



București - 2014

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2013



MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității



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>

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2013



București - 2014

CUPRINS

Cuvânt înainte		5
Capitolul I	Context intern și internațional	7
Capitolul II	Indicatori macro - analitici. Aspecte ale evoluției accidentelor grave de circulație în perioada 2009-2013	31
Capitolul III	Dinamica accidentelor rutiere grave în anul 2013	45
Capitolul IV	Accidentele rutiere grave în rândul tinerilor cu vârste între 15 - 30 ani în anul 2013	81
Capitolul V	Rezultatele sondajului de opinie privind atitudinile și comportamentele șoferilor în traficul rutier din România	103
Capitolul VI	Campanii preventiv-educative	123
Capitolul VII	Activități desfășurate la nivel național privind combaterea indisciplinei și infraționalității rutiere	127
Capitolul VIII	Intermodalitatea transportului de mărfuri și de persoane. Perspective și măsuri necesare.	131
Anexe		135

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2013

București - 2014

Cuvânt înainte

Privind retrospectiv, putem afirma că anul 2013 a reprezentat un an de succes din punct de vedere al siguranței rutiere, reușindu-se menținerea unui trend descendent, atât în privința numărului, cât și a consecințelor accidentelor grave de circulație.

De remarcat este faptul că, pentru prima dată după anul 1990, în anul 2013, mortalitatea rutieră înregistrată pe drumurile publice din România a coborât sub cifra de 2.000 de persoane decedate, reducerea față de anul anterior (9%) fiind superioară mediei la nivel european.

Fără îndoială, la obținerea acestor rezultate pozitive în diminuarea riscului rutier la nivel național au contribuit și edițiile anterioare ale prezentei lucrări, care, prin informațiile oferite, au permis eficientizarea acțiunilor întreprinse de instituțiile și organizațiile cu atribuții sau preocupări în domeniu.

Iată de ce continuăm seria Buletinelor siguranței rutiere, cu numărul dedicat anului 2013, având convingerea că acest instrument, utilizat nu numai de către specialiștii în materie sau de reprezentanții mass-media ori ai ONG-urilor, ci și de publicul larg, poate dezvălui, dintr-o altă perspectivă, evoluția fenomenului rutier.

Totodată, pentru a răspunde noilor provocări generate de evoluția fenomenului rutier intern și european, în actualul număr a fost inclusă o secțiune dedicată intermodalității transportului de mărfuri și persoane, din perspectiva beneficiilor aduse în planul siguranței rutiere.

Autorii



CAPITOLUL I

CONTEXT INTERN ȘI INTERNAȚIONAL

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.

Astfel, la data 02.03.2010, Adunarea Generală a O.N.U. a adoptat Rezoluția privind îmbunătățirea siguranței rutiere nr. 64/255, prin care perioada 2011-2020 a fost declarată ca fiind „Decada acțiunilor pentru siguranța rutieră”, cu scopul de a reduce mortalitatea generată de accidentele rutiere din întreaga lume prin intensificarea și coordonarea eforturilor tuturor factorilor responsabili la nivel național, regional și global. Cei cinci piloni ai decadei sunt:

1. managementul siguranței rutiere;
2. siguranța drumurilor și a deplasării;
3. siguranța autovehiculelor;
4. siguranța participanților la trafic;
5. răspunsul post-accident.

Totodată, Comisia Europeană, prin Comunicarea finală nr. 0389 din data de 20.07.2010, intitulată **„Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: Orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020”**, a stabilit ca obiectiv general reducerea cu 50%, până în 2020, a numărului de persoane decedate în accidente rutiere pe șoselele Europei, obiectiv aprobat atât de Consiliul UE (prin Concluziile nr. 16951/2010), cât și de Parlamentul European (prin Raportul P7-TA-0408/2011). De remarcat este faptul că strategia Uniunii Europene se bazează pe trei piloni principali, respectiv:

1. Crearea unui spațiu comun de siguranță rutieră la nivel european prin atingerea unui grad similar de siguranță rutieră în întreaga Europă;
2. O abordare multidisciplinară, în manieră integrată, a problematicii siguranței rutiere cu alte domenii adiacente (sănătate, mediu, învățământ, muncă, etc.);
3. Împărțirea responsabilității, de la nivel european, național, local - până la nivel individual, potrivit principiului „Siguranța rutieră = siguranța ta”.

În anul 2013, Organizația Mondială a Sănătății a dat publicității raportul „**European Facts and Global Status Report on Road Safety 2013**”, care furnizează informații asupra măsurii în care 51 de state dintre cele 53 ale Regiunii Europene a O.M.S. au implementat recomandările făcute în „*Raportul mondial asupra prevenirii vătămărilor în traficul rutier*”, realizat de aceeași instituție.

De asemenea, acest raport analizează răspunsul și politica de acțiune legislativă a țărilor în funcție de cei cinci factori principali de risc identificați: viteza, conducerea sub influența alcoolului, utilizarea căștilor de protecție, utilizarea sistemelor de siguranță pentru copii și utilizarea centurilor de siguranță.

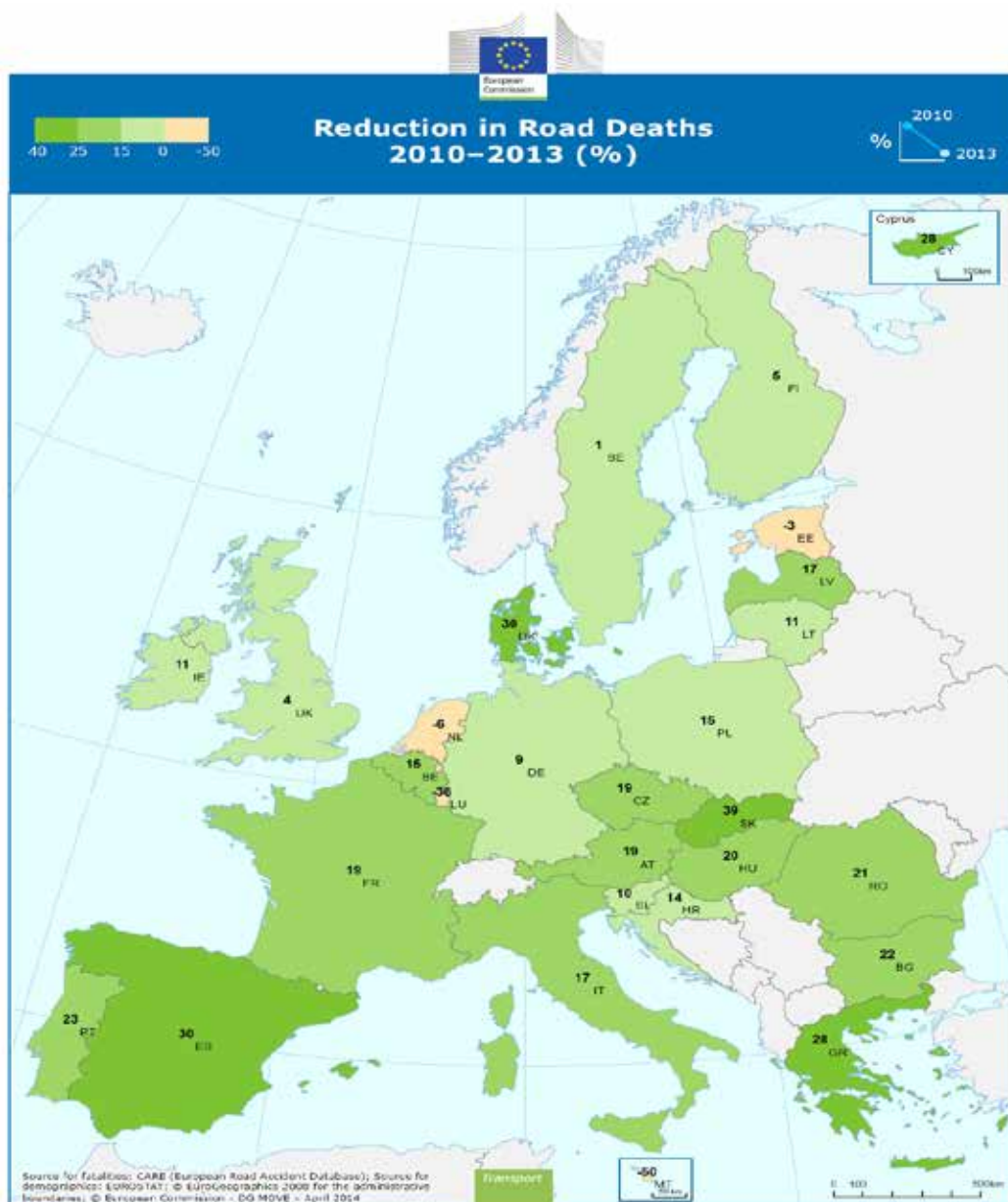
Deși jumătate dintre țări au legislație cuprinzătoare cu privire la toți cei cinci factori de risc, au fost identificate următoarele domenii de acțiune prioritare: reducerea decalajului dintre țările cu cele mai mici rate și țările cu rate mai mari de mortalitate; o mai bună protecție pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor; creșterea numărului de țări cu legislații cuprinzătoare și îmbunătățirea punerii în aplicare a legislației în vigoare; îmbunătățirea sistemelor de colectare a datelor, în special pentru cazurile non-fatale; și dezvoltarea unor politici naționale pentru atingerea obiectivelor „Decadei acțiunilor pentru siguranța rutieră 2010-2020”.

Conform acestui raport, în Regiunea Europeană a O.M.S., peste 90.000 de oameni mor anual în accidente rutiere. Principalele aspecte desprinse în urma analizării documentului mai sus menționat sunt:

- accidentele rutiere sunt încă principala cauză de deces în rândul persoanelor cu vârsta cuprinsă între 5-29 ani;
- 66% dintre decese se înregistrează în țările cu venit mic și mediu pe cap de locuitor. Astfel, numărul persoanelor decedate înregistrat în țările cu venit mic și mediu este de peste două ori mai mare (15,1 morți la 100.000 locuitori,) decât cel al țărilor cu venit mare (6,3 morți la 100.000 locuitori);
- accidentele rutiere reduc produsul intern brut al unei țări cu până la 3,9%;
- pentru fiecare persoană care moare din cauza rănilor rutiere, alte 23 de persoane sunt internate la un spital, în timp ce alte 112 persoane vor accesa camera de gardă a unui spital. Mai mult decât atât, numai 15 țări din Europa colectează informații referitoare la starea de sănătate și dizabilitățile rezultate ca urmare a unui eveniment rutier, utilizând definiții standardizate;
- pietonii, bicicliștii și utilizatorii de vehicule motorizate cu două sau trei roți sunt categorii vulnerabile de participanți la trafic, reprezentând 43% dintre persoanele care mor în accidentele rutiere (27% pietoni, 12% motocicliști și 4% bicicliști);
- tinerii prezintă un risc mai mare. Dintre persoanele decedate, 75% sunt bărbați, 54% dintre aceștia au vârsta cuprinsă între 15-44 ani (29% între 15-29 ani, 25% între 30-44 ani);
- numai jumătate dintre țările europene au o legislație cuprinzătoare pentru a controla toți cei cinci factori de risc principali.

În completarea acestor informații, datele Comisiei Europene¹ arată că, la nivelul Uniunii Europene, în anul 2013, comparativ cu anul 2012, atât numărul persoanelor decedate, cât și rata mortalității (decese înregistrate la 1.000.000 locuitori) au înregistrat o scădere de 8%.

Aceste informații, pentru fiecare țară în parte a U.E, sunt prezentate în următoarele grafice. După cum se observă, România a înregistrat o scădere a numărului persoanelor decedate cu 21 % în 2013 față de 2010, ajungând la o rată a mortalității de 93 persoane decedate la 1.000.000 locuitori.



1 CARE (EU road accidents database) or national publications - European Commission/ Directorate General Energy and Transport



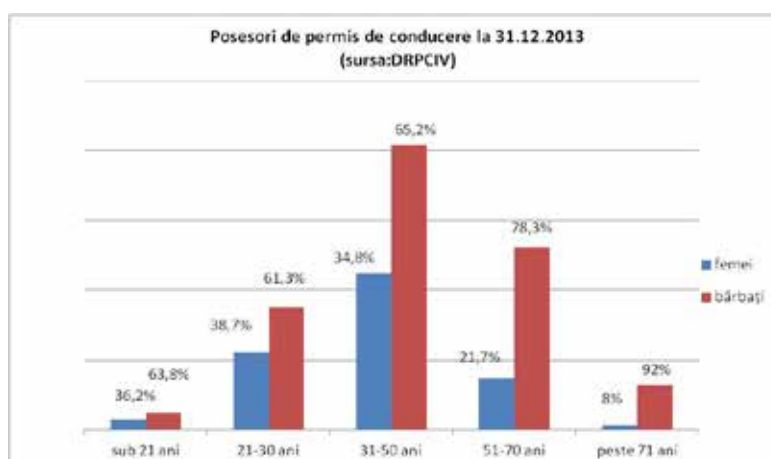
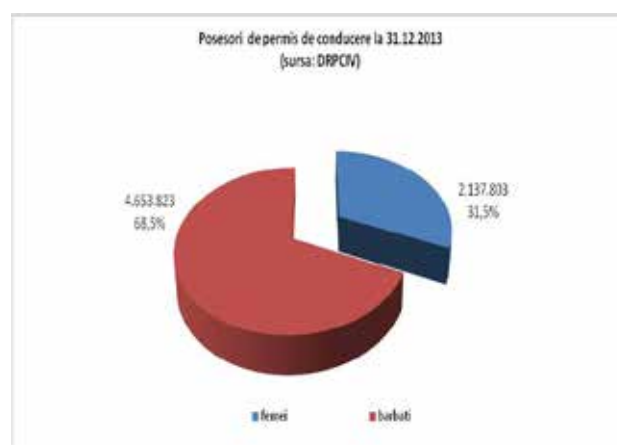
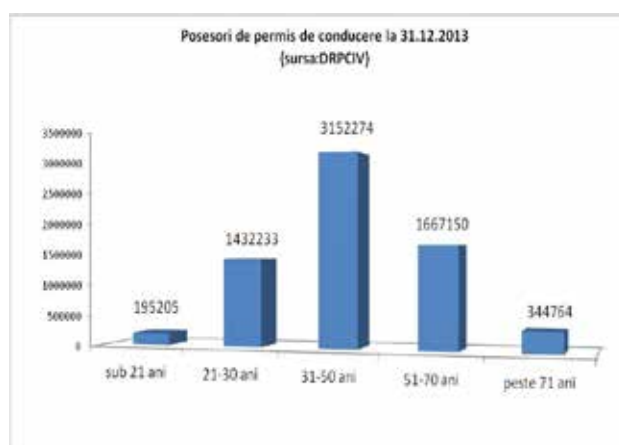
Caracteristicile fenomenului rutier național

Principalii indicatori care descriu fenomenul rutier din România se raportează la categoriile și numărul persoanelor participante la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, motocicliști etc.), la categoriile și numărul vehiculelor care circulă pe drumurile publice, precum și la caracteristicile infrastructurii rutiere.

Populația

Conform datelor Institutului Național de Statistică, populația stabilă a României în anul 2013 era de 21.305.097 ² persoane, din care 17.458.382 persoane reprezintă populația adultă. Dintre acestea, un număr de 6.791.626 ³ persoane dețineau la sfârșitul anului 2013 un permis de conducere (aproximativ 32% din total populație, respectiv 39% din populația adultă a României).

Structura posesorilor de permise de conducere vehicule în funcție de vârsta și sexul deținătorilor, la data de 31.12.2013, este reprezentată în graficele de mai jos:



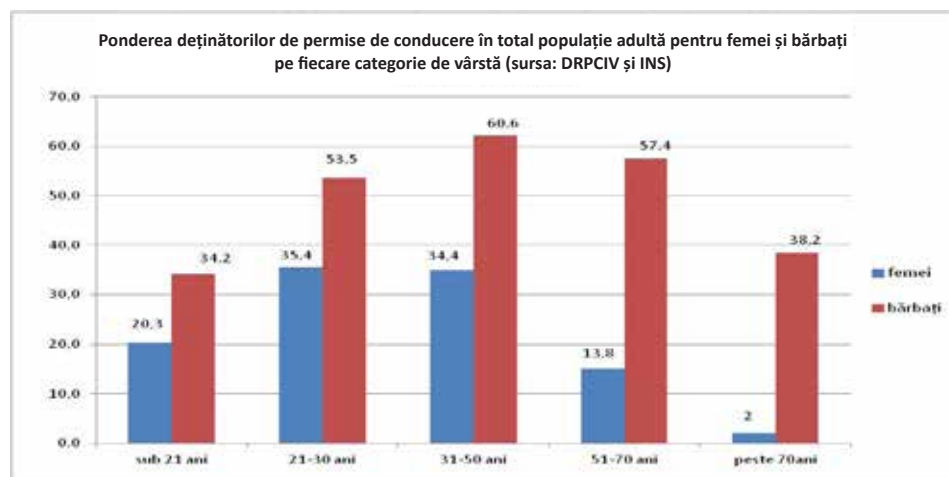
2 Situația demografică a României - anul 2013, Institutul Național de Statistică - POP 101C - Tempo Home

3 DRPCIV - Raport statistic categorii permise de conducere - data de referință 31.12.2013

În funcție de **vârstă**, posesorii de permis de conducere se distribuie firesc, crescător dinspre vârsta tânără către segmentele mature, urmând apoi o evoluție descrescătoare pe măsură ce vârsta înaintază. Astfel, aproximativ jumătate (46,4%) dintre persoanele care dețin un permis de conducere se încadrează în categoria de vârstă 31-50 ani, un sfert (24,6%) în categoria 51-70 ani, în timp ce 21% în categoria 21-30 ani. Cea mai slab reprezentată este categoria persoanelor cu vârsta sub 21 ani, aceasta fiind de aproximativ 3% din totalul posesorilor de permis.

Din punctul de vedere al distribuției în funcție de **gen** a deținătorilor de permise de conducere vehicule, bărbații sunt mai numeroși, atât pe total (68,5%), cât și pe fiecare categorie de vârstă în parte. Cu toate acestea, se remarcă și faptul că raportul dintre bărbați și femei este mai scăzut pentru intervalele de vârstă tânără (sub 21 ani și categoria de vârstă 21-30 ani).

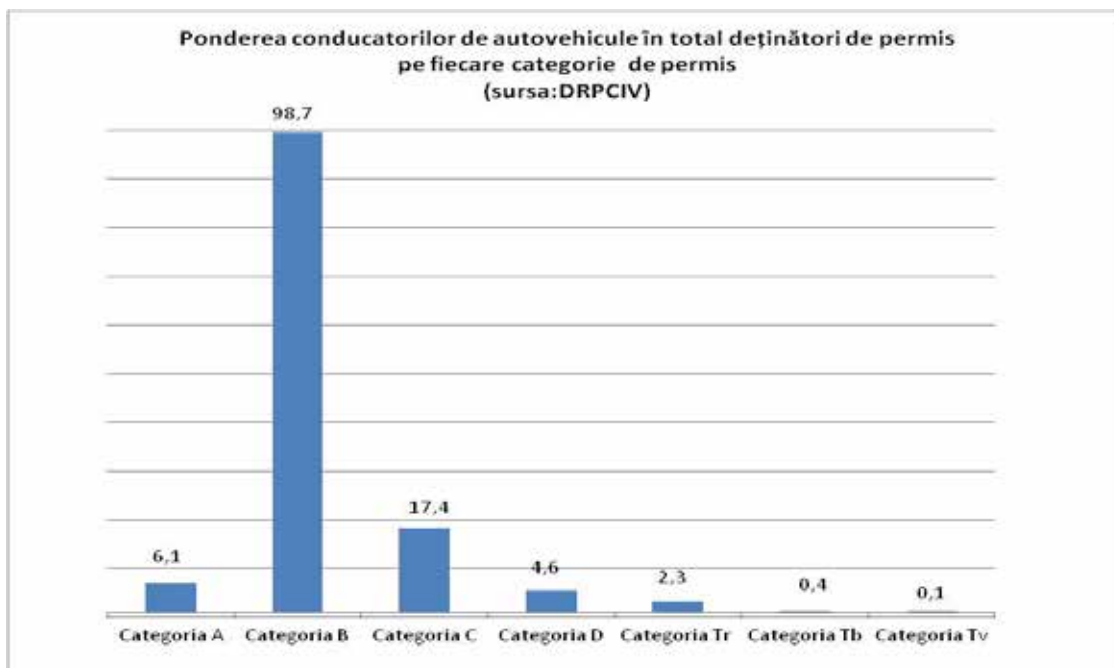
Raportând distribuția pe sexe a numărului deținătorilor de permis de conducere la distribuția pe sexe a populației adulte a României⁴ s-a constatat că aproximativ un bărbat din doi (55%) se află în posesia unui permis de conducere față de o femeie din patru (23,3%) care deține un permis de conducere a unui vehicul. Mai mult decât atât, peste de o treime (35%) dintre femeile cu vârste între 21-50 ani se află în posesia unui permis de conducere, în timp ce pentru femeile cu vârsta cuprinsă între 51-70 de ani ponderea celor care au permis de conducere este de doar 13,8% .



În ceea ce privește distribuția conducătorilor de autovehicule în funcție de categoria de permis pe care o dețin, situația se prezintă astfel:

- **6.705.611 persoane** dețin permise de conducere vehicule categoria **B**;
- **416.055 persoane** au permise de conducere vehicule categoria **A**;
- **1.183.773 persoane** au permise de conducere vehicule categoria **C** (vehicul transport pasageri - maxim 8 pasageri);
- **311.785 persoane** dețin permise de conducere vehicule categoria **D** (vehicul transport pasageri - mai mult de 8 pasageri);
- **156.240 persoane** au permise de conducere vehicule categoria **Tr** (tractor, mașini și utilaje agricole autopropulsate agricole, forestiere);
- **27.276 persoane** au permise de conducere vehicule categoria **Tb** (troleibuze);
- **7.423 persoane** dețin permise de conducere categoria **Tv** (tramvaie).

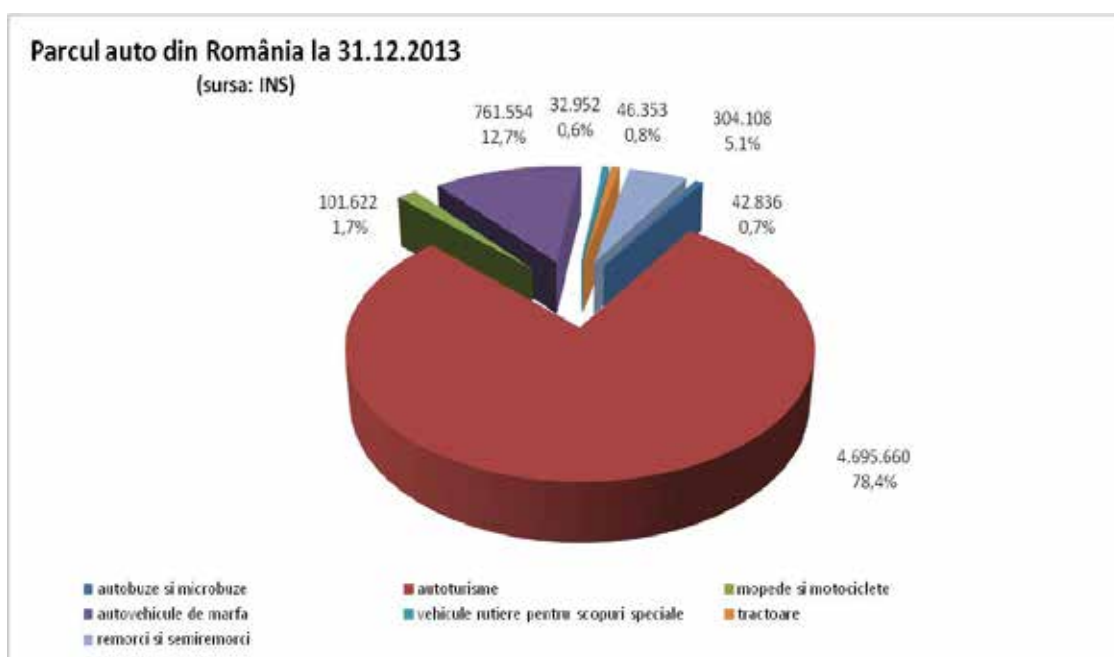
4 Populația stabilă la 1 ianuarie 2013 pe grupe de vârstă și sex, POP 101C - Tempo Home, Institutul Național de Statistică



Vehiculele

Conform datelor centralizate de Institutul Național de Statistică și de Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (D.R.P.C.I.V.) din M.A.I., la data de 31.12.2013, **valoarea numerică totală a parcului auto din România era de 5.985.085 vehicule**. Dintre acestea, cea mai numeroasă era categoria autoturismelor, care cuprindea 4.695.660 unități (78,4%).

Structura parcului de autovehicule din România este dificil de determinat, deoarece în bazele de date ale diverselor instituții care au competență în domeniu există tipologii diferite ale inventarierii autovehiculelor. Astfel, Institutul Național de Statistică (I.N.S.) folosește în statisticile sale 7 categorii de vehicule, în timp ce D.R.P.C.I.V. ia în considerare 32 de categorii diferite de vehicule.

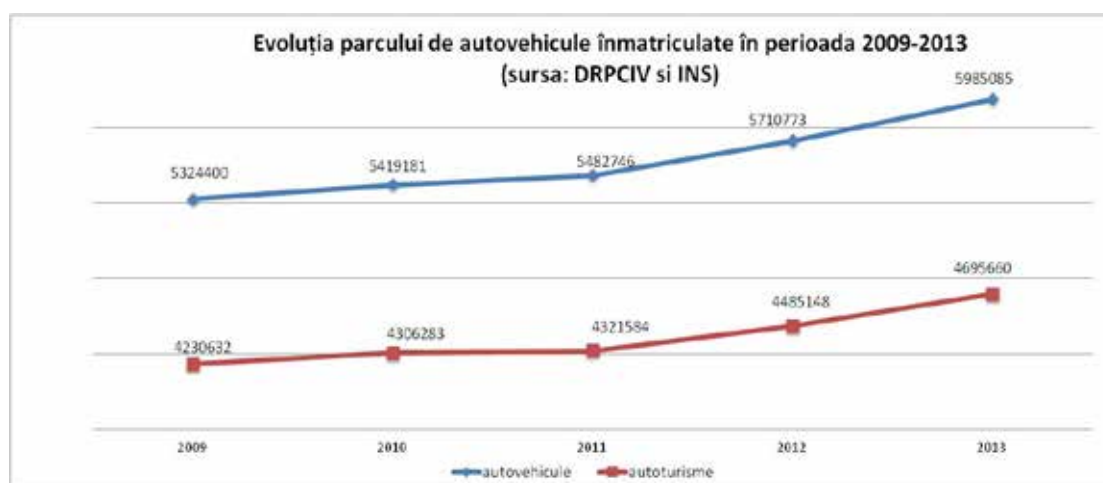


Ca o particularitate în determinarea dimensiunilor exacte ale parcului național de vehicule, practica cetățenilor români de a înmatricula vehiculele pe care le dețin în alte state, în special în Bulgaria, ca răspuns la presiunea financiară a taxei de primă înmatriculare, aduce o dificultate în plus în realizarea acestei evaluări. Practica în discuție a înregistrat o amploare semnificativă începând cu anul 2009 și se realizează în special pentru autovehiculele second-hand.

Mai mult decât atât, la parcul vehiculelor înmatriculate se adaugă cel al vehiculelor care, prin lege, se înregistrează la primăriile localităților (mopede, utilaje agricole, căruțe etc.).

Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2013, numărul mediu de autoturisme la 100 gospodării era de 28,5⁵.

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, în anul 2013, parcul auto a ajuns la aproximativ 6 milioane unități.



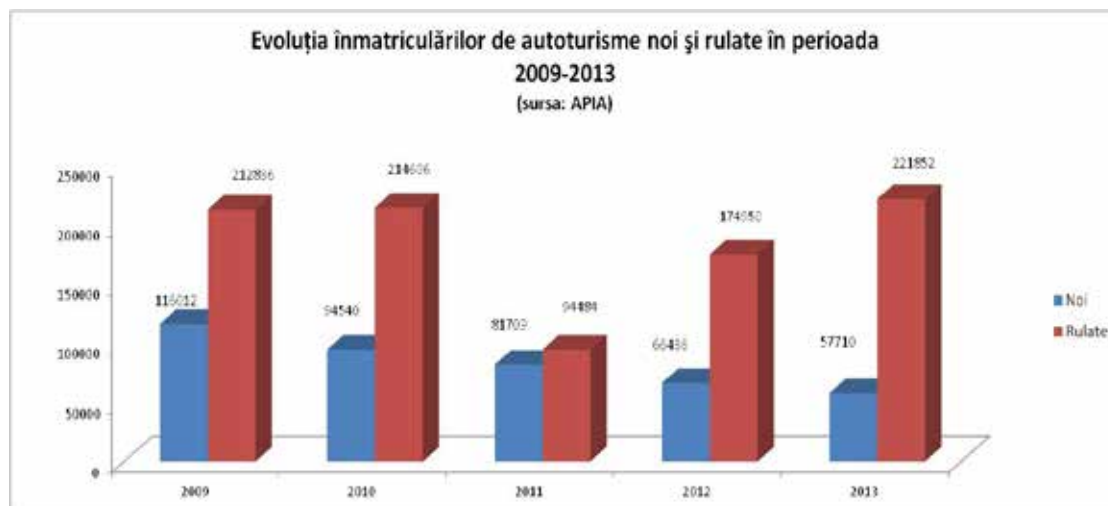
Deși parcul de autovehicule a înregistrat în perioada 2009-2013 un trend ascendent, constatăm că de la an la an ritmul creșterii numerice a parcului de autovehicule înregistrate variază. Astfel, în perioada 2009-2011, un efect al crizei economice îl regăsim și în ritmul lent de creștere a parcului auto, acesta înregistrând o creștere cu 1,8% în 2010 comparativ cu 2009 și cu 1,1% în 2011 față de anul precedent. Totuși, perioada 2012-2013 poate fi caracterizată de o accentuare a ritmului de creștere, în anul 2012 valoarea procentuală a creșterii fiind de 4% față de anul 2011, iar în 2013 comparativ cu 2012 de 4,6%.

Ca principală componentă a parcului de autovehicule, parcul de autoturisme păstrează caracteristicile evoluției generale înregistrate la autovehicule. Astfel, după o creștere de 1,7% în anul 2010 față de anul 2009, parcul de autoturisme își încetinește ritmul de creștere, ajungând aproape de stagnare în anul 2011 (doar +0,35% față de anul anterior). Perioada 2012-2013 înregistrează o timidă revigorare (+4% în 2012 față de 2011 și +4,5% în 2013 față de 2012), în special datorită creșterii numărului de autoturismelor second-hand înmatriculate (+21% în 2013 față de 2012)⁶.

În ceea ce privește numărul înmatriculărilor de mașini noi, în intervalul 2009 - 2013, acesta scade progresiv, de la 116.012 vehicule noi înmatriculate în anul 2009 până la 57.710 vehicule noi înmatriculate în anul 2013 (-50%).

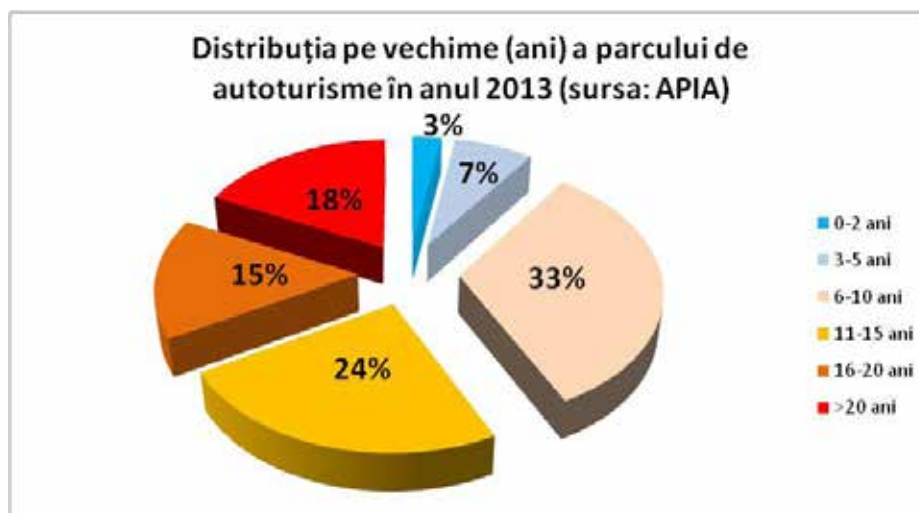
⁵ Institutul Național de Statistică - BUF101A - Tempo Home

⁶ Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile - Evoluția numărului de autoturisme noi și rulate în perioada 2008 - 2013



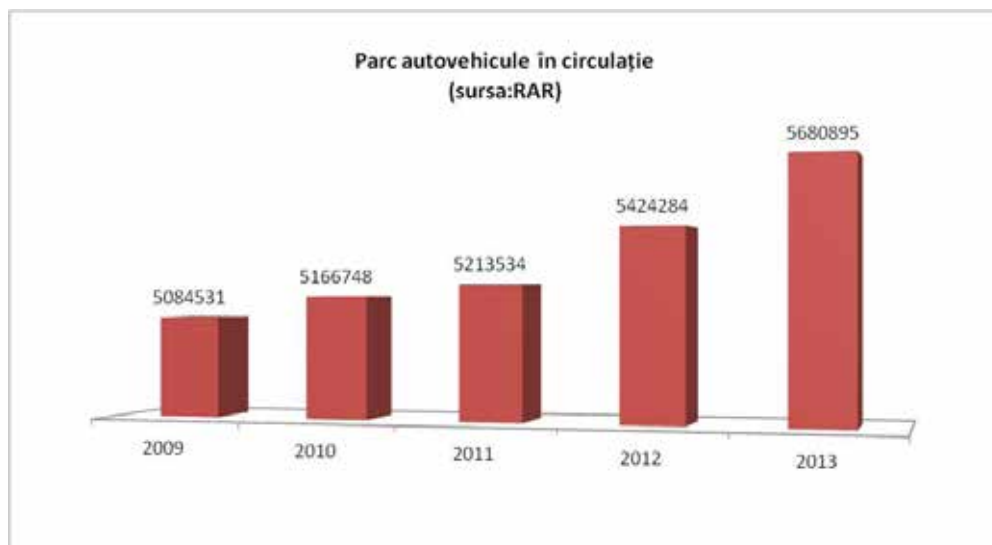
Evoluția înmatriculărilor de autovehicule rulate este total diferită de cea a înmatriculărilor de mașini noi. Dacă în perioada 2009-2010 numărul acestora a cunoscut o ușoară creștere, în 2011 a fost înregistrată o reducere substanțială, de peste 50%. Comparativ cu această reducere, perioada 2012-2013 se remarcă printr-o creștere remarcabilă a numărului de autovehicule rulate înmatriculate, cu 85% în 2012 față de 2011 și cu 50% în 2013 față de 2012.

Având în vedere această situație, putem afirma că se continuă procesul de îmbătrânire a parcului de autovehicule ce rulează pe drumurile publice din România. Astfel, după cum se constată în graficul următor, în anul 2013, mai mult de o treime (33%) din parcul de autoturisme avea o vechime de peste 15 ani, iar un sfert (24%) din acesta o vechime între 10 și 15 ani.



Tot în scopul descrierii calitative a parcului de vehicule din România completăm aceste informații cu cele furnizate de către Registrul Auto Român.

Astfel, conform situației monitorizate de această instituție, se constată că, în perioada 2009-2013, numărul autovehiculelor în circulație a crescut progresiv, în anul care face obiectul analizei înregistrându-se 5.860.895 unități (+4,5% în 2013 comparativ cu 2012).



