,91 | 9,71 | 8,29 | 6,98 | 7,29 | 7,11 |
| Decembrie | 8,00 | 8,21 | 7,85 | 6,83 | 8,05 | 6,46 | 8,25 | 7,16 | 9,59 |

Pentru mediul urban, evoluția anuală a accidentelor urmează curba generală, fixându-și vârful în luna octombrie (10,62%). În ce privește evoluția deceselor, noiembrie reprezintă vârful anual (12,31%), iar septembrie sparge plafonul de valori înalte al intervalului august-noiembrie, în această lună înregistrându-se 8,64% dintre decesele anuale în urban, cu aproximativ trei procente mai puțin decât în lunile august și octombrie.

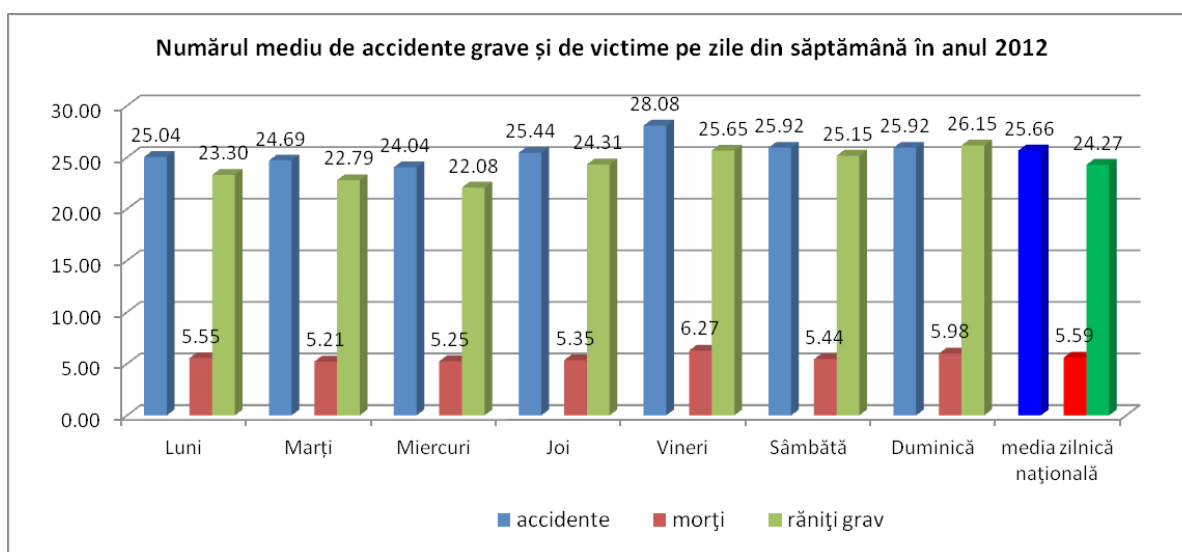
În mediul rural cele mai multe accidente au avut loc în luna iulie (11,17%), cu această lună debutând intervalul de maximă frecvență a evenimentelor rutiere grave în acest mediu, iulie-octombrie. Decesele provocate de accidentele rutiere grave din acest mediu înregistrează un vârf în luna septembrie (12,64%).

Pe drumurile din afara localităților, accidentele rutiere grave înregistrează valori înalte în intervalul august-octombrie, configurând un platou înalt. Octombrie reprezintă vârful deceselor înregistrate (14,2%), chiar dacă proporția accidentelor produse în această lună este mai redusă decât în lunile precedente.

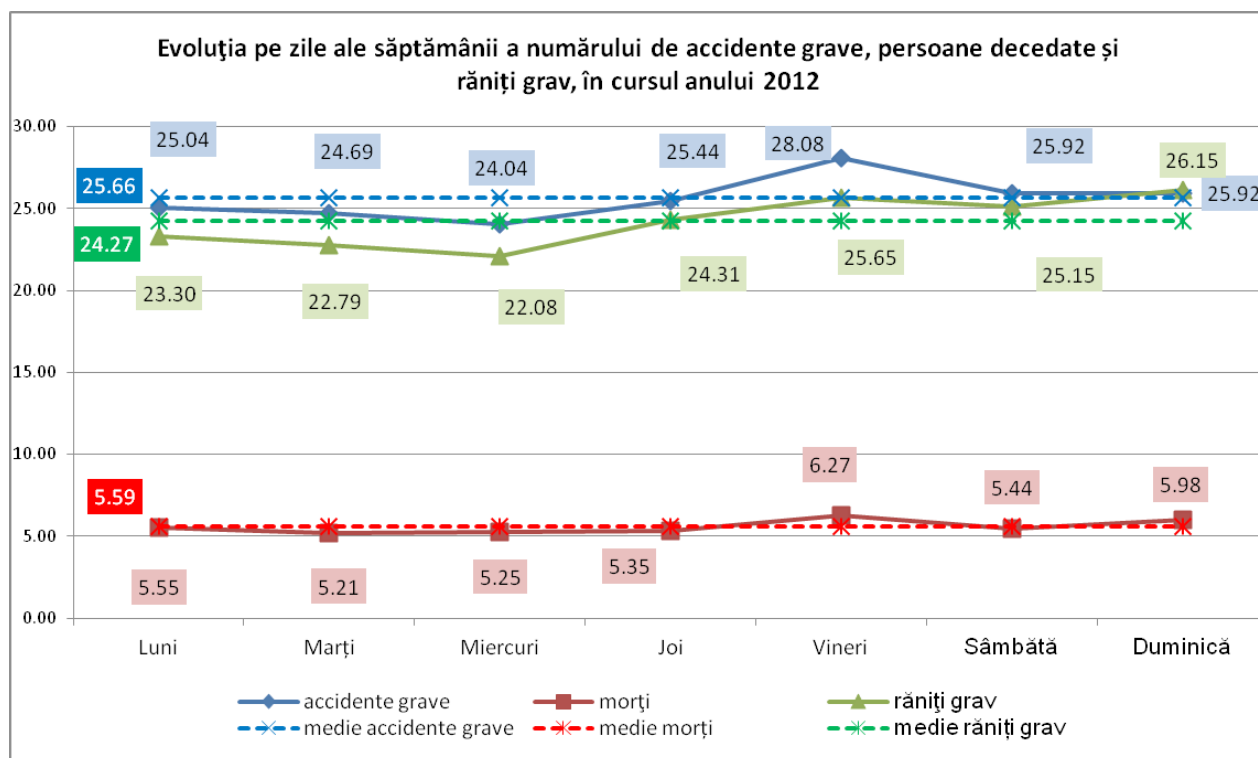
Ziua

În săptămâna standard a anului 2012 s-au produs 179,14 accidente rutiere grave. Urmările acestora, în victime omenești, au constat în 39,05 morți și 169,43 răniți grav.

Săptămâna standard a anului 2012, sub aspectul evoluției celor trei indicatori - număr de accidente rutiere grave, persoane decedate și răniți grav - este reprezentată în graficul următor.



Analiza coordonatelor de timp ale producerii accidentelor rutiere grave în anul 2012 pune în evidență o distribuție oarecum echilibrată a valorilor celor trei indicatori pe zilele săptămânii. Considerând valorile medii anuale pentru fiecare unitate a ciclului săptămânal, zilele de vineri se disting prin valorile mai ridicate înregistrate la fiecare capitol. În ce privește numărul de accidente și numărul de răniți grav rezultat din acestea, ultimele trei zile ale săptămânii înregistrează valori mai mari decât media. Pentru numărul de decese, zilele cu valori ridicate sunt vineri, duminică și luni.



Tabelul de valori ale indicilor de mortalitate și victimizare este sugestiv în privința descrierii gradului de pericolozitate al accidentelor produse în diferitele zile ale săptămânii (tabelul nr. 5).

Tabelul nr. 5

| Ziua | Indice mortalitate (nr. morți/nr. accidente*100) | Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] |
|-----------------|---|---|
| Luni | 22,16 | 115,22 |
| Marti | 21,11 | 113,40 |
| Miercuri | 21,84 | 113,68 |
| Joi | 21,01 | 116,55 |
| Vineri | 22,33 | 113,70 |
| Sâmbătă | 20,99 | 118,03 |
| Duminică | 23,07 | 123,94 |
| național | 21,80 | 116,40 |

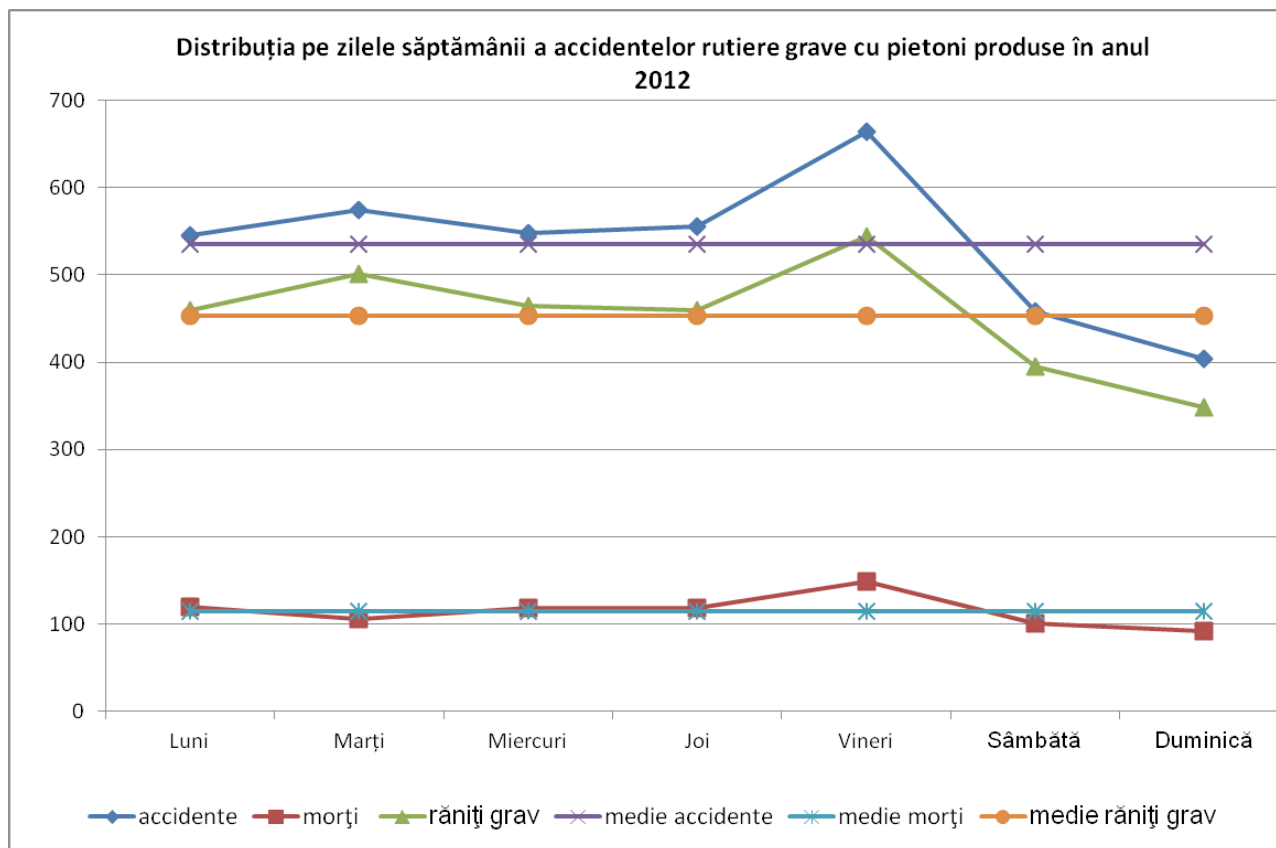
Se observă că, oarecum contrar intuiției, accidentele produse sâmbăta au cea mai redusă valoare a indicelui de mortalitate, dar a doua valoare a indicelui de victimizare; în același timp, evenimentele rutiere grave petrecute lunea au o valoare a indicelui de mortalitate superioară celei din ziua de sâmbătă, la un indice de victimizare inferior. În săptămâna standard a anului 2012, cele mai periculoase zile în producerea accidentelor rutiere grave sunt duminică, vineri și luni.

În raport de ziua din săptămână în care s-au produs, accidentele rutiere grave cu implicarea pietonilor descriu evoluții diferite de cele generale. Principalele diferențe constau în valorile pe care indicatorii le ating pentru zilele de sâmbătă, duminică și marți.

Situația generală a accidentelor rutiere grave înregistrează pentru zilele de sâmbătă și duminică valori peste media săptămânală. În ce privește pietonii, accidentele care îi implică se diminuează valoric pentru zilele de week-end, indicatorii înregistrând nu numai valori sub medie, ci și cele mai scăzute ale întregului ciclu săptămânal.

Diferența între situația generală a accidentelor într-un ciclu săptămânal și cea a evenimentelor rutiere cu implicarea pietonilor se structurează diferit. Spre deosebire de tendința generală, în care marțea se situează pe o tendință de scădere a celor trei indicatori, în cazul accidentelor cu pietoni se înregistrează vârful săptămânal al numărului de accidente și răniților grav. În general, zilele lucrătoare reprezintă intervale semnificativ mai dense în ce privește producerea accidentelor în care pietonii sunt implicați.

Elementul de corespondență între situația generală a accidentelor și cea a accidentelor cu pietoni rămâne ziua de vineri, ca vârf valoric pentru toți cei trei indicatori.



Analiza evoluției celor trei indicatori pe medii de producere, pe parcursul săptămânii standard a anului 2012, nuanțează în câteva privințe concluziile de mai sus.

În tabelul de ponderi (Tabelul nr. 6) al accidentelor zilnice și consecințelor lor pe diferitele medii de producere se observă cum, în mediul urban, vinerea deține cea mai mare pondere a accidentelor și victimelor din totalul valorilor săptămânale pentru acest mediu; de asemenea, joia reprezintă a doua cea mai „aglomerată” zi privind evenimentele rutiere grave și, în general, zilele lucrătoare înregistrează fiecare mai multe evenimente decât zilele de week-end. Mediul rural și cel din afara localităților cunosc un crescendo spre finalul de săptămână, având ca vârf duminica. Aceste diferențe reflectă densitățile de trafic diferite determinate de ciclul timp de lucru-timp liber al populației, în special, urbane.

Tabel nr. 6. Tabel cu ponderile zilnice ale accidentelor rutiere grave, deceselor și răniților grav în cadrul mediului de producere (%)

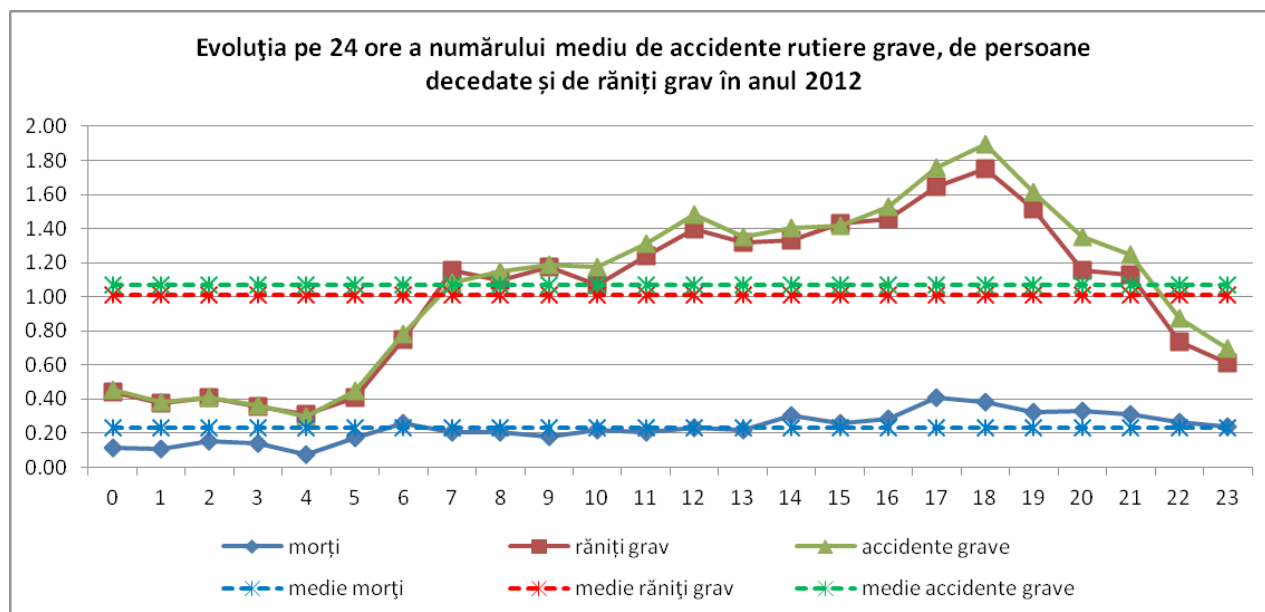
| Zi | Urban | | | Rural | | | În afara localității | | |
|----------|-----------|-------|-------------|-----------|-------|-------------|----------------------|-------|-------------|
| | accidente | morți | răniți grav | accidente | morți | răniți grav | accidente | morți | răniți grav |
| Luni | | | | | | | | | |
| Marti | 14,81 | 15,77 | 14,29 | 13,19 | 12,26 | 13,12 | 14,43 | 15,70 | 15,06 |
| Miercuri | 15,26 | 13,61 | 15,10 | 12,73 | 13,92 | 12,33 | 12,28 | 12,44 | 12,18 |
| Joi | 14,46 | 11,45 | 14,50 | 11,95 | 13,15 | 11,19 | 13,36 | 14,70 | 13,12 |

| | | | | | | | | | |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Vineri | 15,54 | 15,98 | 15,77 | 13,84 | 14,05 | 13,57 | 11,90 | 11,81 | 13,02 |
| Sambata | 16,51 | 19,01 | 16,24 | 14,93 | 16,35 | 14,23 | 14,85 | 13,82 | 14,66 |
| Duminica | 12,49 | 12,10 | 12,51 | 16,23 | 15,07 | 16,95 | 15,18 | 13,69 | 16,60 |

Ora

În medie, în fiecare ciclu de 24 h, în anul 2012 s-au produs 25,66 accidente, având drept consecințe 5,59 morți și 24,27 răniți grav.

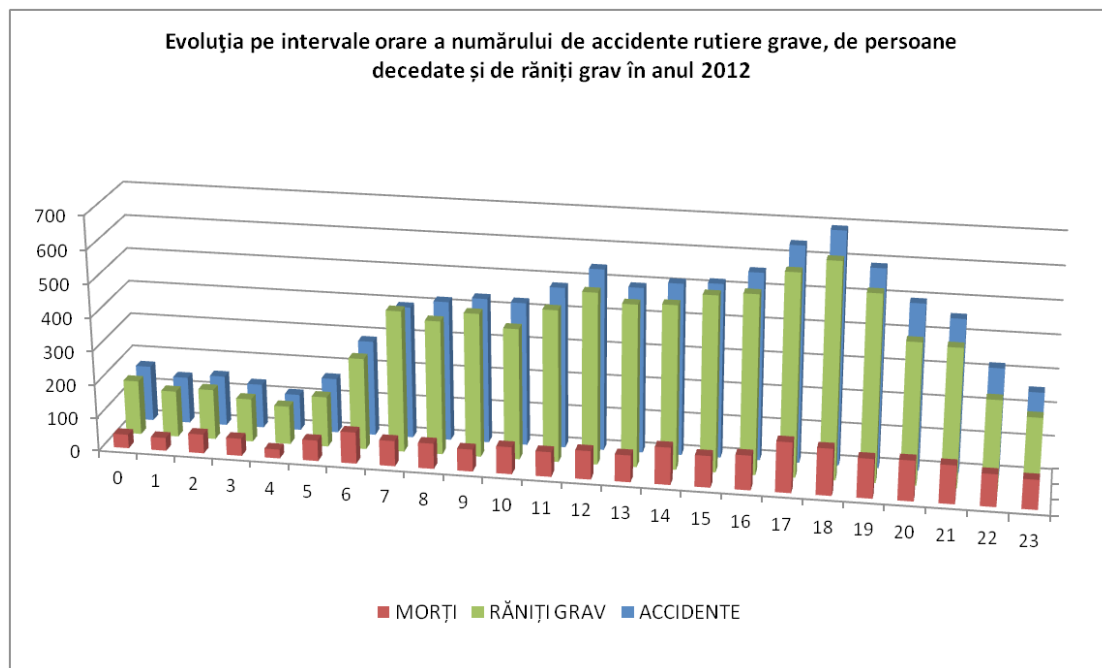
Evoluțiile numărului de accidente rutiere grave și a consecințelor lor pe parcursul celor 24 de ore ale unei zi standard a anului 2012 sunt reprezentate în graficul următor.



Curba numărului de accidente descrie un prim segment în intervalul 00-06, cu până la 0,5 evenimente/oră; urmează un interval de două ore, 06-08, în care numărul accidentelor rutiere sporesc, ajungând să depășească ușor 1 caz/oră; această tendință se păstrează în intervalul 08-12; între 12 și 13 se înregistrează un prim vârf al zilei (1,48 cazuri/oră), ulterior valorile scăzând ușor între orele 13 și 16; începând cu ora 16, tendința de creștere se reia, numărul accidentelor rutiere sporind din nou și culminând în intervalul 18-19 (1,89 evenimente/oră); în intervalul 19-24 tendința este de scădere accentuată.

Curba care descrie evoluția numărului răniților grav urmează cu multă fidelitate pe cea a numărului de accidente. În privința numărului deceselor, curba acestora răspunde celor mai importante accente ale evoluției pe ore al numărului de accidente.

Considerând valorile anuale totale pentru fiecare unitate a ciclului zilnic (fiecare din cele 24 ore), evoluția celor trei indicatori - accidente rutiere grave, persoane decedate și răniți grav - este ilustrată grafic în continuare, în valori absolute.



Chiar dacă cel mai mare număr de evenimente rutiere grave au avut loc în a doua parte a zilei, cu mai mare accent în intervalul 16-20, evenimentele rutiere cu cel mai mare grad de pericol sunt cele care au loc în timpul nopții și la primele ore ale dimineții, cu deosebire în intervalele 23-00, 02-04, 05-07 (tabelul nr. 7).

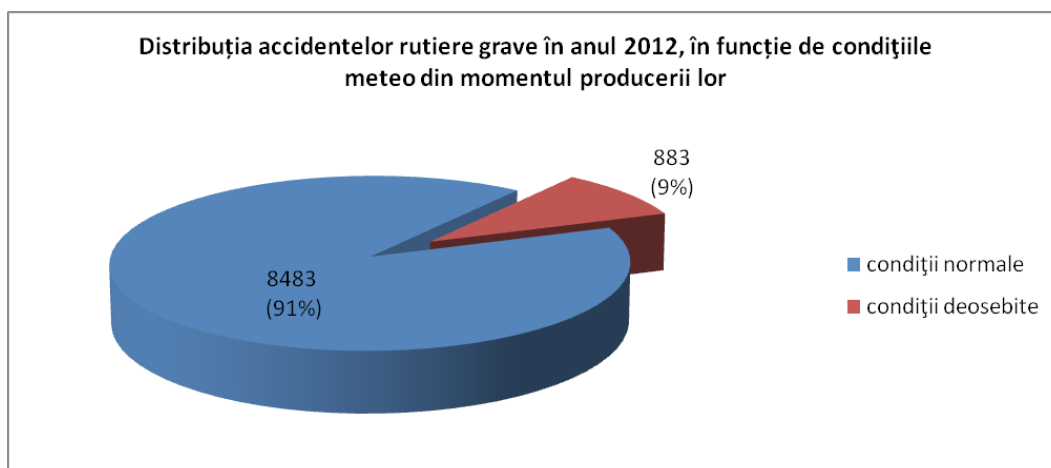
Tabelul nr. 7

| Ora | Indice mortalitate (nr. morți/nr. accidente*100) | Indice victimizare rutieră [(nr.morți+număr răniți)/nr. accidente*100] |
|----------|--|--|
| 0 | 24,70 | 122,29 |
| 1 | 28,06 | 127,34 |
| 2 | 38,00 | 138,00 |
| 3 | 39,39 | 137,12 |
| 4 | 25,00 | 130,56 |
| 5 | 37,80 | 129,27 |
| 6 | 32,98 | 128,77 |
| 7 | 19,24 | 126,08 |
| 8 | 18,18 | 113,64 |
| 9 | 15,21 | 113,82 |
| 10 | 18,93 | 110,05 |
| 11 | 15,42 | 109,58 |
| 12 | 15,71 | 109,98 |
| 13 | 16,23 | 114,00 |
| 14 | 21,68 | 116,80 |
| 15 | 18,15 | 118,92 |
| 16 | 18,49 | 114,00 |
| 17 | 23,36 | 116,98 |
| 18 | 20,12 | 112,74 |
| 19 | 19,86 | 113,92 |
| 20 | 24,29 | 109,51 |
| 21 | 25,00 | 115,35 |
| 22 | 30,09 | 114,11 |
| 23 | 34,51 | 122,35 |
| național | 21,80 | 116,40 |

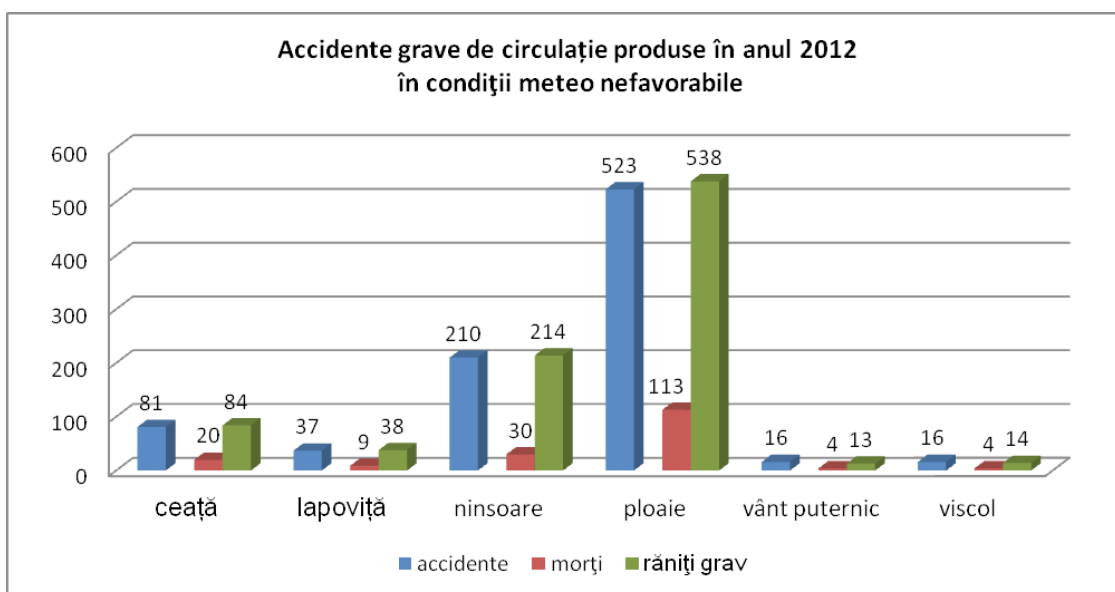
CARE AU FOST CIRCUMSTANȚELE?

Condiții meteo

Majoritatea covârșitoare a accidentelor rutiere grave produse în anul 2012 a avut loc în condiții meteorologice normale. Din acest punct de vedere, se poate afirma că circumstanțele meteorologice deosebite nu reprezintă un factor cu putere de influență semnificativă în producerea acestui tip de eveniment rutier.



Între circumstanțele meteorologice nefavorabile, cea mai frecvent prezentă la producerea accidentelor rutiere grave în anul 2012 este ploaia.



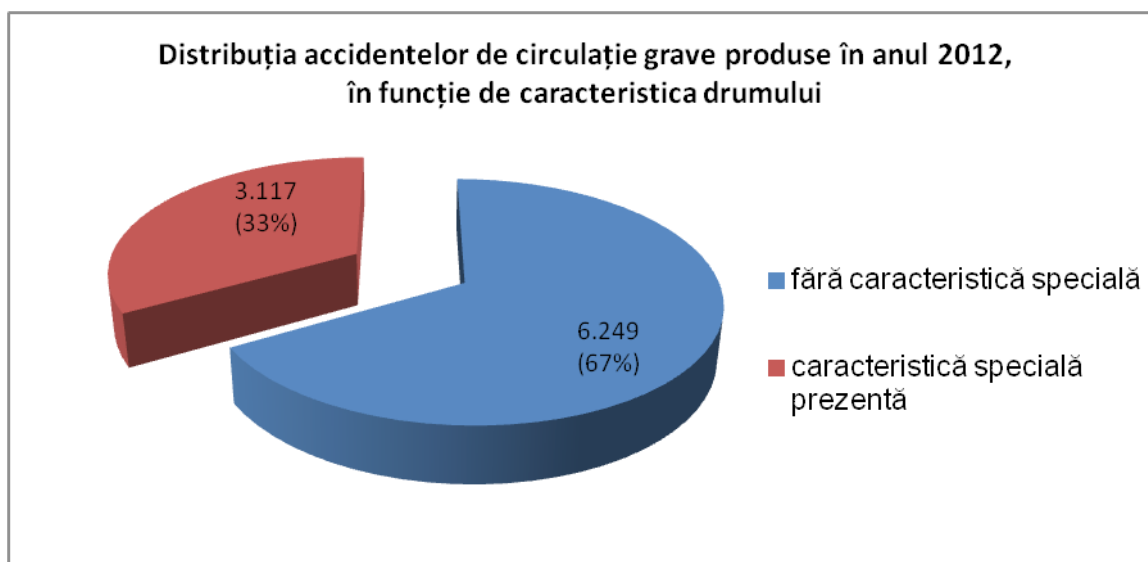
Chiar dacă pe ansamblul anului cele mai multe dintre accidentele rutiere grave au avut loc în condiții meteorologice normale, atunci când evenimentele rutiere s-au produs în circumstanțe meteo nefavorabile, acestea au provocat consecințe mai grave, fapt ilustrat de indicii de mortalitate și victimizare calculați pentru accidentele produse în diferitele condiții meteorologice (tabelul nr. 8). Mortalitatea în accidentele care s-au produs în condiții de ceață, lapoviță, vânt puternic și viscol este mai ridicată decât în cele petrecute pe ploaie ori în condiții normale de vreme.

Tabelul nr. 8

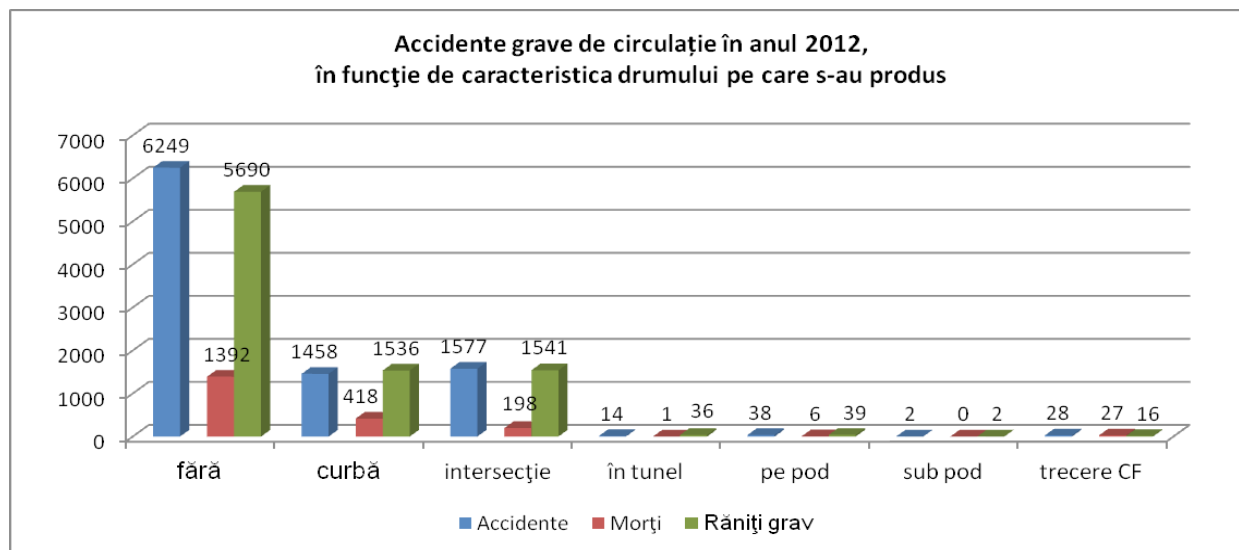
| Condiții meteo | Indice mortalitate (nr. morți/nr. accidente*100) | Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] |
|----------------|---|---|
| ceață | 24,69 | 128,40 |
| lapoviță | 24,32 | 127,03 |
| ninsoare | 14,29 | 116,19 |
| normal | 21,95 | 115,77 |
| ploaie | 21,61 | 124,47 |
| vant puternic | 25,00 | 106,25 |
| viscol | 25,00 | 112,50 |

Caracteristică drum

Accidentele rutiere grave care s-au produs pe segmente de drum fără caracteristici speciale reprezintă două treimi din totalul celor care au avut loc în anul 2012.



Caracteristicile de drum deosebite care se constituie cel mai frecvent ca circumstanțe de producere pentru evenimente rutiere grave sunt intersecția și curba.



Calculul indicelui de mortalitate pentru evenimentele rutiere produse în circumstanțe legate de caracteristica drumului demonstrează caracterul deosebit de periculos al trecerii de cale ferată, precum și gradul ridicat de periculozitate al curbei, atunci când acestea devin elemente ale descrierii accidentului rutier (tabelul nr. 9). Accidentele produse la trecerea de cale ferată au lăsat foarte puține șanse supraviețuirii în urma producerii lor. Curbă, comparativ cu intersecția, deși prezentă într-o proporție similară între caracteristicile speciale de drum în care s-au produs accidente rutiere grave în anul 2012, determină un indice de mortalitate de peste două ori mai mare decât elementul de comparație, fapt explicabil prin localizarea celor două elemente în medii rezidențiale și pe tipuri de drum în care regimul circulației diferă foarte mult (limită legală de viteză, viteza medie de rulare, elementele de semnalizare și control a circulației etc.).

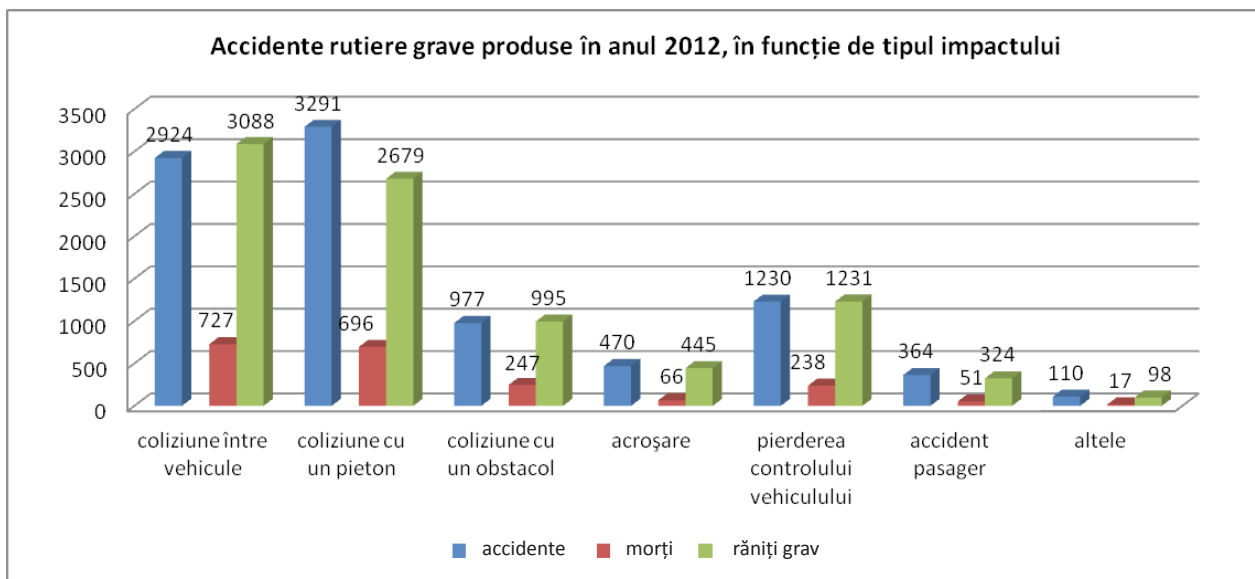
Tabelul nr. 9

| Caracteristică drum | Indice mortalitate (nr. morți/nr. accidente*100) | Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] |
|---------------------|---|---|
| curbă | 28,67 | 134,02 |
| fără | 22,28 | 113,33 |
| în tunel | 7,14 | 264,29 |
| intersecție | 12,56 | 110,27 |
| pe pod | 15,79 | 118,42 |
| sub pod | 0,00 | 100,00 |
| trecere CF | 96,43 | 153,57 |

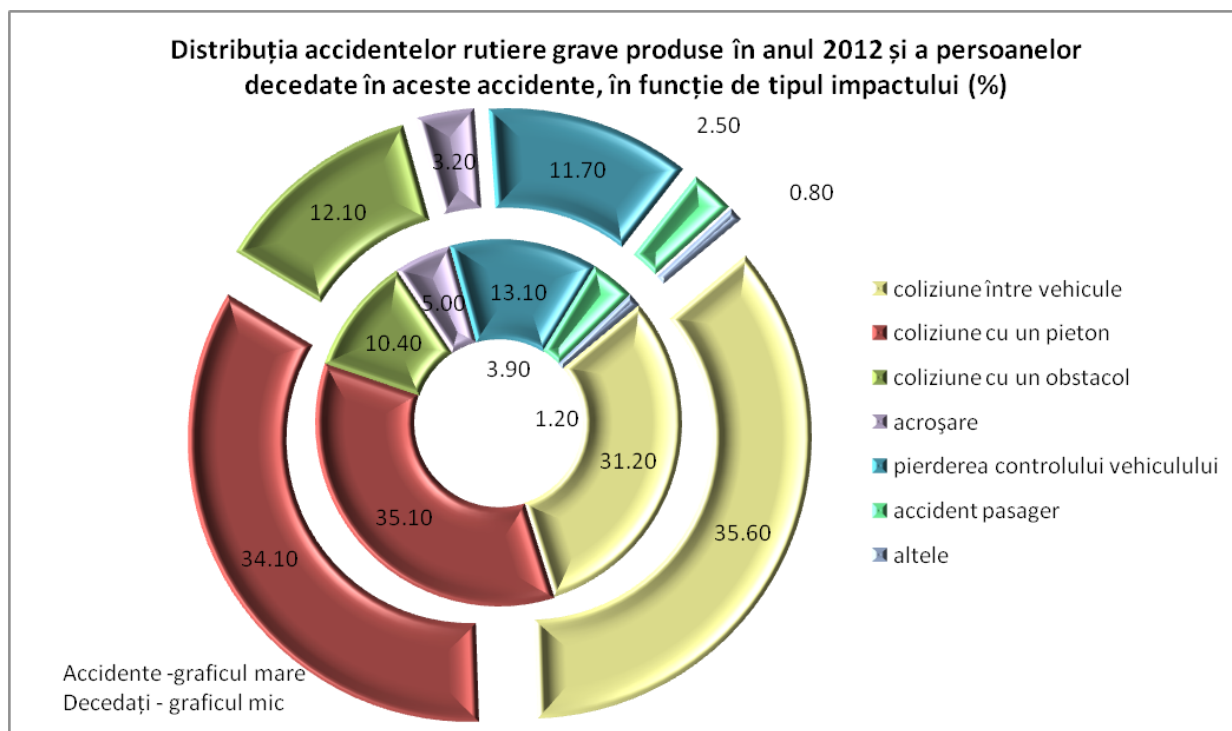
Tipul de impact

În analiza accidentelor rutiere grave în funcție de tipul de impact, am restructurat lista criteriilor de descriere a impactului în următoarele categorii: coliziune între două sau mai multe vehicule; coliziune între vehicul și pieton; coliziune între vehicul și alt obiect decât vehiculul sau pieton, acroșare, pierderea controlului vehiculului, accident produs asupra pasagerului vehiculului, alte tipuri de impact.

Frecvența tipurilor de impact enumerate mai sus, care descriu modurile de producere ale accidentelor rutiere grave, este reprezentată în graficul următor.



Cele mai multe evenimente s-au produs prin coliziunea dintre vehicule și pietoni, dar, la un număr mai mic de evenimente, coliziunea dintre vehicule a produs un număr mai mare de victime, atât morți, cât și răniți. De asemenea, în accidentele produse prin pierderea controlului vehiculului (derapare, răsturnare etc.), deși superioare numeric celor produse prin coliziunea cu un obstacol, au decedat mai puține persoane în anul 2012.



În acest sens, este demonstrativă compararea indicilor de mortalitate, respectiv, de victimizare, calculați pentru fiecare tip de impact. (tabelul nr. 10). O mortalitate mai ridicată se înregistrează în cazurile coliziunilor între vehicule, respectiv al coliziunilor dintre vehicule și diferite obstacole. Acroșarea și accidentele suportate de către pasagerii vehiculelor sunt tipurile de impact cu cele mai puțin grave consecințe.

Tabelul nr. 10

| Tip impact | Indice mortalitate (nr. morți/nr. accidente*100) | Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] |
|-----------------------------------|---|---|
| coliziune între vehicule | 24,86 | 130,47 |
| coliziune cu un pieton | 21,15 | 102,55 |
| coliziune cu un obstacol | 25,28 | 127,12 |
| acroșare | 14,04 | 108,72 |
| pierderea controlului vehiculului | 19,35 | 119,43 |
| accident pasager | 14,01 | 103,02 |
| altele | 15,45 | 104,55 |

Realizarea analizei tipului de impact în funcție de mediul de producere a accidentului rutier arată cum caracteristicile circulației în diferitele medii rezidențiale influențează atât frecvența de producere a diferitelor tipuri de impact, cât și consecințele producerii aceluiași tip de impact.

În tabelele următoare sunt ilustrate aceste diferențe.

Tabel nr. 11. Tabel de ponderi ale tipurilor de impact în cadrul mediului rezidențial (%)

| Tip impact/mediu | Urban | | Rural | | În afara localității | |
|-----------------------------------|-----------|-------|-----------|-------|----------------------|-------|
| | accidente | morți | accidente | morți | accidente | morți |
| coliziune între vehicule | 28,50 | 28,29 | 27,19 | 28,10 | 42,41 | 47,24 |
| coliziune cu un pieton | 50,25 | 48,60 | 31,04 | 41,25 | 12,93 | 18,59 |
| coliziune cu un obstacol | 5,96 | 11,02 | 13,69 | 12,26 | 13,92 | 12,56 |
| acroșare | 4,91 | 3,02 | 6,15 | 3,45 | 3,51 | 3,14 |
| pierderea controlului vehiculului | 5,71 | 5,83 | 14,77 | 9,83 | 24,60 | 16,83 |
| accident pasager | 2,84 | 1,30 | 6,36 | 4,73 | 2,11 | 1,01 |
| altele | 1,82 | 1,94 | 0,81 | 0,38 | 0,52 | 0,63 |

În mediul urban, accidentele produse prin coliziunea vehicul - pieton reprezintă jumătate dintre evenimentele rutiere grave produse în acest mediu și înregistrează aproape jumătate dintre decesele provocate. Același tip de impact este caracteristic doar pentru ≈ 13% dintre accidentele produse în afara localității. În schimb, în acest mediu coliziunile între vehicule descriu peste 42% dintre accidentele rutiere care au avut loc în anul 2012 și peste 47% dintre decese. Din acest punct de vedere, mediul rural constituie un spațiu în care cele două tipuri de coliziune sunt provocate în proporții aproximativ apropiate, împreună cele două categorii descriind ≈ 60% dintre accidentele rutiere grave produse.

Tabel nr. 12. Tabel de ponderi ale mediului rezidențial în cadrul tipului de impact (%)

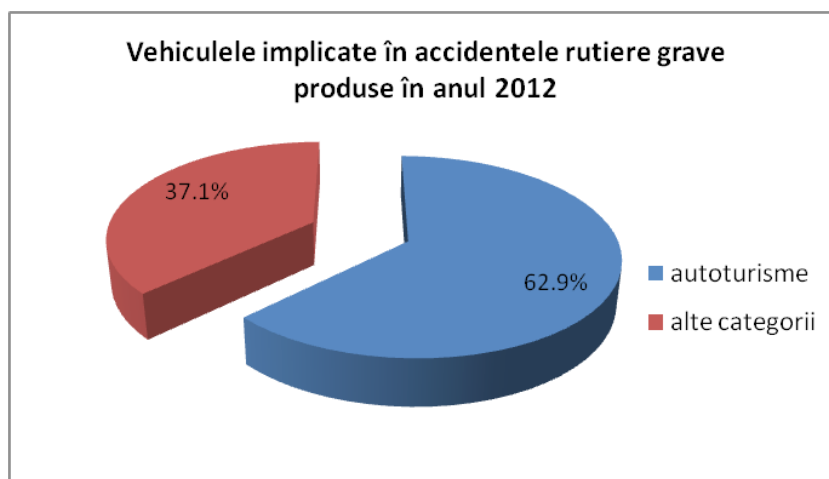
| Tip impact | Accidente | | | Morți | | |
|-----------------------------------|-----------|-------|----------------------|-------|-------|----------------------|
| | urban | rural | în afara localității | urban | rural | în afara localității |
| coliziune între vehicule | 39,09 | 29,96 | 30,95 | 18,02 | 30,26 | 51,72 |
| coliziune cu un pieton | 61,23 | 30,39 | 8,39 | 32,33 | 46,41 | 21,26 |
| coliziune cu un obstacol | 24,46 | 45,14 | 30,40 | 20,65 | 38,87 | 40,49 |
| acroșare | 41,91 | 42,13 | 15,96 | 21,21 | 40,91 | 37,88 |
| pierderea controlului vehiculului | 18,62 | 38,70 | 42,68 | 11,34 | 32,35 | 56,30 |
| accident pasager | 31,32 | 56,32 | 12,36 | 11,76 | 72,55 | 15,69 |
| altele | 66,36 | 23,64 | 10,00 | 52,94 | 17,65 | 29,41 |

Accidentele produse prin impactul dintre vehicule și pietoni caracterizează net mediul rezidențial urban. Chiar dacă are loc mai puțin frecvent, acest tip de impact are consecințe mult mai grave când se produce în rural, unde a provocat 46,4% dintre decesele produse în acest fel. În același fel se structurează datele și în cazul accidentelor produse prin acroșare: deși se produc cu o frecvență aproximativ egală în urban și rural, în al doilea caz acest impact provoacă de aproape două ori mai multe decese.

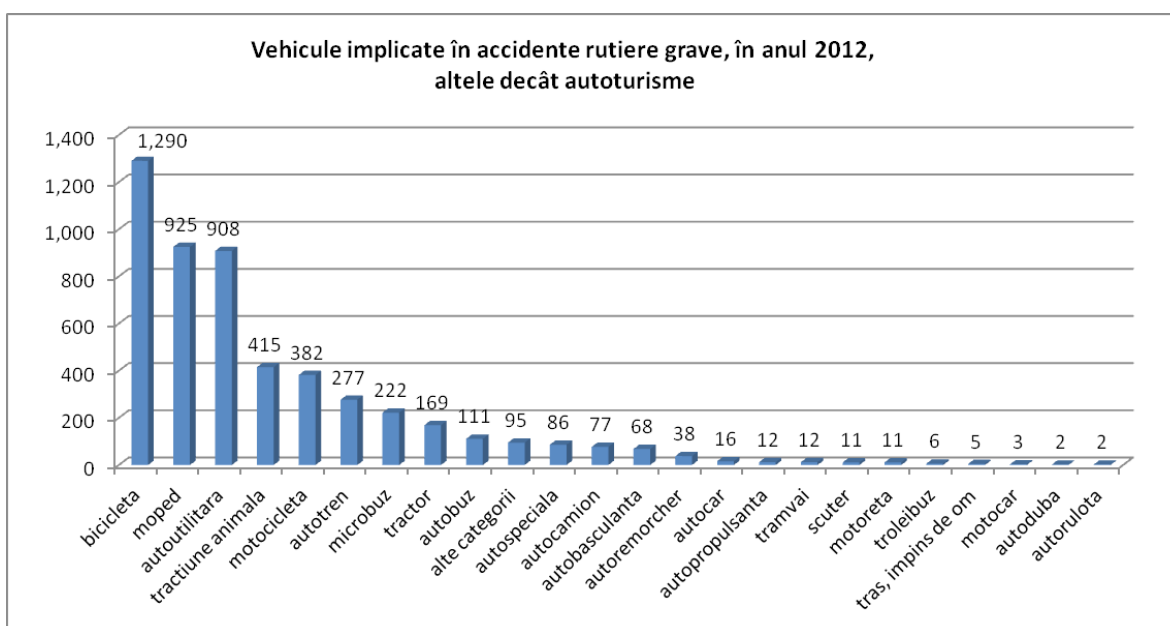
Participanți

Vehiculul și conducătorul de vehicul

În anul 2012, accidentele rutiere grave produse au implicat un număr de 13405 vehicule. Dintre acestea, 279 reprezintă vehicule fără autopropulsie (remorcate), vehicule pe care nu le vom considera în analiză. Din totalul vehiculelor implicate considerate (13126), cea mai mare parte o constituie autoturismele (8258), acestea reprezentând 62,9% din total.



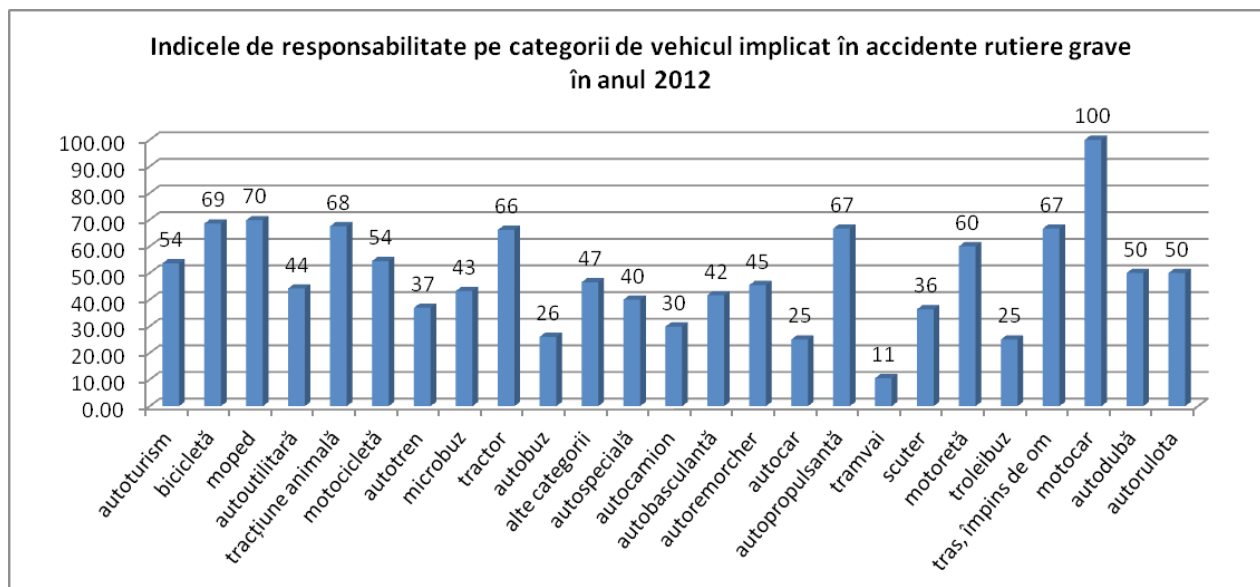
În afara autoturismelor, în funcție de categorie, vehiculele implicate în accidente rutiere grave în anul 2012 se distribuie astfel:



Pentru 7107 vehicule, reprezentând 54,14% din total, implicarea în evenimentele rutiere grave din anul 2012 s-a produs cu vinovăția conducătorilor acestora.

Raportând pentru fiecare categorie de vehicul numărul celor implicate cu vinovăția conducătorilor la cel total implicate, rezultă un indice „de responsabilitate”, care poate fi interpretat ca o măsură invers proporțională a corectitudinii conducătorilor diferitelor tipuri de vehicule, valorile ridicate indicând o frecvență înaltă în producerea cu vinovăție a evenimentelor rutiere grave, deci o măsură redusă a responsabilității rutiere a anumitor categorii de conducători de vehicule.

Reprezentăm în graficul următor valorile indicelui de responsabilitate, pentru conducătorii fiecărei categorii de vehicul implicată (indice de responsabilitate = nr. elemente implicate cu vinovăția conducătorilor/nr. elemente implicate*100).



Nu vor fi luați în considerare în această analiză conducătorii categoriilor de vehicul care, deși au valori mari ale indicelui de responsabilitate, sunt foarte puțin reprezentate (motocar, autodubă, autorulota, vehicul tras/împins de om ș.a.).

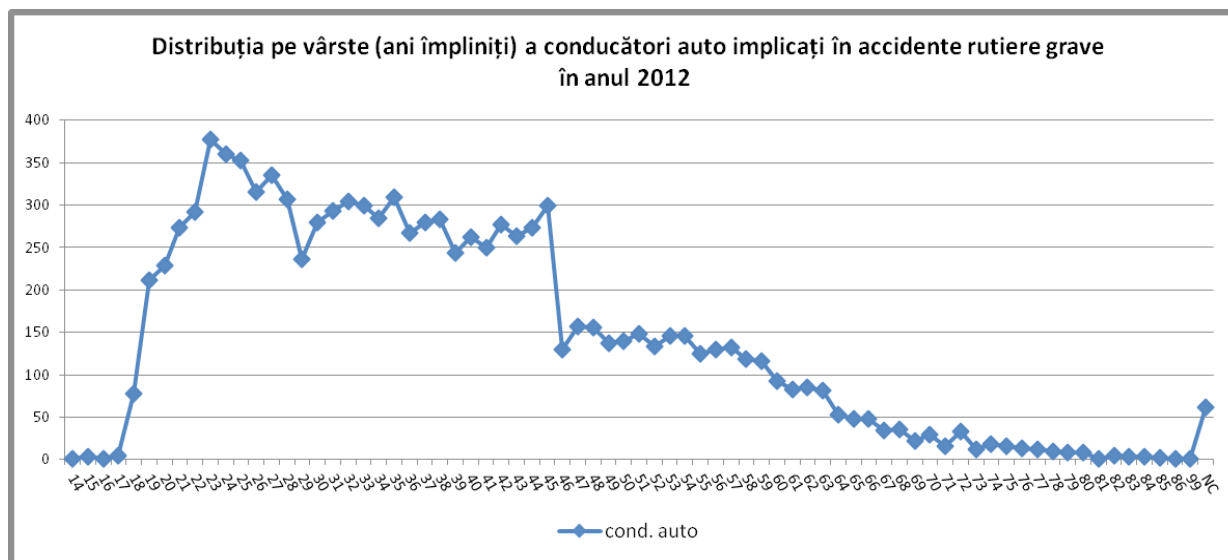
Se observă că autoturismele, cu toate că reprezintă majoritatea vehiculelor ale căror conducători au fost implicați cu vinovăție, nu dețin cea mai înaltă valoare pentru indicele calculat. Cea mai scăzută responsabilitate rutieră au dovedit în anul 2012 conducătorii de moped (70%), bicicliștii (69%), conducătorii vehiculelor cu tracțiune animală (68%) și cei ai tractoarelor (66%). La polul opus se găsesc conducătorii mijloacelor de transport călători - tramvai (11%), troleibuz (25%), autocar (25%), autobuz (26%) - a căror responsabilitate este sporită de specificul transporturilor pe care le efectuează. O valoare scăzută obțin și conducătorii de autocamion (30%).