De asemenea, se remarcă faptul că pe parcursul a cinci ani consecutivi (2009-2013), **vechimea medie** a vehiculelor aflate anual la prima prezentare la ITP a **fost de 9,3 ani**.

Totodată, deși înregistrează o tendință de descreștere în perioada 2009 -2013, **procentul vehiculelor neconforme din punct de vedere al securității rutiere** rămâne foarte mare și în anul 2013, de 40,8%. Mai mult decât atât, 12,2% dintre acestea prezentau un pericol iminent de accident.

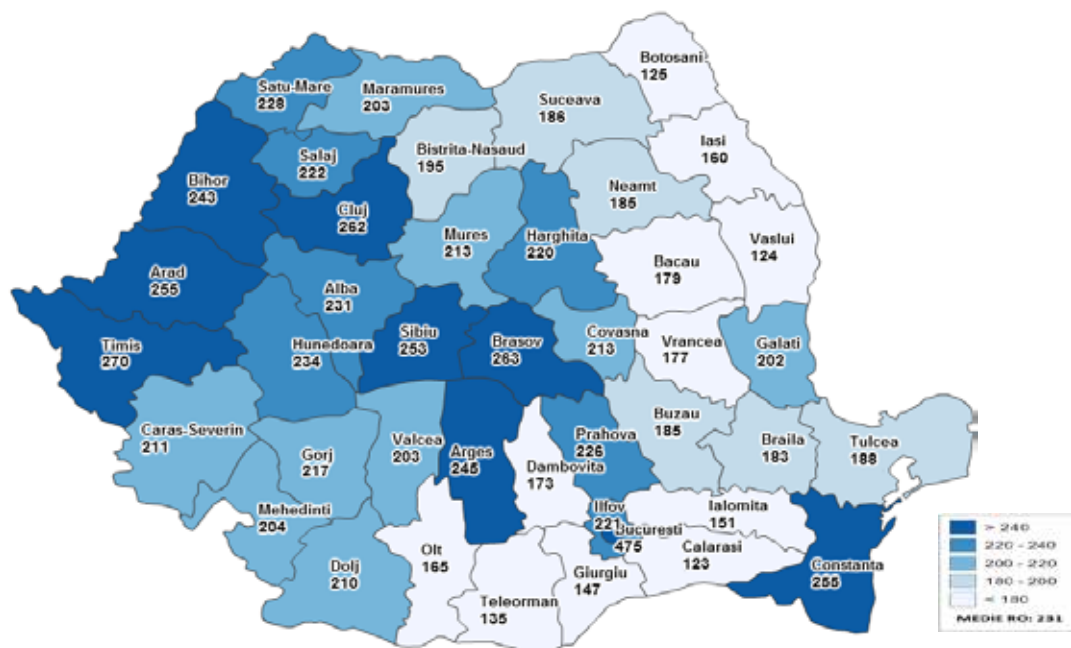
An	2009	2010	2011	2012	2013
Nr. vehicule prezentate la ITP	1.686.862	1.968.384	1.919.804	2.131.608	2.159.353
Nr. mediu defecțiuni/autovehicul	5,2	5,15	4,86	4,36	4,4
Vechimea medie a vehiculelor prezentate la ITP (prima prezentare) în ani	8,63	8,8	9,33	9,84	10,23
Nr. vehicule inspectate în trafic	77.409	72.205	96.962	78.985	76.942
Procentaj de vehicule neconforme d.p.d.v. al securității rutiere din total verificate	50,8%	49,2%	46,4%	40,9%	40,8%
Procentaj de vehicule care prezintă pericol iminent de accidente din cele neconforme	21,6%	20,2%	18,5%	16,4%	12,2%
Procentaj de vehicule care prezintă pericol iminent de accidente din total verificate	11%	9,9%	8,6%	6,7%	6,8%

Sursa: Registrul Auto Român

În ceea ce privește gradul de înzestrare a populației cu autoturisme, conform datelor oferite de Institutul Național de Statistică și Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile (A.P.I.A.), în România, în anul 2013, **rata de motorizare** se situa la un număr de **220 de autoturisme la 1000 de locuitori**, iar densitatea de autoturisme raportată la km de drum, avea valoarea de **23 autoturisme la km de drum**. La nivel teritorial, Bucureștiul și județele Timiș, Brașov, Cluj, Constanța, Arad, Sibiu, Argeș, Bihor sunt caracterizate printr-un număr mai mare de autoturisme raportat la 1000 de locuitori.

Rata de motorizare pe județe (2013)

(Sursa: Apia)



Legat de evoluția gradului de înzestrare a populației cu autoturisme, o serie de studii ce au vizat siguranța pe drumurile publice⁷ 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 .

Pentru comparație oferim spre exemplificare valorile înregistrate pentru acești indicatori la nivelul altor state din Europa:

Țara	Parc auto(autoturisme)	Populație	Lungime totală a drumurilor (km)	Rata de motorizare (autoturisme/1000 locuitori)	Nr autoturisme / km de drum
Austria	4.584.000	8.219.743	124.580	558	37
Belarus	2.900.000	9.542.883	94.797	304	31
Belgia	5.393.000	10.438.353	156.143	517	35
Cehia	4.699.000	10.177.300	134.051	462	35
Danemarca	2.240.000	5.543.453	73.330	404	31
Finlanda	3.037.000	5.262.930	303.815	577	10
Franța	31.600.000	65.423.023	1.124.418	483	28
Germania	43.431.000	81.305.856	644.480	534	67
Grecia	5.168.000	10.767.827	117.533	480	44
Ungaria	2.986.000	9.958.453	31.872	300	94
Italia	37.078.000	61.261.254	490.023	605	76
Polonia	18.744.000	38.415.284	425.700	488	44
Rusia	38.748.000	138.082.178	1.022.992	281	38
Slovacia	1.826.000	5.483.088	43.406	333	42
Slovenia	1.070.000	1.996.617	39.125	536	27
Suedia	4.447.000	9.103.788	581.332	488	8

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

Elveția	4.255.000	7.655.628	71.454	556	60
Regatul Unit	31.482.000	63.047.162	394.890	499	80
Ucraina	7.300.000	44.854.065	169.495	163	43
România	4.695.660*	21.305.097*	202.274**	220	23

Sursa: Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile

Drumurile

Unul dintre factorii ce influențează în mod decisiv calitatea traficului rutier deci, implicit, și riscul în trafic, îl constituie rețeaua de drumuri publice. Acestea 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 constituite⁸. În România, rețeaua rutieră publică asigură accesul motorizat în majoritatea localităților țării.

Conform datelor oferite de Institutul Național de Statistică⁹ cu privire la lungimea căilor de transport, drumurile publice din România totalizau **84.887 km**, din care 17.111 km (20,1%) drumuri naționale, restul de 67.777 km (79,9%) fiind drumuri județene și drumuri comunale.

La această rețea se adaugă rețeaua de străzi din orașe și comune care însumează în jur de **125.000 km**, astfel că per total, lungimea rețelei rutiere din România se situează cu aproximație la **210.000 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)	17.111	2013*	C.N.A.D.N.R. S.A. și Primăriilor municipale
Autostrăzi	625	2013*	C.N.A.D.N.R. S.A.
Drumuri naționale	16.486	2013*	C.N.A.D.N.R. S.A. și Primăriilor municipale
Drumuri județene+comunale	67.777	2013**	Consiliilor Județene și Consiliilor locale
Străzi în orașe	27.846*	2011**	Primăriilor orașenești și municipale
Străzi în comune	97.660*	2009 ***	Primăriilor comunale

Sursa: * Compania Națională pentru Autostrăzi și Drumuri Naționale din România, ** Institutul Național de Statistică, *** Eurostat

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 16,5% în 2013 comparativ cu 1990), fie în densitatea drumurilor la 100 km² de teritoriu (de la 30,5 în 1990 la 35,6 în 2013), nu este corelată cu evoluția rapidă a parcului național de vehicule sau cu creșterea de la an la an a numărului posesorilor de permis de conducere (ex: parcul de autovehicule a înregistrat o creștere cu aproximativ 200% în 2013 față de 1990).

⁸ Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor

⁹ Institutul Național de Statistică - TRN139A - Tempo Home

* Institutul Național de Statistică

**Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile

		1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Total km.		72.816	72.859	78.479	79.904	82.386	83.703	84.185	84.887
Naționale ¹⁰	km	14.683	14.683	14.824	15.934	16.552	16.690	16.887	17.111
	(+/-)	-	0	+ 141	+ 1.110	+ 950	+138	+197	+224
Județene și comunale	km	58.133	58.176	63.655	63.970	65.834	67.013	67.298	67.777
	(+/-)	-	+ 43	+5.479	+ 315	+ 1.864	+1.179	+285	+479
Densitatea drumurilor la 100 km ² de teritoriu		30,5	30,6	32,9	33,5	34,6	35,1	35,3	35,6

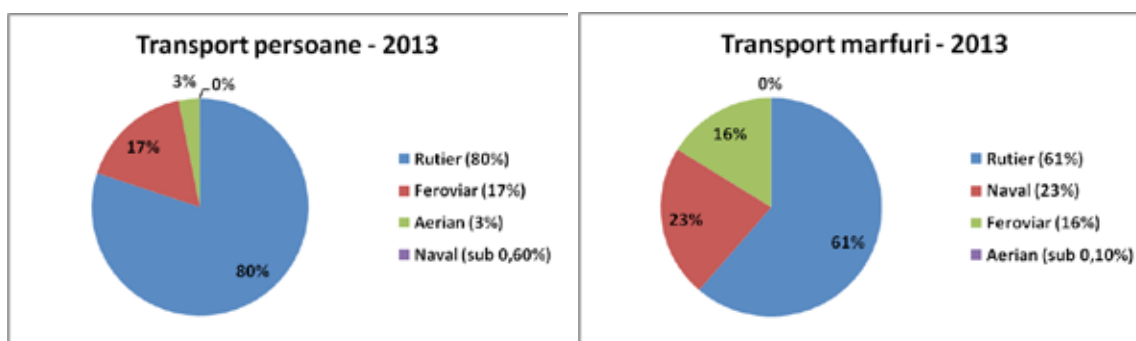
Sursa: Institutul Național de Statistică <http://www.insse.ro>

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 România¹¹. 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/mentine condițiile necesare unui trafic rutier fluid și sigur.

Datele furnizate de Institutul Național de Statistică¹² relevă că în România, la nivelul anului 2013, transportul rutier ocupa o pondere majoritară, atât în ceea ce privește transportul de pasageri (80%), cât și în ceea ce privește transportul mărfurilor (61%).



În anul 2013, **pe cale rutieră**, au fost transportate 191.486 mii tone mărfuri (+1.6% față de 2012) și 274.393 mii pasageri (+4,6% față de 2012). Situația mărfurilor și a persoanelor transportate în funcție de modul de transport, înregistrată în anul 2013 comparativ cu anul 2012, se regăsește în următoarele tabele¹³:

10 Inclusiv autostrăzi și drumuri europene

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

12 Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport în anul 2013 - Institutul Național de Statistică

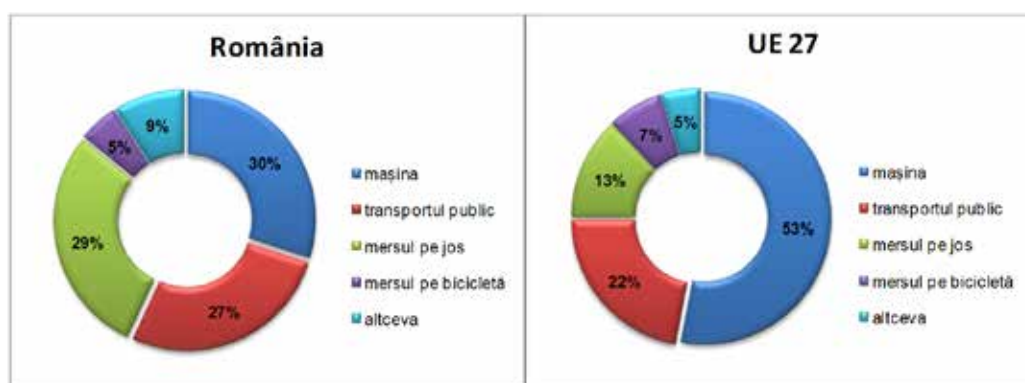
13 Institutului Național de Statistică - TRN135A și TRN137A - Tempo Home

Transport de mărfuri	2012	2013	Dif	%
Rutier	188,415	191,486	3,071	1.63
Naval	67,400	70,410	3,010	4.47
Feroviar	55,755	50,348	-5,407	-9.70
Aerian	29	32	3	10.34
Total	311,599	312,276	677	0.22

Transport de persoane	2012	2013	Dif	%
Rutier	262,291	274,393	12,102	4.61
Feroviar	57,562	57,433	-129	-0.22
Aerian	10,728	10,706	-22	-0.21
Naval	149	189	40	26.85
Total	330,730	342,721	11,991	3.63

În condițiile în care mobilitatea rutieră în România înregistrează un trend ascendent, comparativ cu situația înregistrată la nivelul Uniunii Europene, există o serie de specificități în felul în care românii abordează diversele modalități de transport în activitățile lor zilnice.

Astfel, 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). Mai mult decât atât, românii 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 pe ansamblu a dinamicii traficului rutier, evoluția indicelui de mobilitate în România reprezintă un reper important. Aceasta este caracterizată de o creștere continuă pentru intervalul 2009-2013, fiind în strânsă legătură cu dinamica parcului auto și cu cea a numărului conducătorilor auto. Se remarcă, însă, faptul că, în anul 2013, valoarea indicelui de mobilitate a crescut semnificativ comparativ cu cea înregistrată în anul 2012.

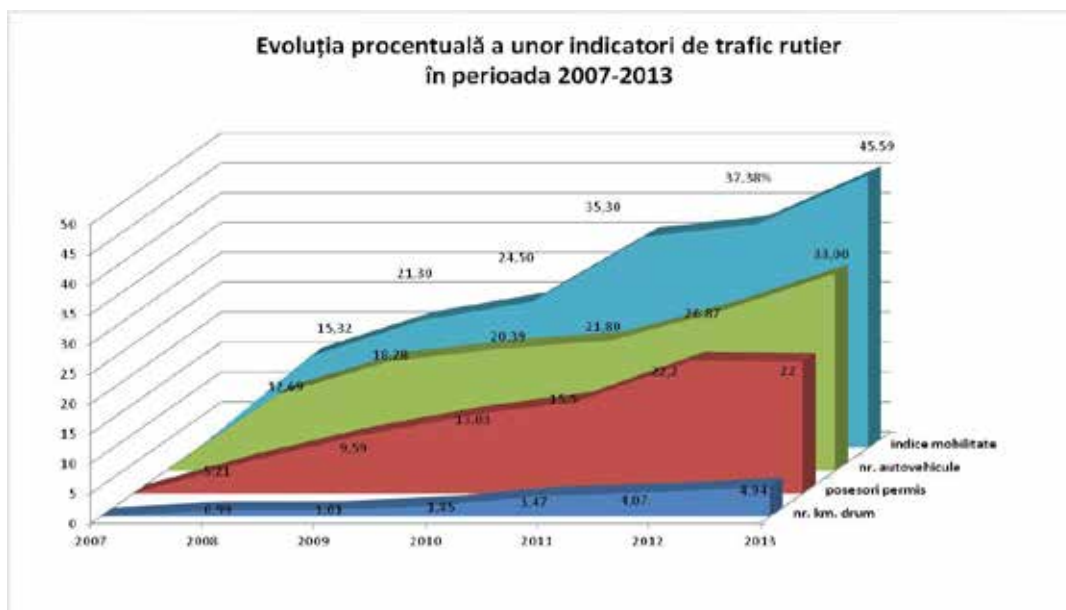
An	2009	2010	2011	2012	2013
Indice de mobilitate (milioane vehicule × km parcurși)	71.409	73.251	79.598	80.853	85.687

Sursa: Registrul Auto Român

În graficul următor, sunt alăturate, spre comparație, curbele de **evoluție procentuală**¹⁵ pe parcursul anilor 2007-2013 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.*

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

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



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

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

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

Sursa: Registrul Auto Român

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

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

Sursa: Registrul Auto Român

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

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

Sursa: Registrul Auto Român

Referitor la vitezele medii de rulare, acestea au rezultat după conducerea unui autoturism martor participant la trafic în București și în toate județele României. Au fost determinate *viteze medii urbane* în București și în toate orașele reședință de județ, *viteze medii rurale* pe raza fiecărui județ, precum și *viteze medii de rulare pe autostrăzile* existente, obiectivele acestor determinări constând în:

- identificarea zonelor unde se practică viteze de rulare mai mari;
- identificarea arterelor rutiere aglomerate, atât urbane, cât și rurale, precum și orele de aglomerare a traficului;
- folosirea vitezelor medii determinate ale traficului rutier și debitele orare de trafic rutier de pe arterele semnificative ca date primare pentru inventare de emisii, modelarea calității aerului și modelarea poluării acustice.

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

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

Sursa: Registrul Auto Român

Un alt indicator al traficului rutier este **parcursul mediu anual**, care reprezintă o estimare a numărului de kilometri pe care o anumită categorie de autovehicule îl parcurge într-un an calendaristic. Pentru determinarea acestuia, Registrul Auto Român elaborează, periodic, un „**Sondaj privind caracteristicile de mobilitate ale parcului auto din România**”. Pentru perioada 2009-2013, valorile estimate pentru *autoturisme, autovehicule ușoare comerciale, autocamioane grele, autobuze și motocicleturi* sunt prezentate în următorul tabel.

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

Sursa: Registrul Auto Român

Sistemul normativ-instituțional

În România, circulația pe drumurile publice este reglementată, în principal, de:

- 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.

Acest sistem normativ este completat prin alte acte normative cu incidență în domeniul rutier emise de diferitele autorități, fiind susținut instituțional de către autorități centrale și locale abilitate să-și exercite dreptul de reglementare și control. Lista acestor instituții și organizații face obiectul anexei nr. 2 - **Instituții cu atribuții în domeniul siguranței rutiere** din prezenta lucrare.

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.

În acest sens, ultima modificare legislativă a fost adoptată de Parlamentul României la data de 09.11.2012, fiind transpusă în 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 integrate prevederile Directivei 126/2006/CE a Parlamentului European și Consiliului privind permisele de conducere. Aceste prevederi au intrat în vigoare începând cu data de 19.01.2013.

În ceea ce privește reglementările la nivelul U.E, Raportul „**European Facts and Global Status Report on Road Safety 2013**” realizat de Organizația Mondială a Sănătății ne oferă câteva repere. Acesta analizează în ce măsură țările studiate¹⁶, **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 viteza, conducerea sub influența băuturilor alcoolice, utilizarea căștii de motocicletă, a sistemelor de siguranță pentru copii, a telefonului mobil în timpul condusului și portul centurii de siguranță. 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.

¹⁶ Raportul este bazat pe informații culese din 51 de țări din totalul de 54 de state membre ale Regiunii Europene a OMS, reprezentând aproape 99,4% din populația acestora.

Raportul arată că 21 de țări, printre care și România, au legislații complexe privind toții factorii principali de risc. Astfel:

1. 78% din țări dispun de o legislație care impune limite de viteză urbane mai mici sau egale cu 50 km/oră și permit autorităților locale modificarea limitelor de viteză. Unsprezece țări au încă o limită de viteză urbană de peste 50 kilometri pe oră;
2. toate țările au legislație care sancționează conducerea sub influența alcoolului. Din anul 2008, mai multe țări au impus prin lege o concentrație de alcool în sânge mai mică de 0,05 g/dl. Doar două țări nu prevăd încă nicio limită de alcool, iar alte trei țări permit o concentrație de alcool în sânge de peste 0,05 g/dl. Aproximativ o treime dintre țări (în special țările cu venituri mari), au impus o anumită concentrație de alcool pentru șoferii începători;
3. toate țările au în legislație reglementări referitoare la obligativitatea utilizării căștii de motocicletă. În 90% dintre țări, acestea se aplică tuturor conducătorilor, pentru toate tipurile de drumuri și pentru toate tipurile de motoare. Mai mult decât atât, în aproximativ două treimi din țări (în special țările cu venituri mari) sunt stabilite anumite standarde pentru căștile de protecție;
4. utilizarea centurii de siguranță este reglementată în legislația tuturor țărilor, doar în trei dintre acestea nespecificându-se obligativitatea utilizării acesteia de către toți ocupanții autovehiculului;
5. 90% dintre țări au în legislație prevederi cu privire la utilizarea scaunelor de retenție pentru copii;
6. folosirea telefonului mobil în timpul condusului este reglementată în legislația a 98% dintre țări, iar 96% dintre țări interzic utilizarea acestuia fără sistemul „mâini libere”.

În privința eficienței aplicării legislației rutiere, 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, care nu interzic vorbitul la telefon prin hands-free în timpul șofatului, doar în 10 % dintre acestea regăsindu-se o asemenea prevedere.

În țările Uniunii Europene sau membre ale spațiului economic european 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. sau ale spațiului economic european. În tabel nu se face distincție între pragurile valorice ale palierelor contravențional și penal, ci doar între palierul admis și sancționabil.

Reglementarea valorilor autorizate privind alcoolemia conducătorilor auto în țările UE sau membre ale spațiului economic european (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	Croația	0,0	0,0	0,0	
07	Danemarca	0,5	0,5	0,5	
08	Estonia	0,2	0,2	0,2	
09	Finlanda	0,5	0,5	0,5	

10	Franța	0,5	0,2	0,2*	* conducători de autobuze
11	Germania	0,5	0,0*	0,0**	* experiență sub 2 ani și persoanele sub 21 ani; ** conducători de mijloace de transport călători;
12	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.
13	Irlanda	0,8	0,8	0,8	
14	Italia	0,5	0,0	0,0	
15	Letonia	0,5	0,2*	0,5	* experiență sub 2 ani
16	Lituania	0,4	0,2*	0,2	* experiență sub 2 ani
17	Luxemburg	0,5	0,2*	0,2	* experiență sub 2 ani
18	Malta	0,8	0,8	0,8	
19	Marea Britanie	0,8	0,8	0,8	
20	Norvegia	0,2	0,2	0,2	
21	Olanda	0,5	0,2*	0,5	* experiență sub 5 ani
22	Polonia	0,2	0,2	0,2	
23	Portugalia	0,5	0,5	0,5	
24	România	0,0	0,0	0,0	
25	Slovacia	0,0	0,0	0,0	
26	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;
27	Spania	0,5	0,3*	0,3	* experiență sub 2 ani
28	Suedia	0,2	0,2	0,2	
29	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 europene. 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 sau membre ale spațiului economic european (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	Croația	130	80	50	
07	Danemarca	130	80	50	
08	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

09	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
10	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
11	Germania	130*	100	50 / 30	* 130 este viteza recomandată, acolo unde nu sunt specificate alte limite de viteză
12	Grecia	130	90	50	
13	Irlanda	97	97	48	
14	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)
15	Letonia	- *	90**	50	* 110 prin lege, deși în prezent nu există autostrăzi ** 80 pentru camioane cu masa totală peste 7,5 tone
16	Lituania	130 / 110*	90	50	* 130 de la 1 aprilie până la 31 octombrie, 110 în timpul celorlalte sezoane
17	Luxemburg	130*	90	50	* 110 pe timp ploios
18	Malta	-	80	50	
19	Marea Britanie	112	97 / 112*	32 / 48	* 112 pe drumurile cu dublu sens
20	Norvegia	100	80	70 / 50 / 30	
21	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)
22	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.
23	Portugalia	120	90	50	
24	România	130	90 / 100*	50	* 100 pe drumurile expres (E)
25	Slovacia	130 / 90*	90	50	* Pe autostrăzi și drumuri expres în interiorul zonelor construite/ localităților
26	Slovenia	130	90 / 100*	50 / 30 / 10**	* 100 doar pe drumurile destinate traficului motorizat / autovehiculelor ** 10 în zonele pietonale
27	Spania	120	90 / 100*	50	* Depinde de numărul de benzi sau de lățimea acostamentului
28	Suedia	110	70	50	
29	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

Pentru realizarea unei informări complete privind sistemul normativ-instituțional este necesar să menționăm și activitatea desfășurată în anul 2013 de către o parte din autoritățile guvernamentale din România cu atribuții în domeniul siguranței rutiere (*Autoritatea Rutieră Română, Inspectoratul de Stat pentru*

Controlul în Transportul Rutier, Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România) care, pentru realizarea prezentei lucrări, au pus la dispoziția Inspectoratului General al Poliției Române date ale propriilor măsurări și evaluări privind fenomene de interes comun în domeniu.

În acest sens, în tabelul următor se vor regăsi informații privind atestatele/certIFICATELE eliberate de A.R.R în anul 2013, precum și numărul total al școlilor de șoferi și al instructorilor auto autorizați să desfășoare activități pe teritoriul României.

	2013
ATESTATE/CERTIFICATE ELIBERATE	
- Certificat de atestare profesională privind transportul de pasageri în regim taxi	11.830
- Certificat de pregătire profesională a conducătorilor auto - ADR	13.576
- Certificat conducători Auto Marfă	65.037
- Certificat conducători Auto Persoane	19.686
- Certificat conducători Auto Agabaritice	20.001
- Certificat de competență profesională pentru transportul rutier de marfă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 (manager de transport marfă)	10.232
- Certificat de competență profesională pentru transportul rutier de persoane în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 (manager de transport persoane)	3.253
- Certificat de pregătire profesională a Consilierului de Siguranță	838
- Atestat de instructori auto	2.415
- Atestat de profesor de legislație rutieră	457
ȘCOLI DE CONDUCĂTORI AUTO	1.364
INSTRUCTORI AUTO AUTORIZAȚI	2.811

În ceea ce privește sistemul de taxare pe drumurile publice din România (*Ordonanța* Guvernului nr. 15/2002, cu modificările și completările ulterioare), informațiile transmise de C.N.A.D.N.R. artă că, în anul 2013, au fost emise un număr de 17.289.088 roviniete, în valoare totală de 249,11 mil. Euro (inclusiv TVA), iar personalul acestei instituții, prin Sistemul Informatic de Emitere, Gestiune, Monitorizare și Control a Rovinietei - SIEGMCR, au constatat un număr de 193.725 contravenții pentru circulația fără rovinietă valabilă, pentru care au fost aplicate amenzi în valoare totală de 65.600 mii lei. Conform prevederilor legale în vigoare, până la data de 30 octombrie 2013, 90% din valoarea amenzilor aplicate s-a constituit ca venit la dispoziția C.N.A.D.N.R. S.A, respectiv 48.850 mii lei, restul de 10%, în valoare de 5.428 mii lei s-a constituit ca venit la bugetul de stat, iar amenzile aplicate după această dată, în valoare de 11.322 mii lei s-au constituit, integral, ca venit la bugetul de stat/bugetele locale.

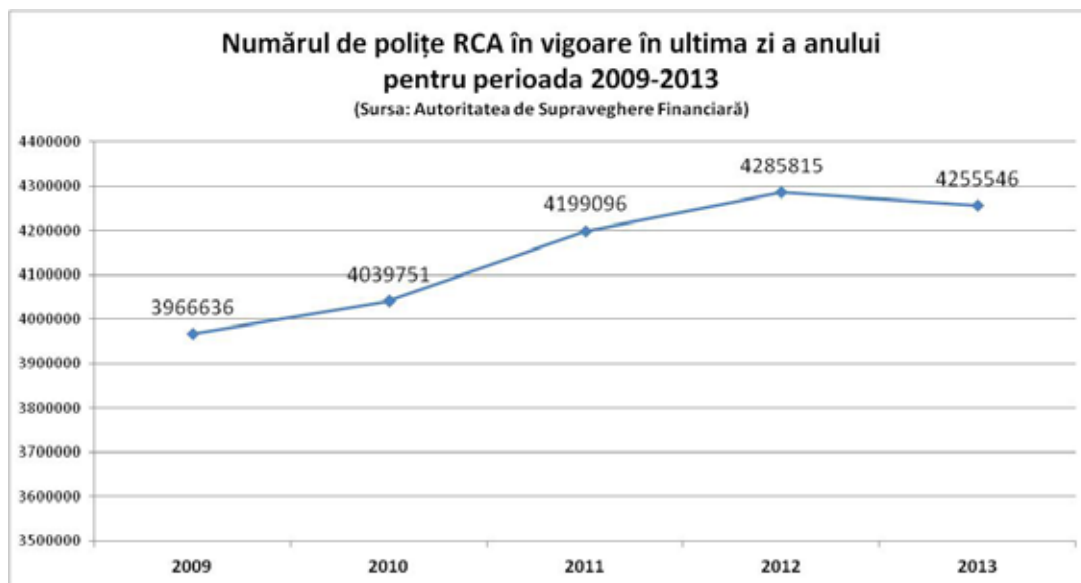
La activitatea autorităților centrale și locale din România se adaugă contribuții pe care, sistematic ori ocazional, de sine stătător sau în cooperare cu cele ale statului, le pot aduce instituții sau organizații din mediul economic, academic/universitar, neguvernamental ori asociativ-reprezentativ, de interes public sau privat.

Un 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. Totodată, A.P.I.A. realizează analize periodice ale pieței de autovehicule, cuprinzând indicatori de interes pentru descrierea traficului rutier în România.

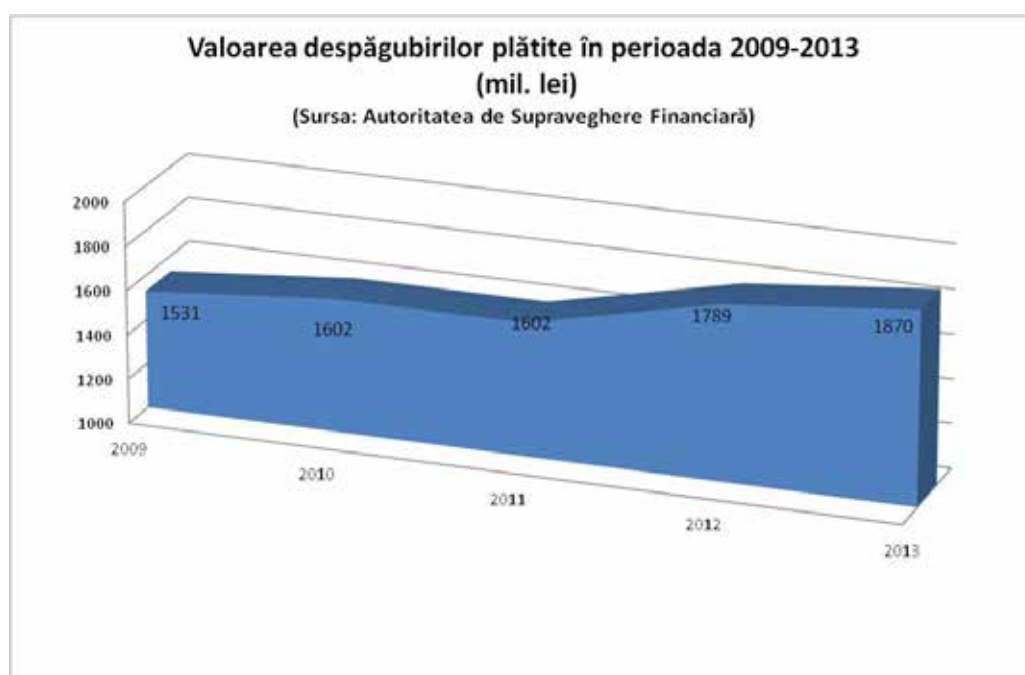
De asemenea, un rol important îl au asociațiile/organizațiile din domeniul asigurărilor. Activitatea desfășurată în domeniul asigurărilor în România este autorizată, supravegheată, verificată și controlată de Autoritatea de Supraveghere Financiară (A.S.F.). De asemenea, această autoritate are atribuția de emitere

a normelor de aplicarea legilor în domeniul asigurărilor, precum și aplicarea măsurilor de sancționare prevăzute de lege. Datele centralizate de către A.S.F. 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 această instituție, evoluția numărului total de polițe RCA în vigoare în România în ultima zi a unui an calendaristic, pentru perioada 2009 - 2012 este caracterizată de un trend ascendent, cu o ușoară scădere în anul 2013. Comparativ cu anul 2012, în 2013, numărul de polițe de asigurare pentru răspundere civilă auto a scăzut cu 0,7%, în timp ce parcul auto a înregistrat o creștere de 4,6%.



În schimb, evoluția valorii despăgubirilor plătite în urma evenimentelor rutiere în care responsabilitatea pentru accident revenea unui vehicul asigurat prin RCA este caracterizată, pe parcursul întregii perioade analizate, de un trend crescător (creștere cu 18% în anul 2013, comparativ cu anul 2009) .



Numărul dosarelor de daună avizate în perioada 01.01-31.12.2013 a crescut cu 2 % față de perioada similară a anului trecut, de la 295.571 dosare în 2012 la 301.978 dosare avizate în 2013. Mai mult decât atât, în anul 2013, au fost avizate 6.250 dosare de daună pentru vătămări corporale și deces, în creștere cu 51% față de anul trecut. Valoarea despăgubirilor plătite pentru vătămări corporale și deces a fost în sumă de 377.977.518 lei și reprezintă 20,13% din valoarea despăgubirilor totale plătite în anul 2013.

Autoritatea de Supraveghere Financiară nu deține informații care să permită analize pe categorii de conducători auto, vehicule sau zone de risc. Astfel de informații sunt deținute de către societățile de asigurări, care pe baza unor calcule actuariale în care sunt utilizate informații privind propriul portofoliu, își stabilesc tarifele de primă. În stabilirea acestora societățile de asigurări țin cont de propriile criterii de segmentare a riscului, cum ar fi: vârsta asiguratului, domiciliul acestuia, tipul vehiculului etc..

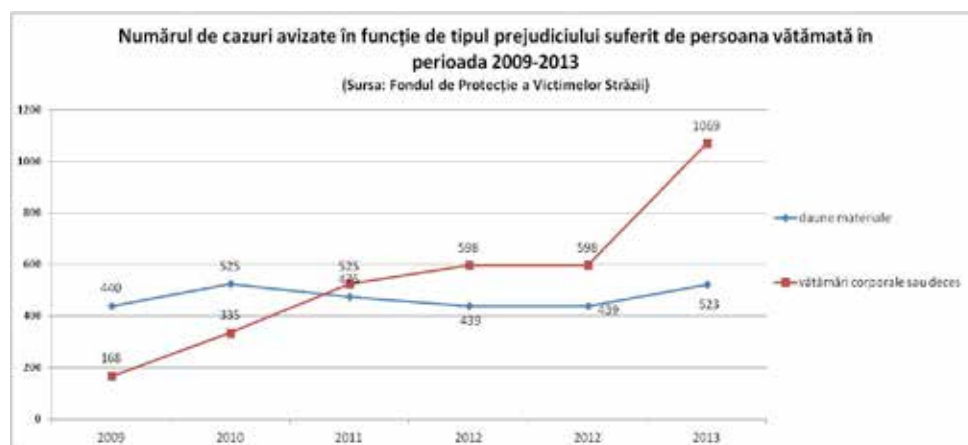
În ceea ce privește evenimentele rutiere produse de către autori neasigurați ori neidentificați, acestea sunt gestionate asiguratoriu de Fondul de Protecție a Victimelor Străzii, care reprezintă o asociație profesională, fără scop lucrativ, din care fac parte toți asiguratorii care au dreptul de a încheia pe teritoriul României asigurarea de răspundere civilă ce rezultă din utilizarea autovehiculelor, indiferent dacă sunt persoane juridice române sau străine.

Astfel, numărul de cazuri noi avizate la Fondul de Protecție a Victimelor Străzii s-a ridicat la 1.592 pe parcursul întregului an 2013, față de cele 1.037 înregistrate în anul 2012, ceea ce reprezintă o creștere cu 53,52%. Această creștere este considerabil mai mare decât cea din anul 2012 raportat la anul 2011, atunci când numărul noilor avizări a fost aproape constant, el crescând cu doar 3,7%, de la 1000 cazuri noi avizate în 2011, la cele 1037 din 2012.

Sub aspectul persoanelor prejudiciate, 1.500 au fost persoane fizice și 92 persoane juridice. Din punct de vedere al categoriilor de daune care au fost solicitate, în 523 de cazuri au fost solicitate daune materiale, iar în 1.069, daune pentru vătămări corporale sau deces.

Evoluția numărului unor astfel de cazuri de despăgubire în perioada 2009-2013, în funcție de tipul daunei produse, este reflectată în graficul următor.

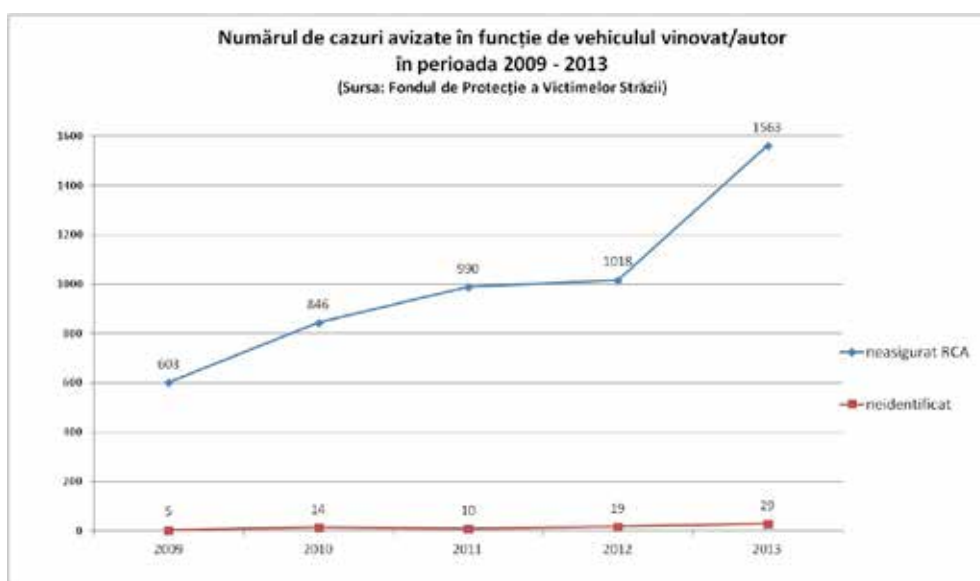
Se remarcă trendul ascendent al numărului de cazuri de despăgubiri acordate în evenimente soldate cu vătămări corporale sau decese, în 2013, acestea crescând cu 471 de cazuri (+44%), de la 598 de cazuri avizate în 2012, până la 1.069 avizate pe parcursul anului 2013. În ceea ce privește numărul cazurilor avizate soldate cu daune materiale, după o perioadă în care evoluția a fost descendentă (2010-2012), în anul 2013 acestea înregistrează o creștere de 16%.



De asemenea, din datele puse la dispoziție de F.P.V.S., poate fi remarcată o creștere mult mai mare în ceea ce privește numărul total al persoanelor despăgubite, și anume cu 13,5%, de la 800 persoane despăgubite în anul 2012, la 908 în 2013, decât în privința volumului total de despăgubiri plătite, care a crescut într-un procent mult mai mic, cu doar 2,88%, de la 29.420.896 lei în 2012, până la 30.269.259 lei plățiți în exercițiul financiar 2013. Acest lucru conduce în mod evident la rezultatul că despăgubirea medie plătită per persoană păgubită a scăzut cu aproape 10%, de la 36.776 lei în 2012, până la 33.336 lei la nivelul anului 2013.

Dinamica numărului de evenimente rutiere în perioada 2009-2013, 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, atât a numărului cazurilor avizate produse de către conducători de vehicule neasigurați RCA, cât și a celor neidentificați.

În anul 2013, dintre cele 1.592 cazuri avizate de F.P.V.S, 29 au fost pentru accidente produse de autovehicule neidentificate, iar 1.563 pentru accidente produse de autovehicule neasurate RCA.





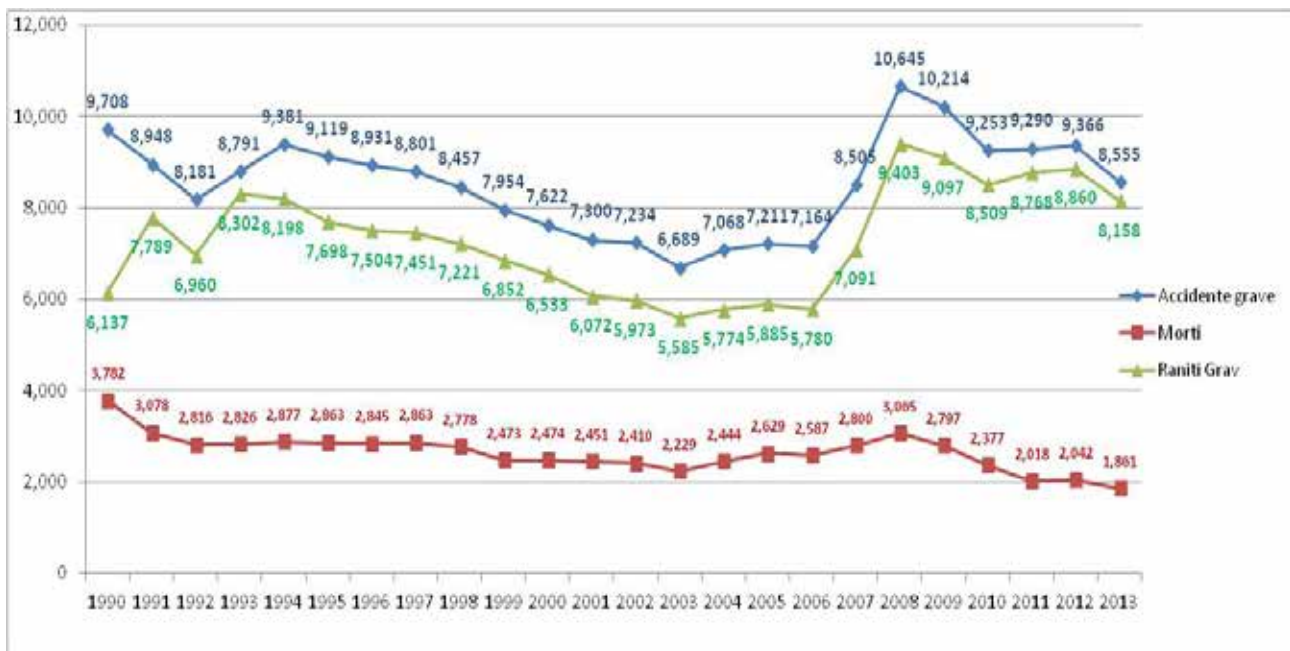
CAPITOLUL II

INDICATORI MACRO-ANALITICI. ASPECTE ALE EVOLUȚIEI ACCIDENTELOR GRAVE DE CIRCULAȚIE ÎN PERIOADA 2009-2013

Înțelegerea unui fenomen ca cel al accidentelor rutiere nu este posibilă fără studierea dinamicii sale și fără a-i determina tendințele de evoluție. Analiza principalilor indicatori referitori la contextul producerii, caracteristicile socio-demografice ale persoanelor implicate, atât vinovați de producerea lor cât și victimele acestora, așa cum au fost ei înregistrați de-a lungul unui interval mai mare de timp, ne permite o cunoaștere mai profundă a elementelor constante dar și a schimbărilor intervenite pe parcursul perioadei și, implicit, creează premisele explicării lor.

Dacă urmărim graficul evoluției pe parcursul unei perioade mai lungi de timp, mai exact dinamica numărului accidentelor grave de circulație, precum și a consecințelor umane ale acestora (numărul celor răniți grav sau a celor decedați în accidente rutiere) care s-au produs pe drumurile publice din țara noastră în ultimii 24 de ani (1990-2013), situația se prezintă astfel:

Evoluția accidentelor grave de circulație în perioada 1990-2013



Graficul de mai sus ilustrează trei etape importante în dinamica **accidentelor rutiere grave** în România, care dau tendința generală de evoluție a fenomenului în perioada 1990-2013:

- ✓ O etapă **descendentă**, între anii **1990-2003**, când numărul accidentelor rutiere grave a **scăzut cu 31%**, de la 9.708 în anul 1990 până la 6.689 în anul 2003, cu o scurtă perioadă de creștere între anii 1993-1994;
- ✓ O etapă **ascendentă** în perioada **2003-2008**, accentuată în ultimii doi ani ai intervalului, când numărul accidentelor de circulație a **creșcut cu aproximativ 60%**;
- ✓ O etapă **descendentă**, între anii **2008-2013**, când numărul accidentelor rutiere a scăzut cu **19,6%**, față de maximum de referință înregistrat în 2008, respectiv de la 10.645 la 8.555 accidente grave.

În cadrul acestei etape de evoluție recentă, *scăderea* a fost *semnificativă* în anii **2009** (-4%) și **2010** (-9,4%), urmată de o perioadă *de ușoară creștere* în anii **2011** (+0,4%) și **2012** (+0,8%), pentru ca în ultimul an analizat, **2013**, să se revină la ritmul descendent (**-8,7%**).

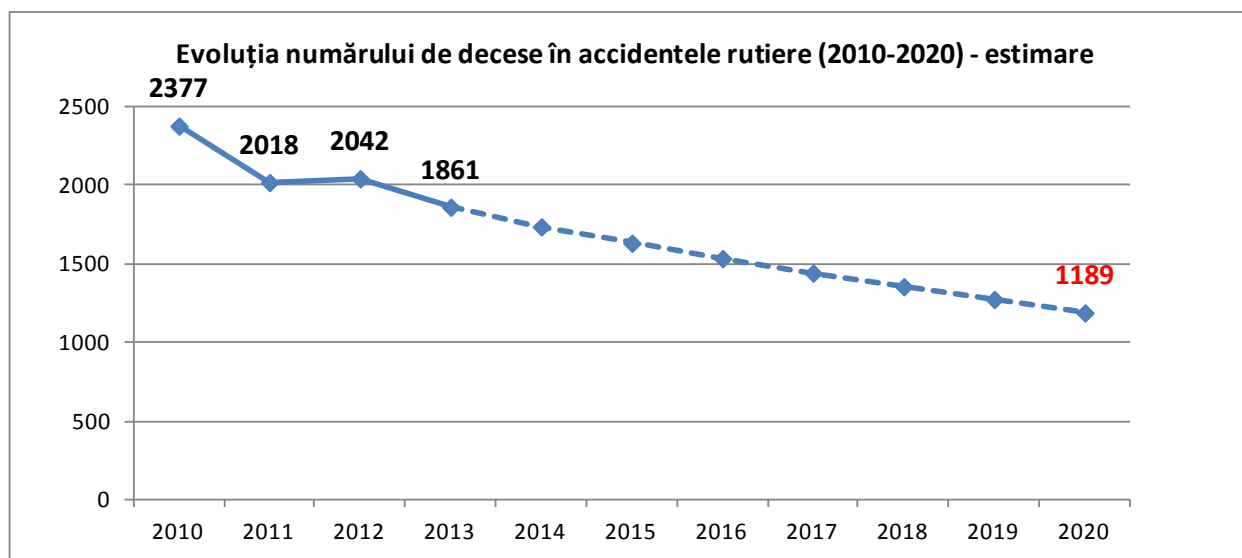
Numărul de victime (morți și de răniți grav) ale acestor accidente rutiere a cunoscut o dinamică similară, însă, în cazul numărului de persoane decedate, în perioada 2003-2008 creșterea a fost mai puțin accentuată, de **37,5%** (de la 2.229 la 3.065 persoane decedate), iar în perioada 2008-2013 s-a înregistrat o reducere cu **39,3%** (de la 3.065 la 1.861 persoane decedate), mult mai importantă decât cea înregistrată în cazul numărului de accidente rutiere grave și a răniților grav.

În 2013 s-a înregistrat cea mai mică valoare a acestui indicator după 1990, astfel că, în condițiile în care parcul auto a crescut cu 216% din 1990 până în prezent, numărul persoanelor care mor în accidente rutiere a ajuns la nivelul anului 1973.¹⁷

17 Bilanțul Poliției Române, IGPR, 2013, p.10

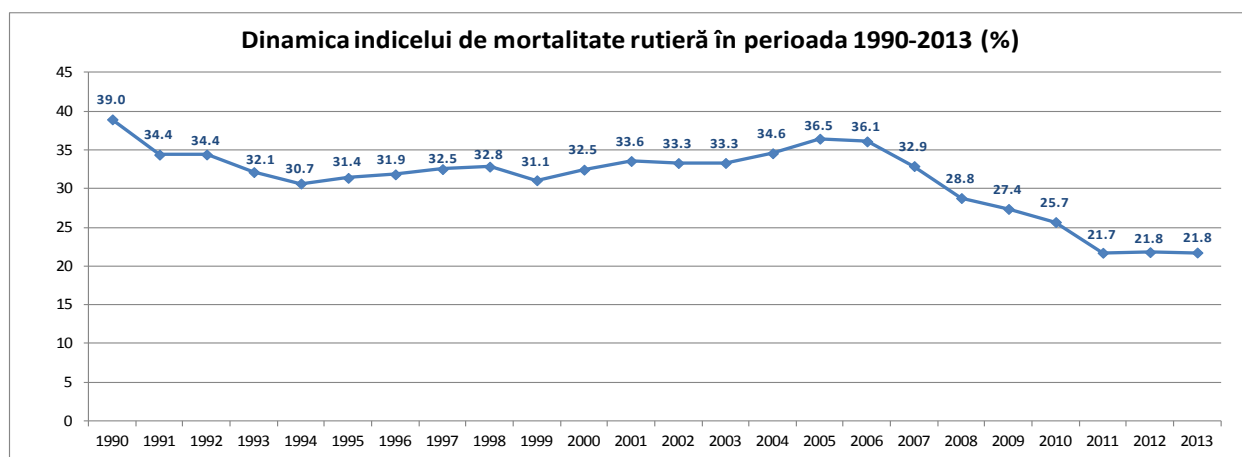
Deși în decada anterioară (2000-2010), România s-a aflat printre statele europene cu cea mai slabă rată de reducere a deceselor din accidente rutiere (-3%), datorită, în principal, creșterilor înregistrate în perioada 2003-2008, eforturile realizate de autorități au condus, începând cu anul 2011, la o îmbunătățire a ratei de reducere a numărului de decese, astfel că, în raport cu anul 2010, numărul lor a scăzut cu **21,7%**. (rate anuale: -15% în 2011, +1% în 2012, -9% în 2013). Față de anul 2012, scăderea cu 9% a numărului de morți în urma accidentelor rutiere situează România în rândul țărilor care au depășit media europeană de scădere anuală înregistrată în 2013, care a fost de -8%.

În aceste condiții, există premisa atingerii noului target de siguranță rutieră stabilit de Uniunea Europeană de reducere cu 50% a numărului de decese din accidente rutiere în perioada 2010-2020.



Evoluția indicelui de mortalitate

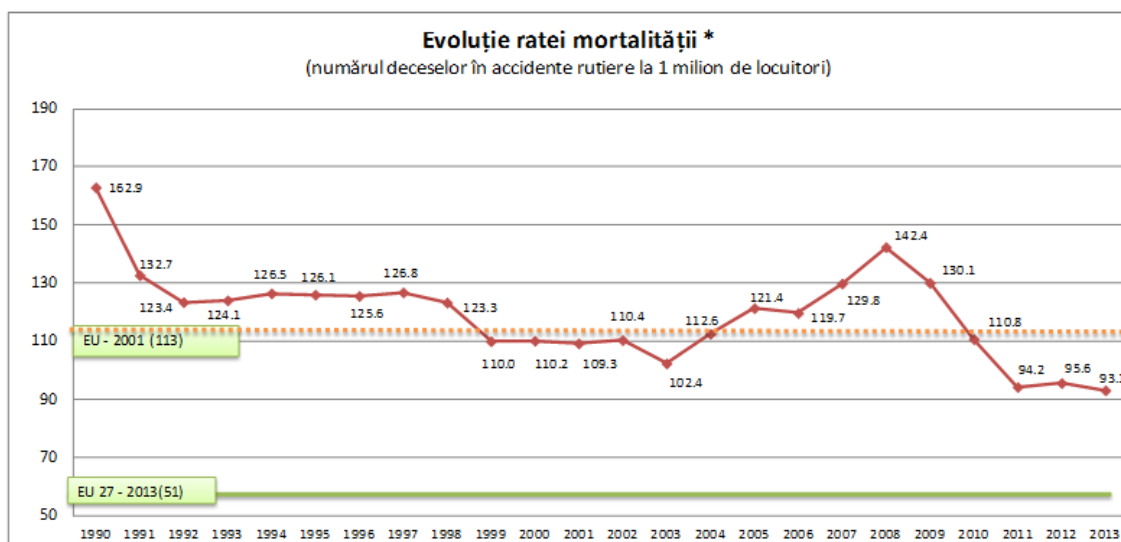
Un indicator care ilustrează impactul la nivel uman al accidentelor rutiere din România, **indicele de mortalitate**¹⁸ a cunoscut o tendință de scădere în perioada 1990 - 2003, cu unele perioade de relativă creștere între anii 1995-1998 și 2000-2005. Astfel, deși la nivelul datelor absolute, în anul 2008 s-a înregistrat cel mai mare număr de accidente grave după 1990, indicii de mortalitate cei mai ridicați au fost în anii 2005 și 2006, sugerând consecințe reale mai mari la nivel uman raportat la numărul de accidente rutiere din acea perioadă.



18 Raportul dintre numărul de morți și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100

Începând cu anul 2005, indicele de mortalitate în accidentele rutiere din România a scăzut, pentru ca în ultimii trei ani să se mențină la un nivel relativ constant (22%), mult mai redus decât cel înregistrat la începutul perioadei de referință, în 1990, respectiv 39%. Mai aproape de o estimare a impactului real al accidentelor rutiere grave la nivelul populației României, **rata mortalității în accidentele rutiere** reprezintă evoluția numărului persoanelor decedate în accidente rutiere la 1 milion de locuitori.

Se observă din graficul de mai jos că această rată urmează fidel evoluția numărului de accidente rutiere grave, cu aceleași creșteri în perioada 2003-2008, când se înregistrează cea mai mare rată a mortalității (aproximativ 142 de morți la 1 milion de locuitori).



Chiar dacă ultimii 5 ani au reprezentat pentru mortalitatea rutieră un trend descendent, atunci când ne raportăm la situația înregistrată la nivelul Uniunii Europene¹⁹ (**51** decese în accidente rutiere raport la 1 milion de locuitori, în anul 2013), constatăm că rata mortalității cauzate de accidentele rutiere în țara noastră se situează încă, la valori foarte mari, ceea ce ne situează pe ultimul loc în Europa, cu cel mai ridicat risc rutier per 1 milion locuitori (**93,1**).

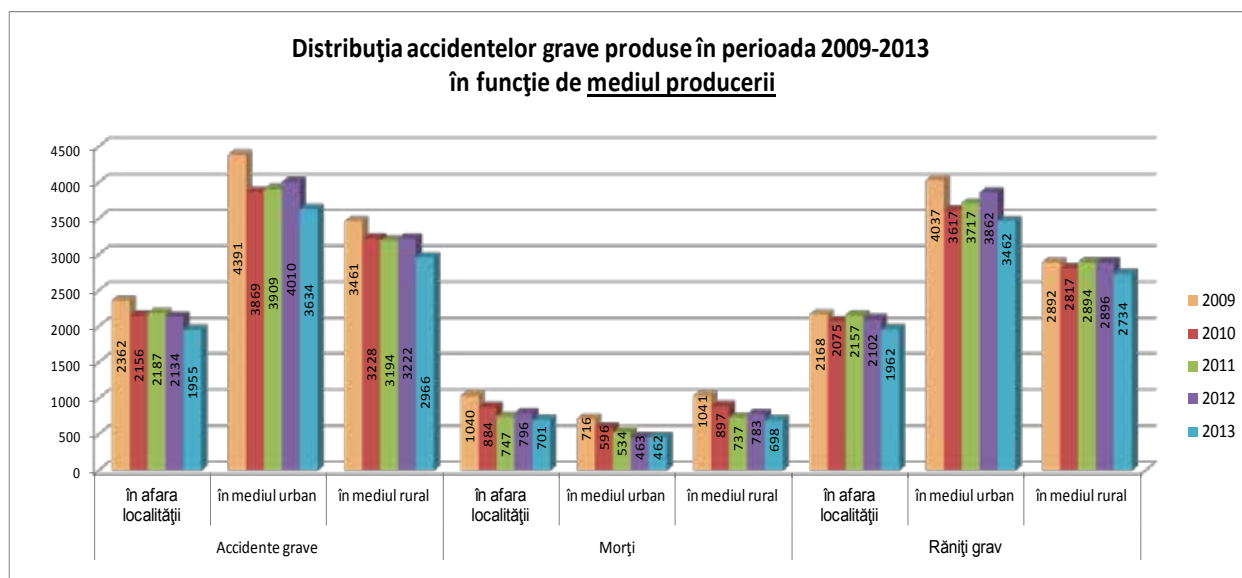
Ca și în Rapoartele anuale precedente, vom analiza evoluția pe parcursul **ultimilor 5 ani, respectiv 2009-2013**, a accidentelor rutiere grave și a consecințelor umane ale acestora, în funcție de anumite caracteristici ale mediului în care s-au produs accidentele, ale infrastructurii, precum și diverse caracteristici ale persoanelor implicate în accidente rutiere.

Evoluția în funcție de mediul producerii accidentelor

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

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

¹⁹ 8th Road Safety Performance Index Report (PIN), European Transport Safety Council, June, 2014



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
2009	2362	4391	3461	1040	716	1041	2168	4037	2892
2010	2156	3869	3228	884	596	897	2075	3617	2817
2011	2187	3909	3194	747	534	737	2157	3717	2894
2012	2134	4010	3222	796	463	783	2102	3862	2896
2013	1955	3634	2966	701	462	698	1962	3462	2734
(+/-)2013-2009	-17.2%	-17.2%	-14.3%	-32.6%	-35.5%	-32.9%	-9.5%	-14.2%	-5.5%

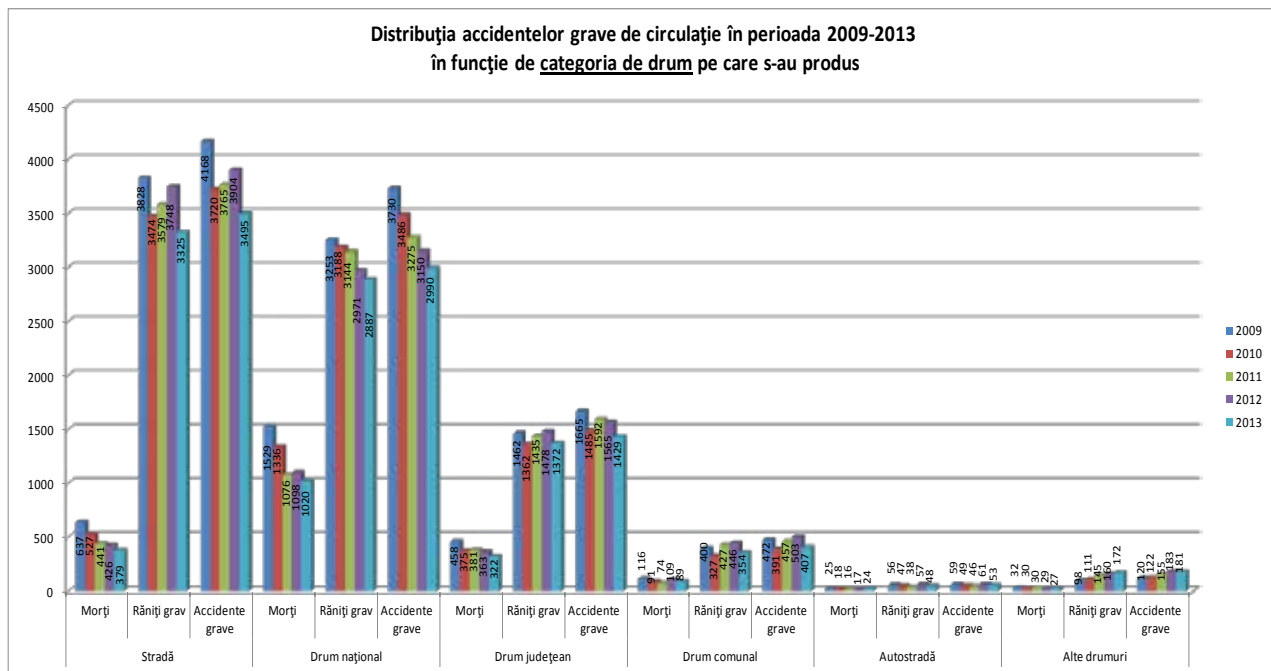
Acest aspect este cel mai bine ilustrat de **indicele de mortalitate**²⁰ (raportarea numărului de persoane decedate la numărul de accidente rutiere), care este mai ridicat la nivelul accidentelor rutiere produse în afara localității (o persoană decedată la 3 accidente) comparativ cu cele din mediul rural (1 deces la 4 accidente) sau din mediul urban (o persoană decedată la 8 accidente).

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

Evoluția în funcție de categoria de drum pe care s-au produs accidentele

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

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



Anul	Stradă			Drum național			Drum județean		
	Morti	Răniți grav	Accidente grave	Morti	Răniți grav	Accidente grave	Morti	Răniți grav	Accidente grave
2009	637	3828	4168	1529	3253	3730	458	1462	1665
2010	527	3474	3720	1336	3188	3486	375	1362	1485
2011	441	3579	3765	1076	3144	3275	381	1435	1592
2012	426	3748	3904	1098	2971	3150	363	1478	1565
2013	379	3325	3495	1020	2887	2990	322	1372	1429
(+/-) 2013-2009	-40.5%	-13.1%	-16.1%	-33.3%	-11.3%	-19.8%	-29.7%	-6.2%	-14.2%

Anul	Drum comunal			Autostradă			Alte drumuri		
	Morti	Răniți grav	Accidente grave	Morti	Răniți grav	Accidente grave	Morti	Răniți grav	Accidente grave
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
2013	89	354	407	24	48	53	27	172	181
(+/-) 2013-2009	-23.3%	-11.5%	-13.8%	-4.0%	-14.3%	-10.2%	-15.6%	75.5%	50.8%

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

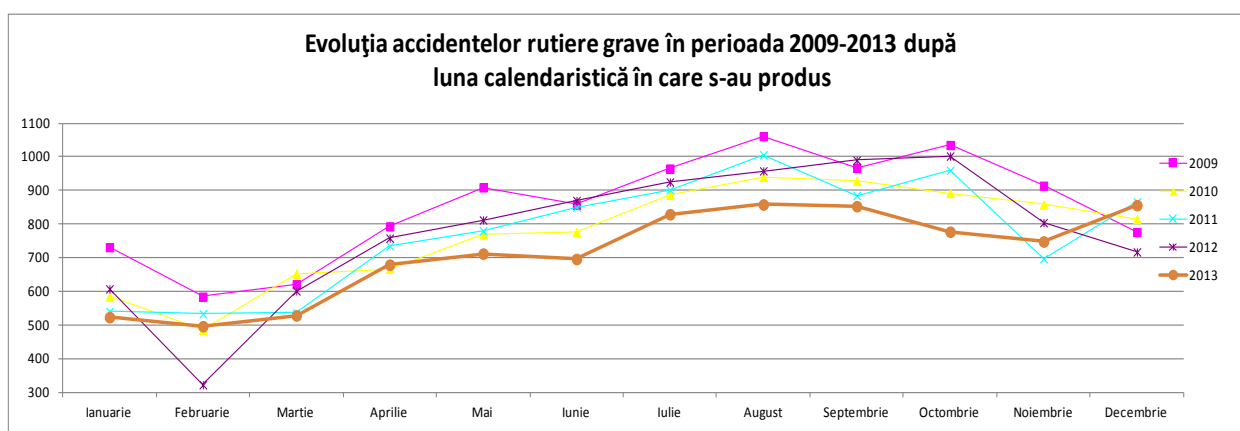
Dacă raportăm acești indicatori la lungimea totală a fiecărei categorii de drum, constatăm că **accidente rutiere grave se produc cel mai frecvent pe drumurile naționale**. Astfel, în anul 2013 au fost 18 accidente grave la 100 km de drum național, 8 accidente grave la 100 km de autostradă, 4 accidente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

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

De asemenea, s-au înregistrat scăderi cu procente variind între 10-20% a numărului de accidente rutiere pe toate categoriile de drum cuprinse în analiză. Pe de altă parte, un fenomen invers este creșterea cu 50,8% a numărului de accidente rutiere care s-au produs pe alte tipuri de drumuri²¹ și a persoanelor rănite grav în aceste accidente cu 75%.

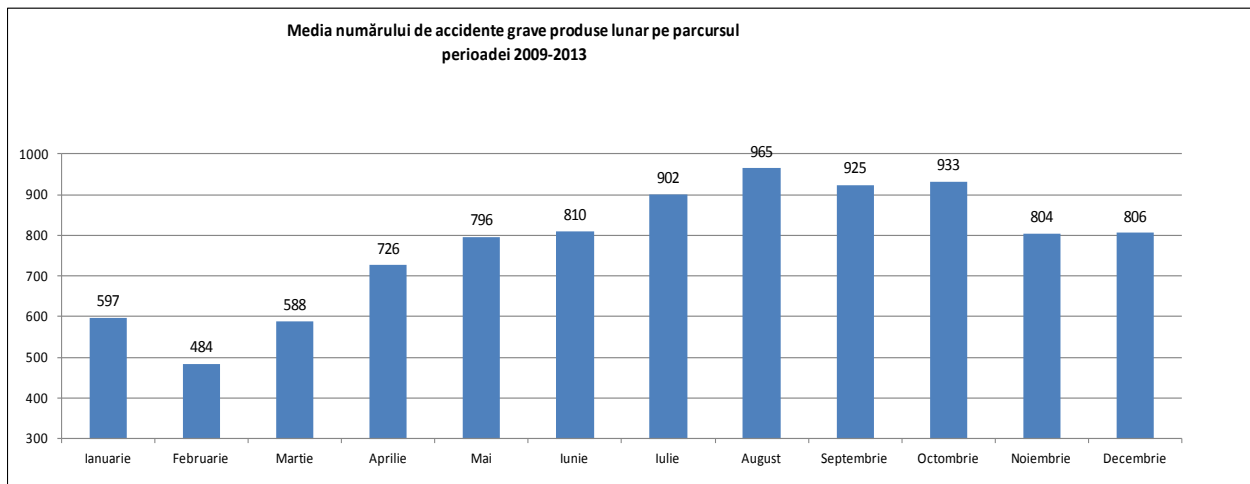
Evoluția în funcție de momentul producerii accidentului

În funcție de luna calendaristică, se observă existența unor particularități sezoniere în producerea accidentelor grave de circulație, evidențiate de evoluțiile similare pe parcursul fiecărui an din perioada analizată.



Astfel, cum remarcăm și din graficul cu media lunară a accidentelor grave din ultimii 5 ani, numărul accidentelor rutiere grave atinge, în general, minimul în perioada ianuarie - februarie, după care înregistrează o evoluție ascendentă spre lunile de vară, în perioada martie - august, cu o dublare a numărului de accidente în luna august față de luna februarie. După maximum înregistrat în luna august urmează o reducere progresivă în lunile de toamnă (septembrie-noiembrie) pentru ca în luna decembrie să se înregistreze o ușoară creștere. Această evoluție este influențată semnificativ de condițiile meteo și, prin urmare, de viteza de deplasare a vehiculelor, cât și de volumul traficului asociat perioadelor de concediu/ sărbători legale.

²¹ de ex. alei acces în zone comerciale, alei din parcuri, drumuri forestiere deschise circulației publice etc.



Evoluția cauzelor de producere a accidentelor grave

Principalele cauze ale accidentelor rutiere grave produse în România, în perioada 2009-2013, au fost

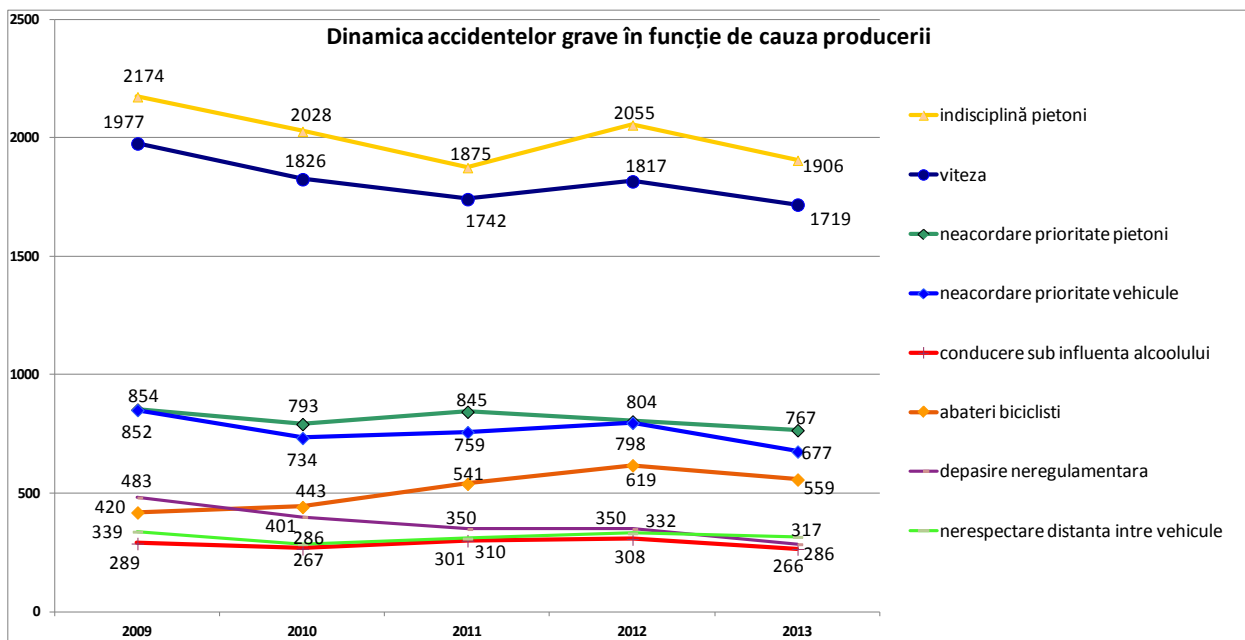
indisciplina pietonilor și viteza,

fiecare dintre ele conducând la producerea a aproximativ o cincime din accidentele din ultimii 5 ani.

Următoarele cauze în ordinea impactului au fost

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

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



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

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

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

Neacordarea priorității pietonilor și neacordarea priorității vehiculelor reprezintă următoarele două cauze de producere a accidentelor rutiere grave și cumulează fiecare aproximativ **9%** dintre accidentele de circulație grave (pondere relativ constantă pe intervalul 2009-2013). În *mediul urban*, pe *străzi*, neacordarea priorității pietonilor dar și vehiculelor au avut un impact mult mai mare în producerea accidentelor rutiere, fiind pe locul al doilea după indisciplina pietonilor.