În accidentele rutiere grave care au avut loc pe drumurile publice din România în anul 2012 au fost implicați 10603 conducători auto.

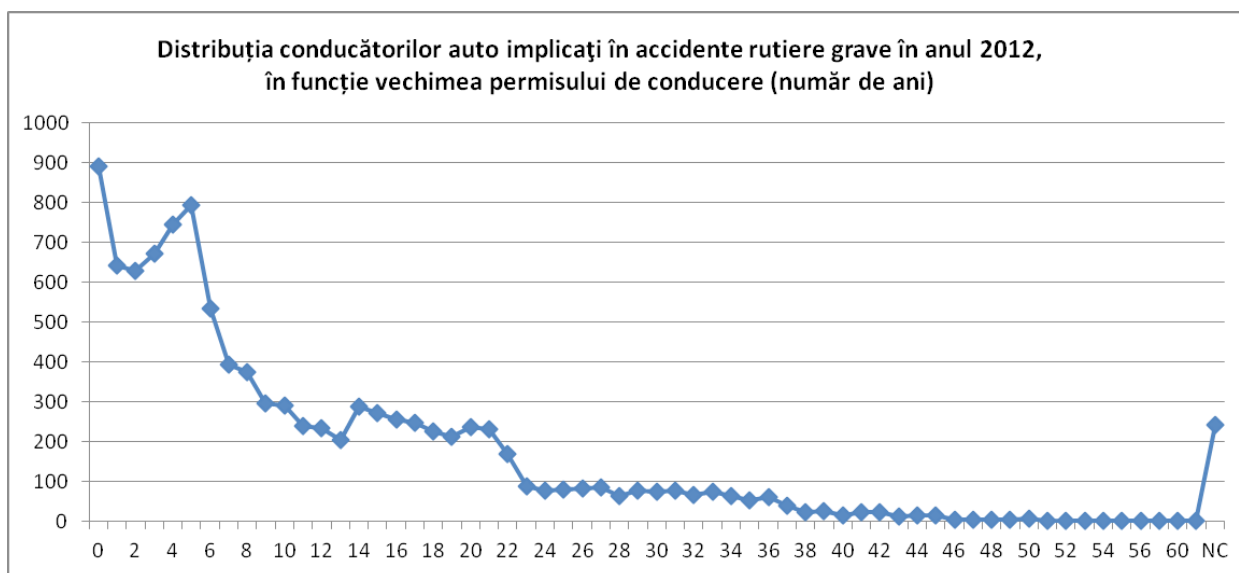
Ca structură de gen, aceștia reprezintă 88,67% bărbați, respectiv 11,33% femei, fiind în acest fel disproporționată față de structura națională pe gen a posesorilor de permis de conducere (69% bărbați, 31% femei). Cifrele de distribuție nu sunt suficiente pentru formularea unor explicații, factorii care pot conduce la această disproporție fiind numeroși, printre aceștia putându-se afla o mai mare disciplină rutieră din partea conducătorilor auto femei, precum și o diferență mare, în ce le privește, între numărul celor care dețin permis de conducere și cele care conduc efectiv.

În raport de factorul vârstă, conducătorii auto se distribuie potrivit reprezentării din graficul care urmează. Conducătorii auto de până la 45 de ani sunt substanțial mai reprezentați decât cei de peste această vârstă, cu un vârf pentru intervalul 23-25 ani. Pentru 62 persoane nu a fost specificată vârsta.

Este evident că numărul conducătorilor auto de o anumită vârstă și implicați în accidente rutiere grave este influențat, atât de numărul lor total în populația posesorilor de permis de conducere, cât și de activismul rutier care conduce la probabilități diferite de a se afla în situații generatoare de evenimente.

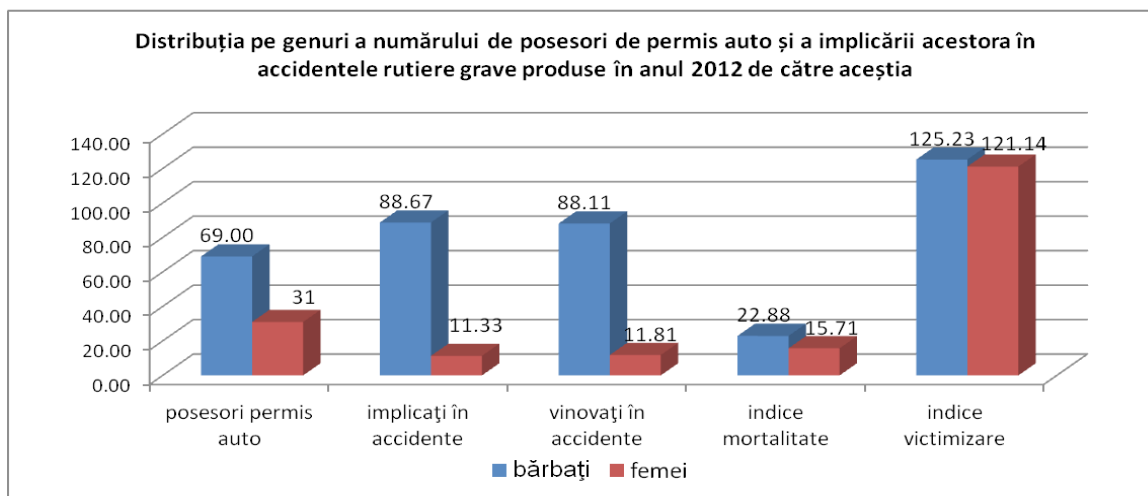


Influența experienței rutiere, considerată în ani-vechime a permisului de conducere deținut, structurează conducătorii auto implicați în evenimente rutiere grave din anul 2012 conform graficului următor. Experiența redusă în conducere a determinat în mult mai mare măsură implicarea în evenimente rutiere grave, vârful constituindu-l persoanele aflate în primul an de deținere a permisului de conducere, urmate de cele care, la momentul evenimentului rutier, aveau 5 ani vechime în deținerea permisului de conducere. Similar analizei pe anul 2011, intervalul 0-5 ani în deținerea permisului de conducere se caracterizează prin cea mai ridicată probabilitate de a fi implicat într-un eveniment rutier grav. Pentru 242 persoane nu a fost stabilită vechimea în ani a permisului de conducere.



Dintre cele 9366 de accidente rutiere grave petrecute în anul 2012, 5927 au fost determinate de vinovăția unui conducător auto. În aceste accidente au decedat 1306 persoane (63,95% din totalul morților) și au fost rănite grav alte 6088 (68,71%).

Structura pe gen a conducătorilor auto vinovați cuprinde 88,19% bărbați, respectiv, 11,81% femei. Raportând numărul celor vinovați la totalul conducătorilor implicați, de același gen - indicele „de responsabilitate” - rezultă faptul că femeile au fost mai frecvent implicate cu vinovăție în accidentele rutiere în care au fost antrenate, 58,28%, față de 55,59% bărbați.



Cu toate acestea, valorile indicilor de mortalitate și victimizare în accidentele rutiere grave în care conducătorii auto au fost bărbați sunt considerabil mai mari, sugerând condiții mai violente de producere, decât în cazul femeilor. (tabelul nr. 13)

Tabelul nr. 13

| Gen | Indice mortalitate (nr. morți/nr. accidente*100) | Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] |
|---------|--|--|
| Femei | 15,71% | 121,14% |
| Bărbați | 22,88% | 125,23% |

În raport cu genul conducătorilor auto implicați cu vinovăție, un aspect interesant îl relevă analiza situației acestora în funcție de tipul de drum pe care s-au produs respectivele evenimente. Astfel, femeile reprezintă mai puțin de 10% dintre conducătorii auto vinovați de producerea evenimentelor rutiere pe patru din cele șase categorii de drum, doar pe drumurile județene și pe străzi ponderea lor fiind cu puțin mai mare. De asemenea, în raport cu bărbații, valorile mortalității sunt mai reduse pentru accidentele pe care le-au produs cu vinovăție conducătorii auto femei pe majoritatea categoriilor de drum..

Situația este schimbată în cazul accidentelor produse pe stradă, unde valoarea indicelui de mortalitate este foarte strânsă pe cele două genuri, iar în cazul indicelui de victimizare, valoarea înregistrată de conducătorii auto femei este mai mare decât în cazul bărbaților. Aceste valori (tabelul nr. 14) sunt extrem de sugestive în ce privește comportamentul auto pe genul conducătorilor auto, indicând faptul că, în mediul urban, este probabil ca femeile să adopte o atitudine mai ofensivă la volan, atât datorită prezenței mai numeroase, cât și prin comportamentul în conducerea autovehiculului.

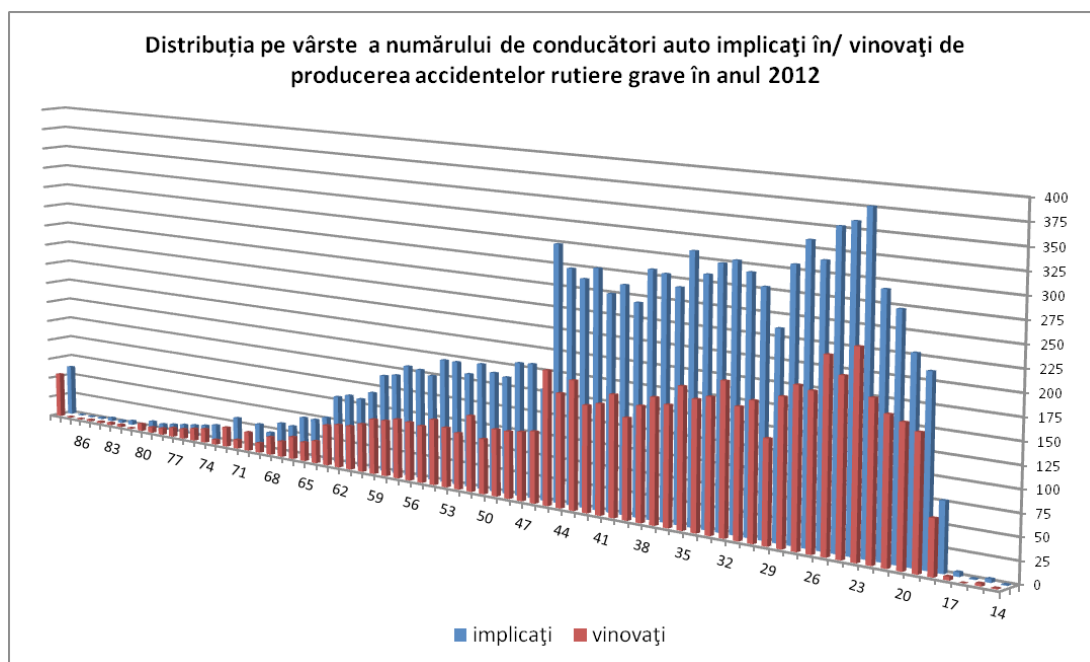
Tabelul nr. 14

| Tip drum | Gen | Pondere accidente din totalul celor produse pe tipul de drum (%) | Indice mortalitate (nr. morți/nr. accidente*100) | Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] |
|--------------|-----|--|--|--|
| alte drumuri | F | 9,89 | 11,11 | 100,00 |
| | M | 90,11 | 19,51 | 104,88 |
| autostradă | F | 9,09 | 0,00 | 100,00 |
| | M | 90,91 | 26,00 | 124,00 |

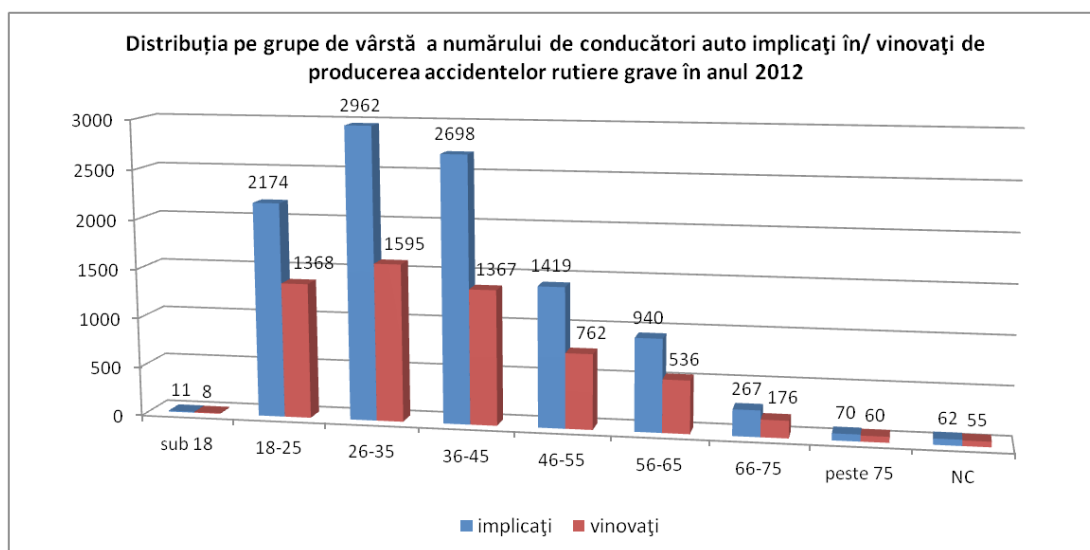
| | | | | |
|---------------|---|-------|-------|--------|
| drum comunal | F | 7,92 | 0,00 | 112,50 |
| | M | 92,08 | 29,57 | 119,35 |
| drum județean | F | 12,61 | 16,22 | 127,93 |
| | M | 87,39 | 25,88 | 129,26 |
| drum național | F | 9,90 | 25,55 | 133,48 |
| | M | 90,10 | 33,82 | 140,35 |
| stradă | F | 13,80 | 9,94 | 111,75 |
| | M | 86,20 | 10,32 | 110,03 |

În funcție de vârsta pe care aceștia o împliniseră la data accidentului, conducătorii auto implicați cu vinovăție se structurează corespunzător graficului de mai jos.

Curba vârstei acestora urmează cu o anumită fidelitate pe aceea din graficul implicării generale pe vârste.

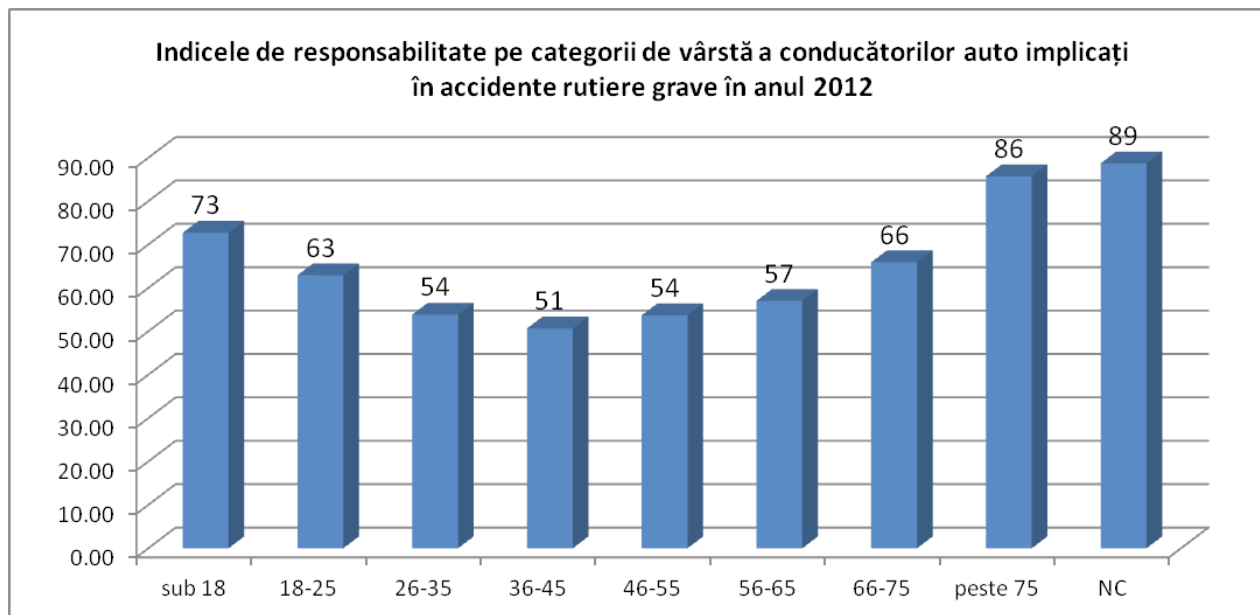


Situația pe intervale de vârstă este reprezentată în graficul următor.



Indicele de responsabilitate calculat pentru intervalele de vârstă ale conducătorilor auto arată că un grad mai mare de vinovăție în producerea accidentelor în care au fost implicați l-au înregistrat cei de vârstă tânără, respectiv cei de vârstă a treia.

Totodată, deși conducătorii auto cu vârsta în intervalul 26-35 ani au produs cu vinovăție cel mai mare număr de accidente rutiere grave (1595 cazuri), ei reprezintă doar 54% din totalul celor de aceeași vârstă antrenați în aceste evenimente.

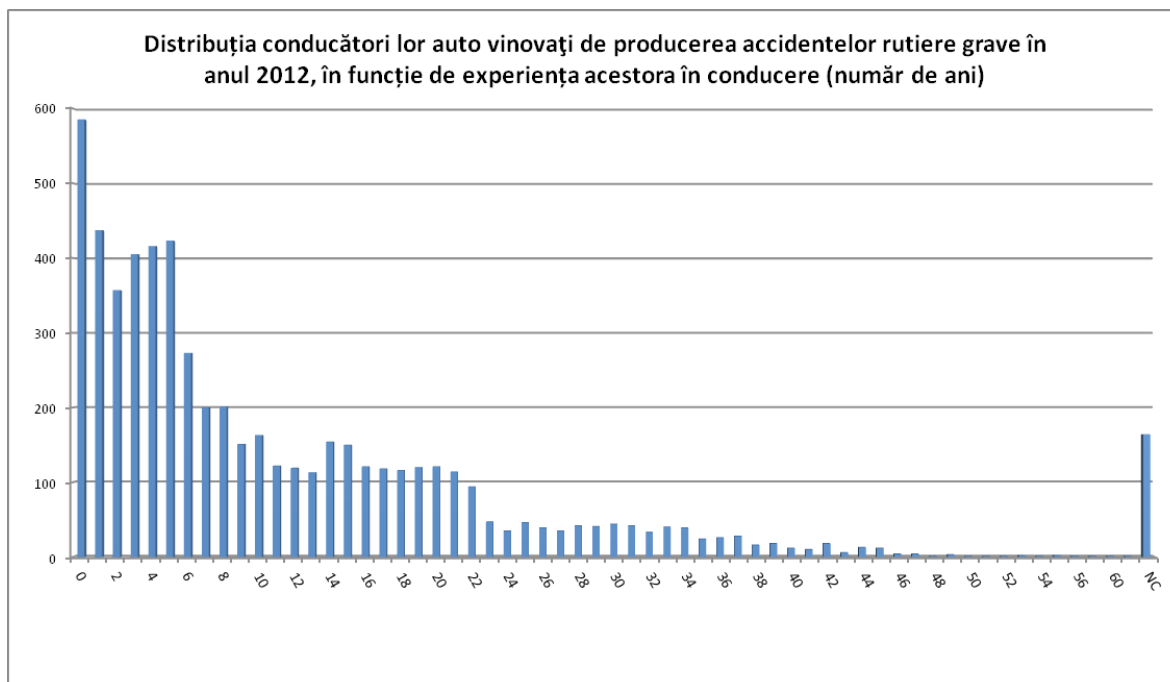


Valorile indicilor de mortalitate și victimizare indică faptul că accidentele pe care le-au produs cu vinovăție conducătorii auto având vârsta între 18-25 ani au fost cele mai periculoase, determinând cel mai mare număr de victime la fiecare 100 de accidente. O mortalitate ridicată s-a înregistrat și în evenimentele rutiere grave care s-au produs din vina conducătorilor auto de peste 65 ani. La polul opus se găsește categoria conducătorilor auto cu vârsta cuprinsă între 36 și 45 ani, comparația cea mai expresivă fiind între aceștia și cei din intervalul 18-25 ani, cele două grupuri contabilizând un număr aproape egal de evenimente rutiere (1367, respectiv, 1368) (tabelul nr. 15).

Tabelul nr. 15

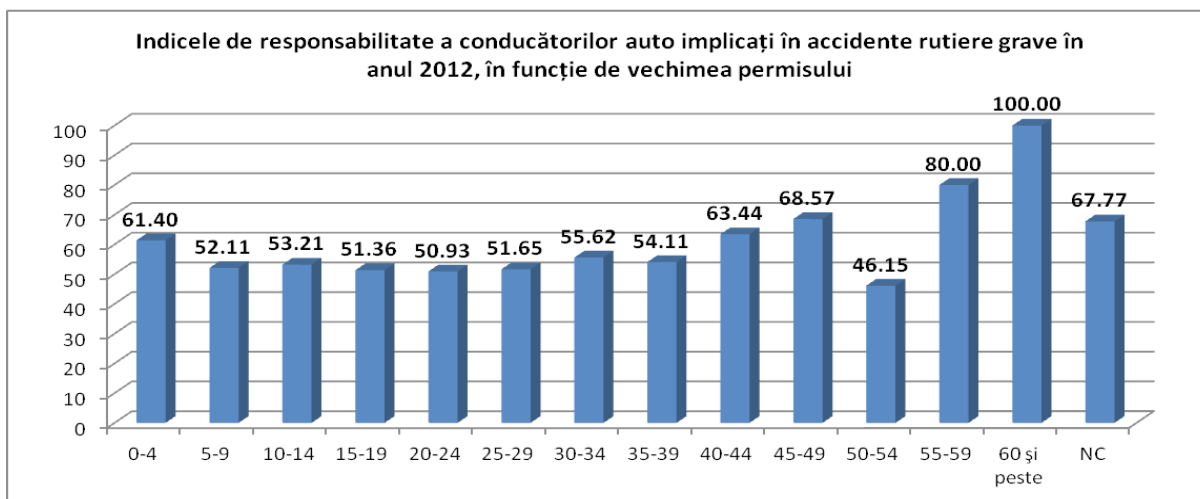
| Interval vârstă | Indice mortalitate (nr. morți/nr. accidente*100) | Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] |
|-----------------|---|---|
| sub 18 | 12,50% | 125% |
| 18-25 | 24,63% | 131,14% |
| 26-35 | 22,51% | 123,07% |
| 36-45 | 18,58% | 123,56% |
| 46-55 | 22,57% | 124,93% |
| 56-65 | 21,27% | 122,76% |
| 66-75 | 24,43% | 114,77% |
| peste 75 | 38,33% | 118,33% |

În raport de experiența în conducere auto, exprimată în ani-vechime a permisului auto, cei 5927 de conducători auto care au fost vinovați în producerea accidentelor rutiere în care au fost implicați se distribuie conform graficului următor.



Asemănător categoriei generale a implicării în evenimentele rutiere grave, cei mai numeroși conducători auto implicați cu vinovăție sunt cei care dețineau permis de conducere de mai puțin de un an (585 cazuri, 9,87% din totalul celor vinovați). De asemenea, în intervalul 0-5 ani vechime în deținerea permisului de conducere se înregistrează cele mai ridicate valori ale numărului de conducători implicați cu vinovăție în producerea de accidente grave.

Considerând intervale de vechime de 5 ani, raportul dintre numărul conducătorilor auto vinovați și cei implicați în evenimentele rutiere grave în anul 2012, având aceeași vechime, este ilustrat grafic în continuare.



Numărul mare al conducătorilor auto cu experiență redusă implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave se poate datora, pe lângă factorul experiență, prezenței numeroase a acestora pe drumurile publice. Prin raportarea la numărul total al conducătorilor auto implicați și având aceeași vechime în deținerea permisului de conducere, pericolozitatea celor cu experiență redusă se relativizează: deși ridicată, valoarea indicelui de responsabilitate este inferioară categoriilor de conducători auto cu mai mult de 40 de ani vechime. Este evident că persoanele aparținând acestor categorii sunt oameni în vârstă, suportând limitările biologice legate de aceasta. Acești conducători auto au produs mai frecvent accidente rutiere grave, în raport cu prezența lor pe drumurile publice.

Acest lucru reiese și din valorile calculate pentru indicii de mortalitate și victimizare (tabelul nr. 16). Este evident că accidentele produse cu vinovăție de către conducătorii auto cu vechime mare dar și cu vârstă înaintată sunt mai violente, provocând în mai mare măsură decesul participanților.

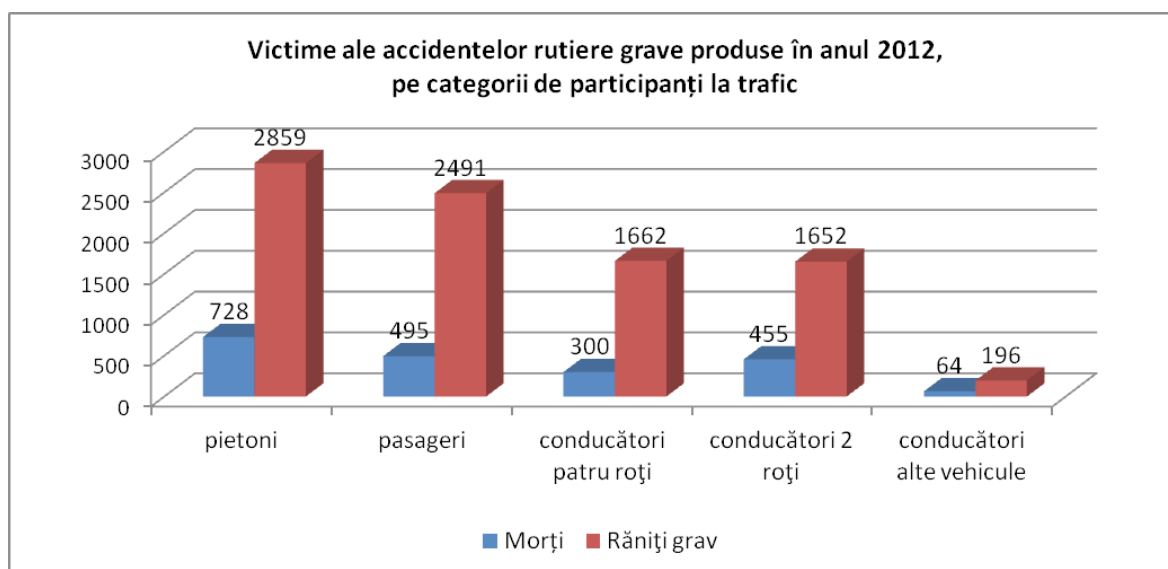
Tabel nr. 16

| Interval experiență | Indice mortalitate (nr. morți/nr. accidente*100) | Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] |
|---------------------|---|---|
| 0-4 | 22,64 | 127,91 |
| 5-9 | 23,32 | 122,76 |
| 10-14 | 20,42 | 121,46 |
| 15-19 | 19,84 | 125,60 |
| 20-24 | 18,98 | 123,11 |
| 25-29 | 21,18 | 129,06 |
| 30-34 | 24,24 | 122,22 |
| 35-39 | 31,25 | 117,86 |
| 40-44 | 18,64 | 113,56 |
| 45-49 | 29,17 | 108,33 |
| 50-54 | 50,00 | 100,00 |
| 55-59 | 25,00 | 100,00 |
| 60 și peste | 100,00x | 100,00 |
| NC | 18,29 | 122,56 |

Victimele

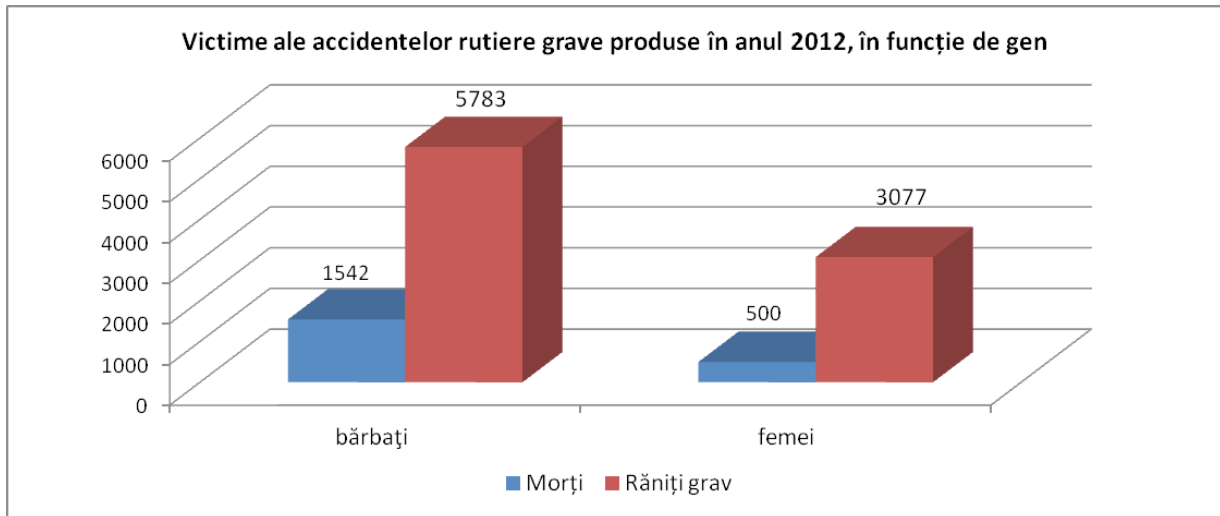
Consecințele în victime omenești ale accidentelor rutiere grave produse în anul 2012 pe drumurile publice din România însumează 2042 persoane decedate și 8860 răniți grav.

În funcție de categoria de participant la trafic a victimelor, distribuția persoanelor decedate și a răniților grav este reprezentată în graficul următor.

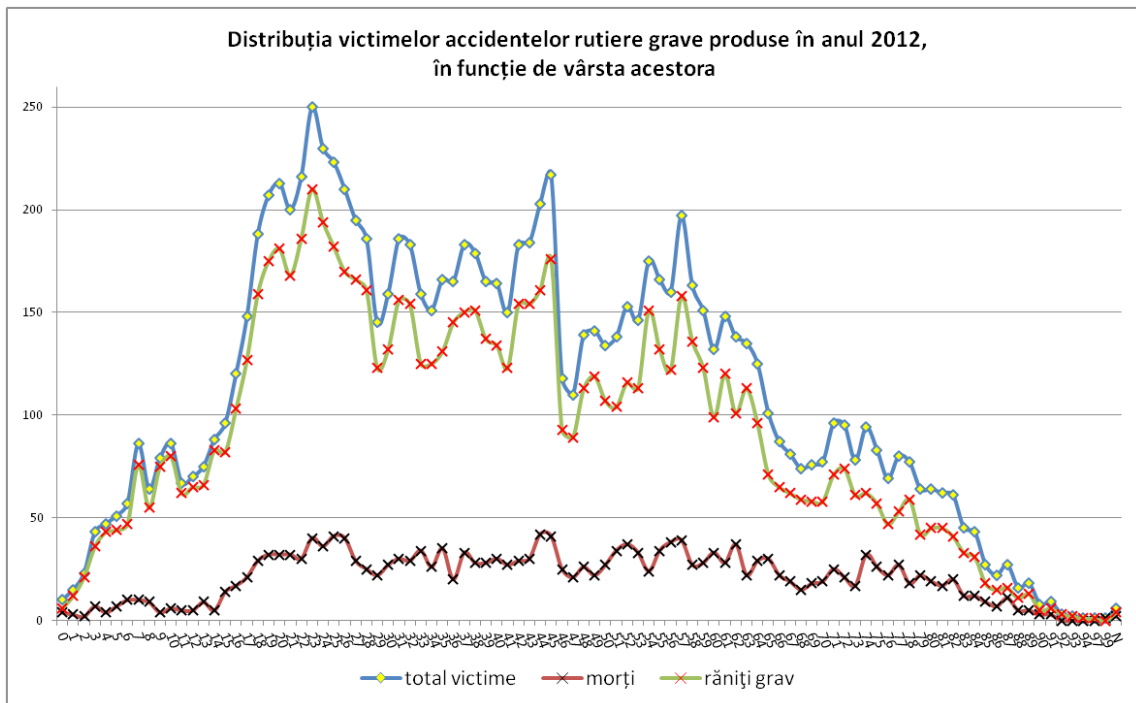


Pietonii reprezintă categoria de participant la trafic în rândul căreia accidentele rutiere grave au produs, în anul 2012, cel mai mare număr de victime, morți și răniți. Pasagerii reprezintă, de asemenea, o categorie de persoane cu vulnerabilitate ridicată. Acest fapt, fără a o considera principala cauză, pune în discuție problematica utilizării mijloacelor de siguranță (centură, cască), atât referitor la obligativitatea respectării prevederilor legale, cât și în ce privește conștientizarea riscurilor la care pasagerii sunt expuși prin nefolosirea acestor mijloace.

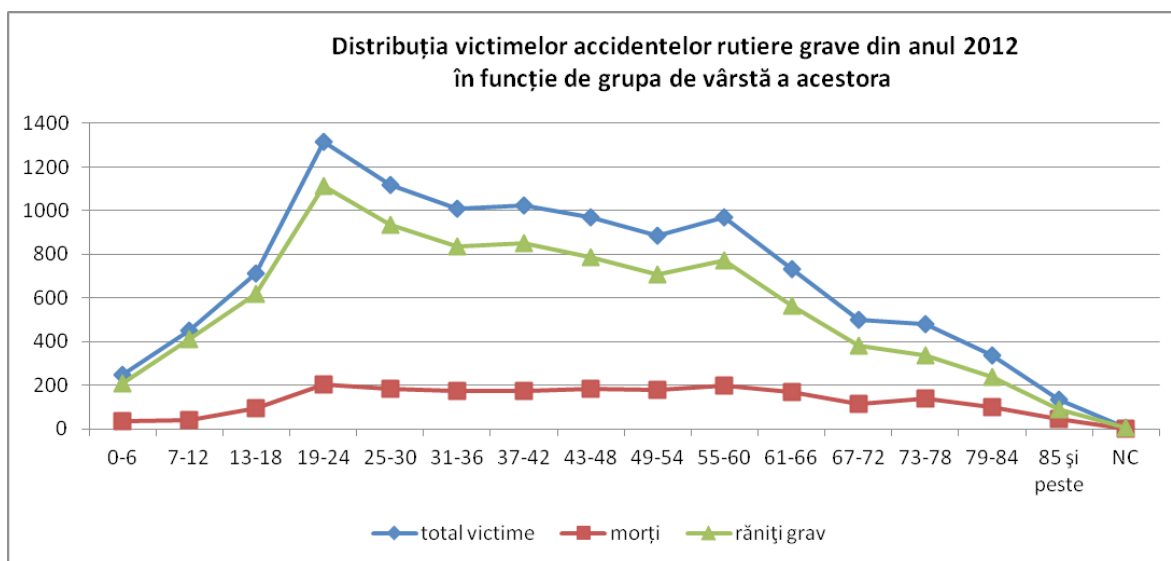
În raport de genul acestora, distribuția victimelor evenimentelor rutiere grave înregistrează între persoanele decedate 75,51% bărbați și 24,49% femei, în timp ce raportul răniților grav este mai strâns, 65,27% bărbați și 34,73% femei.



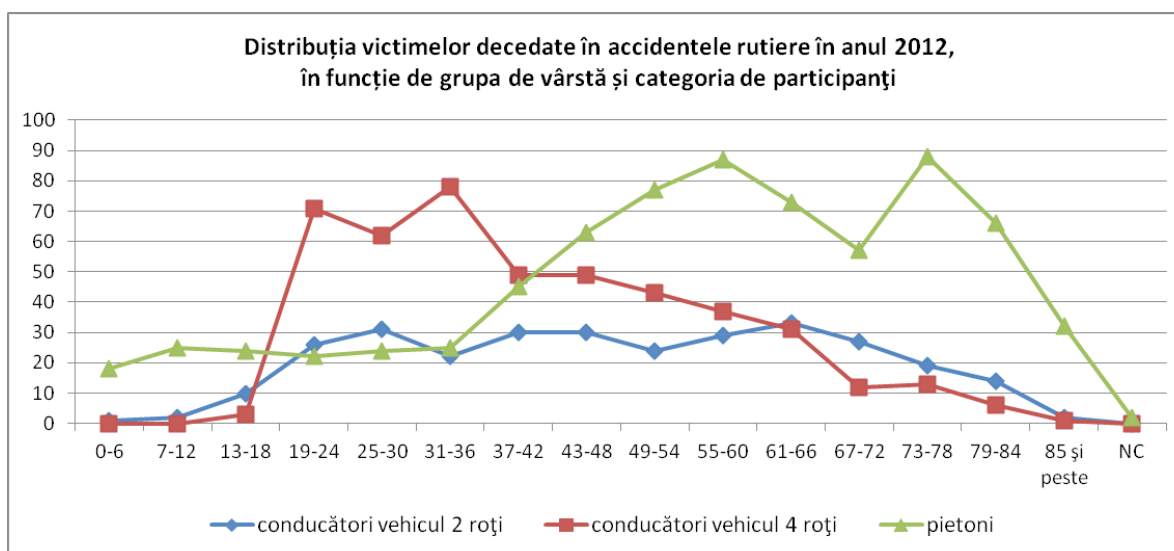
Reprezentarea grafică a distribuției victimelor în funcție de vârstă, în ani împliniți, pe care acestea o aveau la data producerii accidentului, ilustrează vulnerabilitatea mai ridicată a persoanelor de vârstă tânără. Principalul vârf al curbei corespunde intervalului 23-26 de ani, dar această zonă de risc maxim poate fi extinsă la intervalul 19 -26 ani. Celelalte „zone înalte” se constituie în raport cu proximitatea lor valorică și marchează intervalele 44-45 ani, respectiv, 56-57 ani. În sens invers, este de remarcat depresiunea valorilor pentru intervalul 46-50 ani. O notă semnificativă o dă similaritatea comportamentelor unora dintre aceste segmente de vârstă cu cele observate în analiza pentru anul 2011.



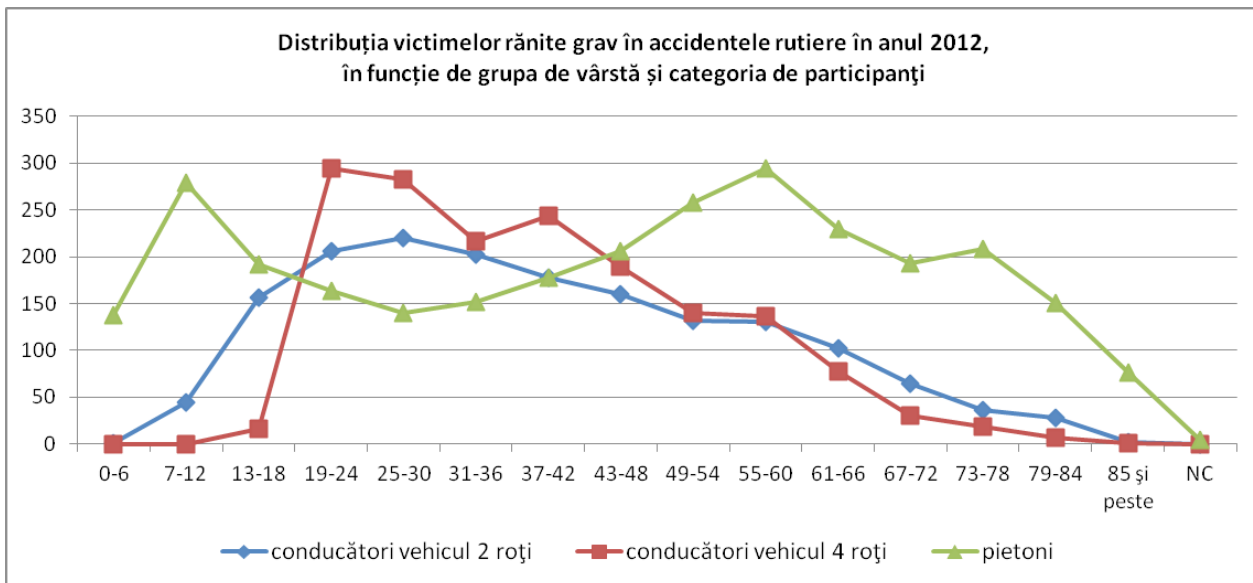
Considerând intervale de vârstă ca unități de analiză, evoluțiile celor trei indicatori - decedați, răniți grav, total victime - sunt reprezentate în graficul următor. Au fost preferate intervale de vârstă de șase ani, acestea corespunzând cel mai bine reperelor psihologice și socio-culturale pentru diferitele vârste (școlaritate, activism profesional, responsabilități rutiere etc.).



Calitatea de participant la trafic a victimei particularizează structurarea în funcție de vârstă a victimelor accidentelor rutiere grave. Se observă din graficele care ilustrează, pe intervale de vârstă, respectivele structurări, variațiile pe care această calitate le imprimă.



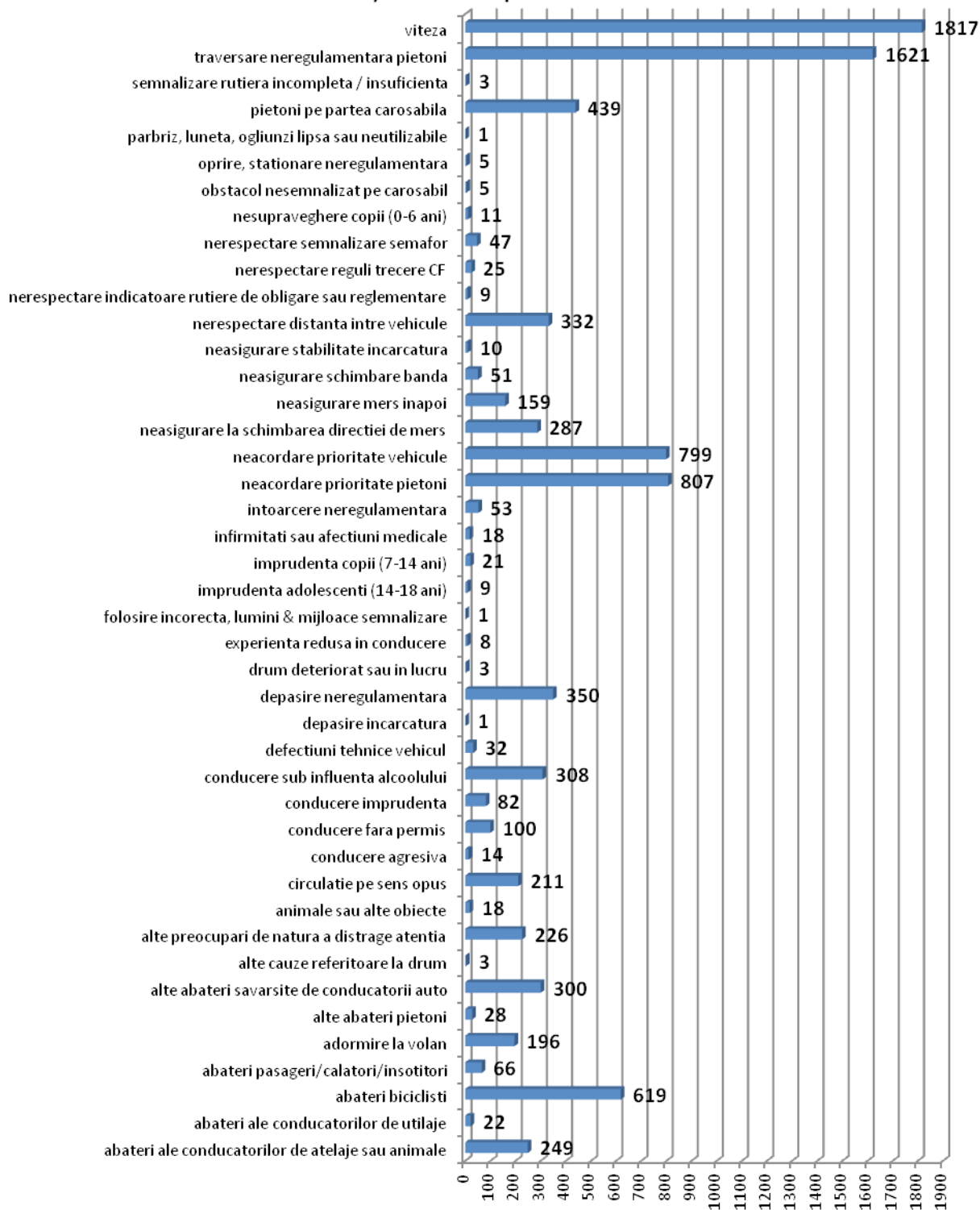
În ceea ce privește pietonii, ponderea cea mai mare a victimelor o constituie persoanele de vârstă a treia, atât pentru răniții grav, cât și pentru persoanele decedate, la care se adaugă minorii în ce privește răniții grav. Populația tânără reprezintă, în schimb, categoria din care s-au recrutat cele mai multe victime, decedați și răniți grav, în calitate de conducător al unui vehicul cu patru roți. Categoria de conducător al unui vehicul cu două roți este mai puțin discriminantă, incluzând atât bicicliștii, cât și conducătorii vehiculelor cu motor. În ce privește această categorie, se constată modul particular în care se construiește curba persoanelor decedate, cu zone înalte pe segmentele de vârstă 25-30, 37-48 și 61-66, deosebită de curba răniților grav, care atinge vârful pe intervalul 25-30, continuând apoi să coboare constant.



Cauze

Evidențele statistice ale Poliției Române înregistrează inventarul cauzelor care au stat la baza producerii accidentelor rutiere grave produse în anul 2012 într-o listă de 43 de rubrici. Graficul următor ilustrează distribuția pe cauze a accidentelor rutiere grave care au avut loc pe drumurile din România în 2012.

Distribuția accidentelor rutiere grave înregistrate în anul 2012, în funcție de cauza producerii lor



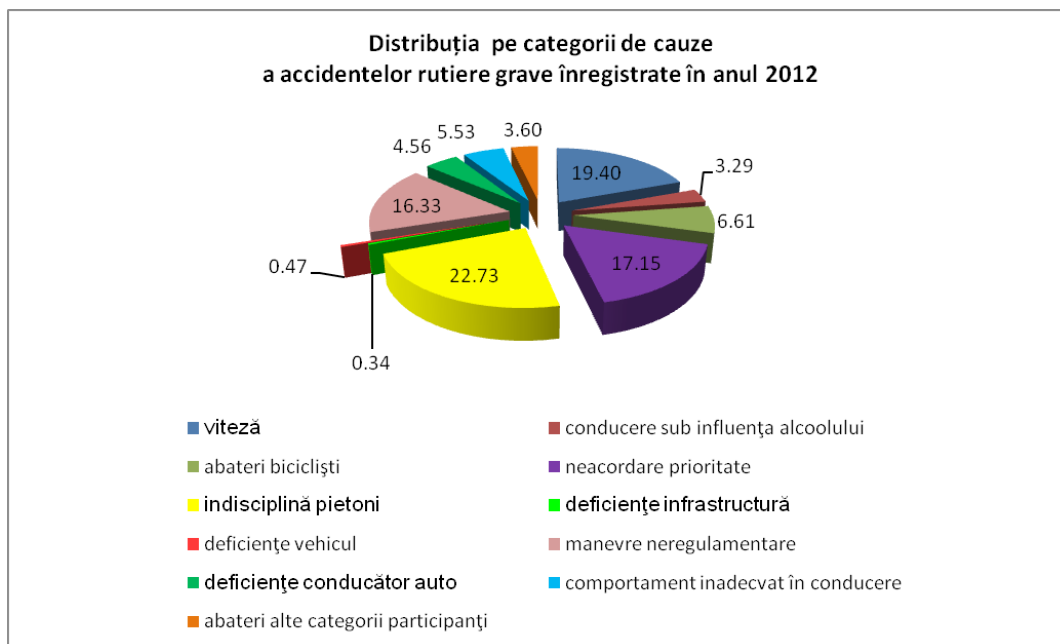
Cauzele legate de viteză (19,4% din totalul accidentelor) și traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni (17,31% din totalul accidentelor) se detașază prin numărul cazurilor anuale pe care le înregistrează. Un al doilea palier îl constituie cauzele legate de acordarea priorității - pietonilor (8,62%) și vehiculelor (8,53%) - urmate de abaterile bicicliștilor (6,61%). Un al treilea grup îl constituie cauzele care reprezintă între 2% (adormire la volan 2,05%) și 5% (pietoni pe partea carosabilă - 4,69%) din totalul accidentelor rutiere.

O parte importantă dintre rubrici reprezintă cauze pentru un număr redus de accidente, unele dintre acestea pentru un singur caz în întregul an (de exemplu, depășirea încărcăturii). Datorită dificultății pe care acest tip de date le ridică analizei, concomitent cu semnificația slabă a acestora în tabloul general, unele referințe în analiza cauzală a accidentelor o vom realiza pe categorii de cauze. Categoriile cauzale (tabelul nr. 17) au fost realizate ținându-se seama de referențialele comune (acordarea priorității, cauze legate de infrastructură etc.), de importanța socială a comportamentului pe care îl exprimă (consumul de alcool), precum și de valorile importante pe care le înregistrează anual (abateri bicicliști). La gruparea cauzelor pe categorii a contribuit, de asemenea, faptul că cea mai reprezentată cauză a accidentelor rutiere grave - viteza - este un indicator compus.

Tabelul nr. 17

| Categorie cauzală | Cauze incluse |
|-------------------------------------|---|
| viteză | viteză neregulamentară, viteză neadaptată |
| conducere sub influența alcoolului | conducere sub influența alcoolului |
| abateri bicicliști | abateri bicicliști |
| neacordare prioritate | neacordare prioritate pietonilor, neacordare prioritate vehiculelor |
| indisciplină pietoni | traversare neregulamentară, pietoni pe carosabil, alte abateri pietoni, imprudență adolescenți (14-18 ani), imprudență copii (7-14 ani), nesupraveghere copii (0-6 ani) |
| deficiențe infrastructură | drum deteriorat sau în lucru, semnalizare rutieră incompletă/insuficientă, obstacol nesemnalizat pe carosabil, alte cauze referitoare la drum, animale sau alte obiecte |
| deficiențe vehicul | defecțiuni tehnice vehicul, parbriz, luneta, oglinzi lipsă sau neutilizabile, neasigurare stabilitate încărcătură, depășire încărcătură |
| manevre neregulamentare | circulație pe sens opus, nerespectare distanța între vehicule, neasigurare mers înapoi, neasigurare schimbare bandă, neasigurare la schimbarea direcției de mers, întoarcere neregulamentară, oprire/staționare neregulamentară, depășire neregulamentară, nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare, nerespectare semnalizare semafor, nerespectare reguli trecere cale ferată |
| deficiențe conducător auto | experiența redusă în conducere, folosire incorectă lumini și mijloace semnalizare, conducere fără permis, infirmități sau afecțiuni medicale, alte abateri savârșite de conducătorii auto |
| comportament inadecvat în conducere | conducere imprudentă, conducere agresivă, adormire la volan, alte preocupari de natură a distrage atenția |
| abateri alte categorii participanți | abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale, abateri ale conducătorilor de utilaje, abateri pasageri/calatori/însoțitori |

În inventarul etiologic al accidentelor rutiere grave în anul 2012, diferitele categorii de cauze au ponderi diferite, cele mai semnificative fiind cele în legătură cu viteza, indisciplinarea pietonilor în trafic, neacordarea priorității și efectuarea unor manevre neregulamentare.

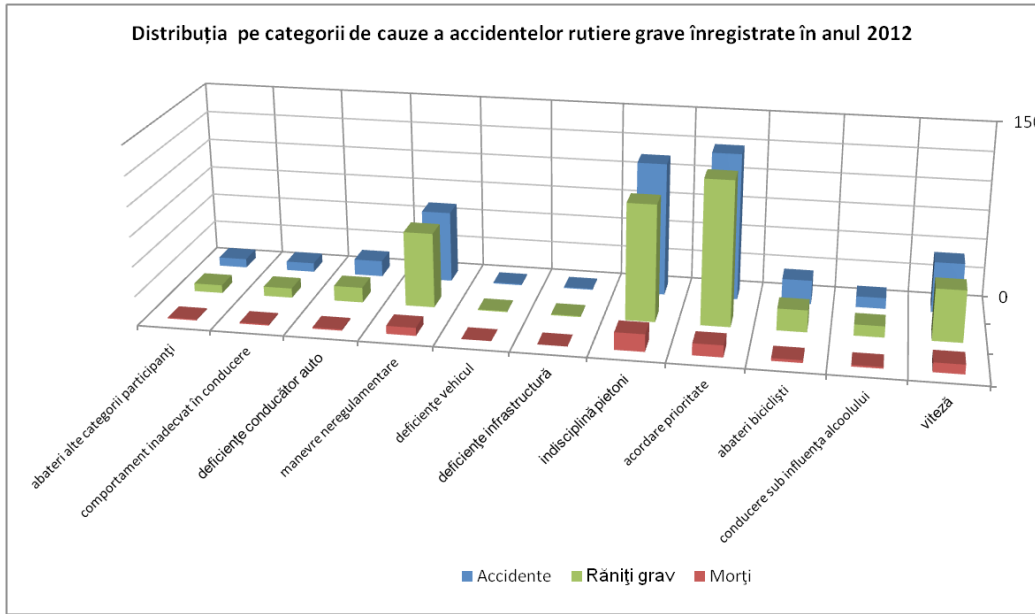


Deosebit de frecvența cauzelor este gradul de pericol pe care acestea îl asociază în producerea unui accident. Așa cum se observă (tabelul nr. 18), deși al treilea grup de cauze, ca frecvență, neacordarea priorității produce cea mai scăzută mortalitate. În schimb, comportamentele neadecvate în conducere (neatenția, agresivitatea, imprudența, oboseala) reprezintă grupul de cauze cu cea mai ridicată mortalitate, deși sunt semnificativ mai puțin frecvente. Cauzele legate de viteză și indisciplina rutieră a pietonilor se asociază cu valori ridicate ale mortalității.