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

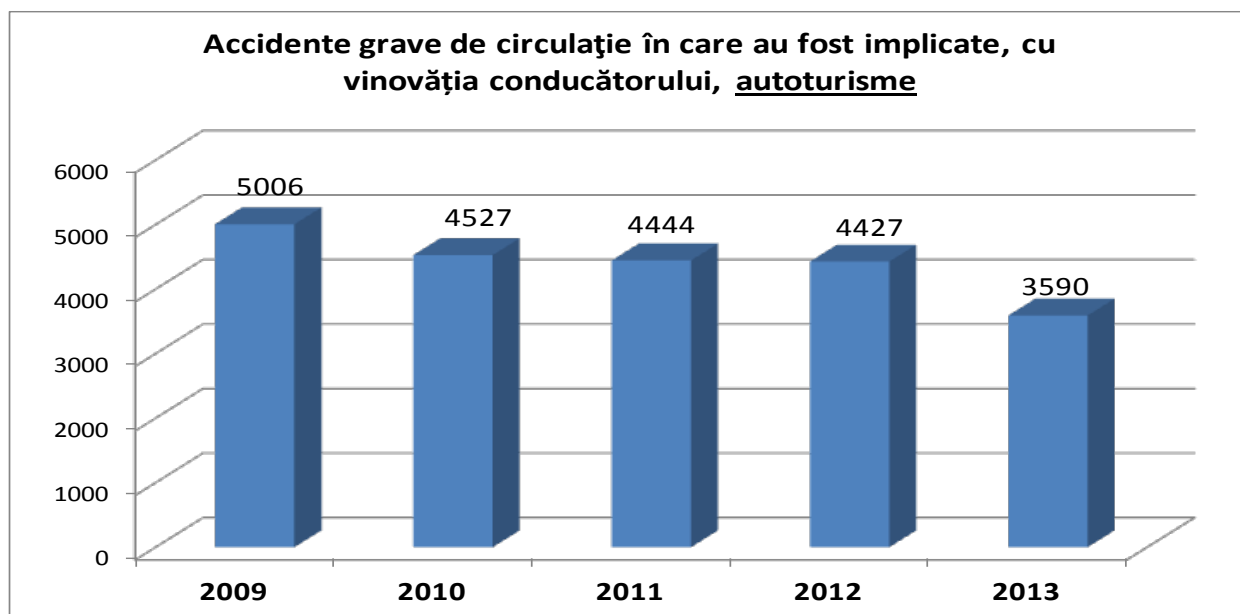
În mod particular, în cazul accidentelor rutiere grave având ca principală cauză **abaterile bicicliștilor** s-au înregistrat creșteri comparativ cu anul 2009, vârful de creștere fiind în anul 2012 (+47%). Astfel, accidentele rutiere care au fost produse ca urmare a nerespectării regulilor de circulație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

Așa cum menționam și în numărul precedent al Buletinului siguranței rutiere, ierarhia cauzelor se modifică în funcție de mediul și de categoria de drum pe care s-a produs accidentul rutier. Astfel, în *afara localităților* și pe *drumurile naționale și județene* pe primul loc se situează accidentele provocate de **viteză**, iar în *localități*, mai ales în mediul urban, pe primele locuri se află cauzele asociate comportamentului neregulamentară al pietonilor sau de acordarea priorității, atât pentru pietoni, cât și pentru alte vehicule.

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

Evoluția în funcție de tipul vehiculului implicat cu vinovăție în accidentele rutiere grave

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



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

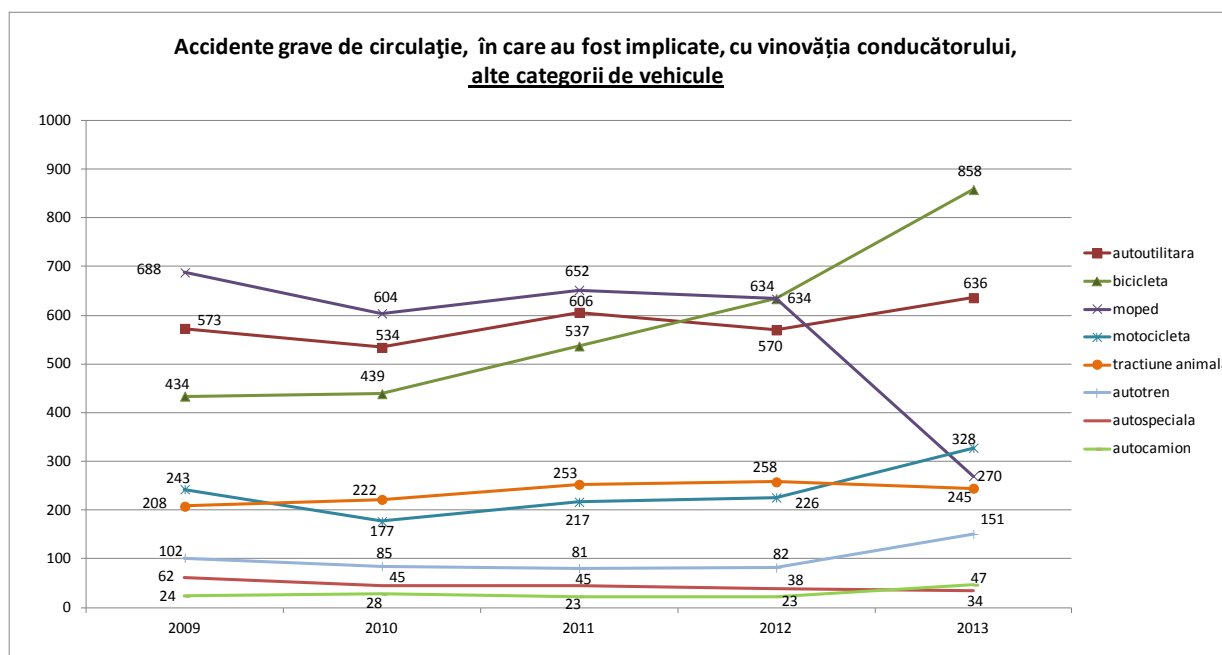
O scădere semnificativă a avut loc și în cazul conducătorilor de **mopede** cu 60% față de anii anteriori, aceasta datorită, probabil, modificărilor aduse de Noul Cod Rutier²².

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

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

²² Potrivit Noului Cod Rutier (Legea 203/2012 pentru modificarea și completarea OUG nr 195/2002 privind circulația pe drumurile publice), începând cu 19 ianuarie 2013, persoanele care nu dețin permise de conducere din nicio categorie trebuie să susțină un examen teoretic și unul practic pentru obținerea permiselor din categoria AM, A1 și B1, pentru mopede, scutere, ATV-uri și alte autovehicule dotate cu motoare de capacitate mică (a căror viteză nu depășește 45km/h iar capacitatea cilindrică este sub 50cmc).

	Autoturism	Autoutilitară	Bicicletă	Moped	Motocicletă	Tracțiune animală	Autotren	Autospecială	Autocamion
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
2013	3.590	636	858	270	328	245	151	34	47
(+/-) 2013-2009	-28.3	11.0	97.7	-60.8	35.0	17.8	48.0	-45.2	95.8



Evoluția în funcție de caracteristicile victimelor accidentelor rutiere grave

Așa cum am mai arătat, raportarea la situația înregistrată la nivelul Uniunii Europene nu este de natură a crea o imagine optimistă asupra victimizării rutiere în România, 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 semnificative în ultimii 5 ani, consecutivi momentului de vârf din 2008.

Astfel, valoarea înregistrată în România în anul 2013, de 93 persoane decedate la 1 milion locuitori, este mare comparativ cu media înregistrată la nivel european de 51 morți/1 milion locuitori²³ și situează țara noastră pe ultimul loc în rândul țărilor Uniunii Europene, aproape de Serbia, Letonia, Polonia, Croația, Lituania, Luxembourg, Bulgaria și Grecia.

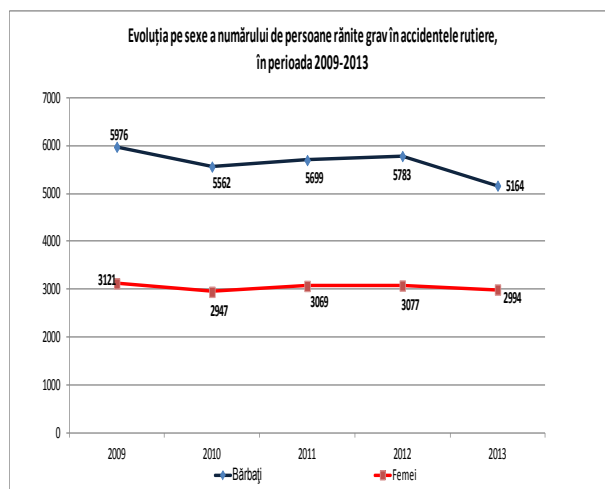
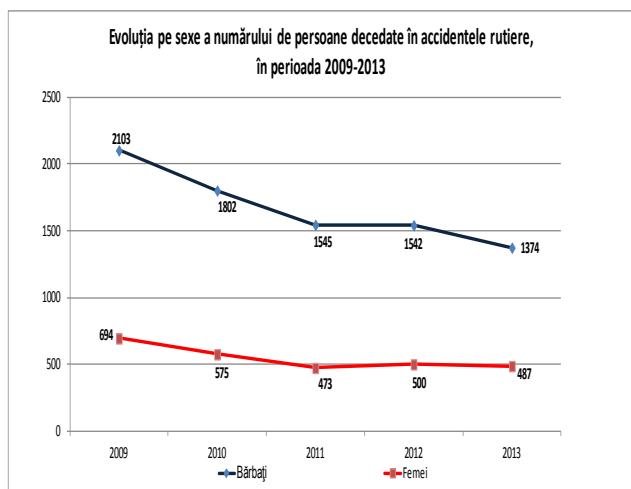
Cele mai reduse rate ale mortalității cauzate de accidente de circulație sunt înregistrate de Suedia (27) și Marea Britanie (28).

23 *Ranking EU Progress On Road Safety*, 8th Road Safety Performance Index Report (PIN), European Transport Safety Council, June 2014

	Morți		Răniți grav	
	Bărbați	Femei	Bărbați	Femei
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
2013	1.374	487	5.164	2.994
(+/-) 2013-2009	-34.7%	-29.8%	-13.6%	-4.0%

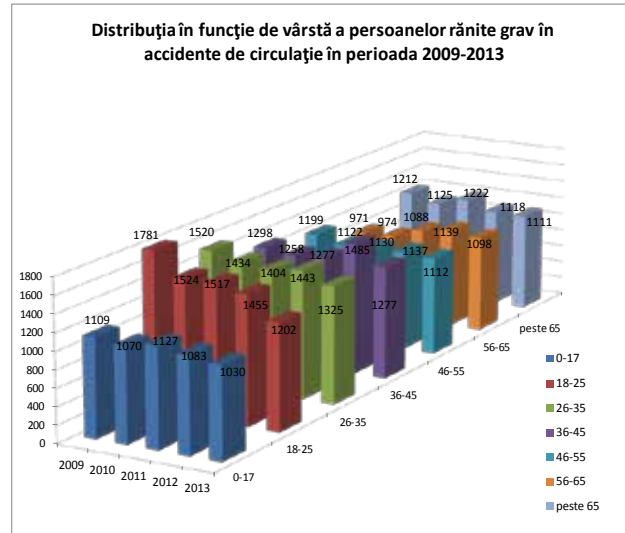
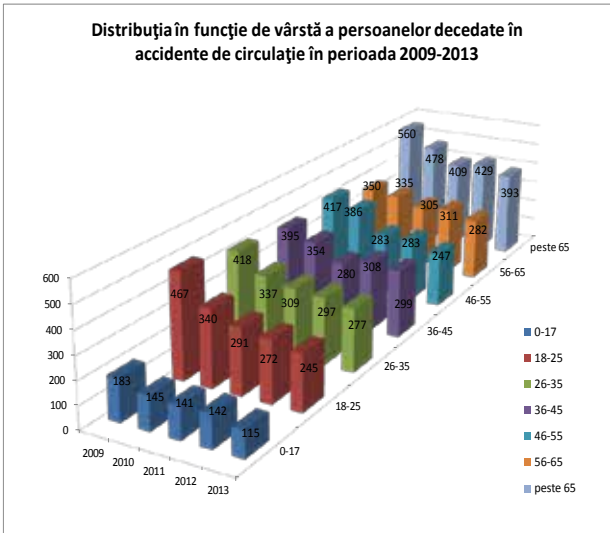
Așa cum se constată din distribuția pe sexe, de-a lungul perioadei 2009-2013, **bărbații** dețin ponderea cea mai mare în rândul victimelor accidentelor rutiere, ei reprezentând **trei sferturi** dintre persoanele decedate și aproape **două treimi** dintre cele rănite grav. Această situație poate fi explicată atât prin faptul că bărbații sunt într-o mai mare măsură prezenți în traficul rutier (aproape 70% dintre posesorii unui permis auto sunt bărbați) precum și prin faptul că aceștia își asumă mai frecvent decât femeile o serie de riscuri în trafic²⁴.

Totuși, urmărind evoluția din ultimii cinci ani, observăm o reducere mai însemnată a numărului de decese în rândul bărbaților (-35%,) comparativ cu cel al femeilor (-30%) și o reducere mult mai modestă a numărului de răniți grav de sex feminin (-4%), comparativ cu cel al răniților grav de sex masculin (-14%). Practic, așa cum se observă și din graficele de mai jos, reducerea din ultimii ani a numărului de victime produse de accidentele rutiere este mai mult expresia reducerii numărului de bărbați victime în aceste accidente, numărul victimelor de sex feminin rămânând aproape constant. O explicație ar putea fi creșterea numărului de femei care obțin permis de conducere și deci, a numărului de șoferi de sex feminin care participă la traficul rutier.



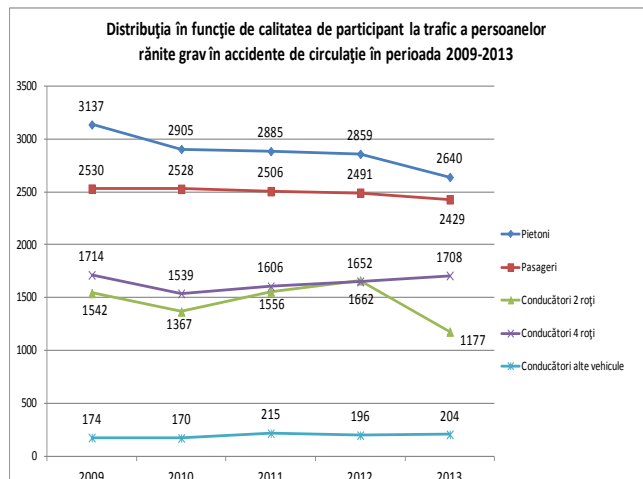
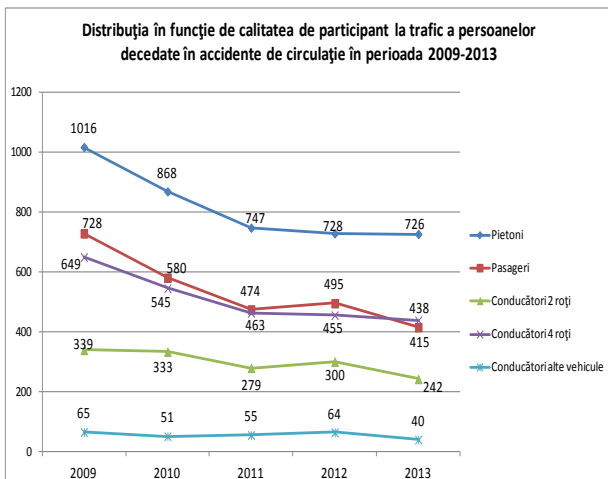
Analiza distribuției pe categorii de vârstă a **persoanelor decedate** în accidente rutiere grave prin raportare la ponderea acestor categorii în totalul populației României evidențiază două categorii cu risc rutier ridicat și anume: categoria persoanelor de **peste 65 de ani** (care reprezintă aproximativ **21%** dintre victime în perioada analizată, față de 15% la nivelul întregii populații) și cea a **tinerilor între 18-25 ani** (aproximativ **13%** dintre victime în perioada analizată, față de 11% la nivelul întregii populații). Aceste categorii se remarcă prin ponderi mai mari în totalul persoanelor decedate față de ponderea lor în totalul populației din România, ceea ce indică un risc mai mare pentru persoanele din cadrul acestor categorii de vârstă de a deveni victime ale accidentelor de circulație grave comparativ cu celelalte categorii de vârstă.

24 Conform Sondajului de opinie asupra atitudinilor sociale privind riscul în trafic, Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității, IGPR, August, 2014



În ceea ce privește distribuția în funcție de vârstă a **persoanelor rănite grav**, grupa de vârstă care prezintă un nivel mai ridicat de vulnerabilitate este cea a tinerilor cu vârste între **18-25** de ani (aproximativ **15%** față de 11% în total populație). Persoanele **peste 65 de ani** ajung să dețină un procent mai mic (14%) decât cel înregistrat în totalul populației (21%), situația putând fi pusă pe seama vulnerabilității fizice crescute a persoanelor în vârstă care, odată implicate în accidente rutiere grave, au un risc mai mare de deces comparativ cu persoanele tinere.

	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
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
2013	726	2.640	415	2.429	242	1.177	438	1.708	40	204
(+/-) 2013-2009	-28.5	-15.8	-43	-4	-28.6	-23.7	-32.5	-0.4	-38.5	17.2



Distribuția numărului victimelor accidentelor rutiere în funcție de modul în care se deplasau în momentul accidentării (ca pietoni, pasageri, conducători vehicule) indică faptul că **vulnerabilitatea cea mai mare o au pietonii** (39% dintre decedați, 33% dintre răniții grav, în ultimii 5 ani)²⁵, urmați de **pasagerii** vehiculelor aflate în trafic și implicate în accident (24% dintre decese și 28% dintre răniții grave). **Conducătorii de vehicule cu 4 roți** au reprezentat, în medie, 23% dintre decedați și 19% dintre răniții grav, iar cei care **conduceau vehicule cu 2 roți**, 13% dintre decedați și 17% dintre răniții grav.

Privind dintr-o altă perspectivă, **jumătate dintre victimele accidentelor rutiere grave** (atât morți cât și răniți grav) **sunt fie pieton, fie motocicliști sau bicicliști**²⁶, cealaltă jumătate dintre victime călătorind (în calitate de șofer sau pasager) într-un autovehicul, în momentul producerii accidentului. Conducătorii de autovehicule (4 roți) au reprezentat mai puțin de un sfert (24%) dintre victimele accidentelor rutiere din ultimii 5 ani.

Pe 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. De exemplu, există o reducere importantă, de **43%** a deceselor în rândul **pasagerilor** din autovehicule și de **o treime** a numărului de decese în **rândul șoferilor de vehicule cu 4 roți**, dar și cu **38,5%** a conducătorilor altor vehicule. În cazul pietonilor și al conducătorilor de vehicule cu 2 roți reducerea este ceva mai redusă dar semnificativă (28,5%, respectiv 28,6%).

La nivelul numărului persoanelor rănite grav, cel reprezentând categoria conducătorilor de autovehicule cu 4 roți se menține constant, iar cel al conducătorilor altor vehicule înregistrează în 2013 o creștere cu 17% comparativ cu 2009, singura reducere mai importantă având loc în cazul pietonilor răniți grav în accidentele rutiere (-15,8%).

25 Potrivit unei hărți interactive de pe site-ul OMS, România are o pondere mult mai mare a victimelor (decedate) **pietoni**, comparativ cu alte țări europene (http://gamapserver.who.int/gho/interactive_charts/road_safety/road_traffic_deaths2/atlas.html)

26 Organizația Mondială a Sănătății semnala faptul că 50% dintre decesele care au loc pe șosele la nivel mondial au loc în rândul "**utilizatorilor vulnerabil**", făcând referire la pietoni, bicicliști și motocicliști. (*World Report on Road Traffic Injury Prevention*, WHO, Geneva, 2004, pg.41). În UE ponderea este de 43% potrivit unui alt raport al OMS (*European Facts And Global Status Report On Road Safety*, WHO Regional Office for Europe, 2013). În anul 2013, în România, acest procent a ajuns la 52%.



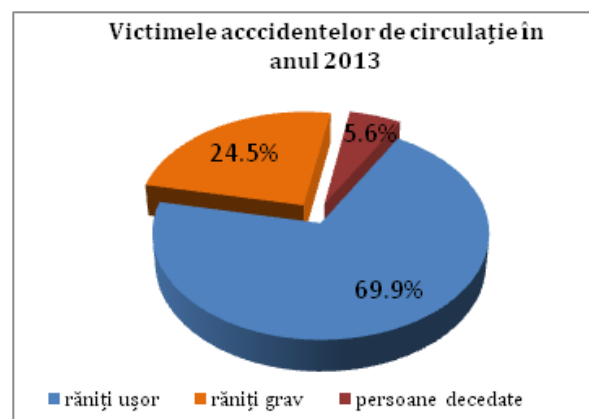
CAPITOLUL III

DINAMICA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE ÎN ANUL 2013

Considerente generale

În anul 2013, pe drumurile publice din România s-au produs 24.827 accidente rutiere. Dintre acestea, 8.555 evenimente (34,5%) au fost accidente rutiere grave, restul de 16.272 accidente având drept consecințe vătămări ușoare.

Bilanțul victimelor accidentelor rutiere grave produse în anul 2013 se ridică la 10.019 persoane, dintre care 1.861 și-au pierdut viața, iar 8.158 au fost rănite grav.



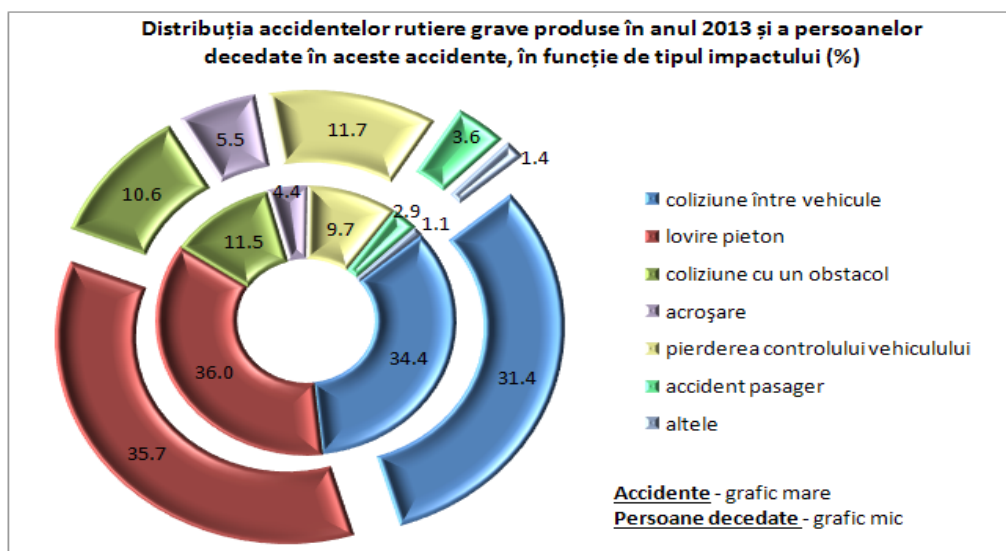
În medie, în fiecare zi a anului 2013 s-au produs 70 de accidente rutiere, 23 dintre ele fiind accidente rutiere grave. În aceste accidente au fost victime un număr de 90 de persoane, dintre care: 63 au suferit răni ușoare, 22 de persoane au fost rănite grav iar 5 persoane și-au pierdut viața.

Comparativ cu valorile înregistrate în anul 2012, în anul 2013 s-au înregistrat scăderi la indicatorii care măsoară amplitudinea accidentelor rutiere grave (număr total accidente rutiere - scădere cu 7,8%, număr accidente grave - scădere cu 8,7%, număr persoane rănite grav - scădere cu 7,9%, număr persoane decedate în accidente rutiere - scădere cu 8,9%).

Analiză detaliată

Tipul impactului care stă la baza producerii unui accident în trafic reprezintă o dimensiune importantă a acestuia, dimensiune în funcție de care se configurează principalele tipuri de accidente care apar în traficul rutier. Acestea sunt caracterizate de un anumit grad de specificitate, atât în ceea ce privește cauzele generatoare, cât și la nivelul efectelor pe care le produc (victimizarea persoanelor, scăderea sentimentului de siguranță, pagube materiale).

După cum se constată din distribuția în funcție de tipul impactului a accidentelor rutiere grave produse pe drumurile publice din România, în anul 2013, cele mai frecvente astfel de evenimente au fost accidentele în care au fost loviți pietoni (35,7%) și coliziunile între vehicule (31,4%). Accidentele ce survin în urma pierderii controlului vehiculelor (11,7%) sau cele produse prin lovirea unui obstacol (10,6%) au ponderi ceva mai reduse în totalul accidentelor grave.



Analiza principalelor cauze care concură la producerea accidentelor rutiere grave în care au fost loviți pietoni pune în evidență faptul că, în mai mult de jumătate dintre cazuri (58,8%), acestea se produc din vina pietonilor (traversări neregulate - 46,5%²⁷ sau prezența pietonilor pe partea carosabilă - 12,3%). Totodată, în aproximativ un sfert dintre situații vina aparține conducătorilor de vehicule (23,9%) deoarece aceștia nu acordă prioritate pietonilor, când regulile traficului rutier stabilesc acest lucru.

Aproximativ jumătate dintre **coliziunile între vehicule**, din anul 2013 au fost *tamponări laterale* (47,3%²⁸), o treime au reprezentat-o *coliziunile frontale* (32,2%) iar 13,4% dintre acestea au fost tamponări *față-spate* între vehicule.

27 Ponderi în totalul cazurilor de lovire de pietoni (3052 cazuri)

28 Ponderi în totalul cazurilor de coliziuni între vehicule (2688 cazuri)

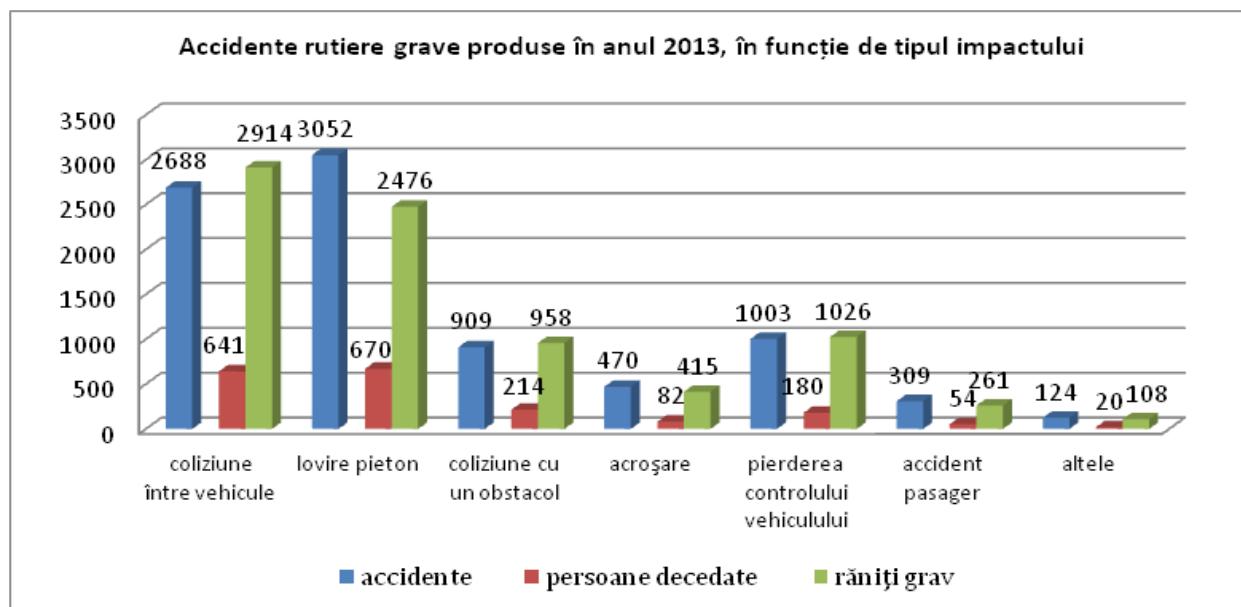
Analiza principalelor cauze care au condus la apariția accidentelor rutiere grave, în funcție de tipul de impact, surprinde faptul că accidentele de coliziune frontală între vehicule sunt generate, cel mai adesea, de viteza neadaptată la condițiile de drum (29%²⁹), de circulația pe sens opus a vehiculelor (18%), de depășirile neregulate (13%) sau de neacordarea de prioritate altor vehicule (12%).

În ceea ce privește accidentele de tip coliziune laterală, acestea sunt cauzate în 40%³⁰ dintre situații de neacordarea de prioritate altor vehicule, în 11% dintre cazuri, de abateri ale bicicliștilor în trafic, de neasigurare la schimbarea direcției de mers (13%) sau sunt generate de viteza neadaptată la condițiile de drum (8,5%). Nerespectarea distanței între vehicule reprezintă principala cauză de producere pentru 70% dintre coliziunile față-spate între vehicule.

Accidentele de tip **coliziune cu un obstacol** sunt reprezentate în majoritatea cazurilor (96%³¹) de coliziuni cu obstacole din afara carosabilului. Aceste accidente, conform statisticilor înregistrate, sunt cauzate în principal de viteza neadaptată la condițiile de drum (55%), de conducerea sub influența alcoolului (9%) sau de adormirea la volan a conducătorului (8%).

În ceea ce privește accidentele subsumate categoriei pierderea controlului vehiculului, acestea sunt de tipul - răsturnări ale vehiculelor pentru mai mult de două treimi dintre cazuri (70%), restul situațiilor fiind de genul derapare sau cădere în afara carosabilului.

Distribuția numerică a indicatorilor ce descriu accidentele rutiere produse în anul 2013 (număr accidente rutiere grave, număr persoane decedate, număr răniți grav), în funcție de tipul de impact ce a determinat accidentul rutier, este reprezentată în graficul următor:



Deși cele mai multe evenimente rutiere grave au presupus accidente ce au constat în lovirea pietonilor, se observă faptul că, la un număr mai mic de astfel de evenimente, coliziunea dintre vehicule a produs mai multe victime rănite grav.

29 Ponderi în totalul cazurilor de coliziuni frontale între vehicule (865 cazuri)

30 Ponderi în totalul cazurilor de coliziuni laterale între vehicule (1272 cazuri)

31 Pondere în totalul cazurilor de coliziuni cu obstacole din afara carosabilului (868 cazuri)

Totuși, spre deosebire de anii anteriori (2012, 2011), când numărul cel mai mare de persoane decedate în accidente rutiere se înregistra la nivelul coliziunilor între vehicule, în anul 2013, în accidentele în care au fost loviți pietoni și-au pierdut viața cele mai multe dintre persoane implicate în accidente rutiere grave.

Pentru a măsura gradul de pericol de victimizare specific fiecărui tip de accident rutier analizat anterior, au fost calculate valorile indicelui de mortalitate³², respectiv a indicelui de victimizare³³, pentru fiecare astfel de eveniment în parte.

Tip impact	Indice mortalitate rutieră (nr. morți *100/nr. accidente grave)	Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave]
coliziune între vehicule	23.8	132.3
lovire pieton	22.0	103.1
coliziune cu un obstacol	23.5	128.9
acroșare	17.4	105.7
pierderea controlului vehiculului	17.9	120.2
accident pasager	17.5	101.9
altele	16.1	103.2
total	21.8	117.1

După cum se constată din tabelul de mai sus, alături de coliziunile între vehicule, un alt tip de accident caracterizat de un grad ridicat de pericolozitate, din punctul de vedere al numărului de persoane victimizate (rănite grav sau decedate) este acela în care un vehicul întră în coliziune cu un obstacol în afara carosabilului.

Distribuția tipurilor de accidente rutiere grave, a victimelor acestora, în funcție de mediul în care aceste evenimente se produc (urban, rural, în afara localității) va surprinde modul în care caracteristicile circulației din diferitele medii rezidențiale se reflectă atât în frecvența de producere a diverselor tipuri de accidente rutiere (în funcție de natura impactului) cât și în numărul victimelor asociat fiecăruia în parte. Aceste diferențe sunt prezentate în tabelele de mai jos:

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	28.3	26.2	27.1	26.8	43.8	47.5
coliziune cu un pieton	50.5	51.7	33.2	43.7	12.0	18.0
coliziune cu un obstacol	6.3	7.4	14.0	11.9	13.6	13.8
acroșare	5.4	4.3	6.9	5.4	3.5	3.4
pierderea controlului vehiculului	4.9	7.4	11.6	6.6	24.6	14.3
accident pasager	2.8	1.7	5.8	4.9	1.8	1.7
altele	1.9	1.3	1.4	0.7	0.7	1.3
total	100	100	100	100	100	100

Astfel, se constată că jumătate dintre accidentele produse în mediul urban sunt coliziuni vehicul-pieton, generând, totodată, jumătate dintre decesele survenite în evenimentele rutiere grave din localitățile urbane. Aproximativ 30% dintre accidentele din orașe sunt, de asemenea, coliziuni între vehicule.

32 **Indice de mortalitate rutieră:** numărul de persoane decedate la 100 de accidente rutiere grave (numărul persoanelor decedate X 100 raportat la numărul de accidente grave);

33 **Indice de victimizare rutieră:** numărul de victime (persoane decedate sau rănite grav) la 100 de accidente rutiere grave (numărul victimelor X 100 raportat la numărul de accidente grave);

În schimb, localitățile rurale reprezintă un spațiu în care evenimentele rutiere grave acoperă o plajă mai variată de situații. Astfel, o treime dintre accidentele rutiere grave de pe drumurile din localitățile rurale sunt de tipul coliziune cu pietoni, 27% dintre ele sunt coliziuni între vehicule, 14% reprezintă coliziuni ale vehiculelor cu un obstacol, iar 11,6% sunt accidente care au la bază pierderea controlului vehiculului.

În cazul drumurilor din afara localităților, cele mai frecvente tipuri de accidente sunt cele provocate de coliziunea dintre vehicule (aproape jumătate dintre accidentele rutiere grave) și de pierderea controlului vehiculului (aproximativ un sfert din accidentele rutiere grave). Ponderi destul de importante au, de asemenea, și coliziunile cu un obstacol (13,6%) sau coliziunea cu pietoni (12%).

Tip impact	Accidente				Morți			
	urban	rural	în afara localității	total	urban	rural	în afara localității	total
coliziune între vehicule	38.2	30.0	31.9	100	18.9	29.2	52.0	100
coliziune cu un pieton	60.1	32.2	7.7	100	35.7	45.5	18.8	100
coliziune cu un obstacol	25.1	45.8	29.2	100	15.9	38.8	45.3	100
acroșare	41.9	43.4	14.7	100	24.4	46.3	29.3	100
pierderea controlului vehiculului	17.8	34.3	48.0	100	18.9	25.6	55.6	100
accident pasager	32.7	55.7	11.7	100	14.8	63.0	22.2	100
altele	55.7	33.1	11.3	100	30.0	25.0	45.0	100
total	42.4	34.6	22.8	100	24.8	37.5	37.6	100

Comparând distribuțiile accidentelor rutiere grave în funcție de mediul în care acestea s-au produs pentru fiecare dintre tipurile de impact în parte (distribuții prezentate în tabelul anterior), se poate surprinde modul în care aceste tipuri de impact sunt influențate de caracteristicile respectivului mediu.

Se constată existența unor astfel de diferențe semnificative statistic, care pun în evidență următoarele aspecte: accidentele de tip coliziune între vehicule se produc mai probabil în afara localităților, coliziunea vehicul - pieton este un tip de eveniment specific orașelor, coliziunea cu un obstacol se produce mai probabil în localitățile rurale sau pe drumurile din afara localităților, pierderea controlului vehiculului se întâmplă mai probabil pe drumurile din afara localităților, accidentele tip acroșări între vehicule în localități (rurale sau urbane) iar cele ce implică pasagerii unor vehicule, în localitățile rurale.