Tabelul nr. 18

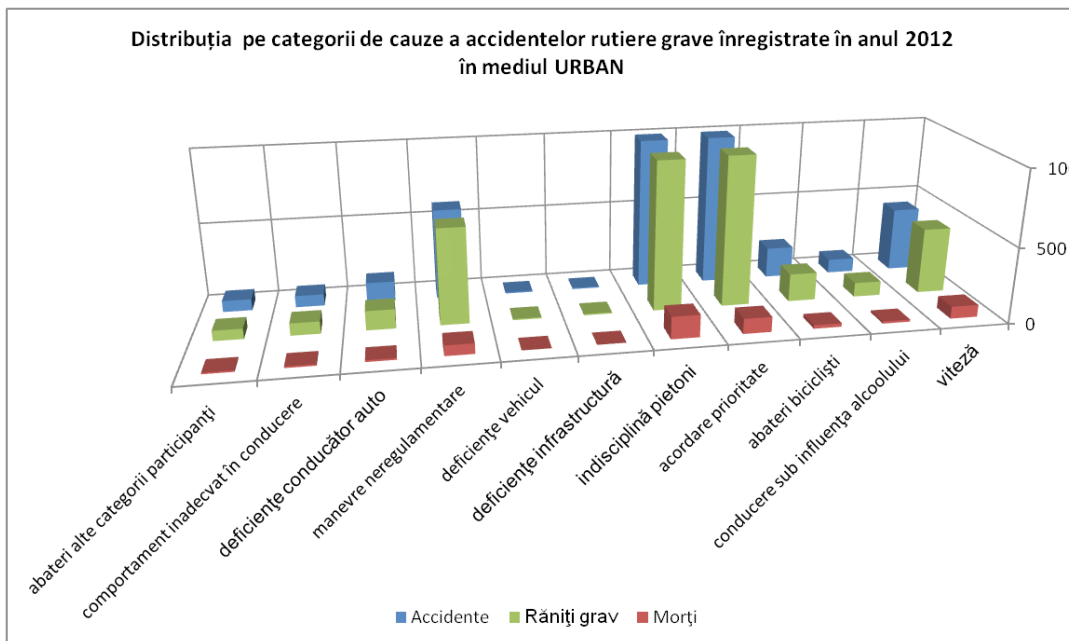
| Categorie cauză | Indice mortalitate (nr. morți/nr. accidente*100) | Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] |
|-------------------------------------|---|---|
| viteză | 26,09 | 129,17 |
| conducere sub influența alcoolului | 20,13 | 122,08 |
| abateri bicicliști | 18,09 | 102,75 |
| neacordare prioritate | 10,52 | 109,15 |
| indisciplină pietoni | 25,13 | 101,08 |
| deficiențe infrastructură | 18,75 | 112,50 |
| deficiențe vehicul | 15,91 | 125,00 |
| manevre neregulate | 23,48 | 127,86 |
| deficiențe conducător auto | 22,48 | 118,03 |
| comportament inadecvat în conducere | 27,61 | 139,77 |
| abateri alte categorii participanți | 23,44 | 108,01 |

În continuare este ilustrată grafic distribuția accidentelor rutiere grave și a victimelor acestora în funcție de categoriile cauzale care le descriu.

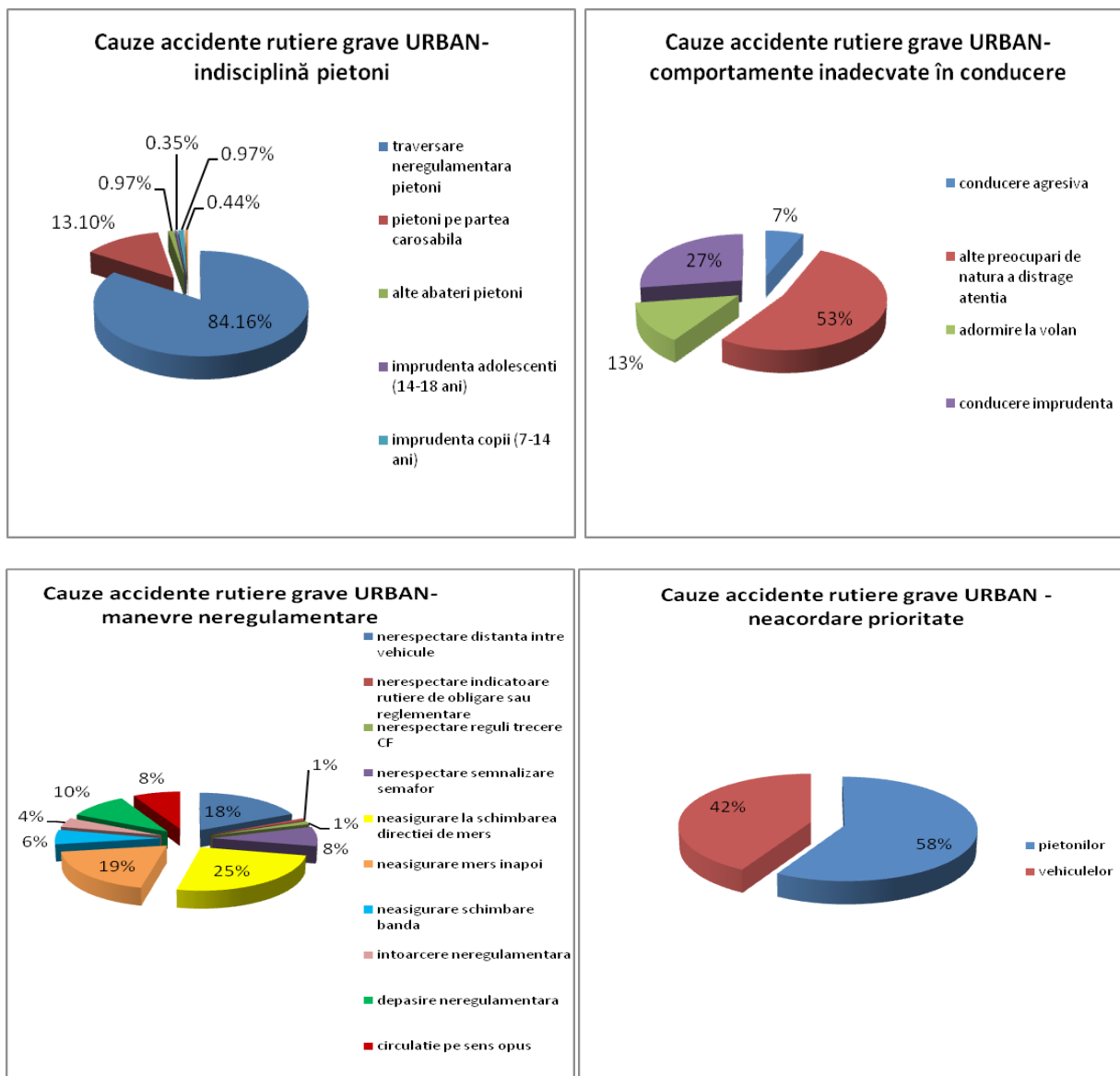


În funcție de mediul rezidențial în care au avut loc accidentele rutiere grave, distribuția acestora pe categorii de cauze se nuanțează, inclusiv în cadrul categoriilor, unde mediul influențează ponderea cauzelor componente.

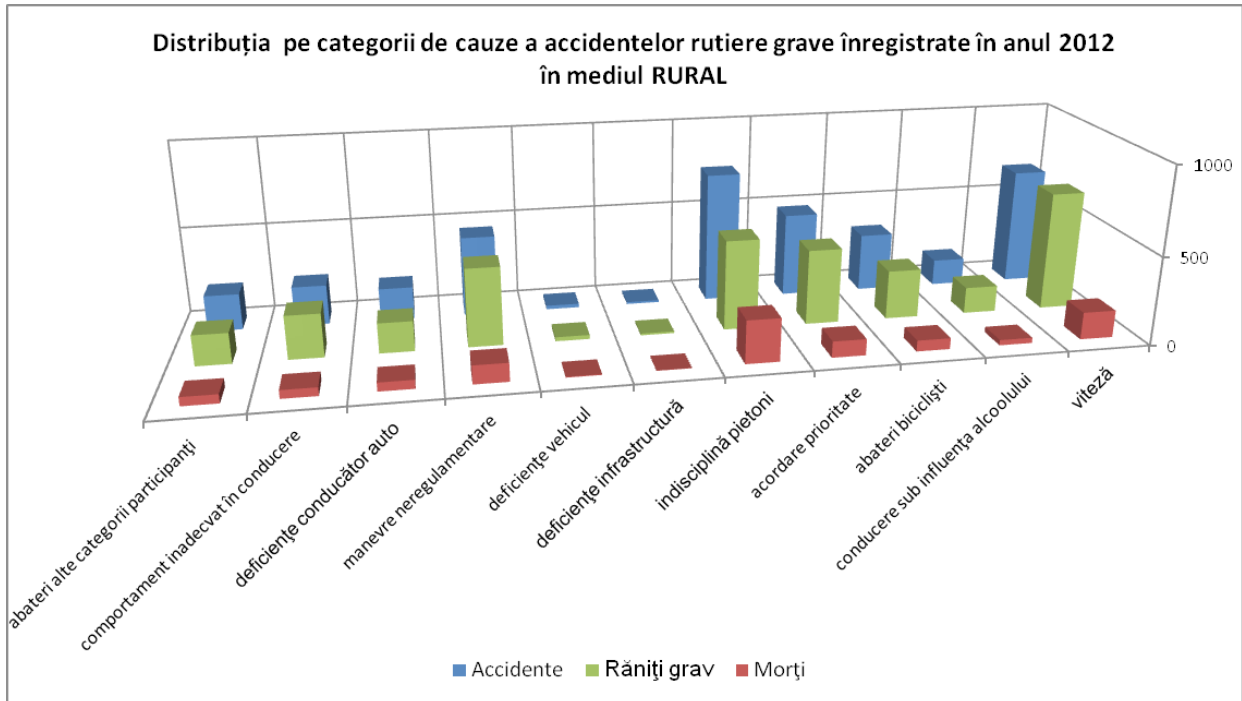
În mediul urban, viteza (429 cazuri) este o cauză cu o semnificație mai redusă în tabloul general, foarte reprezentate fiind cauzele ținând de nerespectarea regulilor privind acordarea priorității (1248 cazuri) și de indisciplinarea pietonilor (1130 cazuri). Efectuarea neregulamentară a unor manevre este a treia categorie cauzală în mediul urban (603 cazuri). Numărul persoanelor decedate în accidentele rutiere este mai redus în mediul urban, indiferent de tipul de cauză.



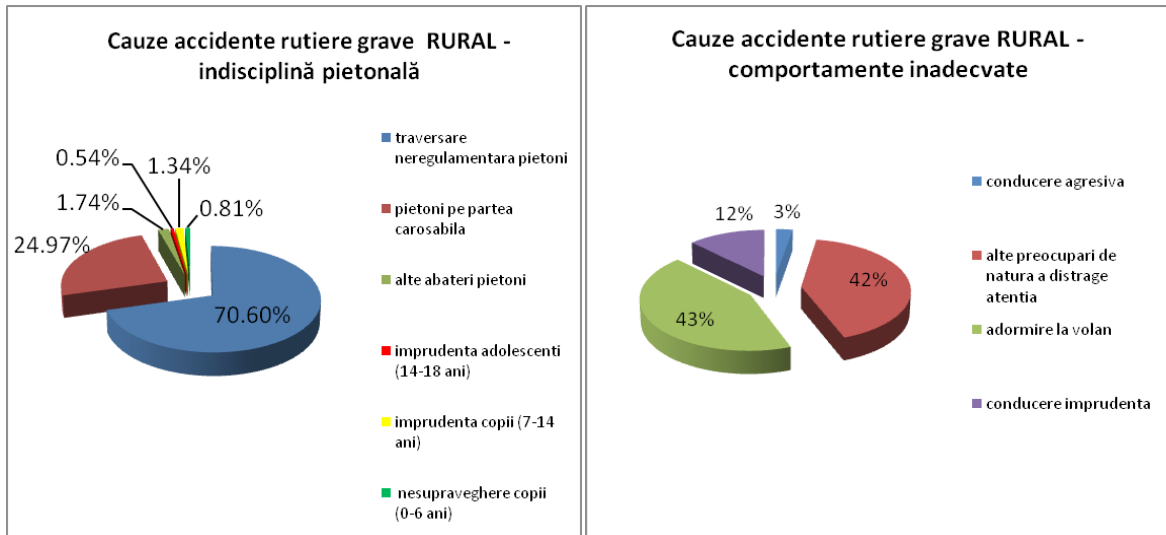
În ce privește componența categoriilor de cauze, specificul mediului urban determină o pondere mărită a traversării neregulate în cadrul indisciplinării pietonale, o pondere majoritară a neatenției la volan între comportamentele inadecvate în conducere. În cadrul categoriei manevre neregulate, schimbarea direcției de mers reprezintă prima cauză ca pondere, iar neasigurarea la mersul înapoi, cea de-a doua, iar între cauzele legate de neacordarea priorității, cele în legătură cu pietonii sunt majoritare.

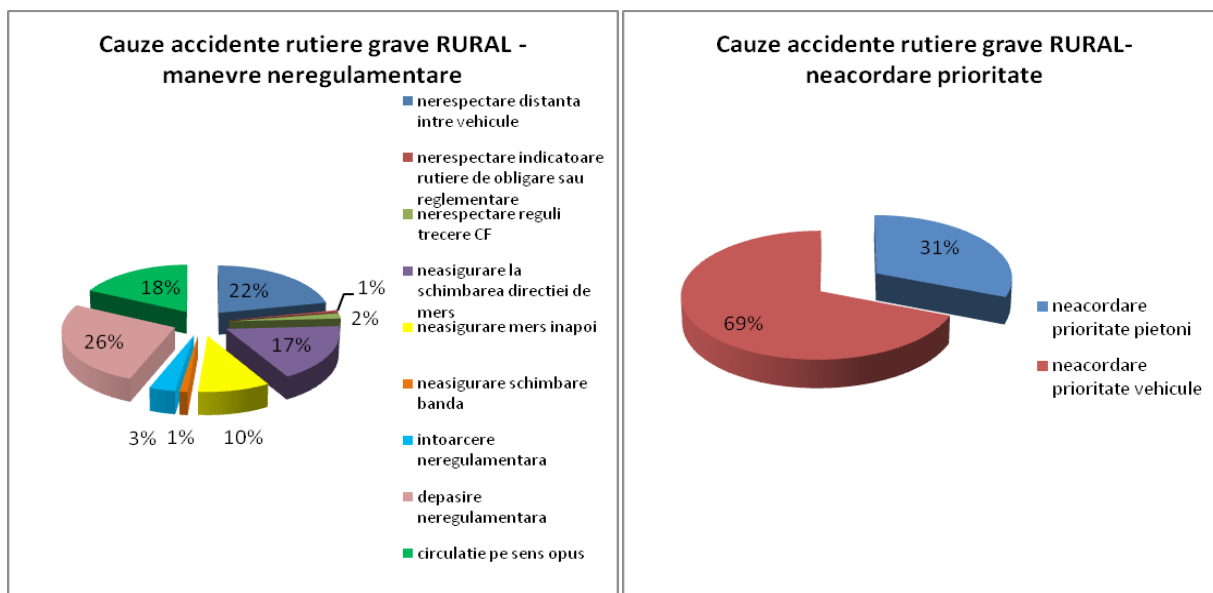


În mediul rural, principalul grup de cauze în producerea accidentelor rutiere grave îl constituie indisciplina pietonilor (745 cazuri); viteza este a doua cauză (667 cazuri), urmată de cauzele care țin de neacordarea priorității (481 cazuri) și de cele privind efectuarea neregulamentară a manevrelor (456 cazuri). Numărul abaterilor bicicliștilor este foarte mare (332 cazuri), cu mult mai mult decât în celelalte medii rezidențiale. De asemenea, devine semnificativ numărul accidentelor provocate din cauza consumului de alcool de către conducătorul de vehicul (149 cazuri).

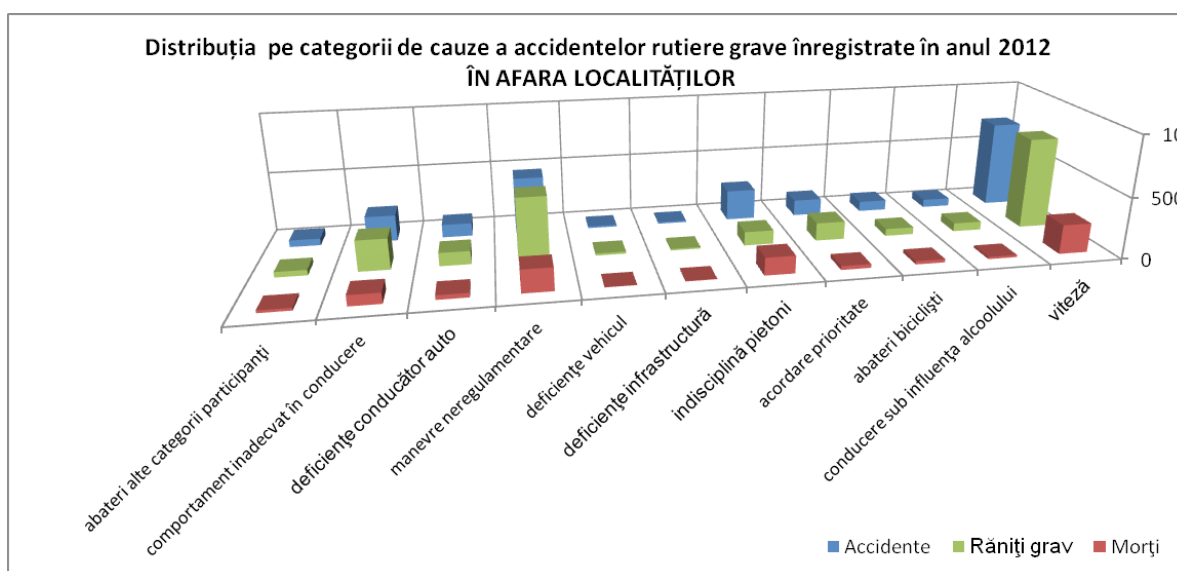


În cadrul categoriilor cauzale structurile se modifică. Astfel, în cadrul indiscipliniei pietonale sporește ponderea prezenței pietonilor pe carosabil; între comportamentele neadecvate în conducere pe primul loc se află adormirea la volan; depășirea neregulamentară devine prima dintre cauzele care țin de efectuarea neregulamentară a unor manevre, în timp ce proporția între vehicule și pietoni privind neacordarea priorității se modifică, sporind primele.

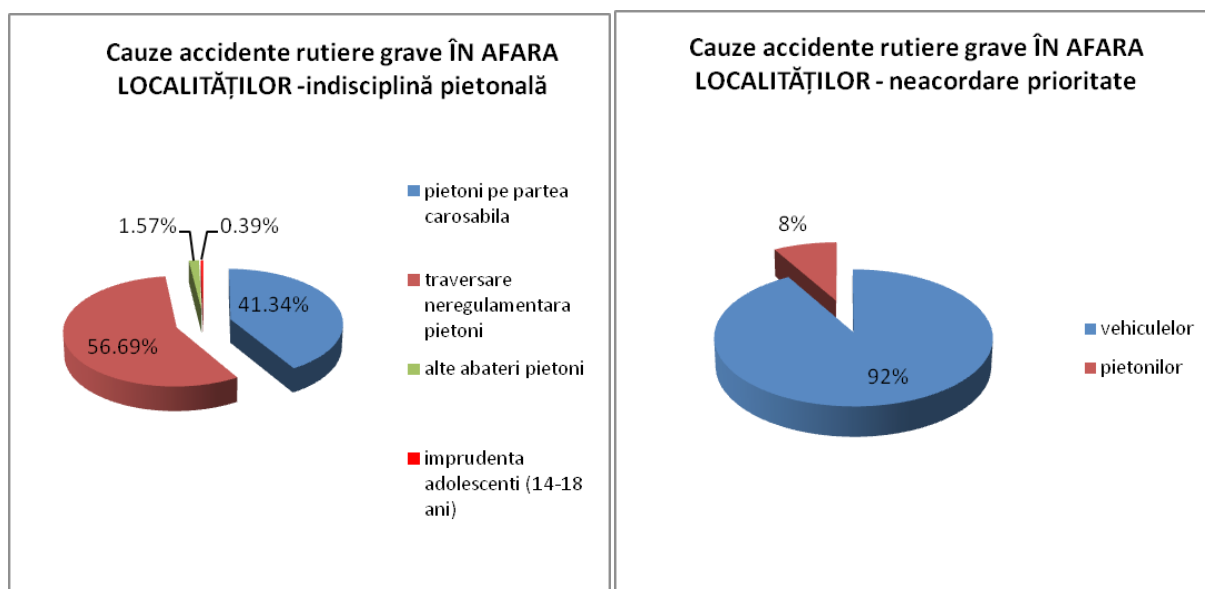




În afara localităților, viteza devine prima cauză a producerii accidentelor grave (721 cazuri). A doua categorie de cauze, comparativ cu prima mult mai restrânsă numeric, o reprezintă efectuarea neregulamentară a manevrelor (470 cazuri). Indisciplina pietonală este în acest mediu rezidențial a treia categorie ca importanță în cauzarea accidentelor rutiere grave (254 cazuri).



În structura grupurilor de cauze, modificări specifice apar în ce privește indisciplina pietonală, valorile pentru traversare neregulamentară și prezența pietonilor pe carosabil fiind mult apropiate. În ceea ce privește prioritatea, ponderea neacordării de prioritate vehiculelor devine cauza dominantă.



Diferențele între accidentele produse din aceleași cauze în medii rezidențiale diferite sunt puse în evidență și prin compararea valorilor indicilor de mortalitate și victimizare, calculați pentru fiecare categorie de cauze în parte (tabelul nr. 19). Mediul rural este mai periculos decât cel urban în producerea accidentelor din cauze asemănătoare, pe unele grupe de cauze raportul fiind mai mare de 1/3 în acest sens. Aceeași situație se definește comparându-se mediul rural cu cel din afara localităților: pentru cele mai multe categorii cauzale numărul total al victimelor sporește, excepții făcând cauzele privind bicicliștii și pietonii; mortalitatea este mai ridicată în afara localităților cu de până la două ori mai mult decât în mediul rural, excepție făcând accidentele produse din cauze privind deficiențele vehiculului, dar acestea sunt foarte puțin reprezentate în ansamblul evenimentelor rutiere grave din 2012.

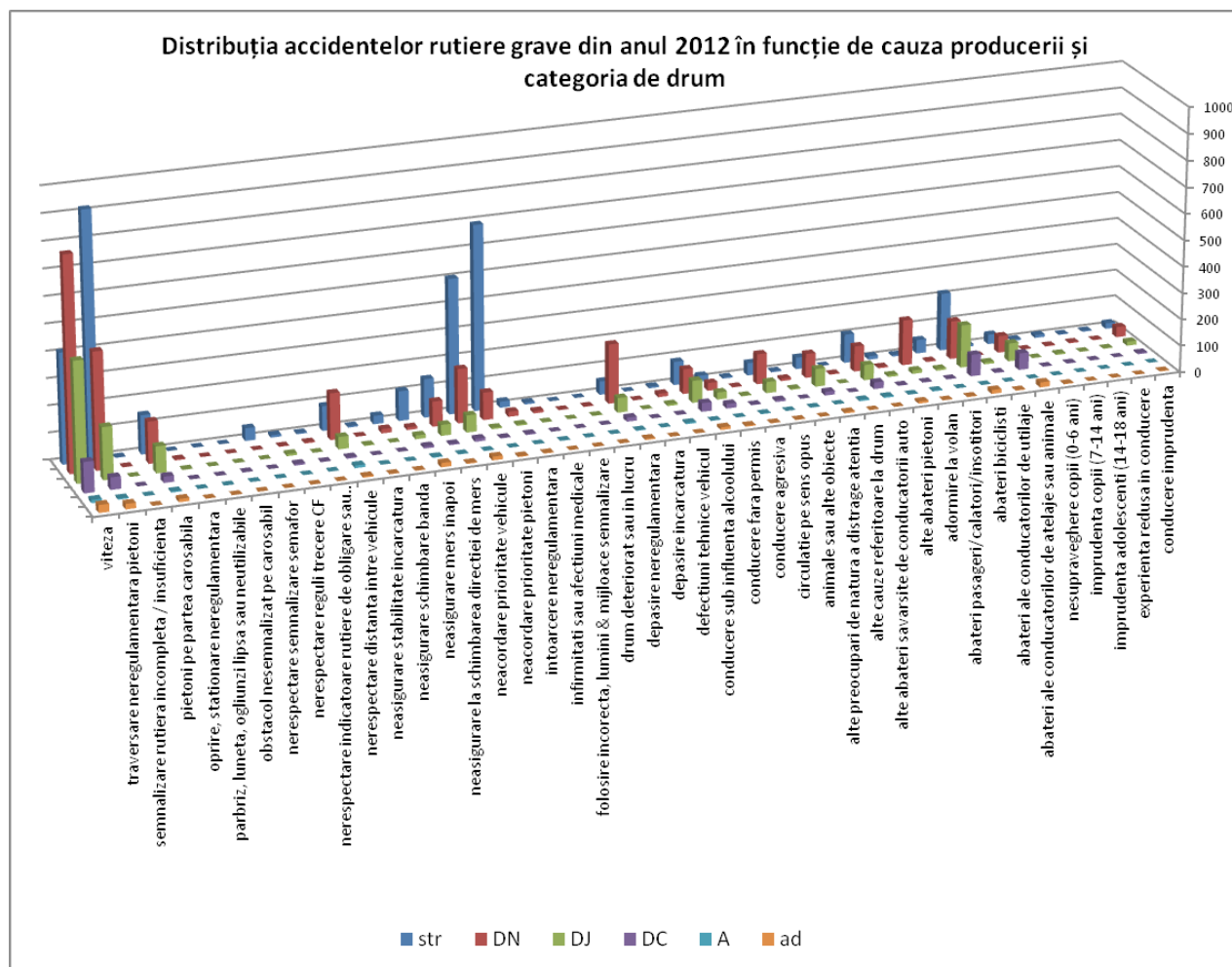
Tabelul nr. 19

| Categorie cauză | urban | | rural | | în afara localității | |
|-----------------|--|---|--|---|--|---|
| | I.m. (nr. morți/nr. accidente*100) | I.v.r. [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] | I.m. (nr. morți/nr. accidente*100) | I.v.r. [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] | I.m. (nr. morți/nr. accidente*100) | I.v.r. [(nr.morți+nr. răniți)/nr. accidente*100] |
| viteză | 18,65 | 120,75 | 23,09 | 124,44 | 33,29 | 138,56 |
| alcool | 15,05 | 117,20 | 20,13 | 120,81 | 27,27 | 131,82 |
| bicicliști | 11,33 | 102,96 | 18,67 | 102,71 | 32,14 | 102,38 |
| prioritate | 8,01 | 106,17 | 16,89 | 110,22 | 23,31 | 135,34 |
| indisciplină | 13,01 | 100,71 | 32,75 | 101,48 | 56,69 | 101,57 |
| infrastructură | 0,00 | 100,00 | 18,18 | 109,09 | 30,77 | 123,08 |
| vehicul | 11,11 | 100,00 | 19,05 | 128,57 | 14,29 | 135,71 |
| manevre nereg. | 11,28 | 116,42 | 22,81 | 120,39 | 39,79 | 149,79 |
| conducător auto | 8,15 | 102,96 | 26,63 | 119,57 | 33,33 | 116,07 |
| comportament | 12,99 | 118,18 | 20,80 | 130,09 | 40,00 | 157,67 |
| alte categorii | 12,00 | 102,67 | 23,79 | 107,77 | 37,50 | 116,07 |

În raport de categoria de drum pe care au avut loc accidentele rutiere grave din anul 2012, am preferat abordarea inventarului complet de cauze, nestructurat pe categorii, deoarece situarea predilectă a diferitelor categorii de drumuri în anumite medii rezidențiale ar fi condus la repetarea analizei din acea perspectivă.