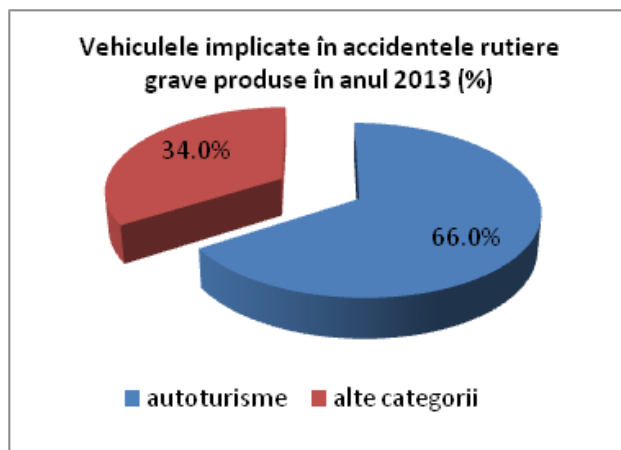
Caracteristicile participanților și ale vehiculelor implicate în producerea accidentelor rutiere grave

În continuare, ne propunem să ilustrăm tabloul accidentelor rutiere din anul 2013 detaliind câteva dintre caracteristicile principalilor actori implicați în aceste accidente rutiere grave (vehicule implicate în producerea accidentelor, conducători vehicule implicați/vinovați, victimele accidentelor rutiere grave) precum și câteva elemente ce descriu contextul în care aceste evenimente apar (locul producerii, momentul producerii, elemente de infrastructură, condiții meteo etc.).

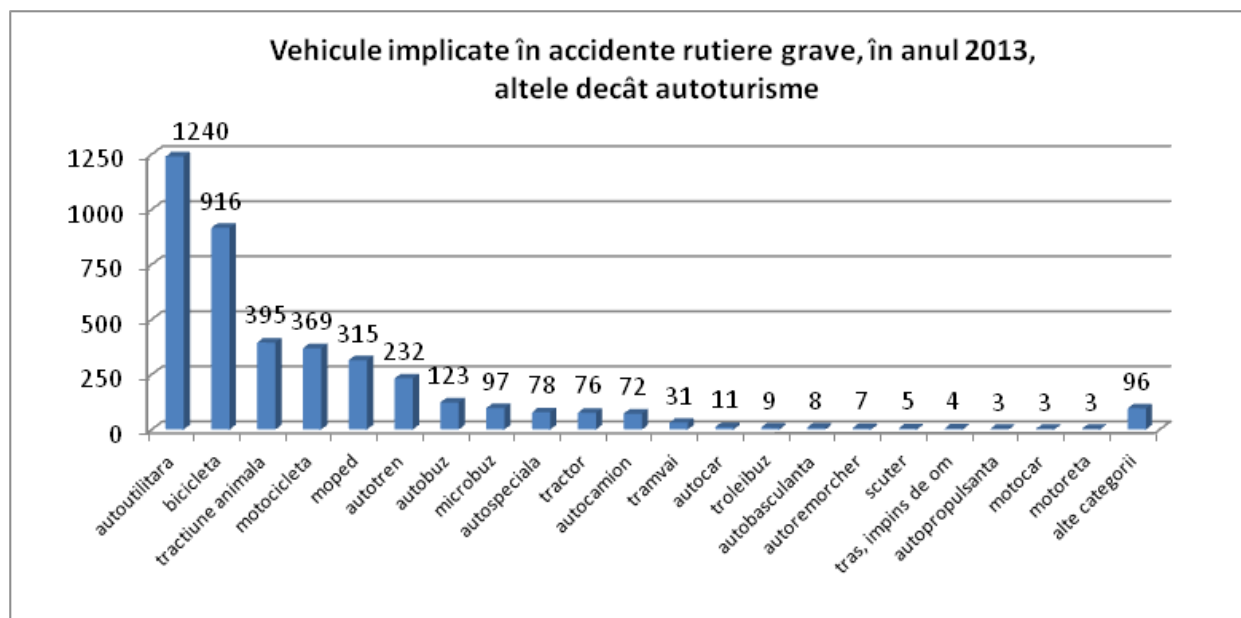
Categoria vehiculelor implicate

În accidentele rutiere grave produse pe parcursul anului 2013 au fost implicate 12285 de vehicule. Din totalul vehiculelor implicate luate în considerare în analiză (12028)³⁴, cea mai mare parte o constituie autoturismele (7935), reprezentând 66% din total.

³⁴ Din cele 12285 de vehicule implicate în accidente rutiere grave în anul 2013 au fost eliminate din analiză un număr de 257 care reprezintă vehicule remorcate



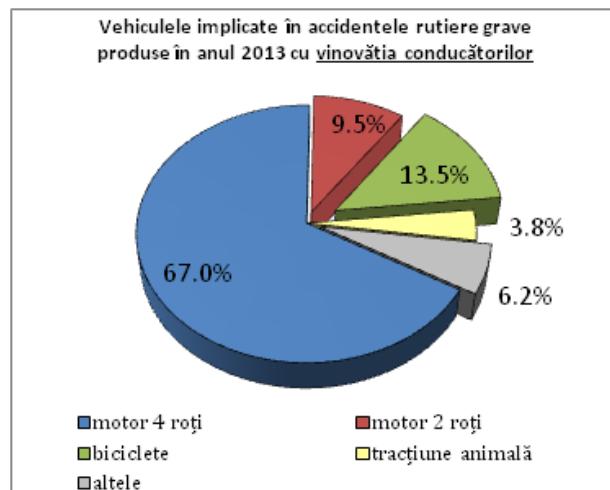
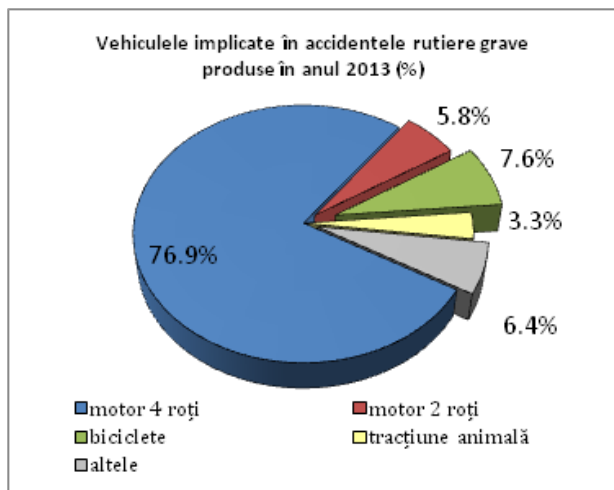
Distribuția categoriilor de vehicule implicate în accidentele rutiere grave din anul 2013, altele decât autoturismele, se prezintă astfel:



Se constată că autoutilitarele (10,3% din total), bicicletele (7,6% din total), vehiculele cu tracțiune animală (3,3% din total), motocicletele(3% din total), mopedele (2,6% din total) completează tabloul vehiculelor implicate în accidente rutiere grave.

Din cele 12028 de vehicule implicate în astfel de evenimente pe parcursul anului 2013, un număr de 6367 vehicule (reprezentând 52,9% din total) au fost implicate cu vinovăția conducătorilor lor.

În graficele următoare sunt prezentate distribuția vehiculelor implicate și a celor implicate cu vinovăția conducătorilor lor în accidentele rutiere grave produse în anul 2013, grupate pe categorii, în funcție de tipul de “tracțiune” și “numărul roților”.



Comparând cele două distribuții de mai sus (a vehiculelor implicate în accidente rutiere grave în funcție de tipul de tracțiune/număr de roți și distribuția celor implicate cu vinovăție) se observă o suprareprezentare, în distribuția vehiculelor implicate cu vinovăție, atât a bicicletelor cât și a celor cu motor/pe 2 roți (motocicletă, moped, scuter), deci o implicare în mai mare măsură cu vinovăție în astfel de evenimente.

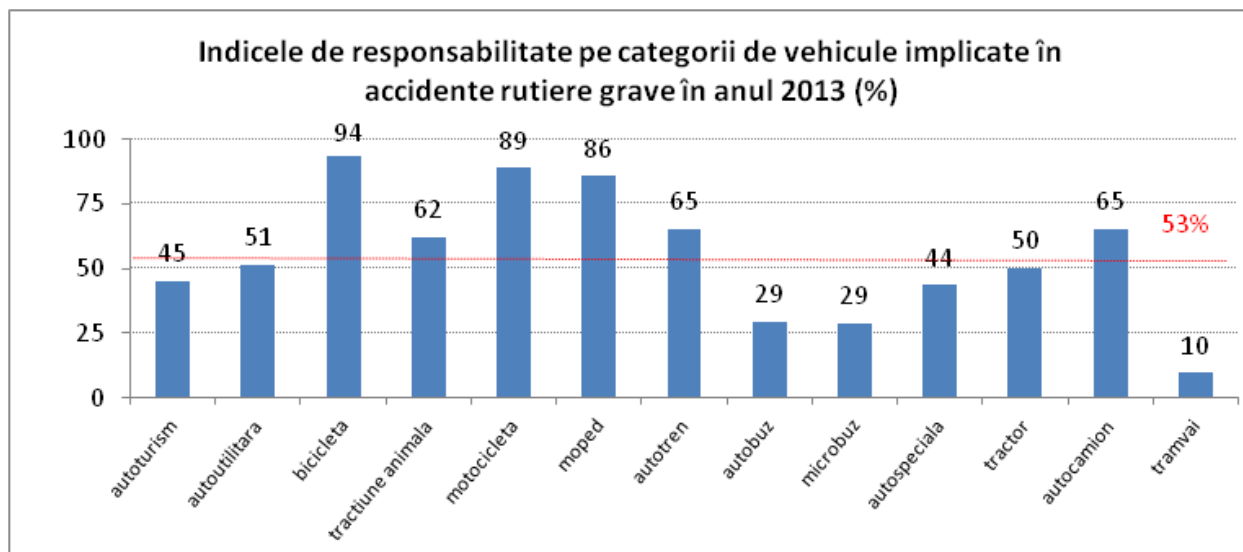
O analiză mai în profunzime asupra acestui aspect o realizăm prin calcularea unui indice „de responsabilitate în producerea accidentelor rutiere grave”³⁵ pentru fiecare dintre categoriile de vehicule³⁶ implicate în accidentele rutiere grave în anul 2013. Valorile ridicate ale acestuia va indica o frecvență sporită în producerea cu vinovăție a evenimentelor rutiere grave, deci implicit o măsură ridicată a iresponsabilității rutiere a anumitor categorii de conducători de vehicule. Această analiză este necesară, pornind de la premisa că un anumit tip de vehicul va avea, prin caracteristicile sale, un anumit tip de comportament în trafic, iar acesta, alături de ceilalți factori (caracteristici conducător, caracteristici infrastructură), va influența probabilitatea producerii unui accident rutier.

Per ansamblu, din 100 de vehicule implicate în accidente rutiere grave, un număr de 53 sunt implicate cu vinovăția conducătorilor lor. Apreciem a fi problematice, a prezenta un risc crescut acele categorii de vehicule caracterizate de indici de responsabilitate în producerea accidentelor grave ce depășesc valoarea acestui indicator pentru vehicule în general (53%)³⁷. Reprezentăm în graficul următor valorile acestui indice de responsabilitate, pentru fiecare categorie de vehicule implicate.

35 **Indice de responsabilitate în producerea accidentelor rutiere grave:** numărul vehicule implicate cu vinovăția conducătorului la o sută de vehicule implicate (nr. elemente implicate cu vinovăție*100/nr. elemente implicate)

36 Nu vor fi luați în considerare în această analiză conducătorii categoriilor de vehicul care, deși înregistrează valori mari ale indicelui de responsabilitate, fiind foarte puțin reprezentate (motocar, autodubă, autorulotă, vehicul tras/împins de om ș.a.) pot conduce la interpretări eronate

37 **53%** reprezintă indicele de responsabilitate pentru vehicule - Cât la sută dintre vehiculele implicate în accidente rutiere grave sunt implicate cu vinovăția conducătorului lor



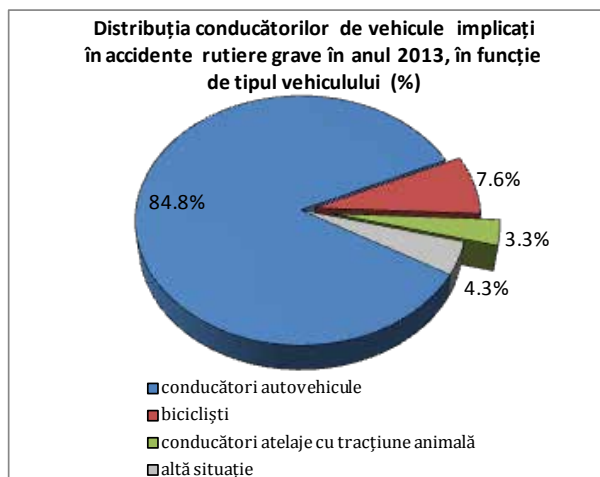
Se observă că autoturismele, cu toate că reprezintă mai mult de jumătate (56,4%) dintre vehiculele ale căror conducători au fost implicați cu vinovăție, nu dețin o valoare peste medie pentru indicele calculat, ci din contră, sub această valoare. După cum se constată, valori mari pentru acest indice, deci o mai mare implicare cu vinovăție, se înregistrează în rândul bicicliștilor (94%), conducătorilor de motocicletă (89%) sau moped (86%), în rândul conducătorilor de autotrenuri (65%) sau de autocamioane (65%) sau la nivelul celor care conduc vehiculele cu tracțiune animală (62%).

La polul opus, se găsesc conducătorii mijloacelor de transport călători - tramvai (10%), autobuz (29%), microbuz (29%) - a căror responsabilitate este sporită de specificul transporturilor pe care le efectuează.

Conducători vehicule

Categoria participantului la trafic

În accidentele rutiere grave care au avut loc pe drumurile publice din România în anul 2013, din cei 12.285 conducători de vehicule implicați în astfel de evenimente, un număr de 10413 au condus diverse tipuri de autovehicule (84,8%), 916 au fost bicicliști (7,6%), iar 395 conduceau atelaje cu tracțiune animală (3,3%). Distribuția procentuală a acestor conducători de vehicule este reprezentată în graficul următor:



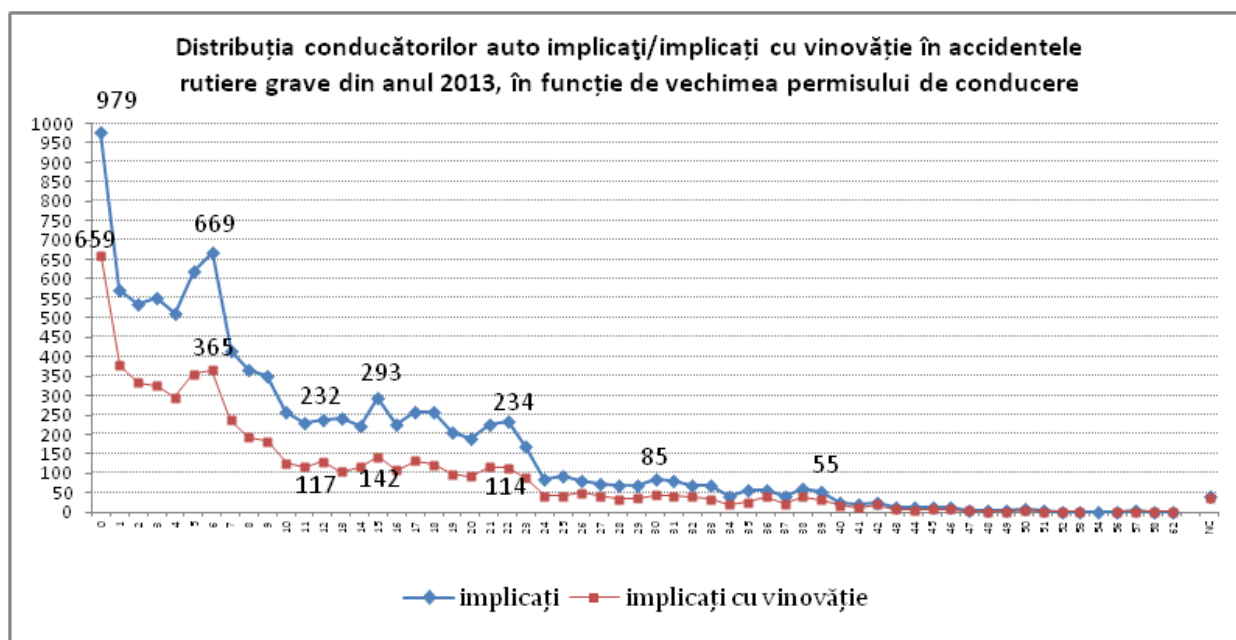
Conform datelor statistice, dintre cele 8.555 de accidente rutiere grave petrecute în anul 2013, 5.219 (61%) de astfel de evenimente au fost determinate de vinovăția unui conducător de autovehicul. În acestea au decedat 1.085 de persoane (64% din totalul persoanelor decedate) și au fost rănite grav alte 5.460 de persoane (68,7%).

În condițiile în care factorul uman reprezintă în mare măsură un factor important în etiologia accidentelor rutiere, vom analiza în continuare câteva dintre caracteristicile conducătorilor de autovehicule implicați în astfel de evenimente, inclusiv ale celor implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave.

Vechimea permisului de conducere

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

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

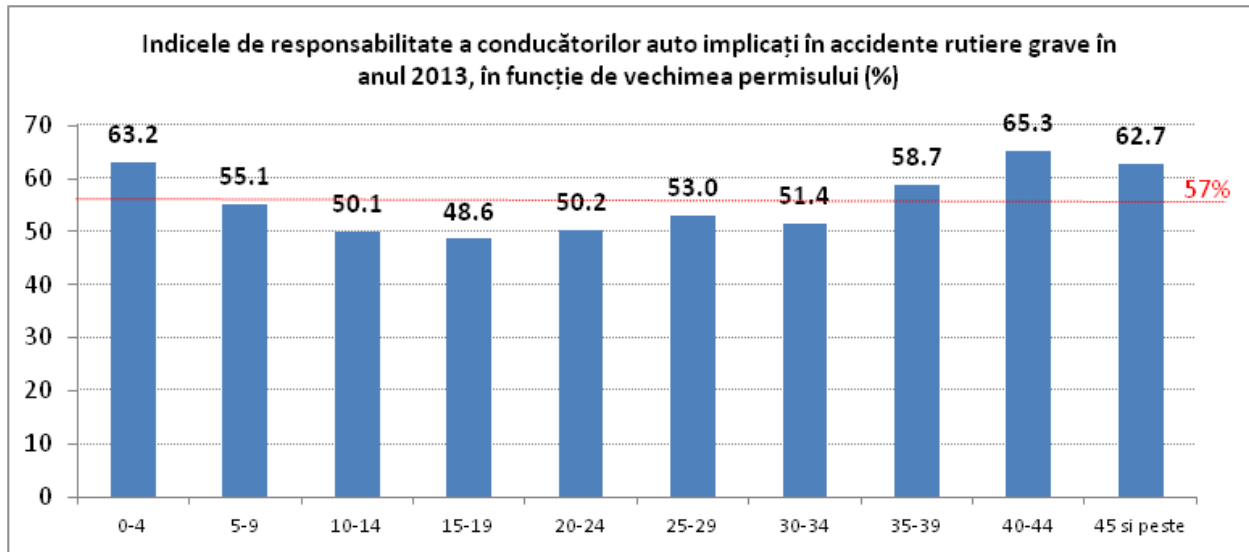


Se observă că implicarea în accidentele rutiere grave este cu atât mai frecventă cu cât experiența în conducerea autovehiculelor, exprimată în ani de deținere a permisului de conducere, este mai redusă, fie că e vorba de implicarea cu vinovăție în astfel de evenimente, fie că ne raportăm la toți conducătorii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

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

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

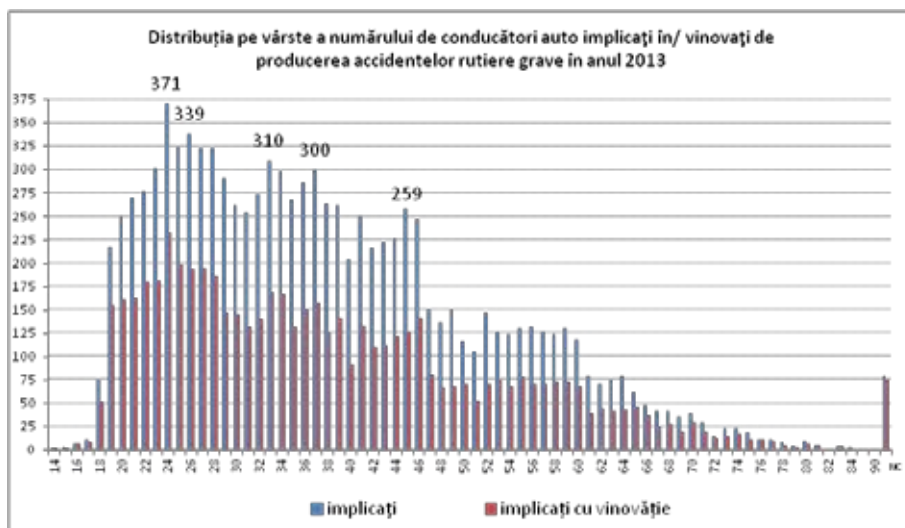
Pentru a izola mai precis influența experienței de condus a conducătorului auto asupra gradului de implicare cu vinovăție în astfel de evenimente, va fi calculat indicele de responsabilitate³⁸ pentru fiecare interval de vechime de 5 ani. Rezultatele se prezintă astfel³⁹:



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

Categoria de vârstă

În continuare vom prezenta modul în care **vârsta** conducătorilor auto se reflectă atât în frecvența implicării lor în accidentele rutiere grave cât și în producerea cu vinovăție a unor astfel de evenimente.

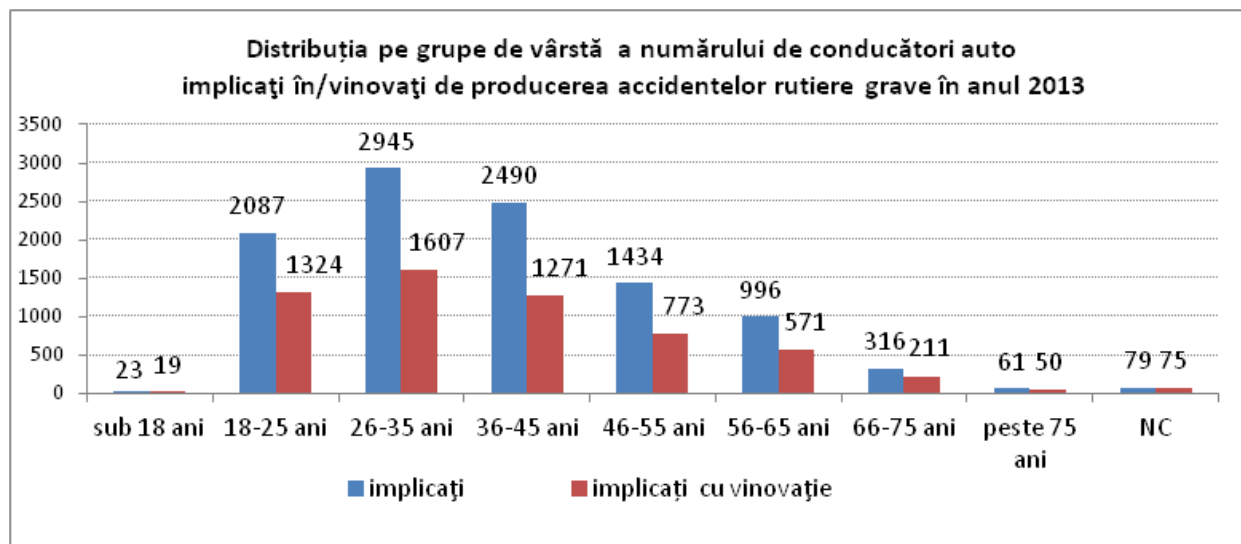


38 **Indice de responsabilitate în producerea accidentelor rutiere grave:** numărul conducători auto implicați cu vinovăție la o sută de conducători auto implicați în accidente rutiere grave (nr. șoferi implicați cu vinovăție *100/nr. șoferi implicați)

39 57% reprezintă indicele de responsabilitate pentru conducătorii de autovehicule - "Cât la sută dintre conducătorii de autovehicule implicați în accidente rutiere grave sunt vinovați de producerea acestora".

Conducătorii auto cu vârsta de până în 45 de ani reprezintă cea mai mare parte dintre conducătorii implicați în accidente rutiere grave (aproape trei sferturi). Se remarcă, de asemenea, că vârful celor două distribuții se înregistrează pentru categoria de vârstă de 23-28 ani a conducătorului auto. Totodată, se constată similitudinea acestor distribuții.

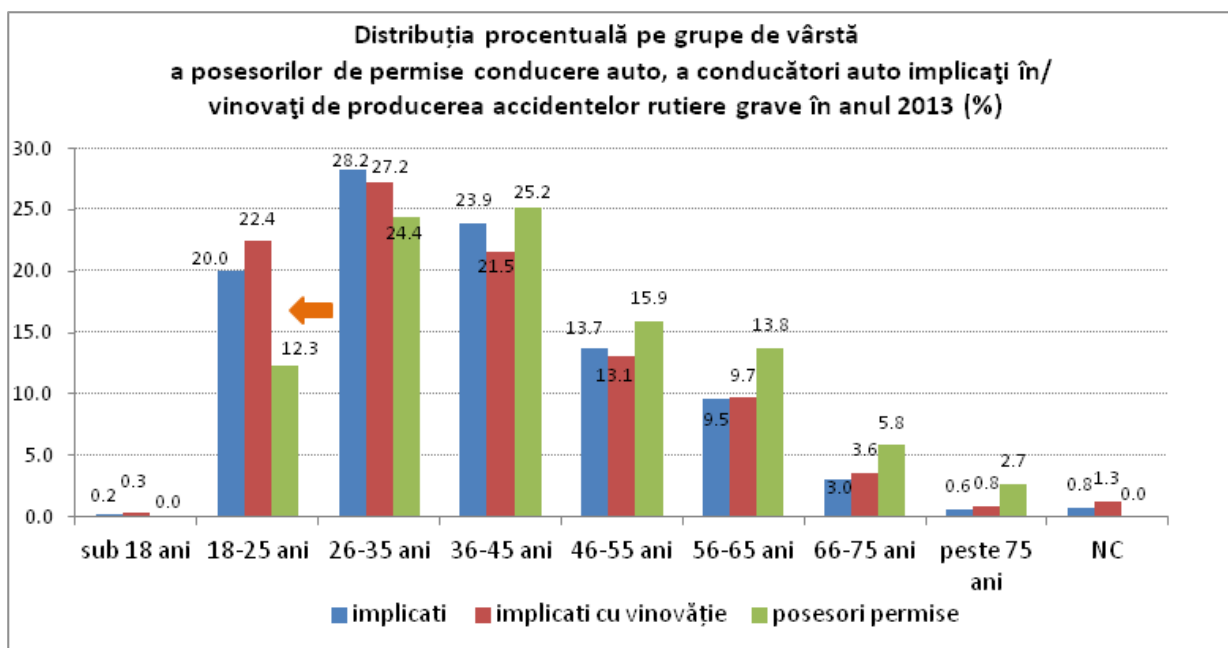
Această situație în funcție de categoriile de vârstă ale conducătorilor auto este reprezentată în graficul următor:



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

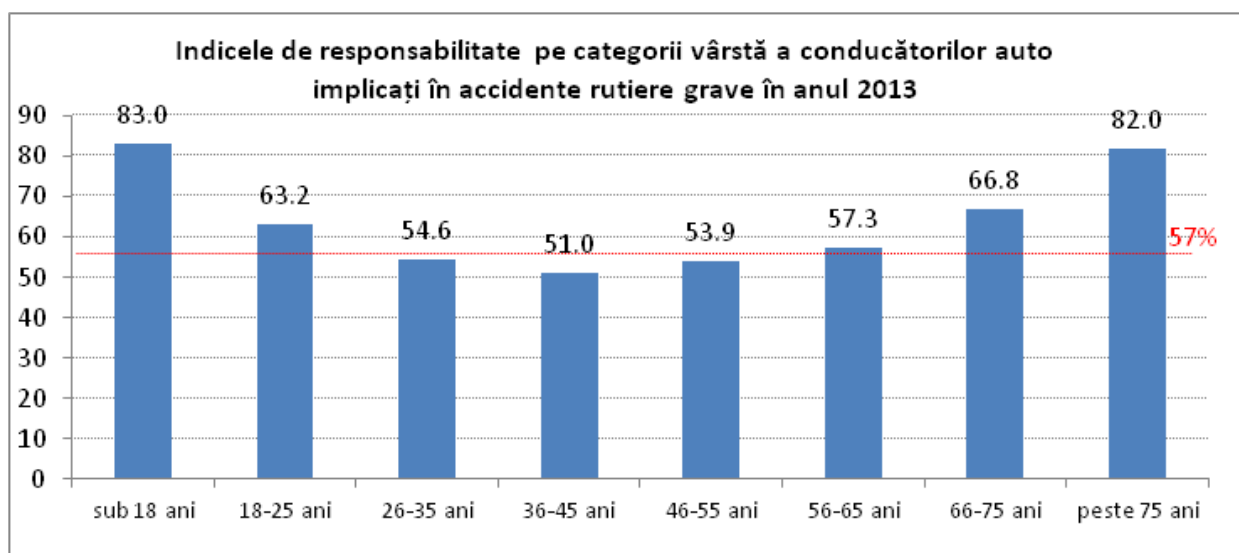
Deoarece numărul mai mic sau mai mare de șoferi de o anumită vârstă implicați cu vinovăție în accidente rutiere grave poate fi influențat de gradul diferit de activism rutier specific fiecărei vârste în parte, de ponderea pe care această categorie de vârstă o are în totalul deținătorilor de permise auto, de ponderea ei în totalul conducătorilor implicați în astfel de evenimente, considerăm adecvată, pentru a surprinde influența vârstei conducătorului asupra probabilității de a fi implicat cu vinovăție în evenimente rutiere grave, compararea acestor trei distribuții procentuale pe categorii de vârstă (a posesorilor de permise, a conducătorilor implicați în accidente rutiere grave, a conducătorilor implicați cu vinovăție).

Acestea se prezintă astfel:



După cum se constată din compararea celor trei distribuții, categoria de vârstă 18-25 de ani este caracterizată de un risc ridicat în trafic (ponderea posesorilor de permise auto de această vârstă este semnificativ mai mică decât ponderea celor implicați cu vinovăție în accidente rutiere). Totodată, conform analizelor realizate în anii anteriori, accidentele în care sunt implicați cu vinovăție șoferi din această categorie de vârstă (18-25 ani) par a fi caracterizate de un grad înalt de pericolozitate, în sensul că sunt cele care au determinat într-o mai mare măsură un număr ridicat de victime.

Acest lucru este surprins și prin calcularea valorilor indicilor de responsabilitate, pentru fiecare categorie de vârstă în parte⁴⁰.

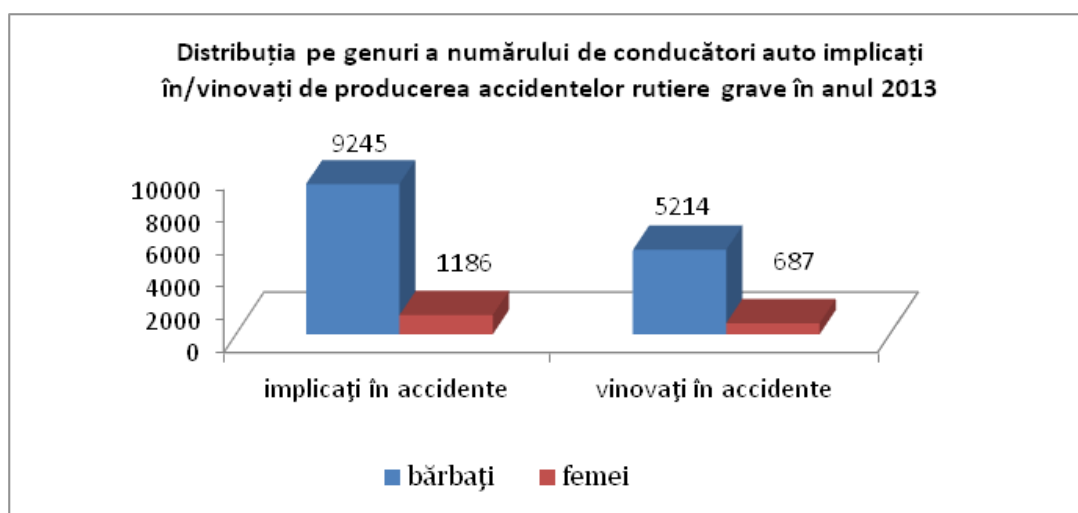


⁴⁰ 57% reprezintă indicele de responsabilitate pentru conducătorii de autovehicule - "Cât la sută dintre conducătorii de autovehicule implicați în accidente rutiere grave sunt vinovați de producerea acestora".

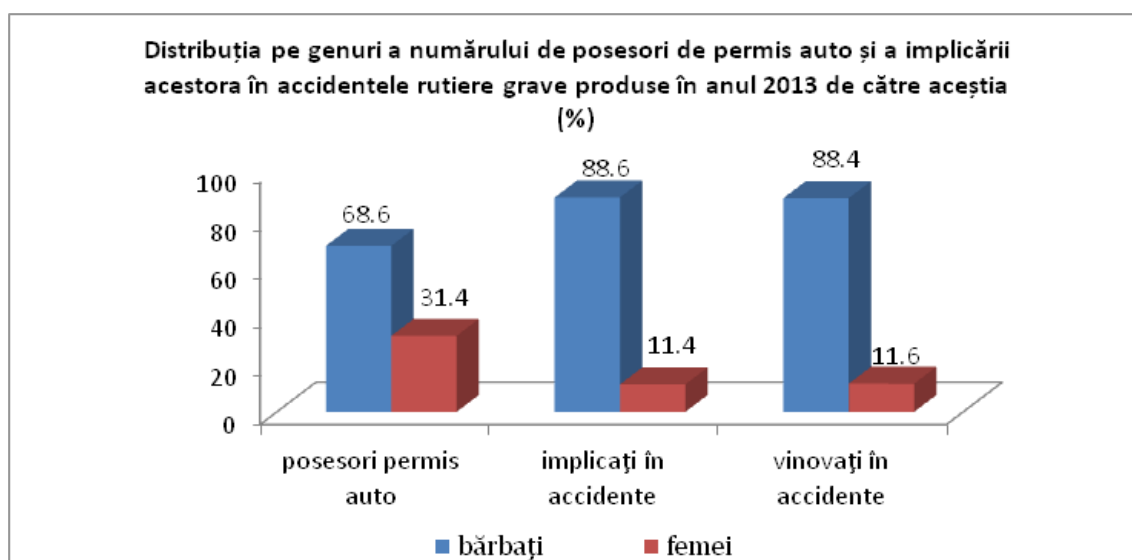
Această analiză (indicii de responsabilitate calculați pentru fiecare categorie de vârstă), pe lângă faptul că surprinde din nou gradul mai mare de vinovăție, deci implicit de risc crescut în producerea unor accidente rutiere grave în rândul conducătorilor auto cu vârste de până în 25 de ani, atrage atenția asupra comportamentului rutier al persoanelor în vârstă (de peste 66 de ani) care, deși sunt reprezentate în ponderi scăzute la nivelul celor trei distribuții (a posesorilor de permise auto, a conducătorilor implicați/implicați cu vinovăție în accidente rutiere) prezintă un grad de risc în trafic mai ridicat.

Structura pe gen

În continuare, vom analiza dacă genul conducătorului auto se reflectă asupra unor indicatori specifici comportamentului în traficul rutier.