Reprezentarea situației accidentelor rutiere grave produse în anul 2012 în funcție de cauzele de producere și categoriile de drum pe care au avut loc este realizată în graficul următor.

În continuare este prezentat tabelul de valori (tabelul nr. 20) privind numărul accidentelor în funcție de cauză și categorie de drum.



Tabelul nr. 20

| Cauza/Categoria de drum | Str. | D.N. | D.J. | D.C. | A. | a.D. |
|---|------|------|------|------|----|------|
| conducere imprudenta | 21 | 39 | 15 | 5 | 0 | 2 |
| experienta redusa in conducere | 4 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| imprudenta adolescenti (14-18 ani) | 3 | 4 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| imprudenta copii (7-14 ani) | 11 | 3 | 5 | 2 | 0 | 0 |
| nesupraveghere copii (0-6 ani) | 6 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| abateri ale conducatorilor de atelaje sau animale | 36 | 63 | 68 | 63 | 0 | 19 |
| abateri ale conducatorilor de utilaje | 8 | 1 | 8 | 3 | 0 | 2 |
| abateri biciclisti | 217 | 144 | 161 | 82 | 0 | 15 |
| abateri pasageri/calatori/insotitori | 51 | 4 | 7 | 2 | 0 | 2 |
| adormire la volan | 6 | 171 | 13 | 2 | 3 | 1 |
| alte abateri pietoni | 13 | 5 | 7 | 2 | 1 | 8 |
| alte abateri savarsite de conducatorii auto | 108 | 96 | 58 | 25 | 5 | 0 |
| alte cauze referitoare la drum | 0 | 3 | 0 | 0 | 5 | 0 |
| alte preocupari de natura a distraze atentia | 44 | 91 | 67 | 14 | 0 | 5 |
| animale sau alte obiecte | 4 | 9 | 4 | 0 | 1 | 0 |
| circulatie pe sens opus | 47 | 114 | 42 | 7 | 0 | 1 |
| conducere agresiva | 5 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 |
| conducere fara permis | 23 | 29 | 27 | 17 | 0 | 4 |
| conducere sub influenta alcoolului | 88 | 93 | 83 | 33 | 1 | 10 |
| defectiuni tehnice vehicul | 6 | 13 | 7 | 1 | 5 | 0 |
| dezasire incarcatura | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| dezasire nereglementara | 50 | 223 | 55 | 15 | 2 | 5 |
| drum deteriorat sau in lucru | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Capitolul III

| | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|----|----|
| folosire incorecta, lumini & mijloace semnalizare | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| infirmitati sau afectiuni medicale | 7 | 9 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| intoarcere neregulamentara | 23 | 19 | 5 | 4 | 0 | 2 |
| neacordare prioritate pietoni | 694 | 103 | 5 | 2 | 0 | 3 |
| neacordare prioritate vehicule | 506 | 203 | 64 | 11 | 1 | 14 |
| neasigurare la schimbarea directiei de mers | 144 | 94 | 41 | 4 | 1 | 3 |
| neasigurare mers inapoi | 111 | 10 | 14 | 8 | 3 | 16 |
| neasigurare schimbare banda | 31 | 16 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| neasigurare stabilitate incarcatura | 5 | 1 | 3 | 0 | 0 | 1 |
| nerespectare distanta intre vehicule | 92 | 174 | 46 | 5 | 10 | 5 |
| nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare | 4 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| nerespectare reguli trecere CF | 9 | 2 | 8 | 6 | 0 | 0 |
| nerespectare semnalizare semafor | 47 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| obstacol nesemnalizat pe carosabil | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| parbriz, luneta, ogliunzi lipsa sau neutilizabile | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| oprire, stationare neregulamentara | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| pietoni pe partea carosabila | 145 | 156 | 99 | 23 | 4 | 12 |
| semnalizare rutiera incompleta / insuficienta | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| traversare neregulamentara pietoni | 919 | 437 | 195 | 46 | 4 | 20 |
| viteza | 412 | 800 | 449 | 115 | 12 | 29 |

Pentru majoritatea cauzelor, strada și drumul național, datorită valorilor de trafic, sunt categoriile de drum pe care s-au produs cele mai multe accidente, urmate de drumul județean. Drumul județean devine semnificativ pentru o serie de cauze, în principal abaterile pe care le comit bicicliștii și conducătorii de atelaje.

Viteza este cea mai importantă cauză de producere a evenimentelor rutiere pe cinci din cele șase categorii de drum și înregistrează valori ridicate chiar și în cazul accidentelor produse pe stradă. Traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni este principala cauză a accidentelor produse pe stradă și a doua cauză pentru celelalte categorii de drum, cu excepția autostrăzii.

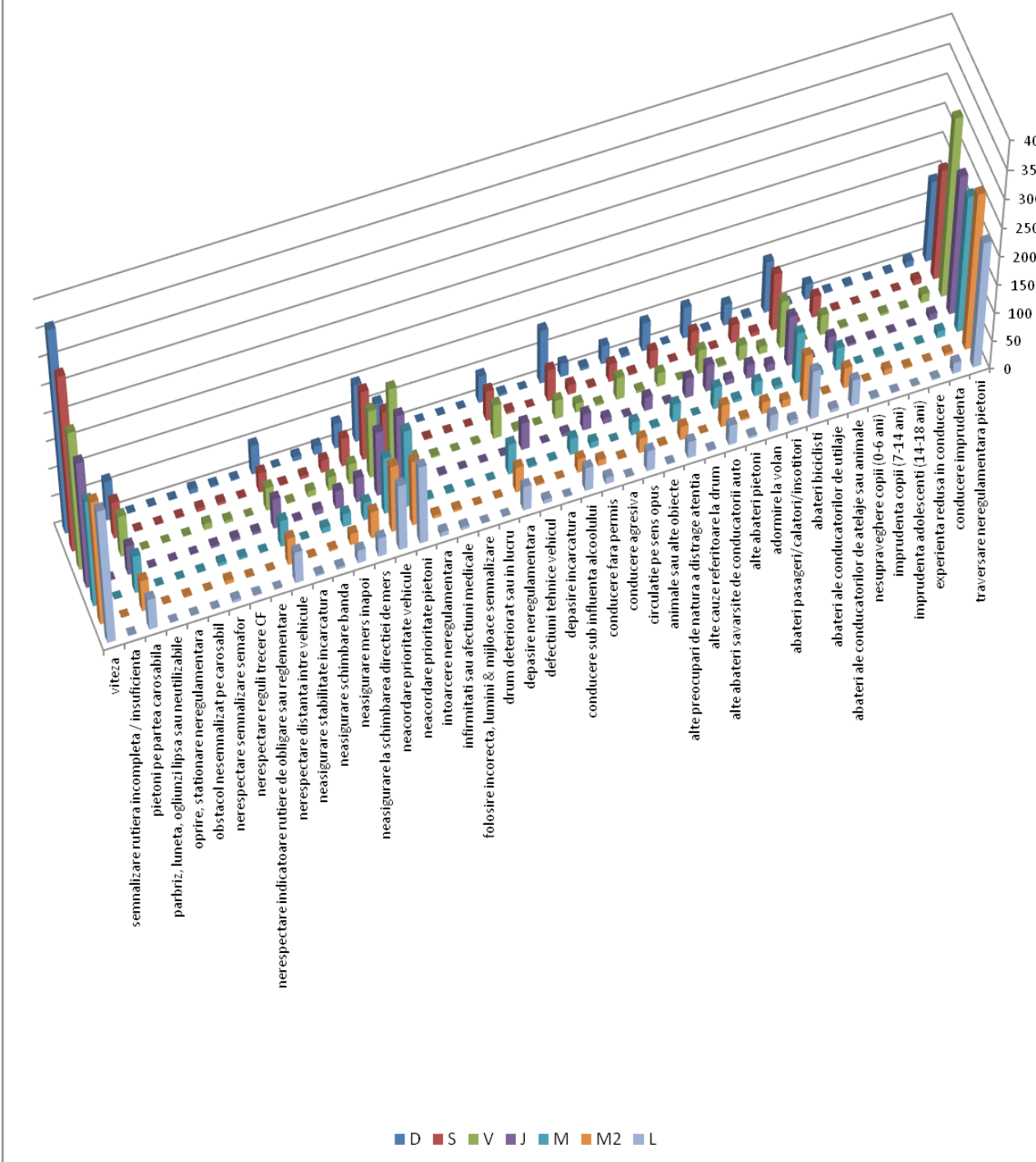
Viteza se evidențiază a fi principala cauză pentru producerea accidentelor rutiere grave în condiții meteorologice deosebite. În tabelul următor (tabelul nr. 21) prezentăm ponderile acestei cauze în totalul accidentelor produse. A doua cauză a evenimentelor rutiere grave care au avut loc pe vreme nefavorabilă este traversarea neregulamentară. De remarcat că, în condiții meteorologice deosebite sporește ca importanță în producerea accidentelor rutiere grave neacordarea priorității pietonilor (frecvența crește cu 2%-5% pe ninsoare, vânt puternic, ploaie). Distribuția casuală în condiții meteo normale reproduce distribuția generală a cauzelor.

Tabelul nr. 21

| Condiții meteo deosebite | total accidente în 2012 | accidente cauzate de viteză | % |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------|
| ceață | 81 | 37 | 45,68% |
| lapoviță | 37 | 16 | 43,24% |
| ninsoare | 210 | 102 | 48,57% |
| ploaie | 523 | 188 | 35,95% |
| vânt puternic | 16 | 4 | 25% |
| viscol | 16 | 8 | 50% |

În funcție de zilele săptămânii, cauzele producerii accidentelor rutiere grave se distribuie cu o anumită specificitate. În graficul următor este reprezentată această distribuție, iar în tabelul nr. 22 sunt prezentate valorile accidentelor rutiere grave, în funcție de cauză și de ziua din săptămână în care s-au produs. Viteza este o cauză mai frecventă în week-end, spre deosebire de traversarea neregulamentară de către pietoni, mai frecventă în zilele lucrătoare. Tot în week-end sunt mai frecvente accidentele produse din cauza pietonilor aflați pe partea carosabilă, precum și cele cauzate de consumul de alcool la volan sau de adormirea la volan. Pentru cauze precum cele referitoare la indisciplina rutieră a pietonilor, neacordarea de prioritate, nerespectarea semnalizării semaforului, depășirea neregulamentară, circulația pe sens opus, vârful de frecvență este situat vinerea.

Distribuția pe zile ale săptămânii a accidentelor rutiere grave din anul 2012, în funcție de cauza producerii acestora



Capitolul III

Tabelul nr. 22

| Cauză/Zi a săptămânii | L | M | M | J | V | S | D |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| conducere imprudenta | 19 | 5 | 12 | 11 | 15 | 9 | 11 |
| experienta redusa in conducere | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| imprudenta adolescenti (14-18 ani) | 0 | 3 | 0 | 1 | 4 | 0 | 1 |
| imprudenta copii (7-14 ani) | 1 | 10 | 4 | 2 | 1 | 0 | 3 |
| nesupraveghere copii (0-6 ani) | 2 | 0 | 0 | 4 | 2 | 1 | 2 |
| abateri ale conducatorilor de atelaje sau animale | 46 | 36 | 40 | 28 | 35 | 37 | 27 |
| abateri ale conducatorilor de utilaje | 6 | 1 | 6 | 1 | 1 | 4 | 3 |
| abateri biciclisti | 86 | 82 | 90 | 88 | 83 | 100 | 90 |
| abateri pasageri/calatori/insotitori | 9 | 13 | 7 | 13 | 13 | 7 | 4 |
| adormire la volan | 30 | 21 | 25 | 24 | 27 | 32 | 37 |
| alte abateri pietoni | 4 | 4 | 5 | 9 | 3 | 1 | 2 |
| alte abateri savarsite de conducatorii auto | 35 | 39 | 39 | 47 | 42 | 43 | 55 |
| alte cauze referitoare la drum | 2 | 0 | 0 | 35 | 0 | 1 | 0 |
| alte preocupari de natura a distraze atentia | 29 | 24 | 32 | 2 | 24 | 32 | 50 |
| animale sau alte obiecte | 1 | 2 | 2 | 24 | 4 | 3 | 4 |
| circulatie pe sens opus | 36 | 26 | 23 | 1 | 39 | 31 | 32 |
| conducere agresiva | 1 | 2 | 0 | 10 | 3 | 2 | 5 |
| conducere fara permis | 12 | 11 | 11 | 29 | 16 | 17 | 23 |
| conducere sub influenta alcoolului | 41 | 25 | 29 | 6 | 33 | 56 | 95 |
| depasire incarcatura | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| defectiuni tehnice vehicul | 7 | 3 | 3 | 48 | 4 | 5 | 4 |
| depasire nereglamentara | 43 | 45 | 54 | 1 | 60 | 53 | 47 |
| drum deteriorat sau in lucru | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| folosire incorecta, lumini & mijloace semnalizare | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| infirmitati sau afectiuni medicale | 5 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 0 |
| intoarcere nereglamentara | 8 | 6 | 3 | 11 | 11 | 8 | 6 |
| neacordare prioritate pietoni | 139 | 116 | 138 | 133 | 149 | 75 | 57 |
| neacordare prioritate vehicule | 117 | 119 | 101 | 115 | 121 | 123 | 103 |
| neasigurare la schimbarea directiei de mers | 33 | 48 | 32 | 44 | 36 | 50 | 44 |
| neasigurare mers inapoi | 23 | 20 | 23 | 32 | 24 | 22 | 15 |
| neasigurare schimbare banda | 4 | 3 | 10 | 9 | 11 | 6 | 8 |
| neasigurare stabilitate incarcatura | 3 | 1 | 0 | 2 | 2 | 2 | 0 |
| nerespectare distanta intre vehicule | 56 | 48 | 47 | 53 | 41 | 35 | 52 |
| nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare | 0 | 0 | 1 | 5 | 0 | 1 | 2 |
| nerespectare reguli trecere CF | 2 | 1 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 |
| nerespectare semnalizare semafor | 5 | 7 | 6 | 4 | 11 | 6 | 8 |
| obstacol nesemnalizat pe carosabil | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 |
| oprire, stationare nereglamentara | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| parbriz, luneta, ogliunzi lipsa sau neutilizabile | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| pietoni pe partea carosabila | 55 | 56 | 67 | 52 | 73 | 66 | 70 |
| semnalizare rutiera incompleta / insuficienta | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| traversare nereglamentara pietoni | 221 | 274 | 239 | 243 | 312 | 191 | 141 |
| viteza | 242 | 225 | 192 | 228 | 249 | 316 | 365 |



CAPITOLUL IV

ASPECTE REZULTATE DIN STUDIILE PRIVIND SIGURANȚA RUTIERĂ REALIZATE DE POLIȚIA ROMÂNĂ

Prevenirea accidentelor rutiere reprezintă una dintre prioritățile naționale asumate de Guvernul României, iar programele și proiectele de prevenire în acest domeniu necesită o mare varietate de informații care să le fundamenteze direcțiile de acțiune. În acest context, Poliția Română, prin structura sa specializată, Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității, începând cu anul 2008, a realizat periodic studii referitoare la complexul de atitudini sociale pe care le manifestă diferite categorii de utilizatori ai drumului public din România (șoferi, pietoni, motocicliști/mopediști.)

Studiile privind atitudinile în trafic ale conducătorilor auto s-au desfășurat în 2008 și 2010, reprezentând demersul de analiză și interpretare a datelor obținute dintr-o anchetă pe baza unei variante modificate și completate a chestionarului SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe), chestionar aplicat până în prezent în mai multe state europene. Acestea au fost realizate pe eșantioane reprezentative la nivel național pentru deținătorii de permis de conducere cu vârsta până în 70 de ani (1.207 persoane, respectiv 1.188 conducători auto activi - care au condus în ultimele 6 luni). Eșantionarea a fost realizată prin metoda cotelor legate, criteriile luate în considerare fiind vârsta, sexul, mediul de rezidență, regiunea de dezvoltare și categoria de permis de conducere deținut.

Scopul studiilor a constat în descrierea atitudinilor conducătorilor auto privind riscul în trafic, urmărindu-se în principal identificarea măsurii în care sunt respectate regulile de circulație de către șoferi, atitudinilor conducătorilor auto față de măsurile de siguranță și reglementările de circulație, precum și a factorilor sociali și culturali care influențează comportamentul în trafic.

Capitolul IV

Rezultatele obținute au fost folosite atât pentru orientarea activităților de educație rutieră, cât și pe cele de supraveghere și control al traficului derulate de Poliția Rutieră.

La nivelul percepției generale, șoferii români par să recunoască gravitatea problemei accidentelor rutiere, plasând acest fenomen la cote ridicate de îngrijorare, alături de alte fenomene sociale grave, precum creșterea criminalității sau perspectiva șomajului.

Totodată, apreciază că traficul rutier este din ce în ce mai dificil, acuzând în special aglomerația și starea infrastructurii, dar și comportamentul șoferilor. În acest context, peste jumătate dintre cei chestionați afirmă că nu se simt în siguranță în trafic, principalele motive care generează starea de nesiguranță fiind numărul mare de accidente, comportamentele altor conducători auto, calitatea scăzută a drumurilor.

În aceleași condiții dificile însă, o parte dintre șoferi își bazează sentimentul de siguranță pe experiență, pe calitatea mașinii pe care o conduc sau pe faptul că nu au fost implicați în accidente rutiere.

Experiența - atât cea obiectivă (numărul de ani de când posedă permis, categoria de permis, profesia de șofer), cât și autoevaluarea subiectivă - pare să fie factorul hotărâtor de susținere a sentimentului de siguranță: cei mai siguri pe ei se declară conducătorii auto bărbăți, cu peste 5 ani vechime, care posedă atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului.

Deși admit gravitatea problemei accidentelor rutiere, cei mai mulți dintre șoferii chestionați consideră că principala soluție de îmbunătățire a traficului rutier ar fi investiția în infrastructură, admitând într-o proporție mult mai scăzută că ar fi nevoie de măsuri reglatoare ale comportamentului șoferilor (sanctiuni, ridicarea standardelor de acordare a permisului și creșterea calității instruirii, radare mobile și camere video de supraveghere, creșterea numărului de agenți de circulație) sau de măsuri de siguranță (îmbunătățirea semnalizării rutiere).

Orientarea mai redusă spre aceste măsuri de reglare a comportamentului poate fi explicată prin numărul semnificativ de respondenți care admit că au comportamente de risc (depășirea vitezei legale, nepăstrarea distanței de siguranță între autovehicule, utilizarea telefonului mobil fără hands-free) sau de mare risc (consumarea unei cantități de alcool, conducerea în stare de oboseală, pătrunderea în intersecție pe culoarea roșie a semaforului, depășiri la limită ale altor autovehicule, neacordarea de prioritate altor participanți la trafic).

Supraestimarea factorului „experiență” se poate vedea cel mai bine în atitudinea față de regulile de circulație referitoare la limitele legale de viteză.

O parte importantă dintre șoferi depășesc frecvent viteza legală pe diferite sectoare de drum, fie ca adaptare la viteza celorlalte autovehicule din trafic, fie pentru a se deplasa mai rapid în trafic. Faptul că drumul este liber, că știi că nu există supraveghere radar, că se află în întârziere, că apreciază limita legală de viteză prea mică în raport cu un anumit sector de drum sunt pentru unii șoferi motive sau oportunități de a depăși viteza legală.

Cei mai mulți dintre șoferii chestionați admit că depășirea vitezei legale crește semnificativ riscul de accident sau de a fi sancționați de poliție, scade stabilitatea autovehiculului și capacitatea de a-l controla.

Totuși, acestor riscuri unii respondenți le contrapun argumente care să le susțină obișnuința de a depăși limitele legale de viteză: consideră că depășirea vitezei legale cu 10-20 km/h este un fapt generalizat sau că depășirea vitezei legale nu este riscantă dacă ești un șofer bun.

În ceea ce privește consumul de alcool, se poate constata o atitudine similară.

Teoretic, majoritatea admite relația de cauzalitate dintre consumul de alcool și diminuarea capacității de a conduce autovehiculul, însă unii dintre șoferii chestionați sunt convinși că o cantitate moderată de alcool nu le poate afecta performanța.

De asemenea, ei apreciază că o situație de urgență sau un drum scurt de parcurs sunt motive suficiente de bune pentru a-și permite să conducă autovehiculul după ce au consumat alcool.

Șoferii care posedă permis de conducere de mai multă vreme au fost cei care au declarat în mai mare măsură că, ocazional, au condus după ce au consumat alcool.

În general, cerința de a purta centura de siguranță este respectată în afara localității și pe autostradă, unde

vitezele la care se rulează induc percepția unui risc mai mare. În schimb, în localitate, puțin peste jumătate dintre respondenți au admis că poartă centura de siguranță în mod regulat.

Șoferii par să opereze o relaționare între nivelul de risc perceput pe categoria de drum și utilitatea centurii, preferând să se raporteze la portul centurii de siguranță mai degrabă prin prisma necesității apreciate de ei decât prin conformarea la regula codului rutier. În același mod procedează și față de copiii pe care îi transportă cu mașina personală: dacă apreciază că riscul este minim pe o categorie de drum sau într-o anumită deplasare, nu se preocupă să asigure copiii din mașină prin centurile de protecție.

Portul centurii de siguranță diferențiază șoferii în principal pe categorii de vârstă. Astfel, tinerii, care de regulă resimt mai puțin nevoia de siguranță, au declarat mai frecvent că nu poartă centura în localitate sau în afara ei, la polul opus situându-se șoferii cu o vechime de peste 10 ani, unde nu atât experiența, cât nevoia mai mare de a simți siguranța îi determină să folosească în mod obișnuit centura.

Agresivitatea în stilul de condus este o caracteristică puțin recunoscută de majoritatea participanților la aceste studii.

Cele mai mari scoruri pe scala agresivității autopercepute le-au obținut tinerii între 18-25 ani, șoferii fără atestat profesionist care conduc în timpul serviciului și posesorii de autovehicule cu cilindrul mare.

Având în vedere că, totuși, trei sferturi dintre respondenți au declarat că s-au simțit agresați în trafic prin diferite gesturi, comportamente sau manevre, conchidem că agresivitatea este o marcă destul de răspândită în traficul rutier autohton, conștientizată, dar puțin asumată.

Astfel, folosirea abuzivă a claxonului și flash-urilor, agresiunile verbale, gesturile amenințătoare, manevrele intimidante față de alți șoferi sunt recunoscute de puțini dintre respondenți, ceilalți considerând probabil că astfel de conduite sunt justificate de greșelile sau comportamentele celor față de care s-au manifestat astfel.

Din datele analizate, se pot contura anumite categorii de șoferi care prezintă un comportament de risc în trafic mai pronunțat:

- tinerii între 18 și 25 de ani;
- șoferii care conduc mașinile de serviciu fără a avea nevoie de atestat de profesionist;
- șoferii care au fost implicați în accidente rutiere.

Tinerii reprezintă o categorie de risc mai ridicat de accident, deoarece printre caracteristicile vârstei lor psihologice se regăsesc nevoia accentuată de a fi demonstrativi (de a demonstra că au o mașină performantă, că au calitate de șoferi buni) și subestimarea riscurilor asociate anumitor comportamente. Aceștia au declarat mai frecvent că:

- încalcă limitele legale de viteză în afara localității,
- obișnuiesc să nu poarte centura de siguranță,
- adoptă comportamente agresive în trafic,
- au fost implicați în accidente rutiere,
- fac depășiri la limită,
- nu respectă distanța regulamentară între autovehicule,
- nu respectă dreptul de prioritate al celorlalți participanți la trafic.

Șoferii care conduc în timpul serviciului, dar fără a avea nevoie de atestat de profesionist, reprezintă o altă categorie de risc. În raport cu ceilalți șoferi, aceștia:

- încalcă mai frecvent majoritatea regulilor de circulație,
- depășesc mai des viteza legală,
- au declarat în mai mare măsură că, ocazional, au consumat alcool înainte de a conduce,

Capitolul IV

- au fost mai des sancționați,
- au fost mai des implicați în accidente rutiere
- au admis, în mai mare măsură, că au un comportament agresiv în trafic.

Explicația poate consta în faptul că șoferii care conduc autovehicule ca atribuție de serviciu acumulează multe ore în trafic, acest fapt generând atât stresul specific, cât și percepția unei experiențe bogate. În același timp, însă, ei au un nivel de responsabilitate mai diminuat, atât față de cei cu atestat de șofer profesionist, pentru că locul de muncă al profesioniștilor depinde în foarte mare măsură de păstrarea atestatului, cât și față de ceilalți șoferi amatori.

O a treia categorie de risc delimitată în cadrul studiului sunt șoferii care au fost implicați în accidente rutiere²⁹. Cei mai mulți dintre ei sunt bărbați tineri (18-25 ani), cu experiență redusă în condus (1-5 ani vechime), care locuiesc în mediul urban și conduc zilnic, inclusiv în timpul serviciului. Aceștia admit, în mai mare măsură decât alți șoferi, comportamente precum:

- depășirea limitelor legale de viteză,
- consumul de alcool,
- încălcarea regulilor de siguranță în trafic (referitoare la depășire, acordarea priorității, păstrarea distanței regulamentare, semnalizarea),
- adoptarea unor comportamente agresive.

Dacă unii dintre șoferi declară că se simt în siguranță în trafic deoarece nu au fost implicați în accidente rutiere, atunci acest tip de eveniment nu le-a afectat nivelul de siguranță perceput. Acest lucru se poate explica prin faptul că acești șoferi atribuie accidentul unor întâmplări sau greșelilor celorlalți, păstrându-și nealterată imaginea de sine ca șoferi cu „experiență” și bune aptitudini și refuzând să vadă vreo problemă în stilul agresiv și riscant pe care l-au internalizat.

Concluzionând, se poate afirma că unii șoferi au o percepție eronată asupra riscului comportamentelor neregulate în trafic, caracterizată prin:

- supraestimarea rolului experienței de conducător auto, indiferent de dificultatea condițiilor de trafic;
- subestimarea efectelor alcoolului asupra neurofiziologiei umane, indiferent de cantitatea ingerată,
- necunoașterea sau convingeri eronate referitoare la dinamica autovehiculului la viteze mari,
- supraaprecierea capacității de anticipare a modificării rapide a circumstanțelor din trafic, astfel încât își permit să se lanseze în manevre riscante sau să nu se asigure suficient.

O altă concluzie, în strânsă legătură cu aceasta, este că o mare parte a conducătorilor auto nu recunosc întotdeauna relația între regulile de circulație și securitatea traficului rutier, fiind dispuși să încalce regulile dacă apreciază că acest lucru nu le periclitează siguranța la acel moment.

De asemenea, o parte dintre ei cred că anumite reguli, îndeosebi cele referitoare la limitele de viteză sau la cantitatea de alcool permisă, sunt neadecvate și consideră că ar trebui modificate.

Astfel, deși cea mai mare parte a respondenților sunt de acord că se confruntă cu o stare precară a drumurilor și cu comportamente frecvente riscante ale altor șoferi, o parte dintre ei solicită ridicarea limitelor de viteză sau chiar eliminarea limitelor pe autostrăzi.

Considerăm că incapacitatea de a corela condițiile dificile de trafic cu potențialul de risc al unor manevre, atitudini sau comportamente în aceste condiții reprezintă unul dintre principalii factori de risc pentru conducătorii auto, dificil însă de conștientizat de către aceștia.

²⁹ profilul se referă la conducători auto implicați, cu sau fără vinovăție, în accidente rutiere soldate numai cu pagube materiale (ex. timpop-nare etc) și nu descrie tipul șoferului predispus să producă un accident rutier.

Cercetarea privind atitudinile și comportamentele pietonilor în traficul rutier, elaborată în anul 2011, a reprezentat o continuare necesară a anchetelor pe bază de chestionar referitoare la atitudinile și comportamentul șoferilor. Studiul a urmărit: identificarea condițiilor favorizante apariției, în traficul rutier, a unor situații periculoase pentru pietoni, percepția asupra nivelului de siguranță a pietonilor pe drumurile publice din România, măsura în care sunt respectate regulile de circulație de către pietoni, investigarea unor aspecte legate de educația rutieră a pietonilor, atitudinile pietonilor față de măsurile de siguranță și reglementările de circulație.

Cercetarea a utilizat instrumente atât cantitative, cât și calitative, fiind realizată, la nivel național, atât o anchetă pe bază de chestionar în rândul pietonilor, cât și două tipuri de focus-grupuri (interviuri de grup), cu lucrători din cadrul structurilor de poliție rutieră și conducători auto/moto.

În cazul anchetei pe bază de chestionar în rândul pietonilor, volumul eșantionului a fost de 1.230 de persoane, reprezentativ pentru persoanele adulte din România care se deplasează frecvent ca pietoni (au fost excluse din studiu acele persoane care au afirmat că, de regulă, își realizează deplasările zilnice ca șoferi sau motocicliști). Eșantionul a fost probabilist, multi-stadial și stratificat în funcție de criteriile: regiune istorică, mediu de rezidență, mărimea localității urbane și gradul de dezvoltare a comunelor.

Principalele concluzii ale cercetării pot fi sintetizate astfel:

În general, persoanele care participă la traficul rutier preponderent ca pietoni percep nivelul lor de siguranță pe drumurile publice din România ca fiind scăzut. Sentimentul precar de siguranță rutieră al pietonilor este construit pe opiniile, larg împărtășite de către aceștia, referitoare la faptul că, deși respectarea regulilor de circulație nu este o chestiune negociabilă, în România, regulile de circulație sunt respectate rareori sau niciodată. Această opinie este mai frecvent întâlnită în rândul femeilor, al persoanelor cu vârsta sub 30 de ani sau peste 75 de ani, precum și al celor care nu posedă un permis de conducere auto.

La nivel valoric, necesitatea respectării permanente a regulilor de circulație este recunoscută de marea majoritate a pietonilor. Deși restrâns, procentul celor care relativizează conceptual respectul pentru lege, considerând din start regulile de circulație ca pe o chestiune negociabilă, este unul problematic.

Pietonii conștientizează propria responsabilitate în generarea situațiilor de risc rutier care îi implică. Ei consideră că, în concursul de factori care contribuie la producerea unor asemenea situații, cele mai importante sunt problemele pe care ei înșiși le generează, datorită unor comportamente neadecvate și a unui nivel scăzut de cunoaștere a regulilor de circulație.

Într-un clasament al factorilor care stau la baza generării situațiilor de risc în trafic pentru pietoni, ordinea importanței acordată acestora este: pietonii pe primul loc, șoferii pe al doilea loc, urmași de amenajările rutiere, legislația, pe ultimul loc fiind situată activitatea Poliției. Se constată astfel un grad ridicat de conștientizare, în rândul pietonilor, a propriei responsabilități în generarea situațiilor de risc care îi implică.

Astfel, în ceea ce privește pietonii, principalul factor evocat îl reprezintă nerespectarea de către aceștia a regulilor de circulație. Aceasta poate avea la bază lipsa educației rutiere, lipsa de responsabilitate, neconștientizarea riscului la care se expun, imitarea unor comportamente riscante, necunoașterea unor aspecte privind comportamentul fizic al vehiculelor. S-a mai amintit consumul de alcool, lipsa de supraveghere a minorilor, vârsta - prea înaintată sau foarte redusă - a unor pietoni, atitudini teribiliste, stări subiective de oboseală, neatenție, precipitare.

Deși problema consumului de alcool de către pietoni nu este confirmată în analizele cauzelor accidentelor drept una dintre cele mai importante, asumarea ei ca fiind comportament pietonal de risc se poate explica prin impactul deosebit, în plan subiectiv, al mediatizării unor evenimente rutiere produse din această cauză, precum și prin recunoașterea potențialului periculos al unor conduite, care se întâlnesc, mai ales, în mediul rural.

Factorii care țin de șofer se referă, în principal, la nerespectarea de către aceștia a regulilor de circulație referitoare la acordarea de prioritate pietonilor, la limita de viteză și adaptarea acesteia la condițiile de trafic, precum și cele privind utilizarea telefonului mobil. De asemenea, frecvent, s-a mai indicat lipsa de experiență, de pregătire sau de aptitudini, stări subiective de oboseală și atenție diminuată, atitudine teribilistă și lipsa respectului reciproc.

Factorii obiectivi ai producerii, în trafic, a unor situații periculoase pentru pietoni se referă în principal la infrastructură. Condiția precară a multor drumuri și a iluminatului stradal, lipsa trotuarelor, în mediul rural, ori ocuparea acestora de către vehicule parcate, în mediul urban, starea necorespunzătoare a marcajelor, amplasarea inadecvată a unor treceri pentru pietoni, distanțele mari între diversele amenajări de traversare a drumului public, lipsa spațiilor de parcare ce conduce la situații imprevizibile și periculoase. La toate acestea, se pot adăuga condițiile meteo.

Problemele care țin de prevederile legale și aplicarea acestora sunt, în opinia respondenților, cele legate de lipsa de fermitate în sancționarea corespunzătoare a celor care încalcă regulile de circulație (șoferi și pietoni rămași nepedepsiți, amenzi neplătite). În asociere cu acestea se găsește și numărul redus de polițiști, problemă care s-a situat pe locul al treilea, în ordinea importanței.

Traversarea neregulamentară a drumului public de către pietoni reprezintă principala cauză a situațiilor periculoase la care aceștia se expun, potrivit atât datelor obiective ale analizelor accidentelor rutiere, cât și opiniei pe care și-au exprimat-o, în cadrul focus grupurilor organizate, polițiștii rutieri și conducătorii auto investigați cu privire la comportamentul pietonal.

Indirect, persoanele care circulă preponderent ca pietoni confirmă frecvența ridicată a acestui comportament neregulamentar. Atunci când sunt chestionați asupra propriei maniere de abordare a regulilor privind traversarea drumului public, cei mai mulți dintre pietoni declară că, în ultimul an, nu au traversat niciodată neregulamentar ori că au procedat astfel doar ocazional. Spre deosebire de comportamentul autodeclarat, atunci când se referă la comportamentul neregulamentar pe care l-au observat la alți pietoni, persoanele chestionate își modifică radical perspectiva, recunoscând faptul că traversarea neregulamentară a drumului se produce cu o mare frecvență. Este evident că, în ceea ce îi privește, pietonii manifestă tendința de a minimaliza răspunderea individuală proprie și de a susține o imagine de sine dezirabilă. În schimb, referindu-se la alte persoane, ei se simt eliberați de presiunea asumării unui comportament incorect, pe care îl pot recunoaște altora. Fără să poată contesta largă contribuție a comportamentelor pietonale neregulamentare la producerea situațiilor periculoase în traficul rutier, pietonii nu și le asumă individual, ci le proiectează asupra celorlalți.

În ceea ce privește circumstanțele care pot spori riscul unei traversări neregulamentare, pietonii sunt predispuși nu numai să își asume în mult mai mică măsură propriul comportament rutier incorect în raport cu cel similar, pe care îl observă la alte persoane, dar și să diminueze ponderea comportamentelor cu grad ridicat de risc între cele pe care și le asumă, cum ar fi antrenarea în traversarea neregulamentară alături de un minor cu vârsta de până la 14 ani.

Cei mai mulți pietoni s-ar angaja într-o traversare neregulamentară dacă respectiva zonă le-ar fi familiară. Mobiluri importante pentru angajarea unei traversări neregulamentare sunt și comoditatea în a scurta drumul dacă obiectivul vizat se află vis a vis de locul în care ei se găsesc sau graba, inclusiv în a prinde un mijloc de transport în comun. Pietonii se simt în mai mare măsură încurajați să traverseze neregulamentar dacă există întreruperi în traficul auto sau amenajări ale drumului care să îi ajute în acțiunea lor, așa cum sunt refugiile existente la separarea sensurilor. Prezența unui polițist în apropiere ar reprezenta un factor inhibitor pentru mai mult de jumătate dintre pietoni, dar nu și portul unor bagaje voluminoase. Este de remarcat că, în hotărârea de a se angaja sau nu într-o traversare neregulamentară, tinerii cu vârsta între 18 și 29 de ani iau în calcul în mai mare măsură existența unor condiții care pot influența riscul acestei acțiuni, decât persoanele mature sau vârstnice.

În descrierea condițiilor care sporesc riscul unei traversări neregulamentare, dintre subiecții care au procedat în asemenea mod cei mai mulți sunt cei care recunosc că vorbesc la telefon în timpul traversării, urmați de cei care traversează printre vehiculele în mișcare, cei care traversează purtând bagaje voluminoase și cei care traversează în condiții de vizibilitate redusă.

Folosirea unei amenajări de trecere a drumului public de către pietoni este condiționată de o serie de caracteristici ale acesteia. Dintre cei care și-au exprimat o părere cu privire la această problemă, în decizia lor de a nu folosi o amenajare de trecere a contat depărtarea prea mare a acesteia de locul în care se găsesc.

Nu pot fi izolate anumite categorii de pietoni cu predispoziție ridicată de a se expune unor situații periculoase, deoarece, oricum ar fi considerate aceste categorii, fiecare dintre ele prezintă cel puțin o vulnerabilitate care predispune la risc: copiii datorită lipsei de experiență și imprevizibilității, vârstnicii datorită scăderii mobilității și acuității simțurilor, adolescenții datorită atitudinilor teribiliste, bărbații datorită predispoziției de a minimaliza riscul, cei din mediul urban datorită grabei cotidiene, cei din rural datorită nivelului mai scăzut de informare etc.

O altă situație cu grad sporit de risc pentru pietoni o reprezintă neasigurarea acestora la efectuarea traversării regulamentare a drumului public. Această situație se întâlnește în cazul în care pietonul se angajează în traversare regulamentară, dar consideră, în mod imprudent, că nu mai este nevoie să se asigure, trecerea de pietoni fiind înțeleasă ca o zonă de siguranță.

În ceea ce privește locurile în care pietonii încalcă cel mai frecvent regulile de circulație s-a constatat că, în mediul urban, deși traversarea neregulamentară poate fi întâlnită în toate zonele orașelor, frecvența acestui comportament crește în zonele aglomerate, fie cele centrale, fie apropiate unor obiective precum gări sau centre comerciale. În mediul rural, lipsa unor trotuare amenajate sau distanța mare între diferitele amenajări pentru traversarea drumului de către pietoni, fac ca aceștia să încalce în mod frecvent regulile de circulație, pericolul fiind sporit în localitățile traversate de drumuri naționale.

În opinia persoanelor investigate în cadrul acestei cercetări, cea mai eficientă acțiune rămâne creșterea densității acțiunilor de informare și educație rutieră, preferabil începând încă de la cea mai tânără vârstă, susținându-se introducerea educației rutiere în curricula școlară.

Alături de această măsură, a fost enunțată necesitatea măsurilor de îmbunătățire a infrastructurii (starea drumurilor, a marcajelor și iluminatului stradal, sporirea densității amenajărilor de traversare pentru pietoni) și de sporire a fermității, atât în ceea ce privește examinarea conducătorilor auto, cât și în aplicarea sancțiunilor pentru cei vinovați de încălcarea normelor rutiere.

Completarea unui tablou al comportamentelor și atitudinilor rutiere a determinat și realizarea unui studiu referitor la atitudinile și comportamentele pe care le manifestă în trafic conducătorii vehiculelor „powered two wheelers” - vehicule motorizate cu 2 roți.

Acesta a fost elaborat în aprilie 2013 de Profiles Research Institute și Poliția Română, prin Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității, reprezentând o continuare a studiilor referitoare la atitudinile și comportamentul șoferilor în trafic, respectiv ale pietonilor, realizate în 2010 și 2011.

Plecând de la faptul că cei care conduc motocicletele, mai mult decât oricare altă categorie, dezvoltă o cultură aparte, un atașament desosebit față de vehiculele pe care le conduc, relații speciale cu ceilalți motocicliști, cu actul de a rula, studiul a furnizat informațiile necesare structurilor de poliție în vederea elaborării unor programe de informare, educație rutieră și combatere coerente și adaptate specificului participanților la traficul rutier din România.

Mai mult decât atât, importanța studiului a fost confirmată și de statisticile care consacră această categorie de conducători de autovehicule ca pe una vulnerabilă.

În acest sens, prin cele șase focus-grupuri realizate în București și județele Ilfov, Brașov și Călărași la care au participat conducătorii de motociclete și mopedele s-au urmărit descrierea caracteristicilor identificabile ale evenimentelor rutiere în care sunt implicați participanții la trafic din această categorie, autopercepția nivelului de siguranță în traficul rutier și a contribuției la producerea situațiilor de risc în trafic, identificarea modului cum sunt percepuți de celelalte categorii importante de participanți la trafic (șoferilor, pietoni, bicicliști), precum și atitudinilor față de conceptele de pericol, risc, responsabilitate, lege și respectarea acesteia.

Astfel, ca și aspecte generale rezultate în urma studiului, putem afirma că motocicleta este asociată în special cu timpul liber și călătoriile, reprezentând cu precădere un hobby, o pasiune și, în mod excepțional, un mijloc de transport de zi cu zi. Motocicleta exprimă și o atitudine față de viață, fiind asociată cu spiritul liber. În opinia participanților la focus grupuri, a fi motociclist înseamnă a fi într-o situație de vulnerabilitate în trafic, mai expus pericolelor, dar, totodată, trăind o stare de relaxare.

Această atitudine față de motocicletă și managementul riscului diferă în funcție de vârstă. În general, comportamentele riscante (ex. viteza mare, competiția) sunt asociate persoanelor tinere, care nu au foarte multe responsabilități și nici foarte multă experiență. Responsabilitățile care derivă din statutul de familist (soț/soție și copii) determină mai multă precauție, iar pentru unii chiar tentația de a renunța la motociclism.

Deși își recunosc nevoia de adrenalină, de a împinge limitele, motocicliștii se autopercep ca responsabili, aceasta responsabilitate fiind caracterizată prin faptul că, de cele mai multe ori, folosesc echipament de protecție (costum, cască), rulează în limitele legii și respectă ceilalți participanți la trafic. Drept urmare, motocicliștii își doresc eliminarea etichetei de „rebelii șoselelor”, fiind de părere că motocicleta ar trebui să fie percepută de ceilalți participanți la trafic ca un mijloc de deplasare cu drepturi egale.

Capitolul IV

În ceea ce privește mopedul, acesta are semnificații mai degrabă utilitare. Statutul de mopedist este generat de o nevoie directă și nu de o pasiune, de o deplasare eficientă, atât din punct de vedere al timpului, cât și al costurilor.

Toți participanții la focus grupuri, motocicliști sau mopediști, apreciază că riscul la care sunt supuși în trafic este foarte mare și este generat mai degrabă de situații/entități pe care nu le pot controla, ci, cel mult, evita.

Astfel, a fi motociclist sau mopedist înseamnă conștientizarea faptului că, în raport cu ceilalți participanți la trafic, motocicliștii/mopediștii sunt într-o situație vulnerabilă, iar precauția trebuie să fie o stare permanentă.

Conducătorii de motociclete și mopede identifică trei tipuri de probleme întâmpinate în trafic: probleme cauzate de infrastructură (gropi, pete de ulei, canale cu capace ridicate sau fără, șantiere pentru lucrări de utilități publice închise necorespunzător etc.), probleme cauzate de animale fără stăpân (câini comunitari care devin agresivi sau sar dintre mașinile parcate) și probleme cauzate de ceilalți participanți la trafic, în special automobiliști (neacordare de prioritate, depășiri neregulate, șicanări în trafic etc.).

În ceea ce privește complexul atitudinal, în general, conducătorii de motociclete și de mopede intervievați au, mai degrabă, o atitudine de resemnare privind problemele din trafic. Deși apreciază că lucrurile evoluează într-o direcție bună, traficul din România nu este perceput ca fiind la nivelul occidental la care ei aspiră.

Această atitudine de resemnare se fundamentează pe faptul că respondenții nu cred că pot influența rezolvarea celor două mari probleme fundamentale ale traficului: problemele de infrastructură a căror rezolvare depinde de decizia politică și educație rutieră precară, problemă care, în opinia lor, se poate rezolva și este așteptată să fie rezolvată la nivel de autorități.

Atitudinea respondenților față de ceilalți participanți la trafic diferă în funcție de tipul de vehicule conduse de aceștia. În mod natural, atât motocicliștii, cât și mopediștii, empatizează mai mult și tind să aibă o atitudine pozitivă față de cei asemănători lor: mopediști /motocicliști și bicicliști.

Atitudinea acestora față de categoria mopediștilor pare să fi suferit o îmbunătățire substanțială odată cu impunerea noii legislații prin care mopediștilor le sunt oferite responsabilități mai multe, dar și un statut mai ridicat ducând, se pare, la creșterea toleranței în trafic.

Bicicliștii se bucură, în general, de o apreciere pozitivă din partea conducătorilor de motociclete și mopede. Acest lucru se poate datora, pe de o parte, curentului velo ce a început să ia amploare în România, iar pe de altă parte, și numărului de bicicliști relativ mic întâlniți în trafic și deci a nivelului scăzut de interacțiune cu aceștia. Lipsa pistelor de biciclete este percepută ca o carență importantă a sistemului de infrastructură care ar putea crea probleme în cazul în care numărul bicicliștilor ar fi mai mare.

Relația conducătorilor de autovehicule pe două roți cu ceilalți șoferi nu este apreciată ca fiind una caracterizată de colaborare și toleranță. Motocicliștii și mopediștii consideră că șoferii profită de superioritatea numerică pentru a-și însuși șoseaua și că, unii dintre ei, nu sunt dispuși să o împartă. Mai mult, aceștia sunt de părere că, datorită neconștientizării situației vulnerabile în care se află motocicliștii/mopediștii în trafic, unii dintre șoferi au comportamente care îi pun în pericol. Practic, șoferii sunt percepuți ca fiind categoria dominantă și, deci, privilegiată în trafic.

Atitudinea față de pietoni este mai degrabă neutră. Cu toate acestea, motocicliștii/mopediștii au specificat că problemele cu care se confruntă în trafic datorită pietonilor se referă în principal la traversarea acestora prin locuri nepermise.

La modul general, conducătorii de motociclete și mopede apreciază că în ultima perioadă a avut loc o schimbare pozitivă în ceea ce privește atitudinea automobiliștilor față de ei, iar aceste schimbări de datorează, în principal, creșterii numărului de motociclete/mopede în trafic și, implicit, creșterii vizibilității lor și transferului cultural produs între România și țările cu tradiție în ceea ce privește deplasarea cu motociclete/mopede.

Cu toate acestea, atât motocicliștii cât și conducătorii de mopede consideră că încă nu sunt tratați ca participanți la trafic cu drepturi egale, sunt ignorați în trafic sau pur și simplu existența lor nu este conștientizată.

De asemenea, un rol important în schimbările benefice care au avut loc în ultimii ani în trafic îi este atribuit Poliției Rutiere, fiind considerată o structură din ce în ce mai deschisă care îndeplinește, pe lângă rolul coercitiv și punitiv, și rolul educativ și de prevenție. De aceea, având în vedere capitalul de imagine de care beneficiază Poliția Rutieră în rândul motocicliștilor și mopediștilor, propunerea participanților a vizat atragerea acestora în proiecte comune de prevenire a incidentelor rutiere.



CAPITOLUL V

CAMPANII PREVENTIV-EDUCATIVE

În anul 2012 educația rutieră a continuat să reprezinte o componentă importantă a activității de poliție rutieră, acțiunile specifice fiind derulate sub egida Campaniei naționale “Alege viața!”, care are drept scop îmbunătățirea nivelului de cunoaștere și respectare a normelor rutiere, precum și conștientizarea participanților la trafic asupra pericolelor la care se expun atunci când încalcă regulile de circulație.

Activitățile derulate în cadrul acestei campanii s-au amplificat, adresându-se:

- copiilor - Concursul național “Educație rutieră - educație pentru viață” și manifestările cu specific rutier organizate în unitățile de învățământ la începutul semestrelor școlare și respectiv a perioadelor de vacanță;
- tinerilor - Evenimentul “Control Generation” și Programul „Află-ți echilibrul”;
- pietonilor - Programul “Dacă ei pot, toată lumea poate - traversați prin locurile marcate!”
- conducătorilor de autovehicule - Programele „Cedează volanul când bei”, „Prietenul la volan se cunoaște”, „Ce faci în caz de accident? Ghidul tău de asigurări auto” și „Folosiți sistemele de tip mâini libere”;
- tuturor categoriilor de participanți la trafic - “Programul național de creștere a siguranței rutiere pe drumurile din România, prin semnalizarea zonelor cu risc ridicat de accidente”;

Capitolul V

Totodată, Poliția Rutieră și-a diversificat modalitățile de acțiune, participând, în calitate de partener, la desfășurarea unor importante manifestări în domeniul siguranței rutiere organizate în colaborare cu agenți economici sau organizații nonguvernamentale, precum:

- „Zilele Siguranței Rutiere Michelin” - Proiect destinat copiilor și tinerilor, vizând determinarea acestora la adoptarea unei conduite rutiere corecte;
- „Ziua Europeană a Siguranței Rutiere” - Simpozion organizat în parteneriat cu Asociația Dori Slosberg, eveniment menit să marcheze în plan național demersul similar întreprins la nivel continental;
- „O zi fără accidente rutiere” - Manifestare organizată în colaborare cu Asociația Victimelor Accidentelor de Circulație din România, pentru mobilizarea opiniei publice în vederea reducerii riscului rutier;
- „Noaptea Europeană fără Accidente” - eveniment organizat cu sprijinul reprezentanților Asociației Siguranța Auto, pentru sensibilizarea tinerilor și determinarea acestora la adoptarea unei conduite preventive în trafic.

În același timp, s-a pus un accent mai mare pe media on-line, care are o prezență din ce în ce mai puternică, pe afișajul out-door și posturile naționale de radio și televiziune, prin intermediul cărora au fost transmise 3 spoturi radio și 5 videoclipuri cu tematică preventiv-rutieră realizate de Poliția Rutieră.

Pentru reducerea numărului și consecințelor accidentelor de circulație, vor fi continuate activitățile specifice, în cadrul Campaniei naționale de educație rutieră „Alege viața!”, la susținerea cărora sunt invitate să participe instituții, organizații guvernamentale sau neguvernamentale, reprezentanți ai presei și agenți economici, într-un efort comun de creștere a gradului de siguranță rutieră pe drumurile publice din România.

ROMÂNIA 2013 - SIGURANȚA RUTIERĂ ÎN CONTEXT EUROPEAN

În acest context, Inspectoratul General al Poliției Române a organizat în perioada 15-16 aprilie a.c., la Palatul Parlamentului - sala “Nicolae IORGA”, sub patronajul Camerei Deputaților din Parlamentul României, Conferința internațională „România 2013 - Siguranța Rutieră în Context European”.



În prima zi a manifestării, Consiliul European pentru Siguranța Transporturilor (ETSC), a susținut primul eveniment din România, în cadrul programului “PIN” (Road Safety Performance INdex), intitulat “Progres constant și durabil al siguranței rutiere”. Evenimentul a fost orientat pe obiectivele și prioritățile Uniunii Europene, referitoare la asigurarea și intensificarea măsurilor care privesc siguranța rutieră, la nivelul fiecărui Stat Membru.

Au fost invitați să participe și să susțină alocuțiuni, reprezentanți la nivel înalt din Parlamentul și Guvernul României, precum și ai instituțiilor cu atribuții în sfera siguranței rutiere, experți români și străini care au abordat problematica din perspectiva științifică, a consolidării și impunerii legii, respectiv a prevenirii, concentrându-se în ansamblu asupra aspectelor care vizează salvarea vieților omenești și reducerea victimizării prin accidente rutiere în context național, european și internațional, raportat la Strategia de Siguranță Rutieră 2011 - 2020, încercând, în același timp, să contribuie la definitivarea procesului de adoptare a Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră 2013 - 2020.

Din partea română, la prezidiu și în sală au luat loc domnii Valeriu Zgonea, Președintele Camerei Deputaților din Parlamentul României, Radu Stroe, ministrul afacerilor interne, Anghel Andreescu, secretar de stat, șef al Departamentului Ordine și Siguranță Publică din M.A.I., Septimiu Buzașu, secretar de stat în Ministerul Transporturilor, dr. Raed Arafat, secretar de stat în Ministerul Sănătății, chestor de poliție Florea Oprea, adjunct al Inspectorului general al Poliției Române, numeroase alte personalități și reprezentanți ai unor companii de prestigiu din țară și străinătate.

Invitați din străinătate au fost domnul Szabolcs Schmidt, Germania - șeful Unității pentru siguranță rutieră, din cadrul Direcției Mobilitate și Transport a Comisiei Europene (CE-DG MOVE), domnii Antonio Avenoso, director executiv, Mircea Steriu, director de comunicare și, respectiv, doamna Luana Bidașcă, expert politici de siguranță rutieră, toți trei din partea ETSC, domnul Karl Pihl, Suedia - EU Regulatory Affairs Manager, Volvo Group, domnul Atanas Angelov, Bulgaria - Marketing-Director, Toyota România, doamna Ilona Buttler, Polonia - cercetător principal la Institutul Transporturilor Motorizate din Varșovia, domnul Rik Dhoest, Belgia - Poliția Federală, reprezentant TISPOL, domnul David Lyle, Irlanda de Nord - director al companiei Lyle & Bailie International, comisar de poliție Anton Antonov, Bulgaria - șeful Departamentului Poliției Rutiere, Poliția națională, locotenent-colonel Viorel Bulimaga, Republica Moldova - secretar executiv al Consiliului Național pentru Securitatea Circulației Rutiere, domnul Arturo Barral Santiago, Spania - Direcția Generală de Circulație din M.I., Șeful Serviciului de Securitate Rutieră, precum și reprezentanți ai Ambasadelor la București din Bulgaria, Franța, Italia, Marea Britanie, Moldova, Slovacia și Statele Unite ale Americii.

“Este un fapt [...] fără precedent și el apare ca o necesitate vitală, nu numai pentru România, [...] să începem să aducem unele corecții la legislația rutieră, pentru că nu se mai poate așa, ca până acum[...]”, au fost cuvintele pe care ministrul afacerilor interne, domnul Radu Stroe, le-a rostit înainte să declare deschise lucrările Conferinței.