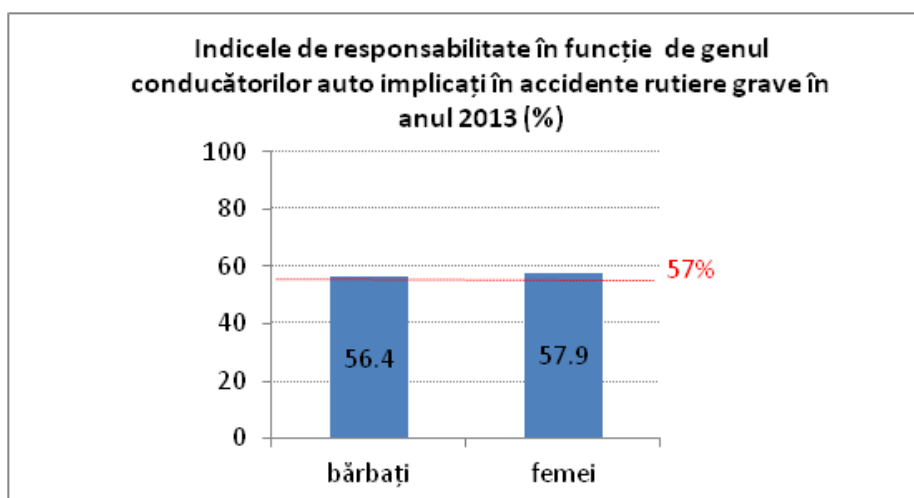
În ceea ce privește structura de gen, constatăm că șoferii implicați în accidentele rutiere grave din anul 2013 sunt reprezentați în proporție de 88,6% de către bărbați, respectiv în proporție de 11,4% de către conducători auto femei.



Nu se remarcă diferențe semnificative între distribuția pe gen a conducătorilor implicați în accidente rutiere grave și distribuția conducătorilor implicați cu vinovăție. În schimb, se constată diferența acestor

distribuții față de structura pe gen a posesorilor de permis de conducere existentă la nivel național (68,6% bărbați, 31,4% femei). La o primă vedere s-ar putea spune că femeile sunt implicate în astfel de evenimente într-o mai mică măsură comparativ cu bărbații. Totuși, aceste date nu sunt suficiente pentru a valida o astfel de ipoteză, factorii care pot conduce la această diferență fiind diverși, printre ei putându-se afla fie o mai mare disciplină rutieră din partea conducătorilor auto femei, fie o disproportie, în ceea ce le privește, între numărul celor care dețin permis de conducere și al celor care conduc efectiv.

Un argument în acest sens, îl reprezintă relativa similaritate a indicelui de responsabilitate rutieră calculat pentru cele două categorii de șoferi analizate (bărbați, femei). Raportând numărul celor vinovați la totalul conducătorilor implicați, de același gen - indicele „de responsabilitate de producere a accidentelor rutiere”⁴¹ - rezultă faptul că femeile au fost ceva mai frecvent implicate cu vinovăție în accidentele rutiere în care au fost antrenate, 57,9%, față de 56,4% bărbați⁴².



Totuși, o analiză ce poate ilustra într-o mai mare măsură diferențele de comportament în trafic între femei și bărbați este analiza indicilor de victimizare respectiv de mortalitate pe cele două categorii de șoferi. Așa cum s-a remarcat și în analizele din anii precedenți, valorile indicilor de mortalitate și victimizare specifici conducătorilor auto bărbați au fost considerabil mai mari, sugerând astfel, condiții mai violente de producere, cu efecte mai grave, în cazul accidentelor de care se fac vinovați bărbații, comparativ cu cele produse cu vinovăție de către conducătorii auto femei.

Gen	Indice mortalitate rutieră (nr. morți *100/nr. accidente grave)	Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave]
femei	16,1%	110,0%
bărbați	23,1%	118,9%
total	21.8%	117.1%

Caracteristici ale victimelor accidentelor rutiere grave

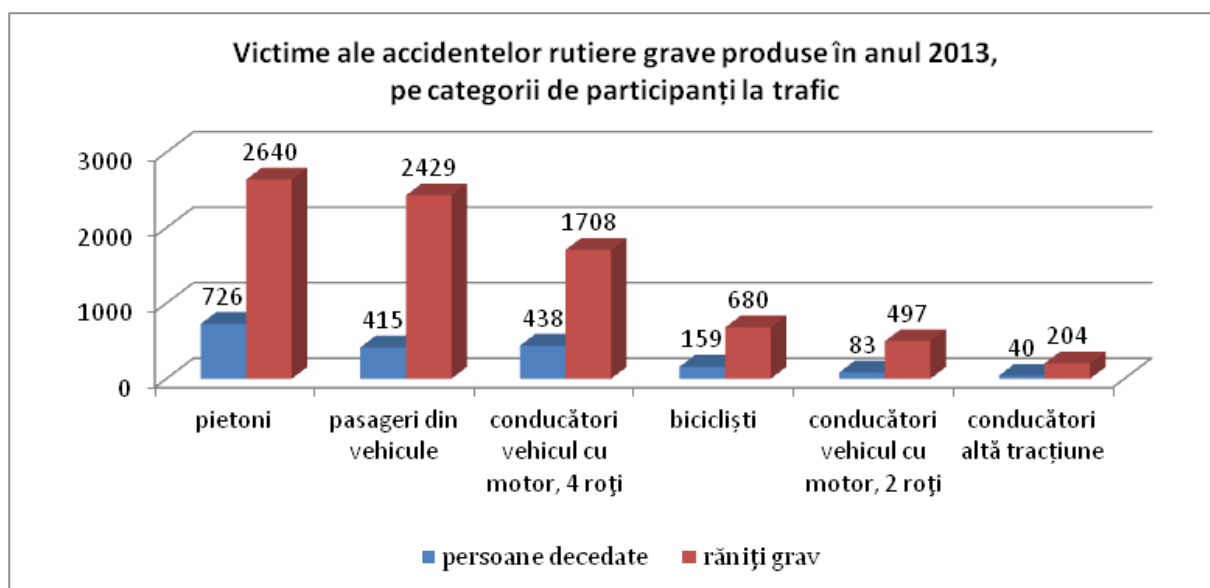
Consecințele în victime omenești ale accidentelor rutiere grave produse în anul 2013 pe drumurile publice din România însumează 1861 persoane decedate (în scădere cu 8,7% comparativ cu anul 2012) și 8158 persoane rănite grav (în scădere cu 8,9% comparativ cu anul 2012).

41 Indice de responsabilitate : "Cât la sută dintre femeile implicate în accidente rutiere grave sunt vinovate de producerea acestora".

42 57% reprezintă indicele de responsabilitate pentru conducătorii de autovehicule - "Cât la sută dintre conducătorii de autovehicule implicați în accidente rutiere grave sunt vinovați de producerea acestora".

Categoria participantului la trafic victimizat

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

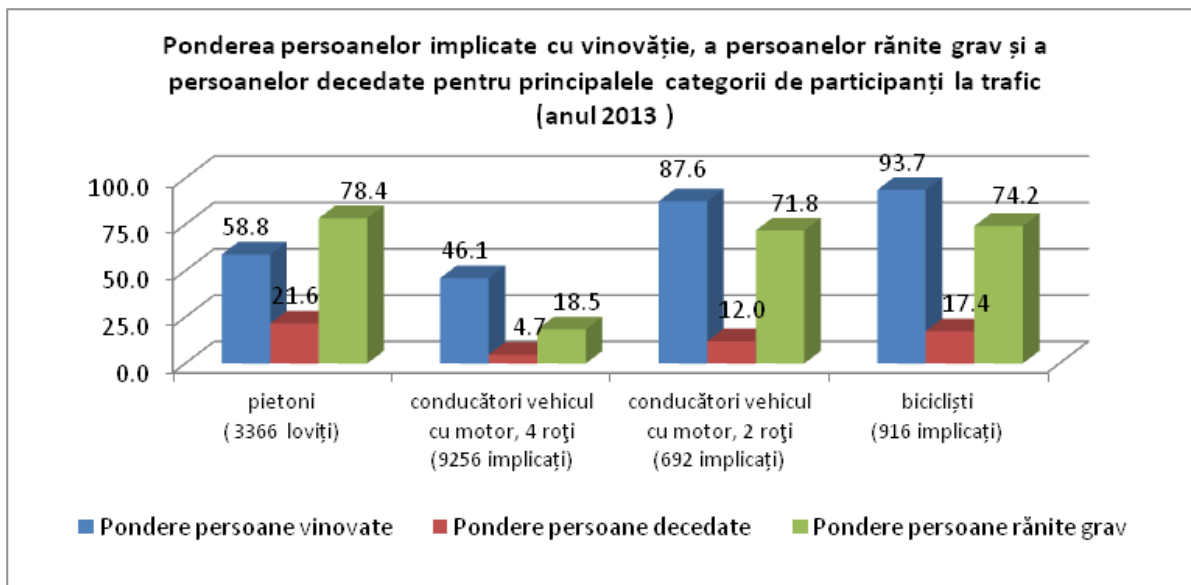


După cum se constată, pietonii reprezintă categoria de participanți la trafic în rândul căreia accidentele rutiere grave au produs, în anul 2013, cel mai mare număr de victime, persoane decedate și răniți (reprezintă aproximativ 40% din totalul persoanelor decedate și 32,4% din totalul persoanelor rănite grav).

Conducătorii de autovehicule cu 4 roți se află pe locul al doilea în ceea ce privește numărul de persoane decedate și pe locul al treilea în ceea ce privește răniții grav. Locurile se inversează în cazul pasagerilor, categorie care se plasează pe locul al doilea în ierarhia celor răniți grav și pe locul al treilea în ceea ce privește persoanele decedate. 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 ceea ce privește conștientizarea riscurilor la care pasagerii sunt expuși prin nefolosirea acestor mijloace.

Pentru a surprinde mai detaliat modul în care principalele tipuri de participanți la trafic (pietoni, conducători vehicul cu 4 roți - cu motor, conducători vehicule cu 2 roți - cu motor, bicicliști) se reflectă în evenimentele rutiere grave vom calcula, la nivelul fiecărei categorii, ponderea persoanelor implicate în accidente rutiere grave cu vinovăție, ponderea persoanelor rănite grav precum și ponderea persoanelor decedate în accidentele rutiere din anul 2013⁴³. Această situație o prezentăm în continuare:

43 Exemplu citire grafic: din totalul conducătorilor unor vehicule cu motor pe 2 roți implicați în accidente rutiere grave, 87,6% au fost găsiți vinovați de producerea evenimentului, 71,8% au fost răniți grav iar 12% dintre ei și-au pierdut viața



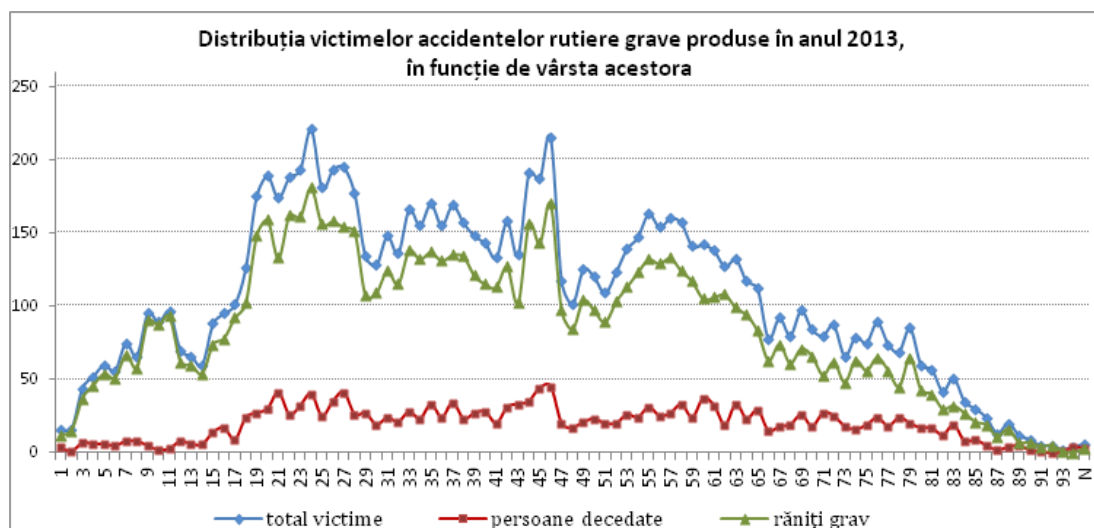
Se observă faptul că atât conducătorii vehiculelor cu motor - cu 2 roți cât și bicicliștii sunt într-o mai mare măsură implicați cu vinovăție în producerea unor accidente rutiere grave comparativ cu conducătorii de vehicule cu 4 roți, cu motor sau chiar comparativ cu pietonii. Astfel aproximativ 60%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

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

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

Categoria de vârstă a victimelor

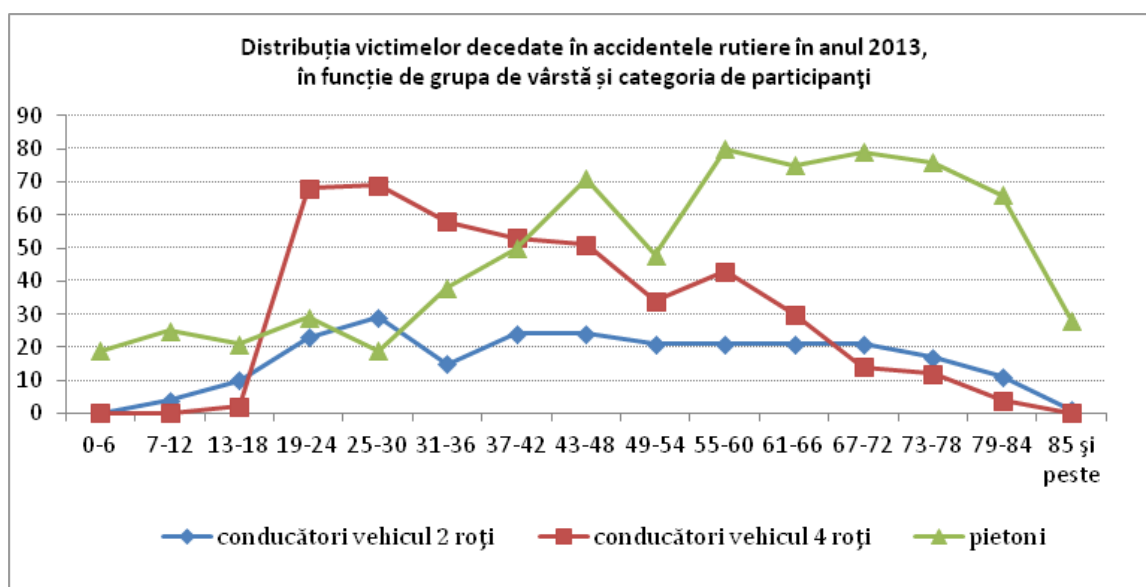
După cum se constată din reprezentarea grafică a distribuției victimelor în funcție de vârstă (exprimată în ani împliniți, la data producerii accidentului), există o probabilitate mai ridicată în rândul persoanelor de vârstă activă din punct de vedere social de a fi victime ale unor accidente rutiere grave.



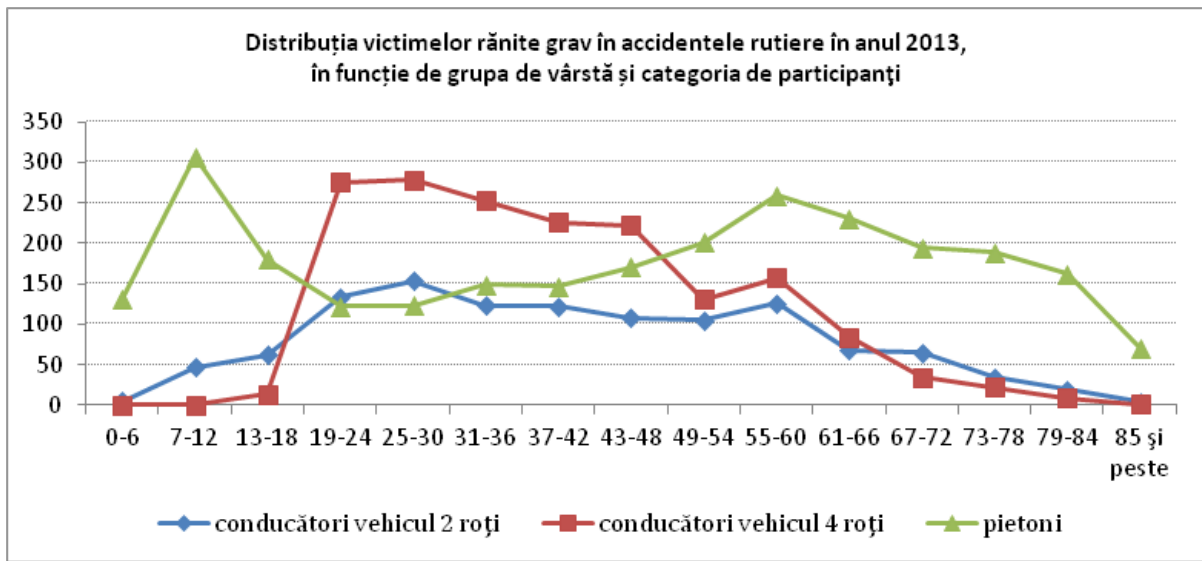
Principalul vârf al curbei, deci ilustrând zona de risc maxim de victimizare în traficul rutier, corespunde intervalului de vârstă 23-26 de ani, dar acest interval poate fi extins la capete, spre intervalul de vârstă 19 -28 ani, la nivelul căruia se menține de asemenea o probabilitate apreciabilă de victimizare. Celelalte zone de risc vizibile, sunt plasate în jurul intervalelor de vârstă 42-46 ani, respectiv, 52-58 ani.

Având în vedere specificul oarecum diferit al victimizării în funcție de tipul participantului la trafic implicat, în continuare vom analiza modul în care frecvența de victimizare este influențată de categoria de vârstă pentru fiecare tip de participant la trafic (conducător vehicul 4 roți, conducător vehicul 2 roți, pieton). Pentru a realiza această analiză, au fost alese intervalele de vârstă de șase ani, deoarece acestea delimitează destul de bine etapele importante din viața indivizilor (școlaritate, activism profesional, responsabilități rutiere etc.).

După cum se constată din graficele următoare, forma distribuțiilor diferă pentru cele trei categorii de participanți la trafic, astfel încât se poate afirma că vârsta participantului la trafic influențează în mod diferit frecvența de victimizare pentru fiecare din cele 3 tipuri de participanți la trafic analizate (pietoni, conducători de vehicule cu 4 roți, conducători ale unor vehicule cu 2 roți).



Astfel, în ceea ce-i privește pe **pietoni**, ponderea cea mai mare a victimelor se înregistrează în rândul **persoanelor vârstnice**. Pe lângă această categorie de vârstă, se remarcă, de asemenea, și vulnerabilitatea pietonilor minori în traficul rutier, aspect ilustrat prin ponderea semnificativă pe care o au aceștia în totalul persoanelor rănite grav în accidentele de circulație din anul 2013.

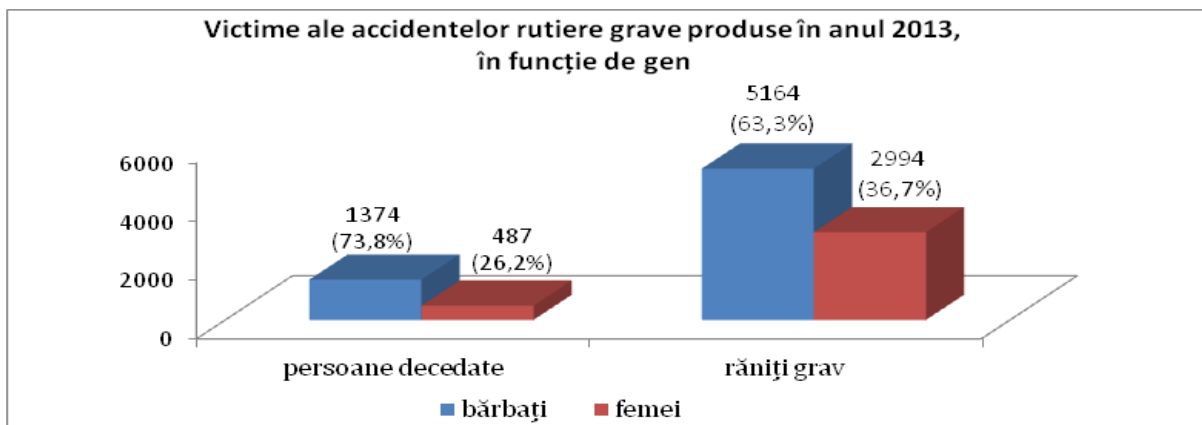


În schimb, pentru **conducătorii unui vehicul cu patru roți, populația tânără** reprezintă segmentul de vârstă cel mai vulnerabil, în rândul acestei categorii, înregistrându-se cele mai multe victime, decedate sau rănite grav.

Frecvența cu care participanții la trafic din categoria **conducătorilor unui vehicul cu două roți** (incluzând atât bicicliștii, cât și conducătorii vehiculelor cu motor 2 roți) sunt implicați în accidente rutiere pare a fi influențată într-o măsură mai redusă de vârstă comparativ cu celelalte două categorii anterior analizate. Totuși, și la nivelul acestei categorii se poate remarca intervalul de vârstă 25-30 ani, la nivelul căruia cele două distribuții ating valori maxime (atât cea a persoanelor rănite grav, cât și cea a persoanelor decedate în accidente rutiere).

Structura pe gen a victimelor

Distribuția numărului victimelor accidentelor rutiere înregistrate în anul 2013, în funcție de genul acestora, surprinde existența unor diferențe între frecvența în care bărbații au fost victime ale unor accidente din traficul rutier și frecvența în care femeile au fost victimizate în astfel de situații, în sensul că, bărbații sunt mai frecvent victime ale unor astfel de evenimente comparativ cu femeile. Astfel, bărbații reprezintă aproape trei sferturi (74%) dintre persoanele decedate în accidentele rutiere (26% sunt femeile), iar la nivelul persoanelor rănite grav raportul dintre femei și bărbați este ceva mai strâns, 63% dintre victimele de acest fel fiind bărbați, iar 37% femeii.



În completarea descrierii factorului uman (participanți la trafic implicați, vinovați, victime) ce caracterizează accidentele rutiere grave din anul 2013, realizată în paginile anterioare, vor fi prezentate, în continuare, elementele ce ilustrează contextul producerii unor astfel de evenimente și anume: cele legate de locul producerii (mediu, tip drum, caracteristică drum), de momentul în care astfel de situații apar (ora din zi ziua din săptămână, lună), precum și de condițiile meteo care au însoțit producerea accidentelor rutiere grave.

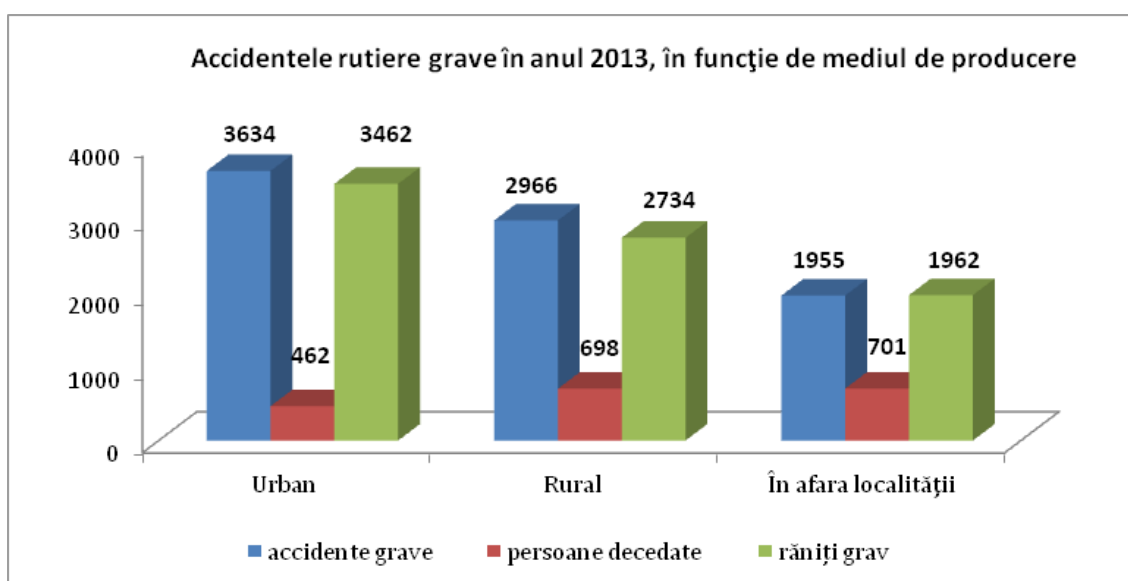
Locul producerii accidentelor rutiere grave

Mediul de producere

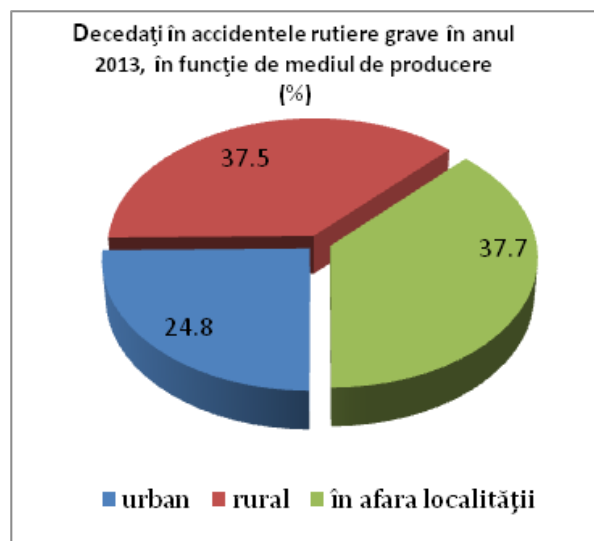
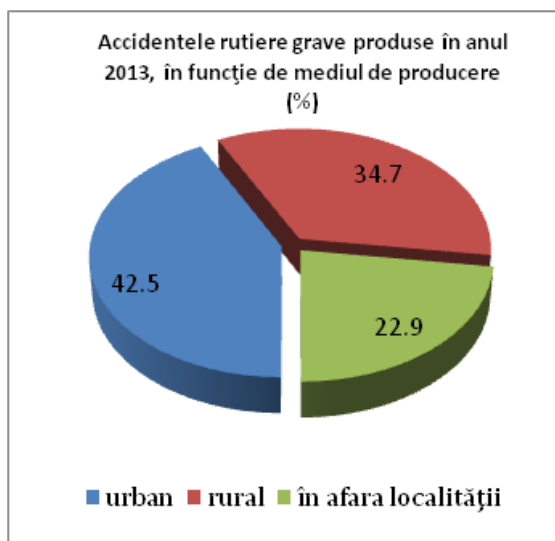
În ceea ce privește distribuția accidentelor de circulație grave produse pe parcursul anului 2013 în funcție de locul în care acestea s-au produs, s-a constatat că pe drumurile din localitățile urbane s-au produs mai frecvent accidente rutiere grave (43%).

Situația se schimbă însă atunci când ne raportăm la numărul persoanelor care și-au pierdut viața în accidente grave de circulație. În acest caz, numărul cel mai mare de persoane decedate în accidente de circulație se înregistrează pe drumurile din afara localităților.

Pentru a ilustra cele afirmate anterior, prezentăm în continuare distribuția accidentelor rutiere grave produse în anul 2013 în funcție de mediul în care au avut loc:



Procentual situația se prezintă în modul următor:



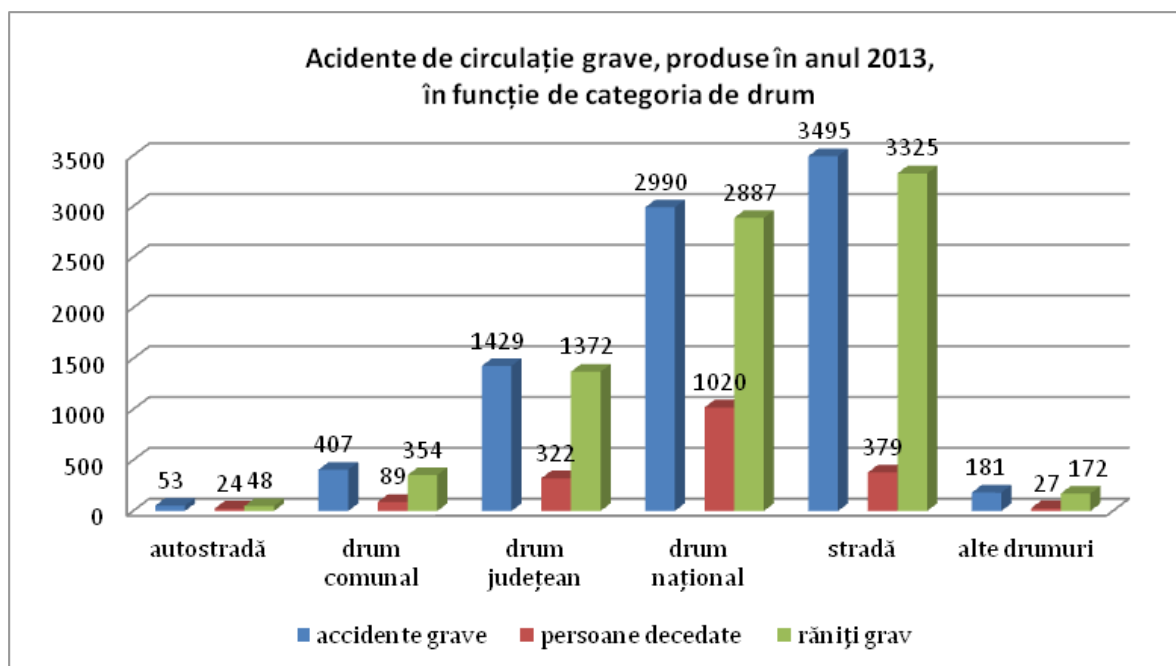
Calculând ponderea persoanelor decedate din totalul accidentelor grave înregistrate în funcție de mediul de producere se constată că cele mai periculoase accidente sunt accidentele produse în afara localităților, fapt susținut atât de valorile indicelui de mortalitate rutieră cât și ale celui de victimizare rutieră prezentate în tabelul de mai jos.

Mediu	Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave)	Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave]
urban	12.7	108.0
rural	23.5	115.7
în afara localității	35.9	136.2
total	21.8	117.1

Aceste diferențe reflectă pe de o parte, diferențele existente la nivelul caracteristicilor obiective ce descriu regimul de trafic în cadrul fiecărui mediul de producere (infrastructura rutieră, limitele legale de viteză specifice fiecăruia, intensitatea diferită a traficului rutier, tipurile diferite de vehicule prezente pe drumurile publice etc.), iar, pe de altă parte, pot fi generate de influența caracteristicilor antropologice (culturale) de utilizare a autovehiculului (scopul utilizării vehiculului, gradul de ocupare a autovehiculelor, obiceiurile turistice și de petrecere a timpului liber, obiceiurile de utilizare a drumurilor publice etc.) specifice fiecărui mediu în parte.

Tipul de drum

În funcție de categoria de drum pe care s-au produs, accidentele rutiere grave petrecute în anul 2013 se distribuie conform graficului următor:



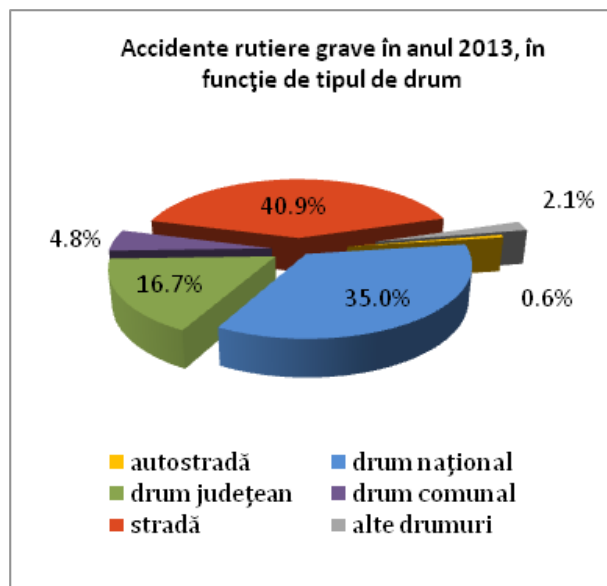
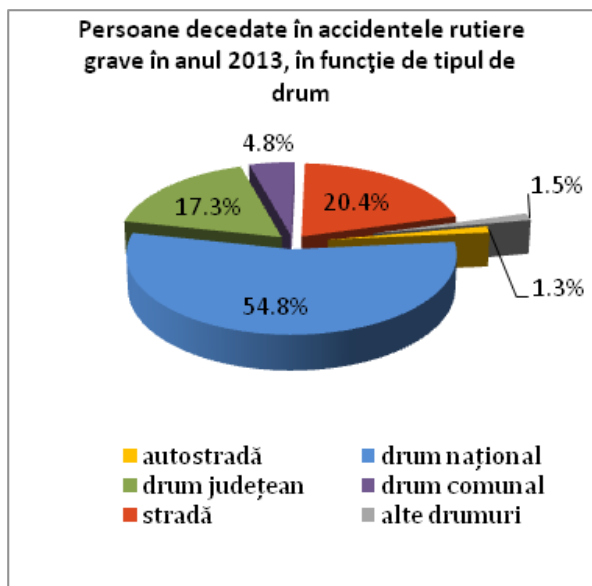
Cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs pe străzile din localități și pe drumurile naționale. Strada, drumul public specific localităților, este tipul de drum pe care au avut loc cele mai multe accidente rutiere grave în anul 2013 (3904 evenimente rutiere de acest tip, reprezentând 41,7% din totalul lor).

Drumurile naționale se situează pe locul doi în ierarhia categoriilor de drum pe care se petrec frecvent evenimente rutiere grave (3150 de evenimente, reprezentând 33,6% din total). După cum se observă, autostrăzile reprezintă categoria de drum pe care s-au produs numărul cel mai mic de accidente rutiere grave (53 accidente, reprezentând 0,6% din totalul lor).

Deoarece, pe lângă alți factori, lungimea rețelei de drumuri aferentă fiecărui tip de drum influențează într-o mare măsură acest clasament, vom calcula, ca măsură a pericolozității asociată unei categorii de drum, o rată de producere a accidentelor rutiere la fiecare 100 km, calculată pentru fiecare tip de drum în parte⁴⁴. Astfel, raportând numărul de accidente rutiere grave la lungimea drumurilor, pentru fiecare categorie de drum în parte, se obține următoarea situație. În anul 2013, la 100 km de drum național, s-au produs 18 accidente rutiere grave, la 100 km de autostradă, s-au înregistrat în medie 9 accidente grave, la 100 de km de drumuri județene - 4 accidente grave, la 100 km de străzi din localități - în medie 3 accidente rutiere grave. Cea mai mică valoare a acestei rate a fost înregistrată la nivelul drumurilor comunale (1 accident la 100 km).

⁴⁴ Rată accidente produse la 100 Km de drum= număr accidente produse * 100 /lungimea categoriei de drum (Km).

Statisticile privind lungimea drumurilor sunt conform datelor oferite de C.N.A.D.N.R sau de Primăriile orășenești, municipale și comunale



Faptul că drumurile naționale prezintă, comparativ cu celelalte categorii de drumuri, un nivel mai ridicat de pericolozitate a traficului rutier, este susținut și de analiza numărului de victime ale accidentelor rutiere grave în funcție de tipurile de drum. Astfel, pe drumurile naționale, accidentele rutiere grave au provocat de 2,7 ori mai multe persoane decedate decât evenimentele rutiere, mai frecvente, produse pe străzi. Totodată, persoanele decedate în accidentele de pe drumurile naționale reprezintă mai mult de jumătate (54,8%) din totalul înregistrat.

Reprezentative în acest sens sunt și valorile indicilor de mortalitate, respectiv, de victimizare rutieră, înregistrate pentru accidentele rutiere grave produse pe diferitele categorii de drumuri din România, în anul 2013.