Invitat să ia cuvântul, domnul Valeriu Zgonea, Președintele Camerei Deputaților, a precizat în alocuțiunea sa, referindu-se la tema manifestării, faptul că “[...] subiectul pe care l-ați ales este unul dintre cele mai importante. Astăzi, mai mult ca oricând se impune să discutăm cât se poate de serios despre siguranța rutieră pe drumurile publice din România. [...] Subiectul pe care [...] toți îl discutăm, [...] trebuie adus la stadiul de politică publică în România. [...] Parlamentul României va acorda întreaga considerație oricăror proiecte legislative menite să contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere”

La rândul său, domnul Antonio Avenoso, directorul executiv al ETSC, a spus în cuvântul său de bun venit adresat oaspeților și participanților la primul eveniment PIN Talk organizat în România: „Suntem deosebit de încântați să vedem câtă importanță este acordată temei siguranței rutiere de către factorii de decizie la nivel înalt, atât din Parlamentul cât și din Guvernul României. [...] Sperăm ca interesul puternic arătat azi, aici, să se materializeze într-o cooperare fructuoasă între toate părțile interesate din țara dumneavoastră care, în final, să conducă la adoptarea unei Strategii naționale de siguranță rutieră, menită să ajute România să contribuie într-un mod cât mai viguros la atingerea obiectivelor în domeniul siguranței rutiere adoptate la nivelul UE”.

Invitat de către moderatori să se adreseze adunării, domnul Radu Stroe, ministrul afacerilor interne, a subliniat necesitatea elaborării unor politici publice coerente în vederea atingerii dezideratelor propuse, inclusiv revizuirea cadrului juridic. De asemenea, domnia sa a mai adăugat că este foarte important să se țină cont și de intensificarea educației rutiere în școli, concomitent cu celelate măsuri preconizate, prin introducerea obligativității unor ore de studiu specifice.

De asemenea, au adresat cuvinte de mulțumire și apreciere cu privire la modul în care a fost organizat și interesul acordat evenimentului de la București, domnii Karl Pihl, director în cadrul Volvo Group și Atanas Angelov, director de marketing, Toyota România, care sunt parteneri și susținători ai programului PIN.

Martți 16 aprilie a.c., lucrările Conferinței au continuat sub titlul “Tehnologie pentru viață” și au fost axate pe o serie de prezentări cu privire la unele aspecte esențiale pentru atingerea performanțelor de siguranță rutieră scontate și cerute în cadrul Uniunii Europene.

Capitolul V

În acest context, Domnul Szabolcs Schmidt, șeful Unității pentru siguranță rutieră, din cadrul Direcției Mobilitate și Transport a Comisiei Europene (CE-DG MOVE), a susținut prezentarea „Obiectivele Uniunii Europene privind siguranța rutieră”, care a adus în atenție ultimele date existente la nivelul Comisiei Europene referitor la numărul deceselor înregistrate din accidente rutiere în statele membre. De asemenea, vorbitorul a subliniat faptul că fiecare țară din Europa are un rol și o responsabilitate bine determinată în ceea ce privește atingerea obiectivelor asumate la nivelul UE și anume, reducerea cu 50% a numărului persoanelor care își pierd viața pe drumurile europene, până în anul 2020.

Secțiunea a mai cuprins expuneri de specialitate susținute de reprezentanți ai unor firme de prestigiu pe plan internațional, care au prezentat noutăți privind: tehnologia detectării consumului de droguri sau alcool, aplicații ale echipamentelor laser și tehnologiei pentru recunoașterea automată a numerelor de înmatriculare (ANPR), sisteme de comunicații securizate și soluții de monitorizare a traficului rutier, managementul dinamic al constatării abaterilor în traficul rutier, etc.

Manifestarea a cuprins și o secțiune dedicată mijloacelor eficiente de comunicare a mesajului educativ cu tematică rutieră, în care a fost prezentată experiența britanică „Rolul și importanța «imaginilor șocante» în reducerea mortalității rutiere” și cea autohtonă “Cum să vorbești cu cine nu vrea să asculte”.

Conferința, la care au participat peste 120 de reprezentanți ai instituțiilor, agenților economici și organizațiilor nonguvernamentale cu atribuții sau preocupări în domeniul siguranței rutiere, s-a bucurat de o largă mediatizare, pe timpul desfășurării fiind prezente toate posturile de radio și televiziune cu acoperire națională, reprezentanți din presa scrisă și din media “on line”.



CAPITOLUL VI

ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE LA NIVEL NAȚIONAL PRIVIND COMBATEREA INDISCIPLINEI ȘI INFRAȚIONALITĂȚII RUTIERE

În planul impunerii legii, activitățile Poliției Rutiere au fost fundamentate în anul 2012 pe concluziile desprinse din analiza zilnică a evoluției fenomenului rutier, respectiv pe concluziile analizelor de risc și au vizat combaterea principalelor cauze generatoare ale accidentelor grave de circulație, precum și a comportamentelor de natură să pună în pericol siguranța participanților la trafic.

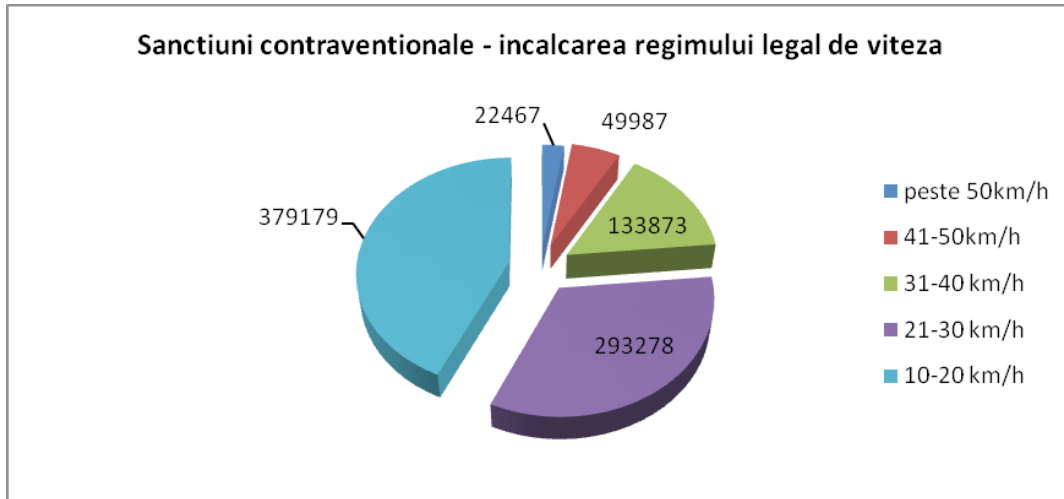
Astfel, în această perioadă au fost aplicate la nivel național 2.561.203 de sancțiuni contravenționale pentru încălcarea normelor rutiere, principalele abateri sancționate fiind următoarele:

- încălcarea regimului legal de viteză - 897.442;
- abateri pietoni - 174.987;
- neacordarea priorității pietonilor - 28.210;
- neportul centurii de siguranță sau a dispozitivelor de retenție - 415.034;
- folosirea telefonului mobil fără a avea dispozitiv tip „mâini libere” - 64.927;

Capitolul VI

- neutilizarea luminilor de drum în timpul zilei în deplasarea pe drumurile publice - 46.087;
- nerespectarea regulilor referitoare la depășire - 24.459;
- conducerea unui autovehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice - 17.397;
- neacordarea priorității vehiculelor - 10.437.

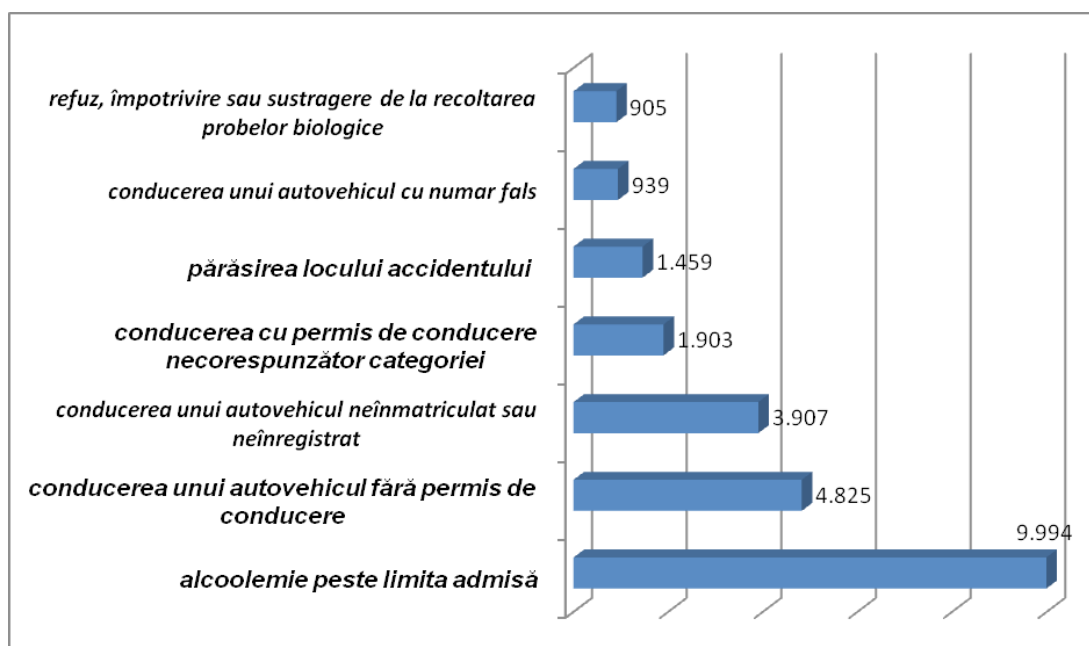
Având în vedere faptul că viteza rămâne una dintre principalele cauze generatoare de accidente rutiere, generând consecințele cele mai grave, activitatea de combatere a vizat cu precădere acest gen de abatere. Reprezentarea grafică alăturată ilustrează modul în care sunt încălcate limitele de viteză de către conducătorii de autovehicule, situație ce confirmă mentalitatea dăunătoare a acestora, potrivit căreia “ depășirea moderată” a vitezei legale nu ar crea consecințe grave.



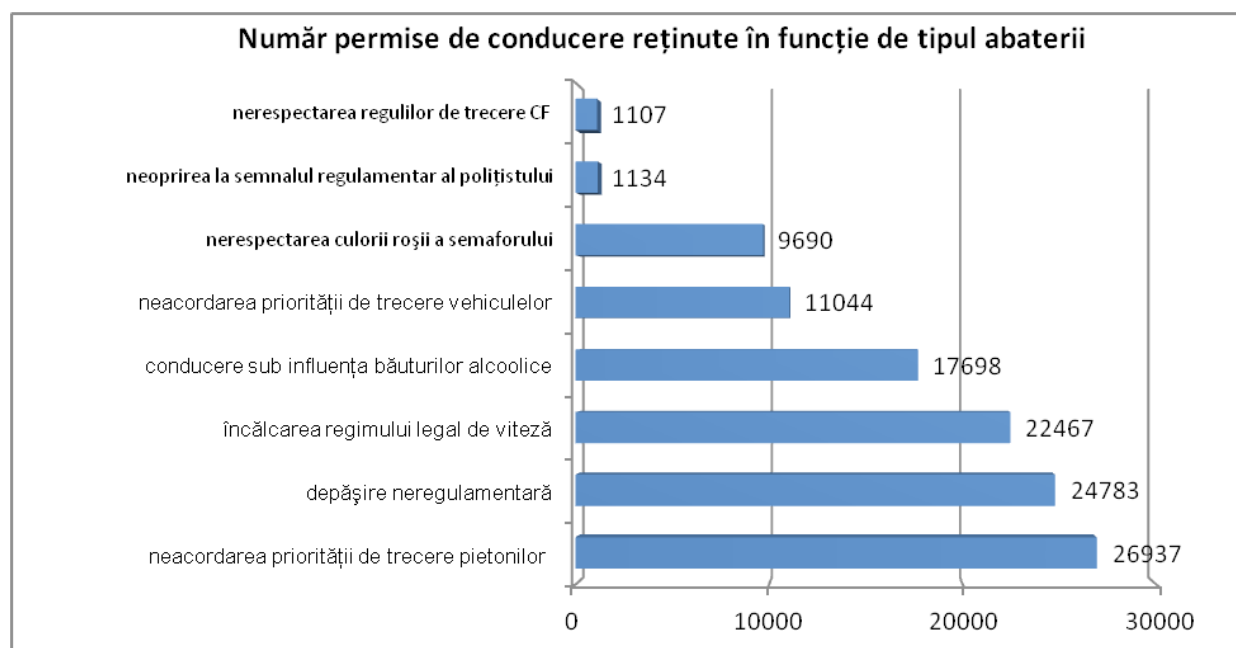
În ceea ce privește abaterile săvârșite de pietoni, se constată că acestea constau preponderent în traversări neregulate (68,5%) și deplasare pe partea carosabilă (19,2%).

Totodată, în anul 2012 la nivel național au fost depistate 43.790 de infracțiuni, dintre care 59% la regimul circulației, iar restul de 41 % fiind infracțiuni de altă natură (preponderent judiciare și economice), constatate în zona drumului public.

Situația infracțiunilor la regimul circulației constatate în anul 2012



În perioada de referință, la nivel național, au fost reținute în vederea suspendării exercitării dreptului de a conduce autovehicule 137.335 permise de conducere, pentru abateri care pun în pericol siguranța circulației, situația, pe genuri de contravenții, fiind următoarea:



Tot în această perioadă, au fost retrase 64.656 certificate de înmatriculare, cele mai multe dintre acestea pentru defecțiuni tehnice (62%) și pentru lipsa asigurării de răspundere civilă (7%).

PERSPECTIVE ȘI MĂSURI NECESARE

În România, în ultimii ani, au fost obținute rezultate performante în ceea ce privește reducerea riscului rutier. Pentru a fi confirmată reușita acțiunilor care le-au stat la bază, aceste performanțe, evidente în exercițiile analitice și recunoscute de organisme internaționale în domeniu, au nevoie de continuitate.

Mai întâi de toate, o serie neîntreruptă de rezultate pozitive este condiționată de implicarea în acțiune, efectiv și responsabil, a tuturor factorilor parteneri. Miza finală, o autentică siguranță rutieră pe drumurile din România, poate fi compromisă în condițiile unei responsabilități ambigue, unei participări oportuniste și unei implicări superficiale, doar la nivel declarativ.

Existența unui înalt nivel de siguranță rutieră ca stare durabilă exprimă manifestarea unei sănătoase culturi a circulației rutiere. Fundamentul oricărei culturi este educația, iar în domeniul rutier educația trebuie reconsiderată ca principal obiectiv. Pentru a-și atinge scopurile, educația rutieră trebuie să aibă la bază un program coerent, o abordare largă, în care să fie cuprinși subiecții tuturor vârstelor, o exercitare consistentă, continuă. Un asemenea proces este nevoie să fie susținut, integrat/concertat, alături de poliție, de către mulți alți actori sociali: școala, presa, mediul ONG, administratorii drumurilor, angajatorii ș.a.

Tehnologia în progres, ca provocare continuă, prezentă în toate sferele vieții umane, este cel mai dinamic factor de modificare a actualității domeniului rutier. În același timp, el poate deveni un factor de dezechilibru, dacă nu este adus, congruent, și în sprijinul celor care asigură supravegherea, dirijarea și controlul traficului rutier. Pentru România, această cerință ar impune, printre altele, implementarea pe scară largă a suportului tehnologic destinat constatării automate și probării abaterilor rutiere. O dotare tehnică corespunzătoare poate să suplinească necesitatea unui număr sporit de polițiști rutieri și să asigure impunerea eficientă a normelor rutiere.

În condițiile în care toate sistemele vieții sociale sunt descrise de actualitatea obiectivă a unui proces de integrare, perfecționarea cadrului legal privind reglementarea circulației pe drumurile publice și armonizarea deplină a acestuia cu cel european sunt capitole obligatorii în programul care asigură coborârea cât mai accentuată a riscului rutier și normalizarea unei stări de siguranță rutieră ridicată.

Un sistem performant este unul asigurat de norme ale căror mecanisme de punere în aplicare exclud disfuncționalitățile. Pentru aceasta, în inventarul de condiții necesare pentru ca performanțele obținute în ultimii ani să descrie constant bilanțurile unor cât mai îndelungate perioade, este imperios să se regăsească cea referitoare la îmbunătățirea mecanismului de executare a sancțiunilor contravenționale.

Pentru a se asigura continuarea trendului descendent al numărului accidentelor grave de circulație și consecințelor acestora este necesar a fi luate o serie de măsuri.

În primul rând se impune adoptarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră și a Planului de măsuri pentru punerea sa în aplicare, documente esențiale pentru planificarea și abordarea integrată, la nivel multidisciplinar a acțiunilor specifice.

Odată cu aceasta devine necesară elaborarea unui Program național de educație rutieră, care să pună accent pe conștientizarea participanților la trafic asupra riscului rutier, respectiv pe responsabilizarea acestora în sensul adoptării unei conduite preventive.

Dezvoltarea sistemelor de supraveghere a traficului rutier și constatare automată a abaterilor și îmbunătățirea dotării poliției rutiere cu mijloace tehnice moderne, performante, constituie, de asemenea, măsuri care se impun cu stringență în această etapă.

Nu în ultimul rând, considerăm că adoptarea propunerilor de modificare a O.U.G. nr. 195/2002, privind circulația pe drumurile publice reprezintă o măsură de mare actualitate.

ANEXA 1

BREVIAR TERMINOLOGIC

Siguranța rutieră

Siguranța rutieră reprezintă totalitatea acțiunilor și măsurilor destinate îmbunătățirii comportamentului uman, vehiculelor și infrastructurii rutiere, care să conducă la circulația în condiții de securitate a tuturor categoriilor de utilizatori ai drumurilor publice, prin reducerea riscului implicării în accidente rutiere și diminuarea consecințelor acestora.

Accidentul rutier

Potrivit Dicționarului explicativ al limbii române, accidentul este definit ca fiind evenimentul fortuit, imprevizibil, care întrerupe mersul normal al lucrurilor (provocând avarii, răni, mutilări sau chiar moartea), un fapt întâmplător, banal, care aduce nenorocire.

În accepțiune legală însă, accidentul rutier este evenimentul care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

s-a produs pe un drum deschis circulației publice ori și-a avut originea într-un asemenea loc;

a avut ca urmare decesul, rănirea uneia sau a mai multor persoane, ori avarierea a cel puțin unui vehicul sau alte pagube materiale;

în eveniment a fost implicat cel puțin un vehicul în mișcare.

Accidentele de circulație se clasifică în raport de:

urmările pe care le au - accidente soldate numai cu pagube materiale sau accidente soldate cu victime. La rândul lor, accidentele soldate cu victime se împart în accidente ușoare, din care au rezultat doar leziuni minore, care nu necesită spitalizarea victimelor și accidente grave, soldate cu decesul victimelor sau rănirea gravă a acestora, necesitând pentru vindecare spitalizarea celor răniți;

consecințele juridice pe care le implică - context în care sunt accidente ce atrag răspunderea contravențională și civilă (soldate numai cu pagube materiale) și respectiv care atrag răspunderea penală a celor care le-au produs (accidentele soldate cu victime);

cunoașterea autorului - accidentele pot fi cu autori cunoscuți sau cu autori neidentificați, care au părăsit locul producerii evenimentului fără încuviințarea poliției, sustrăgându-se cercetării.

Competența materială de cercetare și soluționare a accidentelor de circulație este diferită, în raport de consecințele rezultate din acestea.

Astfel, potrivit legii, accidentele soldate numai cu pagube materiale, produse pe teritoriul României, între cel mult două vehicule, pentru care există asigurări de răspundere civilă auto valabile, iar conducătorii și/sau, după caz, deținătorul legal, au coplețat și semnat un formular tip privind constatarea amiabilă de accident, se soluționează direct de către societățile de asigurări, care eliberează și documentele pentru introducerea vehiculelor în reparație.

Tot în cazul accidentelor soldate numai cu pagube materiale, atunci când nu sunt îndeplinite, în mod cumulativ, condițiile menționate mai sus, ori cei implicați se adresează direct poliției rutiere, aceasta soluționează cauza prin stabilirea vinovăției, întocmirea procesului verbal de constatare a contravenției prin care se aplică și sancțiunea corespunzătoare încălcării normei rutiere și respectiv prin eliberarea autorizațiilor de reparație.

Accidentele soldate cu victime, indiferent de gravitatea lor, sunt cercetate de către poliția rutieră, sub supravegherea procurorului, după conturarea probatoriului, dosarul cauzei fiind înaintat cu propunere legală Parchetului care, după caz, poate dispune trimiterea în judecătoria a autorului, prin sesizarea instanței competente.

Alți indicatori utilizați

Rata de motorizare - măsoară gradul de înzestrare a populației cu autoturisme și se exprimă prin numărul de autoturisme raportat la 1000 de locuitori;

Media zilnică anuală de vehicule (MZA) - este o măsură a intensității traficului rutier și reprezintă o estimare a mediei anuale a debitului de autovehicule care circulă pe drumurile rutiere pe parcursul unei zile (se exprimă în număr de vehicule la 24 de ore). Acest indicator se poate determina fie pe clase de vehicule fie pe total vehicule, pe tipuri de drumuri, pe segmente de drumuri sau pe total drumuri. Valorile acestui indicator sunt calculate conform metodologiei specifice (instrucțiuni ind. AND-557)³⁰ în cadrul Recensământului general de circulație care se efectuează la intervale de 5 ani pentru rețeaua de drumuri din România sau prin înregistrări automate de circulație cu caracter permanent, pe rețeaua de drumuri naționale;

Rata mortalității cauzată de accidente rutiere - numărul deceselor cauzate de accidente rutiere raportat la 1 milion de locuitori;

Indice de mobilitate - Reprezintă o măsură a mobilității rutiere (se măsoară în milioane vehicule × km parcurși);

Indicele de mortalitate rutieră - raportul dintre numărul de morți și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100;

Indicele de victimizare rutieră - raportul dintre numărul total al victimelor (morți și răniți grav) și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100.

Indice „de responsabilitate” - o măsură invers proporțională a corectitudinii conducătorilor diferitelor tipuri de vehicule, valorile ridicate indicând o frecvență înaltă în producerea cu vinovăție a evenimentelor rutiere grave, deci o măsură redusă a responsabilității rutiere a anumitor categorii de conducători de vehicule. Acest indice a fost calculat prin raportarea, pentru fiecare categorie de vehicul în parte a numărului celor implicate cu vinovăția conducătorului la numărul celor total implicate.

30 Ordinul nr. 617 din 23 octombrie 2003 pentru aprobarea reglementării tehnice, „Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație” indicativ AND 584-2002

ANEXA 2

Instituțiile din România cu atribuții sau preocupări în domeniul siguranței rutiere

I. Ministerul Transporturilor, prin:

1. AUTORITATEA RUTIERĂ ROMÂNĂ

Contact: Telefon: 021/312.15.19; 021/318.21.00
Fax: 021/312.10.81; 021/318.21.05; 021/318.21.07
E-mail: relatii_publice@arr.ro, arutiera@arr.ro
Pagina web: <http://www.arr.ro>

2. REGISTRUL AUTO ROMÂN

Contact: Sediul central - Adresa: Calea Griviței, nr. 391A, sector 1, București, cod 010719
Tel. centrală: 021/202.70.00
Tel. informații: 021/318.17.30
Fax: 021/318.17.54
Pagina web: <http://www.rarom.ro>

3. INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER

Contact: Adresa: B-dul Dinicu Golescu, 38, 010873 Bucuresti, Sector 1

II. Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură și Investiții străine, prin:

1. COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA

Contact: Adresa: B-dul Dinicu Golescu, 38, 010873 București, Sector 1
Dispecerat Drumuri Naționale (informații privind situația drumurilor naționale, informații privind restricțiile de circulație și variante de ocolire)
Telefon: 021/9360, 021/2643333, 021/2643334
E-mail: dispecerat@andnet.ro
Pagina web: <http://www.cnadnr.ro>

III. Ministerul Afacerilor Interne, prin:

1. INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNĖ - Direcția Rutieră

Contact: Adresa: Bd. George Coșbuc, nr. 83 - 85, sect. 5, București;
Tel.: 021/208.25.25 /19652 sau 19653
Fax: 021/335.36.66
E-mail: circulatie@politiaromana.ro
Pagina web: <http://www.politiaromana.ro/DPR/index.htm>

2. DIRECȚIA REGIM PERMISE DE CONDUCERE ȘI ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR

Contact: Adresă: Bucuresti, Șos. Pipera Nr.49, Sect. 2
Telefon: 021/ 301 95 70
Fax: 021.232.16.61
E-mail: drpciv@mai.gov.ro
Pagina web: www.drpciv.ro

IV. Autoritatea de supraveghere financiară

Contact: Adresa: București, Str. Amiral Constantin Bălescu nr.18, sector 1, cod 011954

Tel. centrală: 021/316.78.80, 021/316.78.81, 021/316.85.87

Fax: 021/316.78.64

E-mail: office@csa-isc.ro

Pagina web: <http://www.csa-isc.ro>

V. Biroul asiguratorilor de autovehicule din România

Contact: Adresa: Str. Vasile Lascăr nr. 40 - 40bis, Et. 6, sector 2, București, cod 020502, România; C.P. 37 - 7 București România, Tel: 021/ 319 13 02, 021/ 319 13 03, 021/ 319 13 04, 031/ 805 68 14, 031/ 805 68 15, 0727/ 70 77 90, 0743/ 17 47 47

Fax: 021/ 319 13 01

E-mail: secretariat@baar.ro

Pagina web: <http://www.baar.ro>

VI. Consiliul Interministerial pentru siguranță rutieră

Contact - Secretariatul Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră

Adresa: Bd. Dinicu Golescu nr. 38, Sector 1, București

Tel. 021/310.53.75

Fax 021/318.21.00, 021/318.21.05

Pagina web: <http://www.cisr.ro>

VII. Fondul de protecție a victimelor străzii

Contact

Adresa: O.P. 37 - C.P. 145, București, Romania

Telefon:021/300 18 86; 021/300 18 80; 031/805 34 06; 031/805 34 07

Fax: 021/312 31 82

E-mail: andrea.botez@fpvs.ro

Pagina web: <http://www.fpvs.ro>

VIII. Asociația producătorilor și importatorilor de automobile

Contact: Telefon:031/405.83.35; 031/405.83.36

Fax: 021/668.52.70

E-mail: apia@apia.ro

Pagina web: <http://www.apia.ro>

IX. Asociația constructorilor de automobile din România

Contact: Str. Banu Mărăcine, Bl. D5, Pitești, România, 110194

Tel/Fax: 0248/ 211 245; 0248/ 217 990

E-mail: acarom@acarom.ro

Pagina web: <http://www.acarom.ro>

X. Automobil Clubul Român

Contact: Str. Tache Ionescu, Nr. 27, Sector 1, 010353, București

Telefon: 021/317 8253

E-mail: acr@acr.ro

Pagina web: <http://www.acr.ro>

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră

Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității
Unitatea Centrală de Analiză a Informațiilor



DIRECȚIA RUTIERĂ

Adresa Bd. George Coșbuc, nr. 83 - 85, sector 5, București;
Telefon 021/208 25 25 /19652 sau 19653
Fax 021/335 36 66
E-mail circulatie@politiaromana.ro
Pagina web <http://www.politiaromana.ro/DPR/index.htm>

INSTITUTUL DE CERCETARE ȘI PREVENIRE A CRIMINALITĂȚII

Adresa Str. George Georgescu, nr. 1, sector 4, București
Telefon 021 314 96 77
Fax 021 312 45 06
E-mail prevenire@politiaromana.ro
Pagina web <http://www.politiaromana.ro/ICPC/index.htm>

UNITATEA CENTRALĂ DE ANALIZĂ A INFORMAȚIILOR

Adresa Sos. Ștefan cel Mare, nr. 13-15, sector 2, București
Telefon/Fax 021 311 92 18
E-mail uca@politiaromana.ro
Pagina web <http://www.politiaromana.ro/UCAI/index.htm>