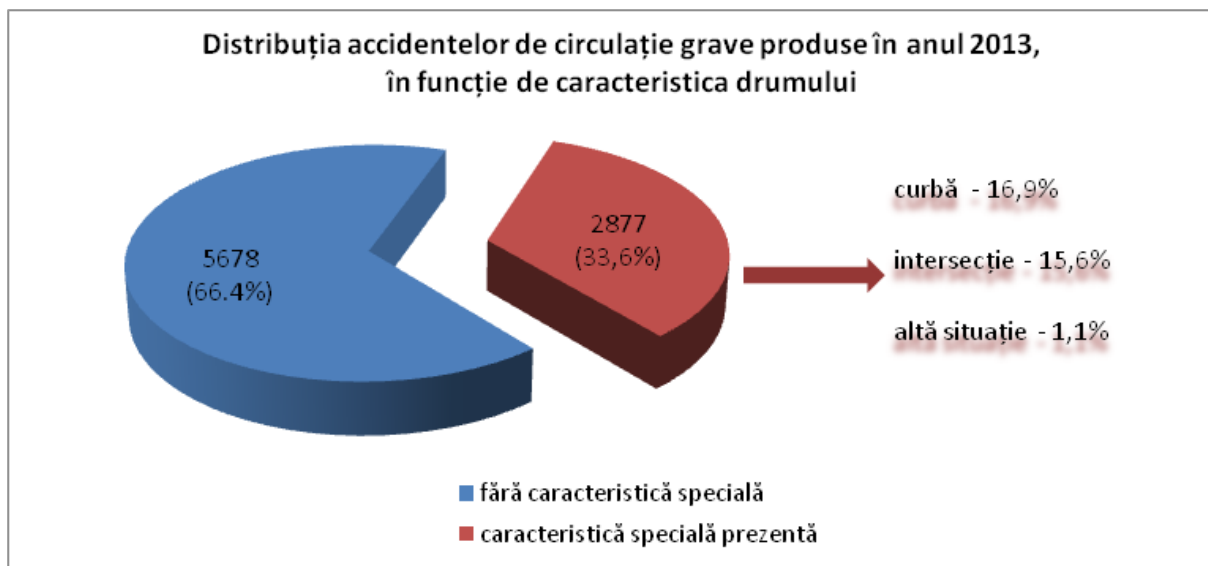
Categorie drum	Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave)	Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave]
autostradă	45.3	135.9
drum național	34.1	130.7
drum județean	22.5	118.5
drum comunal	21.9	108.9
stradă	10.8	106.0
alte drumuri	14.9	109.9
total	21.8	117.1

Se remarcă, faptul că, în pofida numărului redus de accidente rutiere grave produse pe autostradă, valorile ambilor indici (de victimizare, de mortalitate) au valori maxime pentru aceasta categorie de drum, ceea ce sugerează că accidentele rutiere grave petrecute pe autostrăzi sunt mult mai grave din punctul de vedere al consecințelor asupra integrității fizice ale victimelor lor (provocând cele mai multe decese, precum și cele mai multe victime - morți plus răniți - raportat la fiecare o sută de evenimente produse).

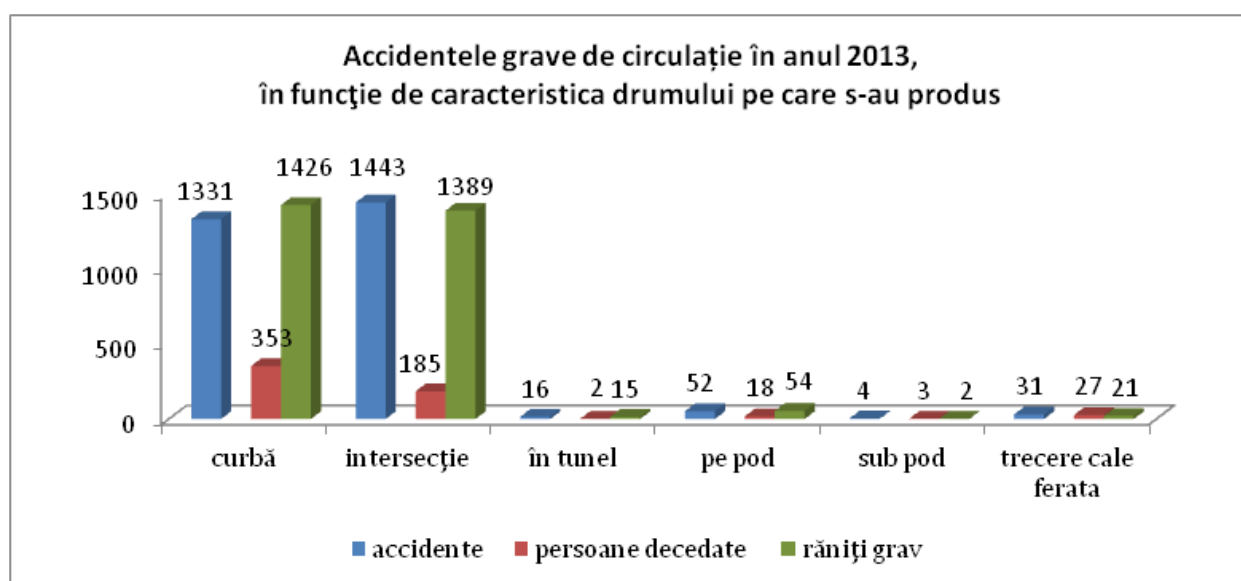
Se observă, de asemenea, că drumurile naționale constituie, ca și în anii precedenți, o categorie periculoasă de drum. În ceea ce privește străzile din localități, valorile indicilor de victimizare caracteristici indică faptul că acestea sunt mai puțin periculoase din punctul de vedere al consecințelor în număr de victime, raportat la număr de accidente grave.

Caracteristica drumului

În ceea ce privește impactul pe care îl poate avea existența unor caracteristici speciale ale drumurilor rutiere (de genul: curbă, intersecție, pe pod, sub pod, tunel, trecere la nivel cu cale ferată) asupra producerii unor accidentelor rutiere grave pe acel segment de drum, situația este prezentată în graficele de mai jos:



Astfel, deși aceste caracteristici speciale ale drumurilor reprezintă factori semnificativi în configurarea riscului rutier pentru doar o treime dintre evenimentele rutiere grave, cea mai mare parte a accidentelor rutiere grave din anul 2013 (două treimi) au avut loc pe segmente de drum ce nu ridicau probleme deosebite din acest punct de vedere. Totuși, intersecția și curba se regăsesc cel mai frecvent printre caracteristicile speciale ale drumurilor rutiere ce însoțesc accidentele rutiere grave (16,9% din totalul acestora s-au produs în intersecții, iar 15,6% au avut loc în curbe).



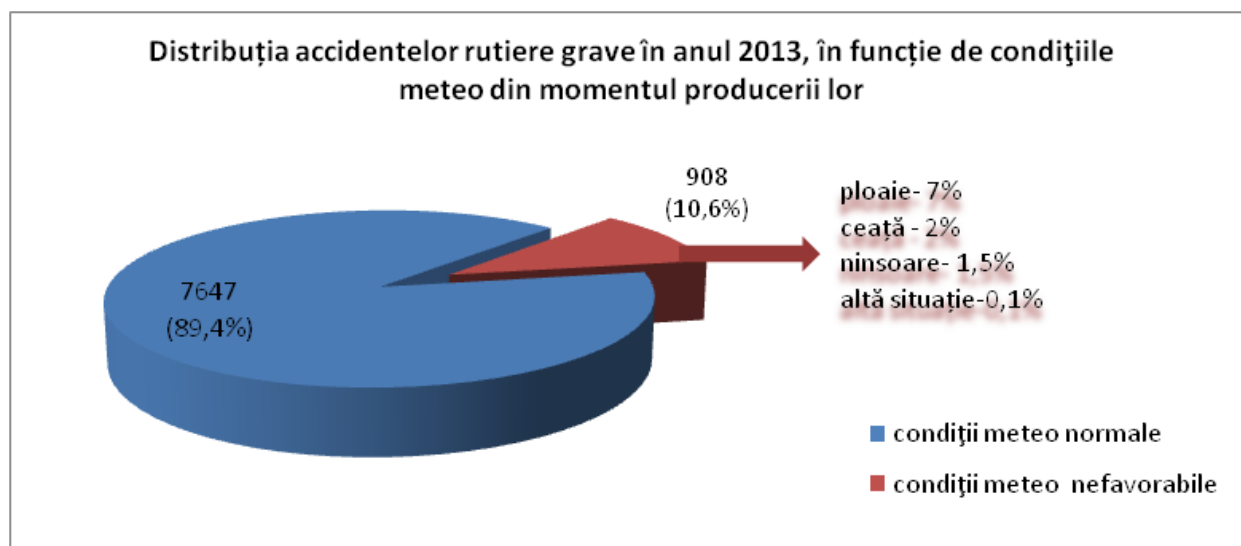
În condițiile în care segmentele de drum ce includ curbe sau intersecții sunt prezente în ponderi apropiate printre caracteristicile drumului ce descriu accidente rutiere grave, se constată că mărimea indicelui de mortalitate pentru segmentele de curbă este de peste două ori mai mare comparativ cu indicele de mortalitate asociat intersecțiilor. Acest lucru ilustrează faptul că, din punctul de vedere al consecințelor în număr de victime raportat la număr de accidente grave, comparativ cu o intersecție, un segment de drum ce include o curbă prezintă un grad mai mare de risc rutier.

Totodată, calculul indicilor de mortalitate rutieră pentru fiecare dintre aceste caracteristici a surprins și caracterul deosebit de periculos al trecerii la nivel cu calea ferată. Accidentele produse la trecerea de cale ferată au lăsat foarte puține șanse supraviețuirii în urma producerii lor.

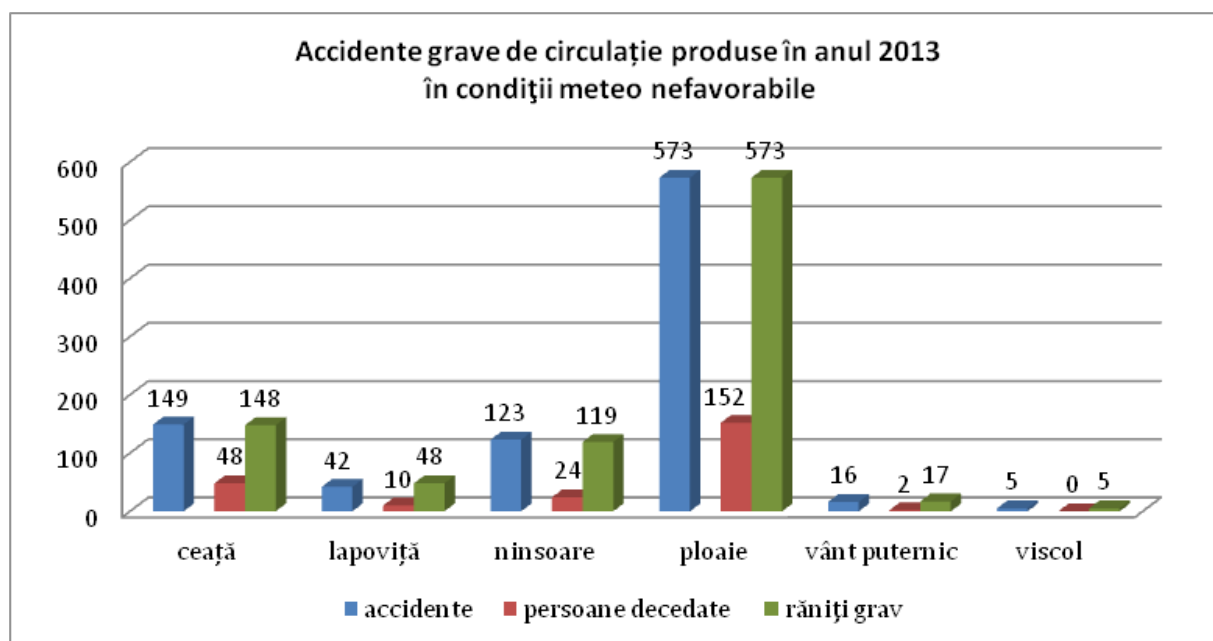
Caracteristică drum	Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave)	Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave]
fără caracteristică specială	22.4	114.9
curbă	26.5	133.7
intersecție	12.8	109.1
în tunel	12.5	106.3
pe pod	34.6	138.5
sub pod	75.0	125.0
trecere la nivel cu cale ferată	87.1	154.8
total	21.8	117.1

Condițiile meteo

Analizând condițiile meteorologice care au însoțit accidente rutiere grave produse în anul 2013, se constată faptul că, cele mai multe dintre acestea (aproximativ 90%) au avut loc în condiții de vreme normală. Din acest punct de vedere, se poate afirma că circumstanțele meteorologice deosebite nu se regăsesc în mod frecvent printre condițiile ce descriu contextul în care se produc astfel de evenimente rutiere.



Între condițiile meteorologice nefavorabile, cea mai frecvent prezentă la producerea accidentelor rutiere grave în anul 2013 este ploaia (7% dintre accidentele rutiere din anul 2013 s-au petrecut pe timp ploios, aproximativ 2% pe ceață, iar 1,5% dintre ele pe ninsoare).



Totuși, analiza indicilor de victimizare și mortalitate asociați diferitelor condiții meteorologice ilustrează cum condițiile meteo nefavorabile conduc la producerea unor accidente mult mai periculoase din punctul de vedere al numărului victimelor umane pe care le-au produs. Astfel, se constată că indicii de mortalitate, respectiv victimizare în accidentele ce s-au produs în condiții de ceață, ploaie, lapoviță au valori mai mari comparativ cu cei calculați pentru condiții normale de vreme.

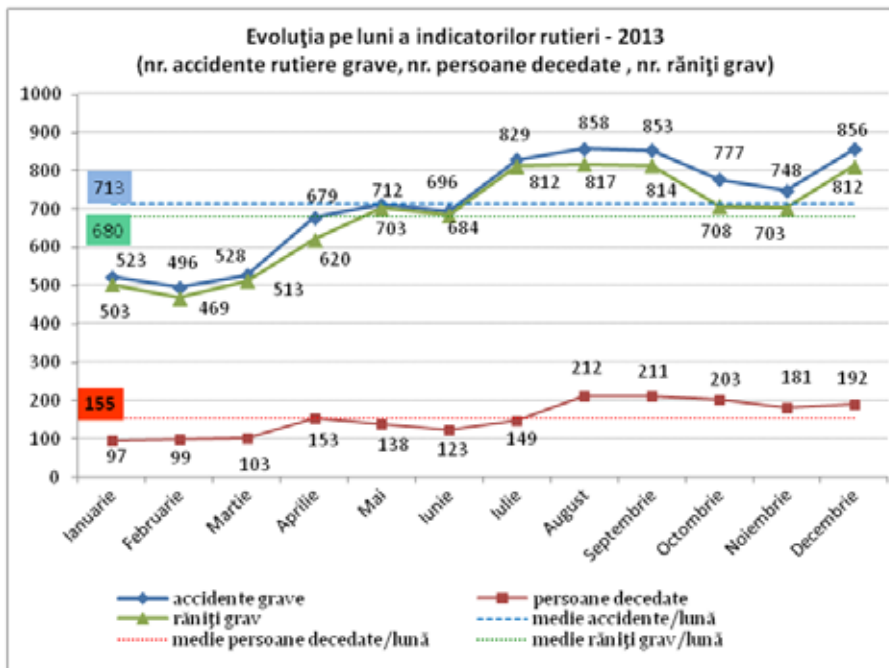
Condiții meteo	Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave)	Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave]
condiții meteo normale	21.3	116.0
ploaie	26.5	126.5
ceață	32.2	131.5
lapoviță	23.8	138.1
ninsoare	19.5	116.3
vânt puternic	12.5	118.8
viscol	0.0	100.0
total	21.8	117.1

Momentul producerii accidentelor rutiere grave

Luna

În medie, pe drumurile publice din România au avut loc, în fiecare lună a anului 2013, 713 accidente rutiere grave, care au produs 155 decese și 680 răniți grav.

Evoluția pe luni ale anului a celor trei indicatori (numărul accidentelor rutiere grave, numărul decedaților și cel al răniților grav în respectivele accidente) precum și mediile lunare ale acestora, sunt reprezentate în graficul următor:



Distribuțiile pe lunile anului ale accidentelor rutiere grave, persoanelor rănite grav și persoanelor decedate în astfel de evenimente urmează aceeași evoluție și sunt caracterizate de următoarea dinamică:

- anul 2013 începe cu valori reduse, relativ constante ale acestor indicatori (lunile ianuarie, februarie, martie), aproximativ asemănătoare celor înregistrate în decembrie 2012;
- în luna aprilie se înregistrează creșteri importante la nivelul lor (+28% accidente grave, +20% persoane rănite grav), tendință de creștere care se menține până în luna mai;
- în iunie se constată o discretă reducere a valorilor acestor indicatori, urmând ca în luna iulie să se înregistreze din nou creșteri importante la nivelul lor, valori crescute ce se mențin până inclusiv în luna septembrie, în luna octombrie înregistrându-se reduceri spre valori apropiate celor din aprilie, dinaintea lunilor de concediu;
- în luna decembrie 2013 se înregistrează o nouă creștere a valorilor acestor indicatori spre nivelul lunilor de concediu (iulie, iulie, august).

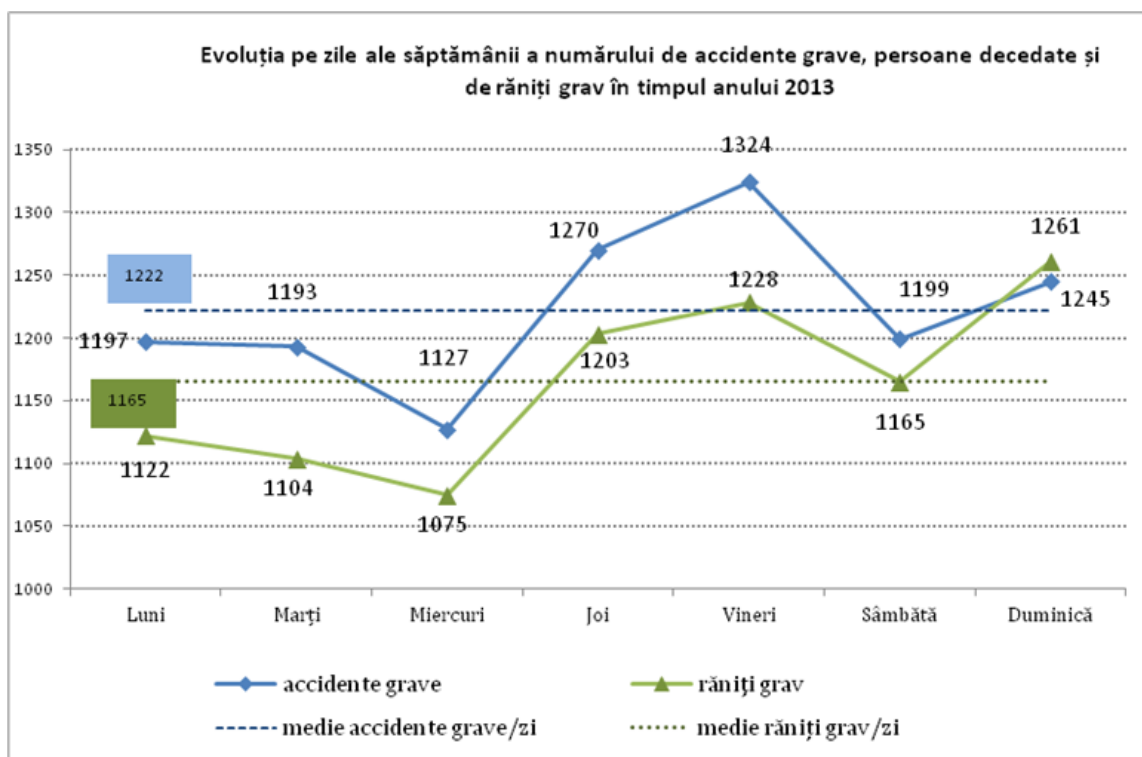
În ceea ce privește distribuția persoanelor decedate în accidentele rutiere se remarcă cele două praguri ce marchează creșteri importante ale acestui indicator și anume luna aprilie (+48,5% comparativ cu martie) și luna iulie (+21,1% comparativ cu iunie).

Cele două tendințe, prin structura victimelor rezultate, par să indice faptul că violența accidentelor rutiere grave produse în 2013 crește lent în prima parte a anului, pentru a atinge cote maxime în intervalul august-octombrie cu vârful în luna august precum și la sfârșitul anului, în luna decembrie.

Ziua săptămânii

În medie, în fiecare săptămână a anului 2013, s-au produs 165 accidente rutiere grave, în care 157 de persoane au fost rănite grav, iar alte 36 de persoane și-au pierdut viața.

Pentru a surprinde variația, de la o zi la alta, a numărului de accidente rutiere, respectiv a numărului de victime ale acestora, în analiza care urmează s-a folosit totalul valorilor înregistrate pentru fiecare zi a săptămânii⁴⁵, pe tot parcursul anului. Aceste valori sunt prezentate în graficul următor:

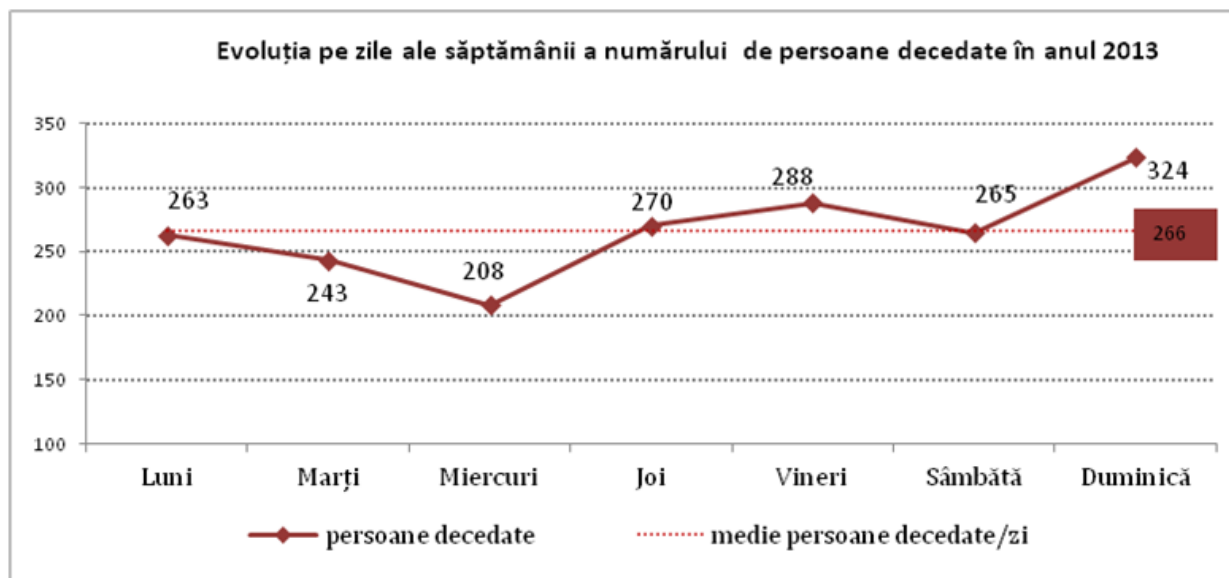


Forma acestor distribuții ilustrează o serie de diferențe, ce se remarcă de la o zi la alta a săptămânii.

Astfel, dacă începutul săptămânii (luni, marți, miercuri) se caracterizează prin reduceri succesive a numărului acestor accidente comparativ cu zilele anterioare, miercuria se înregistrează valori minime ale acestor indicatori, iar, începând cu ziua de joi, se remarcă tendința de creștere a numărului de accidente rutiere grave. Această tendință continuă și în ziua de vineri, urmând însă ca sâmbătă numărul acestor accidente să se reducă. Pe parcursul zilei de duminică se sesizează din nou creșterea numărului de accidente, respectiv a numărului de persoane rănite grav în astfel de accidente. Se sesizează influența asupra valorilor acestor indicatori, a valorilor traficului rutier determinate de mobilitatea populației din zilele libere de la sfârșitul săptămânii (plecărilor și revenirile în localitățile de domiciliu).

După cum se constată și în graficul de mai jos, numărul cel mai mare de persoane care și-au pierdut viața în accidente rutiere corespunde zilelor de joi, vineri și duminică, zile ce pot marca deplasări pe distanțe mai mari ale populației.

⁴⁵ numărul total de accidente rutiere grave înregistrat pe tot parcursul anului, într-o anumită zi a săptămânii. ex: în toate zilele de vineri ale anului, în anul 2013, au avut loc 1324 accidente grave



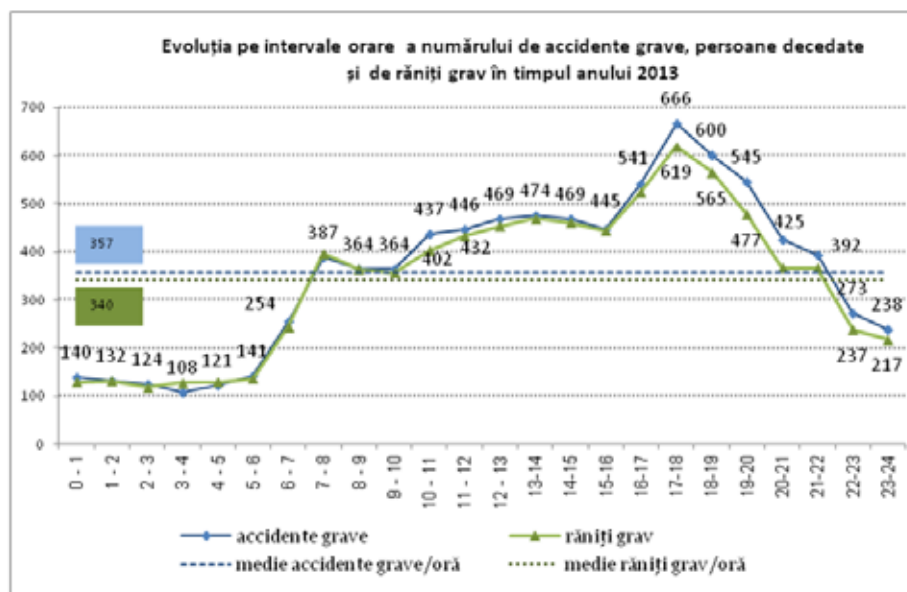
Valorile indicilor de mortalitate și victimizare sunt sugestive în privința descrierii gradului de pericolozitate al accidentelor produse în diferitele zile ale săptămânii. Astfel, ziua de duminică pare a fi cea mai periculoasă din punctul de vedere al numărului victimelor apărute în urma unor astfel de evenimente.

Ziua	Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave)	Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave]
luni	22.0	115.7
marți	20.4	112.9
miercuri	18.5	113.8
joi	21.3	116.0
vineri	21.8	114.5
sâmbătă	22.1	119.3
duminică	26.0	127.3
total	21.8	117.1

Ora din zi

În ceea ce privește ora producerii, în anul 2013, accidentele rutiere s-au concentrat cel mai frecvent în intervalul orar 16-19. Evoluția numărului total de accidente rutiere grave înregistrate în anul 2013 la nivelul fiecărei ore din zi⁴⁶ precum și a consecințelor lor sunt reprezentate în graficele următoare:

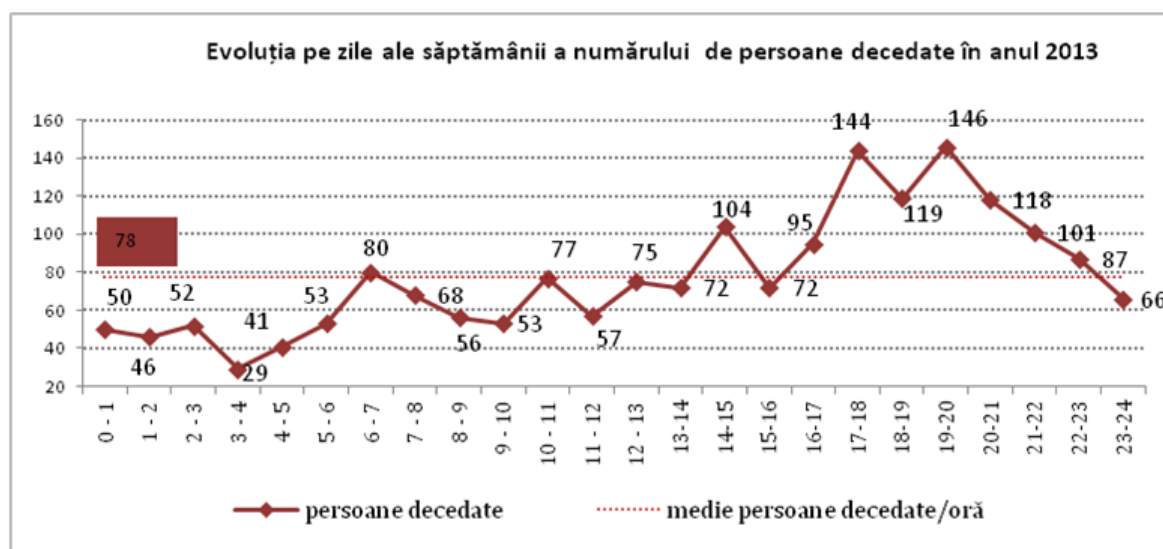
⁴⁶ numărul total de accidente rutiere grave înregistrat pe tot parcursul anului, într-un interval de timp de o oră. ex: între ora 17:00 și ora 18:00, pe tot parcursul anului s-au înregistrat un număr de 666 accidente rutiere grave.



În primele ore ale zilei, începând cu miezul nopții, numărul accidentelor rutiere grave înregistrează o discretă tendință de scădere până la ora 4 (trend descendent demarat după ora 17:00 a zilei anterioare), după care se remarcă o creștere ușoară a frecvenței acestor evenimente (cu 12% față de ora 3).

Pe parcursul orelor dimineții, numărul acestor evenimente rutiere crește de la oră la oră, ajungând ca în intervalul orar 7-8 aproape să se tripleze comparativ cu intervalul orar 0-1. Până la ora 10, aceste valori se mențin relativ constante (ușoară tendință de scădere). După această oră, urmează din nou o creștere ușoară a numărului de accidente rutiere grave până în ora 14, când se remarcă o ușoară reducere a frecvenței de producere a accidentelor rutiere grave până la ora 16. Începând cu această oră, se remarcă din nou multiplicarea numărului acestor evenimente, ajungând la valori maxime în intervalul 17-18. De la ora 18 se observă reducerea treptată a numărului accidentelor rutiere grave, descreștere ce continuă până la ora 4 a zilei următoare.

Se remarcă, de asemenea, cum distribuția numărului răniților grav urmează cu multă fidelitate pe cea a numărului de accidente.



Capitolul III

În privința numărului deceselor, curba acestora corespunde celor mai importante accente ale evoluției pe ore a numărului de accidente. Astfel, intervalele orare (6-7), (17-18) și (19-20) reprezintă perioadele în care se înregistrează cel mai mare număr de pierderi de vieți omenești în accidente rutiere.

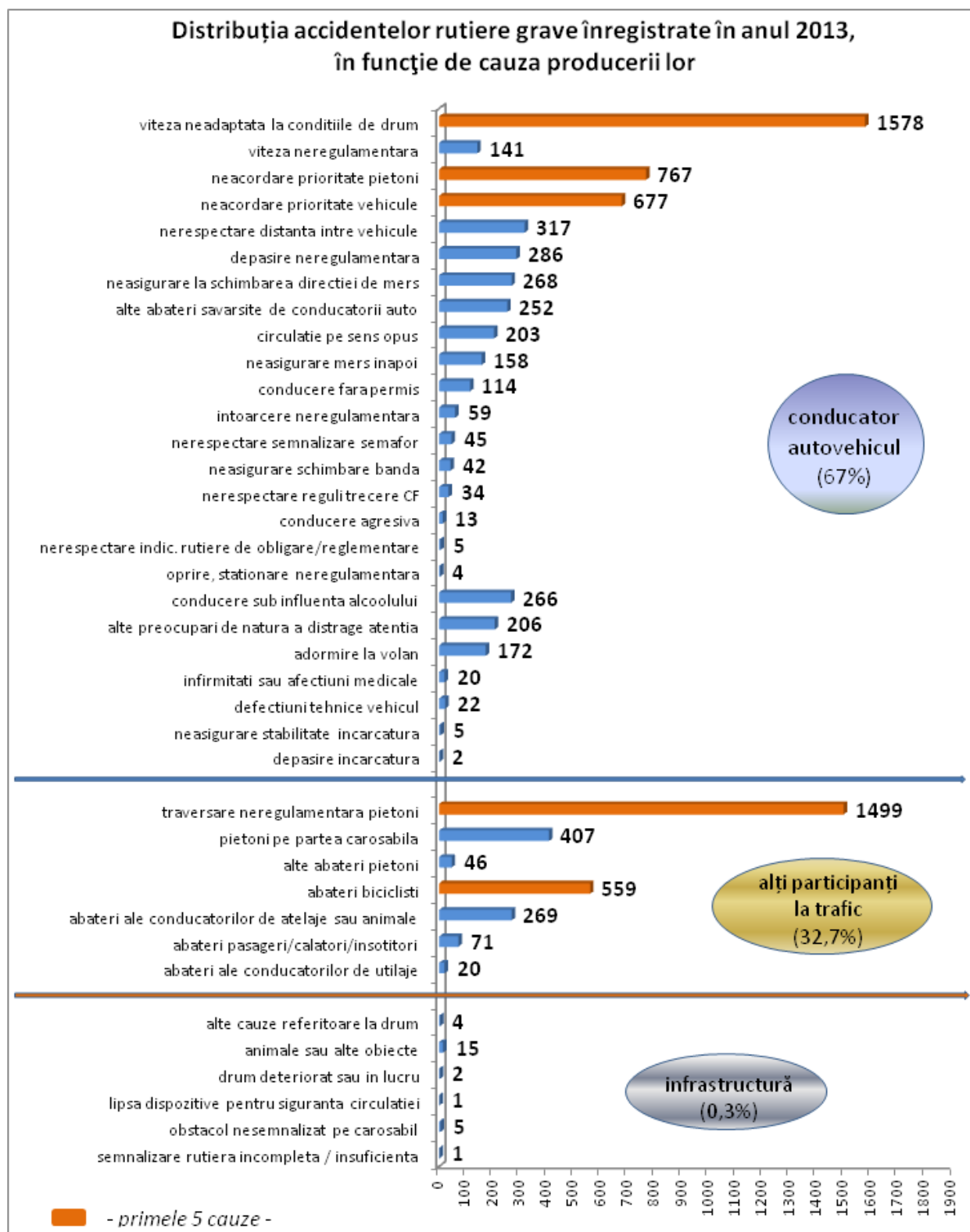
Chiar dacă cel mai mare număr de evenimente rutiere grave a avut loc în a doua parte a zilei, cu un vârf în intervalul 16-20, evenimentele rutiere cu cel mai mare grad de pericol sunt cele care au avut loc în timpul nopții și la primele ore ale dimineții, cu deosebire în intervalele orare 22-03, 04-06.

Ora	Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave)	Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave]
între 0 si 1	35.7	127.9
între 1 si 2	34.9	134.1
între 2 si 3	41.9	137.1
între 3 si 4	26.9	144.4
între 4 si 5	33.9	140.5
între 5 si 6	37.6	134.0
între 6 si 7	31.5	127.2
între 7 si 8	17.6	119.9
între 8 si 9	15.4	115.1
între 9 si 10	14.6	112.4
între 10 si 11	17.6	109.6
între 11 si 12	12.8	109.6
între 12 si 13	16.0	112.6
între 13 si 14	15.2	114.1
între 14 si 15	22.2	120.3
între 15 si 16	16.2	115.7
între 16 si 17	17.6	114.4
între 17 si 18	21.6	114.6
între 18 si 19	19.8	114.0
între 19 si 20	26.8	114.3
între 20 si 21	27.8	113.9
între 21 si 22	25.8	119.1
între 22 si 23	31.9	118.7
între 23 si 24	27.7	118.9
total	21.8	117.1

Cauzele producerii accidentelor rutiere

Cauzele care au stat la baza producerii accidentelor rutiere grave în anul 2013 se clasifică, conform evidențelor statistice ale Poliției Române, în 38 de categorii.

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

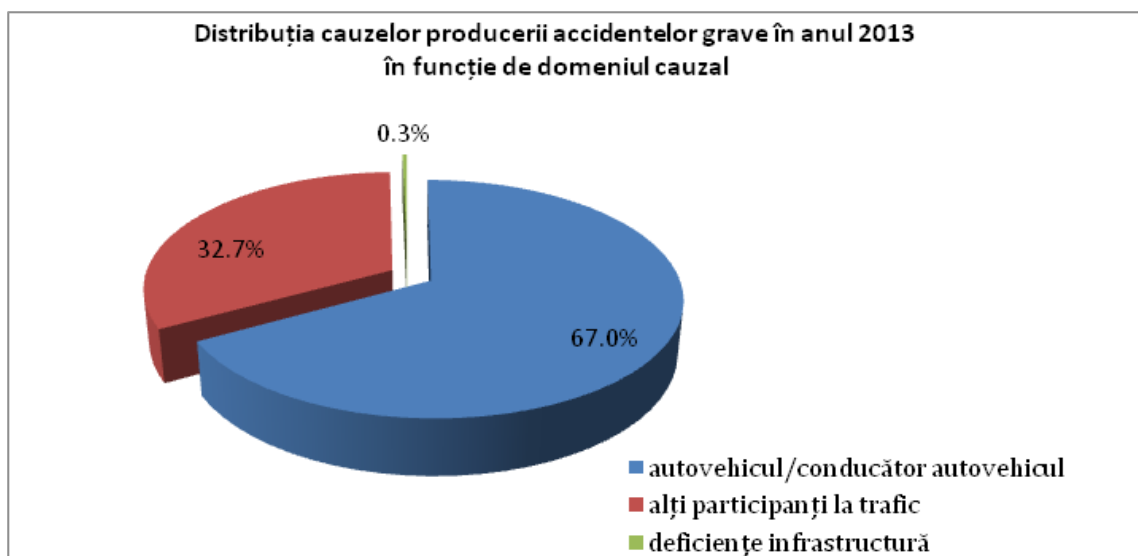


După cum se constată, **viteza neadaptată la condițiile de drum** (18,5% din totalul accidentelor) precum și **traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni** (17,5% din totalul accidentelor) se detașează prin numărul de accidente de circulație grave pe care le-au cauzat pe parcursul anului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

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

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

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



Un plus de semnificație în descrierea acestui fenomen îl aduce analiza acestor cauze din perspectiva indicilor de victimizare, respectiv mortalitate asociați fiecărui domeniu cauzal sau fiecărei categorii cauzale studiată. Acești indici vor surprinde gradul de pericol pe care îl prezintă fiecare dintre ele în producerea unui accident.

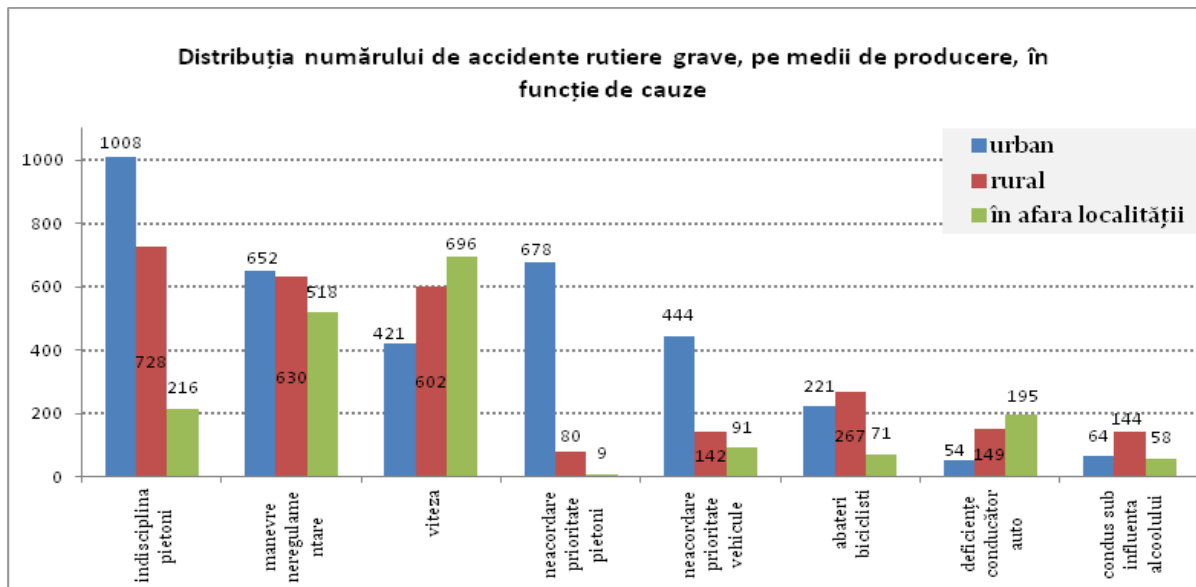
Așa cum se observă în tabelul de mai jos, alături de deficiențele privind starea vehiculelor aflate în traficul rutier, deficiențele de infrastructură (drum deteriorat sau în lucru, semnalizare rutieră incompletă/insuficientă, obstacol nesemnalizat pe carosabil, animale sau alte obiecte prezente pe drumurile publice) conduc la producerea unor accidente violente, cu un număr mai mare de victime comparativ cu celelalte categorii de cauze⁴⁷.

Domenii cauzale/categorii	Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave)	Indice victimizare rutieră [(nr.morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave]
• autovehicul / conducător autovehicul	20.3	124.2
- viteză	26.1	133.5
- neacordare prioritate pietoni	12.0	103.5
- neacordare prioritate vehiculelor	9.0	116.0
- alte manevre neregulate	20.9	125.7
- deficiențe conducător auto	30.2	135.9
- conducere sub influența alcoolului	19.9	121.1
- deficiențe vehicul	34.5	137.9
- abateri pasageri	5.6	100.0
• alți participanți la trafic	24.5	102.5
- indisciplină pietoni	26.2	101.5
- abateri bicicliști	21.3	100.4
- abateri alte categorii participanți (conducători atelaje, utilaje)	19.7	113.2
• deficiențe infrastructură	32.1	135.7
total	21.8	117.1

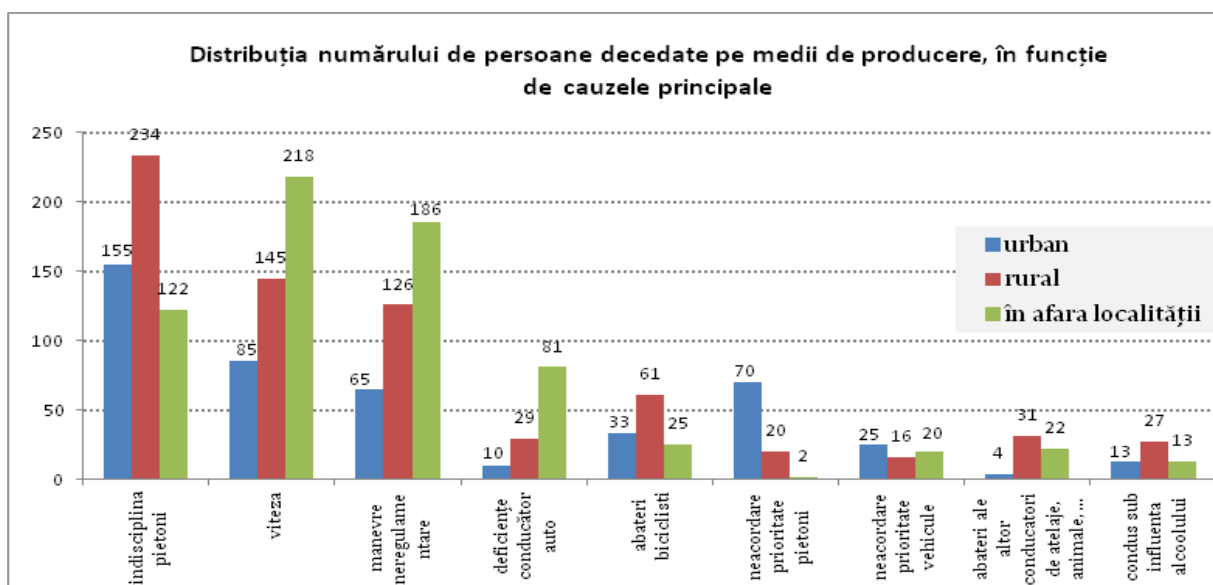
⁴⁷ numărul redus de date care descriu astfel de situații (accidente rutiere grave generate de elementele de infrastructură) determină prudență în interpretarea lor

În ceea ce privește conduita la volan a conducătorilor de autovehicule, comportamentele neadecvate în conducere de genul, neatenție, oboseală, adormire la volan precum și condusul cu viteză mare determină în mod frecvent producerea unor accidente foarte violente (cu un grad de victimizare mai ridicat). Totodată, se constată și faptul că indisciplina rutieră a pietonilor se asociază cu valori ridicate ale mortalității.

Analiza acestor cauze/domenii cauzale în funcție de mediul în care accidentele rutiere s-au comis pune în evidență o serie de aspecte, ilustrate în graficul de mai jos:



În mediul urban, principalele cauze ale producerii unor accidente grave sunt cele ce țin de nerespectarea regulilor privind acordarea priorității (1122 de cazuri, dintre care 678 de neacordare prioritate pietoni, iar 444 de neacordare prioritate vehicule) și de indisciplina pietonilor (1008 cazuri). Efectuarea neregulamentară a unor manevre de către conducătorii de autovehicule este o a treia categorie cauzală în mediul urban (652 cazuri). Totodată, se observă că viteza apare într-o măsură mai redusă (421 cazuri) drept cauză a producerii unor astfel de evenimente în traficul din orașe. Se remarcă faptul că, indiferent de tipul de cauză, numărul persoanelor decedate în accidentele rutiere este mai redus în localitățile urbane.



În ceea ce privește traficul din **localitățile rurale**, principalele cauze ce determină producerea unor accidentelor rutiere grave sunt: indisciplina pietonilor (728 cazuri), efectuarea neregulamentară a unor manevre (630 cazuri), urmate de viteză (608 cazuri). O pondere importantă o au și accidentele generate de abaterile bicicliștilor (267 cazuri), cele determinate de neacordarea de prioritate (222 de cazuri, dintre care 80 de cazuri sunt de neacordare prioritate pietoni, iar 142 de neacordare prioritate vehicule) sau cele produse din cauza consumului de alcool de către conducătorul de vehicul (144 cazuri). Analiza indicilor de mortalitate pentru acest mediu, ilustrează faptul că mediul rural este mai periculos din punctul de vedere al violenței victimizării comparativ cu mediul urban pentru majoritatea cauzelor care stau la baza producerii unui accident rutier grav (indisciplină pietoni, manevre neregulamentare, neacordare prioritate pietoni, neacordare prioritate vehicule, abateri bicicliști, abateri pasageri, deficiențe vehicul).

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

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



STOP

teribilismului rutier!

CAPITOLUL IV

ACCIDENTELE RUTIERE GRAVE ÎN RÂNDUL TINERILOR CU VÂRSTE ÎNTRE 15 - 30 ANI ÎN ANUL 2013

Statisticile Poliției Române, dar mai ales datele comparative la nivelul Uniunii Europene privind accidentele rutiere în care au fost implicați tinerii sugerează că România are o problemă legată de incidența crescută a victimizării rutiere în rândul tinerilor. Capitolul de față urmărește să analizeze atât dimensiunile acestei probleme cât și factorii care contribuie la menținerea ei.

Alegerea intervalului de vârstă 15-30 ani ca și categorie de referință pentru analiză nu este arbitrară; ea a fost sugerată ca și categorie de risc de datele din cercetările privind siguranța rutieră dar și pentru a menține comparabilitatea datelor la nivel european, având în vedere că indicatorii dezvoltați în Strategia UE privind Tinerii se raportează la acest interval de vârstă.

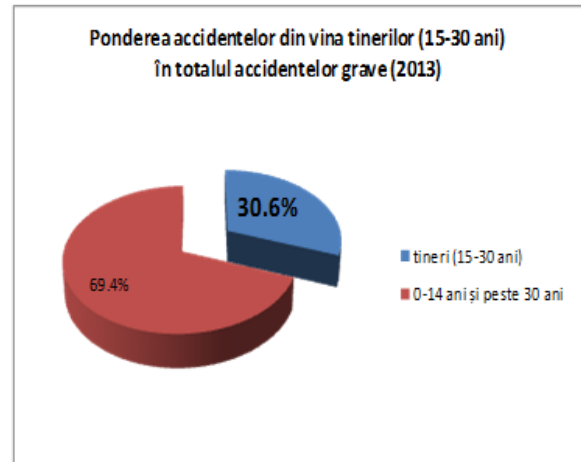
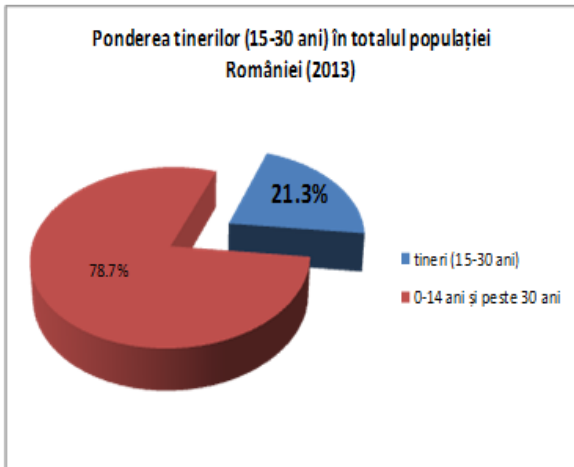
1. **Vinovați și victime. Dimensiunile problemei**

Problema implicării tinerilor în accidentele rutiere soldate cu consecințe deosebit de grave (morți și răniți grav) este semnalată de o suprareprezentare a acestei categorii de vârstă atât în rândul conducătorilor de autovehicule care produc din vina lor aceste accidente cât și în rândul victimelor șoselelor.

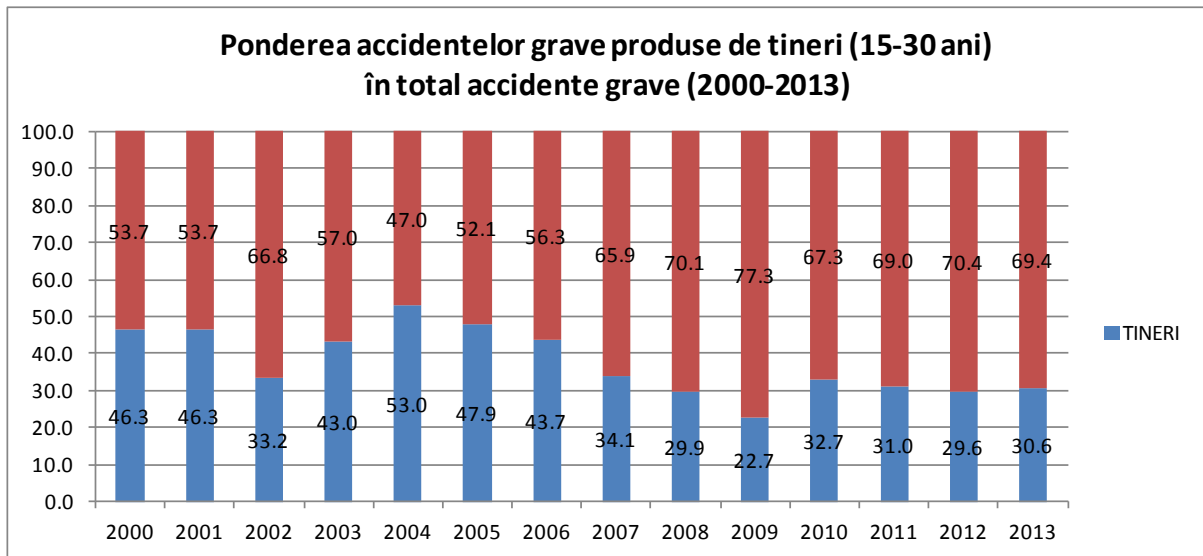
a. **Suprareprezentarea tinerilor (15-30 ani) în rândul vinovaților de producerea accidentelor rutiere grave**

O primă ilustrare este cea a diferenței semnificative între ponderea tinerilor cu vârsta între 15-30 ani în populația României, la nivelul anului 2013, și ponderea deținută de accidentele rutiere provocate de aceeași categorie de tineri în totalul accidentelor grave înregistrate în același an. Astfel, dacă tinerii reprezintă puțin mai mult de o cincime din populația României (**21,3%**), ponderea accidentelor rutiere grave produse din vina tinerilor se apropie de o treime (**30,6%**), cele 9 procente diferență semnificând o **suprareprezentare a**

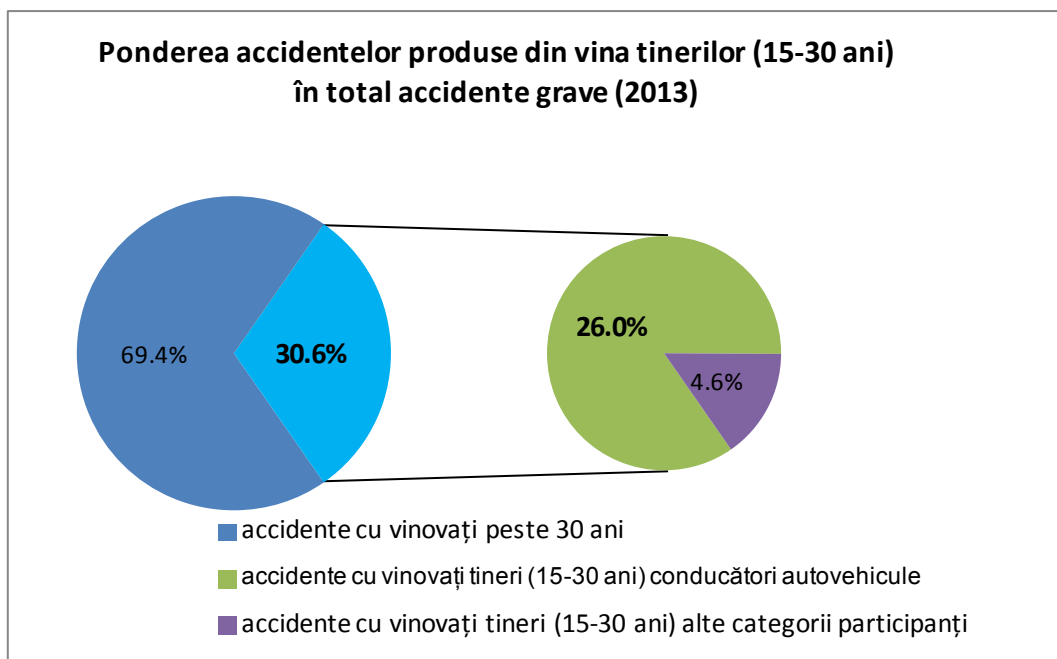
segmentului de tineri până în 30 ani în rândul persoanelor responsabile de producerea accidentelor rutiere grave, comparativ cu celelalte categorii de vârstă.



O privire retrospectivă asupra situației din ultimii 14 ani arată că implicarea tinerilor în producerea de accidente grave a fost și mai ridicată în anii anteriori, când accidentele cu autori tineri reprezentau aproximativ jumătate dintre accidentele rutiere grave (ex. anii 2000-2001 și 2004-2005, ani în care s-au înregistrat cel mai mare număr de accidente produse din vina tinerilor).

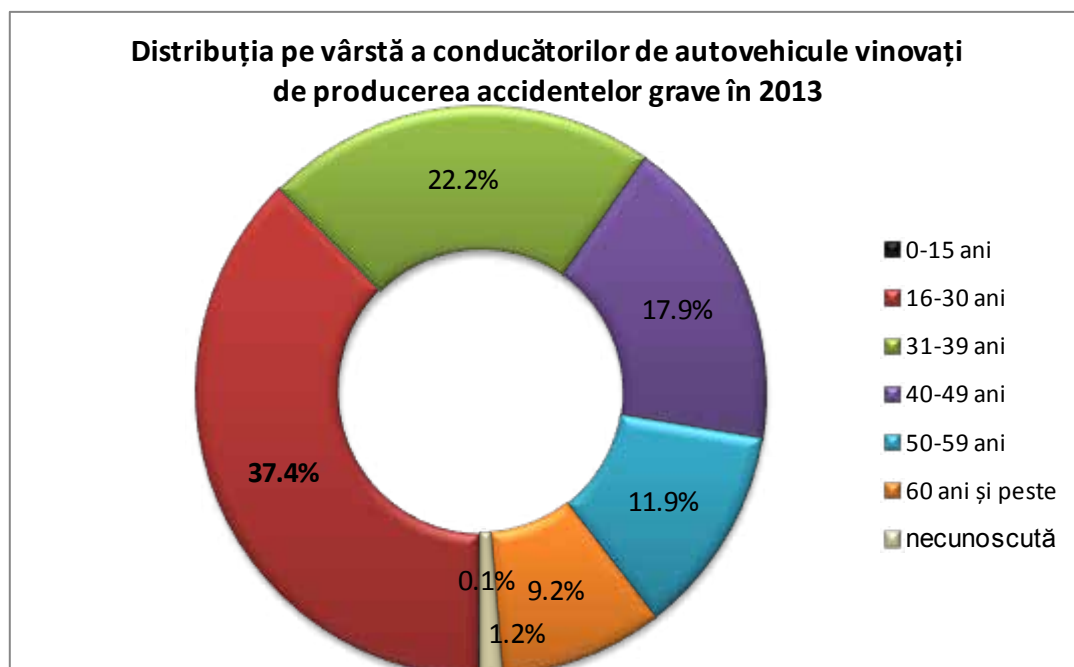


Participarea crescută a tinerilor (15-30 ani) la producerea accidentelor rutiere este în mare parte datorată **implicării semnificative a tinerilor conducători de autovehicule** și mai puțin a altor categorii de participanți la trafic (pietoni, bicicliști etc.), așa cum e ilustrat în graficul de mai jos:



Din acest motiv, analiza autorilor, contextului și a cauzelor producerii accidentelor grave de către tineri va avea în centrul atenției pe tinerii conducători de autovehicule (cu 2 sau 4 roți) și mai puțin celelalte categorii (pietoni, bicicliști etc.).

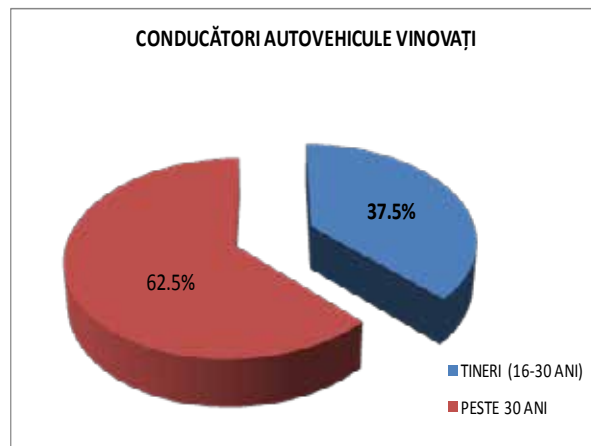
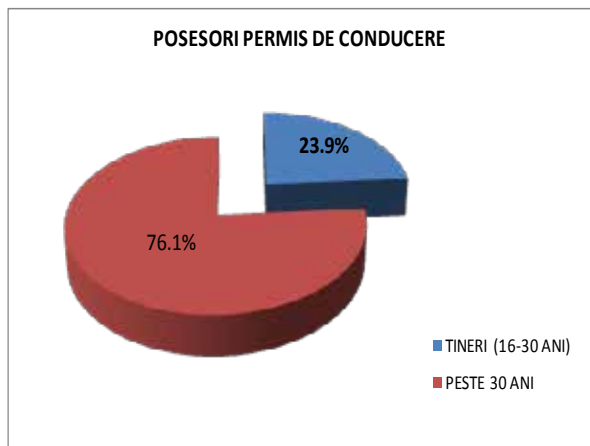
Suprareprezentarea categoriei 16-30 ani în accidentele rutiere, comparativ cu alte grupe de vârstă, e evidențiată și urmărind distribuția pe grupe de vârstă a conducătorilor auto vinovați de producerea accidentelor grave așa cum este ea ilustrată în graficul următor:



Aproape 4 din 10 conducători de autovehicule care au cauzat un accident rutier grav în anul 2013 sunt tineri cu vârsta de maxim 30 ani, raport neegalat de nicio altă grupă de vârstă.

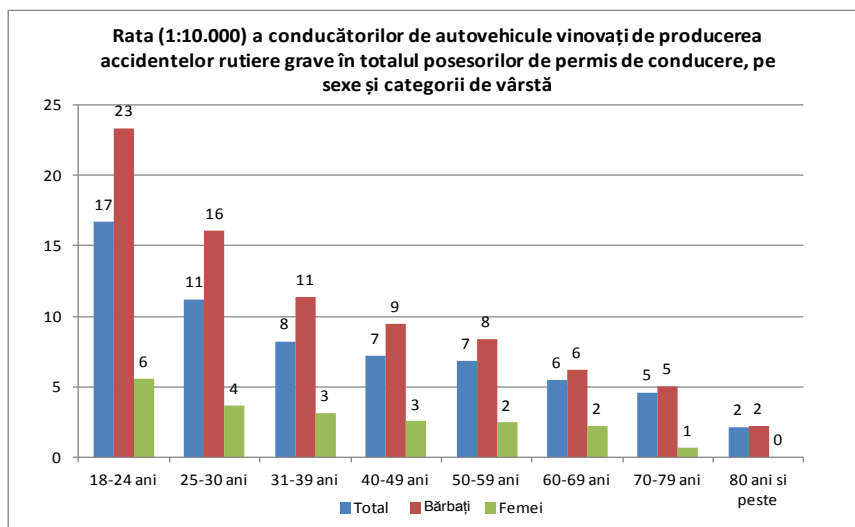
În ceea ce privește conducătorii de autovehicule tineri, se impune a se studia dacă suprareprezentarea lor în categoria vinovaților de producerea accidentelor rutiere nu este datorată, pe de o parte de un număr mai mare de deținători de permise de conducere (deci de potențiali participanți la traficul auto) cu vârsta între 16-30 ani, iar pe de altă parte unei supraexpunerii, (adică o participare reală crescută la trafic a acestei categorii), comparativ cu celelalte categorii de vârstă.

Primul aspect este clarificat comparând ponderea tinerilor în totalul posesorilor de permis de conducere cu ponderea tinerilor conducători de autovehicule vinovați de accidente grave în totalul conducătorilor auto vinovați. Din cele două grafice observăm că **tinerii reprezintă 24% din totalul posesorilor de permis, dar 37,5% din totalul conducătorilor de autovehicule vinovați de producerea accidentului.**



60,6% dintre conducătorii auto tineri implicați, în anul 2013, într-un accident rutier grav au fost **vinovați** de producerea lui.

Raportarea șoferilor vinovați la totalul posesorilor de permis de conducere, pe categorii de vârstă este o altă modalitate de a evidenția implicarea crescută a tinerilor conducători de autovehicule în producerea accidentelor rutiere. Astfel, o mai mare parte dintre posesorii de permis de conducere tineri (18-30 ani) a fost implicată cu vinovăție în producerea de accidente rutiere grave, comparativ cu alte categorii de vârstă. Ratele cele mai mari sunt în cazul **conducătorilor auto din categoria 18-24 ani - 17** vinovați de accident din 10.000 posesori de permis de conducere, și mai ales a **conducătorilor auto bărbați (18-24 ani)- 23** vinovați din 10.000 posesori de permis.

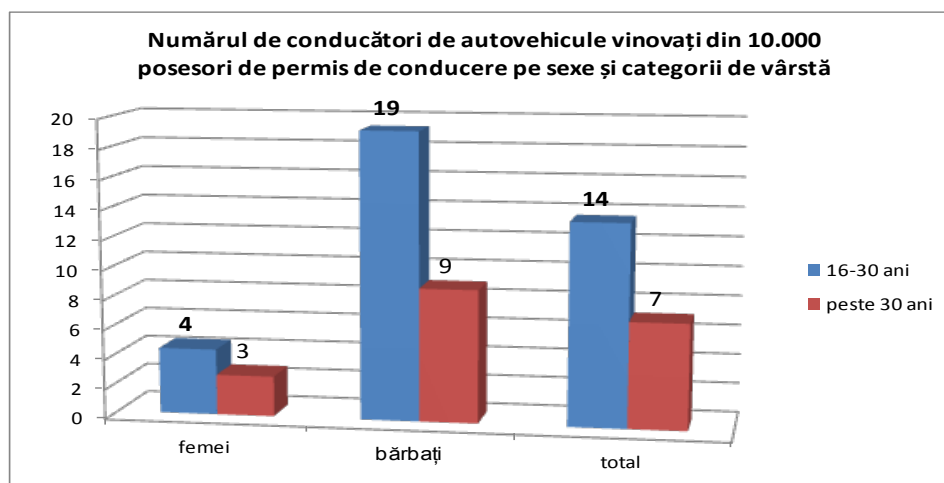


Graficul anterior ilustrează clar incidența crescută a accidentelor rutiere grave în rândul conducătorilor de autovehicule tineri, și mai ales a celor de sex masculin.

Statisticile poliției indică faptul că 14 din 10.000 de posesori de permis auto tineri (18-30 ani) au produs accident rutier grav comparativ cu 7 din 10.000 de posesori de permis cu vârsta peste 30 de ani. Practic, **riscul de implicare cu vinovăție în accidentele rutiere este de două ori mare în rândul conducătorilor de autovehicule de până în 30 ani față de cei din categoria de peste 30 ani.**

7 din 8 șoferi tineri, vinovați de producerea unui accident rutier grav în anul 2013, au fost bărbați.

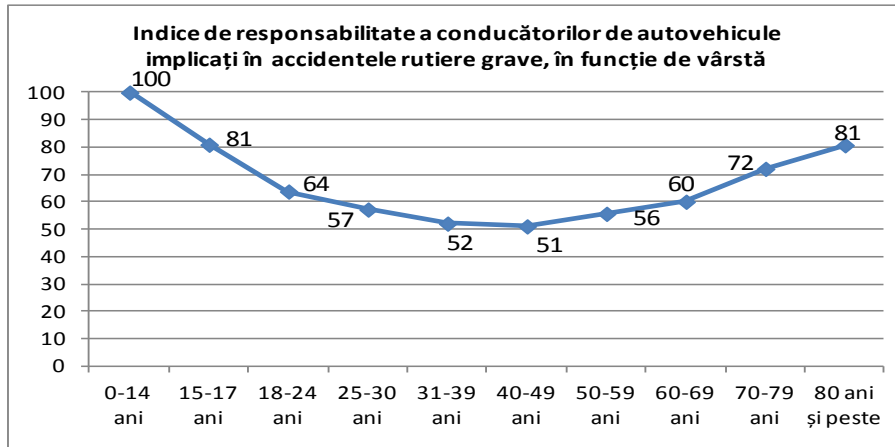
Există, de asemenea, **diferențe semnificative, în funcție de gen**, între posesorii de permis în ceea ce privește vinovăția în accidentele rutiere grave. Bărbații tineri sunt mai înclinați să provoace accidente rutiere comparativ cu femeile: 19/10.000 deținători de permis de conducere tineri au produs un accident rutier față de 4/10.000 tinere posesoare de permis. Diferențele între sexe se mențin și la conducătorii auto de peste 30 de ani, dar în timp ce, în cazul lor, bărbații sunt de 3 ori mai expuși riscului de a face accident, în cazul tinerilor posesori de permis, riscul este de aproape 5 ori mai mare la **bărbați față de femei.**



27% dintre decesele înregistrate în anul 2013 pe șoselele din România au fost cauzate de tineri cu vârsta între 15 - 30 ani.

În ceea ce privește *supraexpunerea* la trafic, ca ipoteză explicativă a incidenței ridicate a accidentelor rutiere în rândul tinerilor, Poliția nu dispune de datele necesare pentru a o măsura într-o manieră obiectivă. În schimb, un instrument util în a raporta vinovăția la expunere (printr-o măsură, ce-i drept, mai slabă a ei, și anume *implicarea* în accidente rutiere) ar fi **indicele de responsabilitate** (nr. conducători autovehicule vinovați/nr. conducători autovehicule implicați *100). Calculat pe categoriile de vârstă a conducătorului auto, valoarea acestui indice este foarte mare (între 65-100) în intervalul de vârstă 0-24 ani⁴⁸, egalat doar de cel corespunzător categoriilor de peste 65 ani.

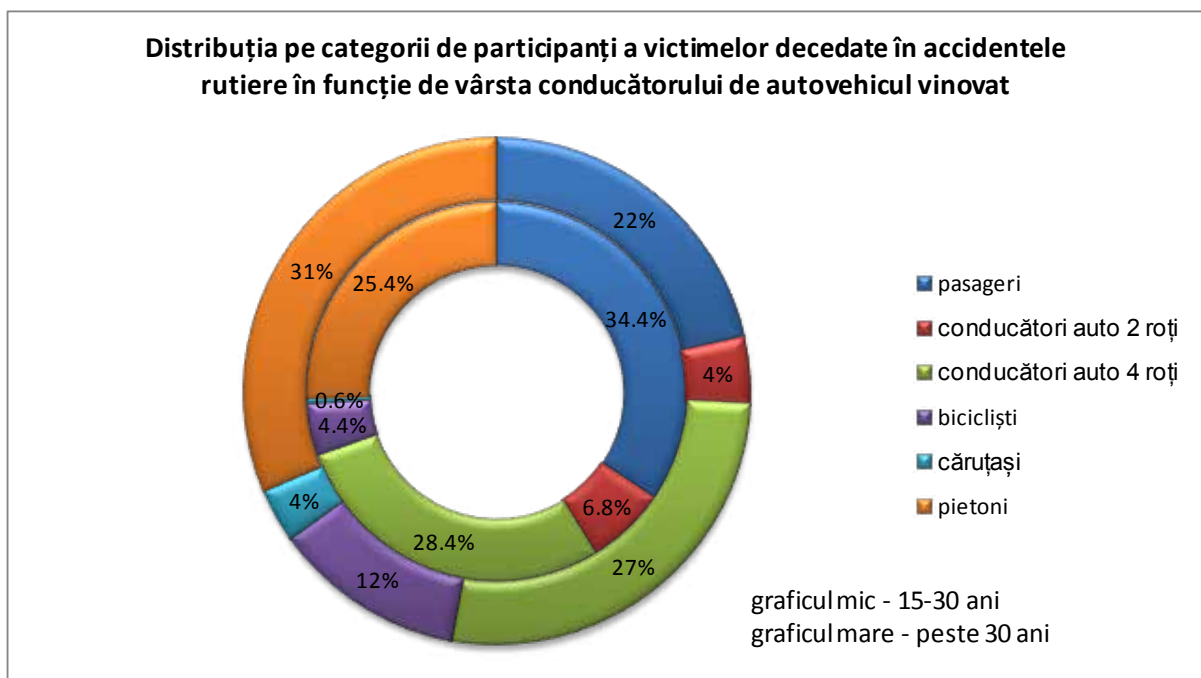
⁴⁸ În cazuistica accidentelor rutiere grave, există conducători auto cu vârsta sub 16 ani care au comis accidente de circulație conducând fără permis, implicit vinovați de producerea accidentului.



Cine sunt victimele șoferilor tineri?

O treime dintre victimele accidentelor rutiere grave produse în România în anul 2013 sunt datorate tinerilor cu vârste între 15-30 ani. În medie, un accident grav provocat de un tânăr (15-30 ani) a produs, în anul 2013, 1,23 victime decedate sau rănite grav. Comparativ, când luăm în calcul toate accidentele grave, media victimelor este de 1,17 per eveniment rutier.

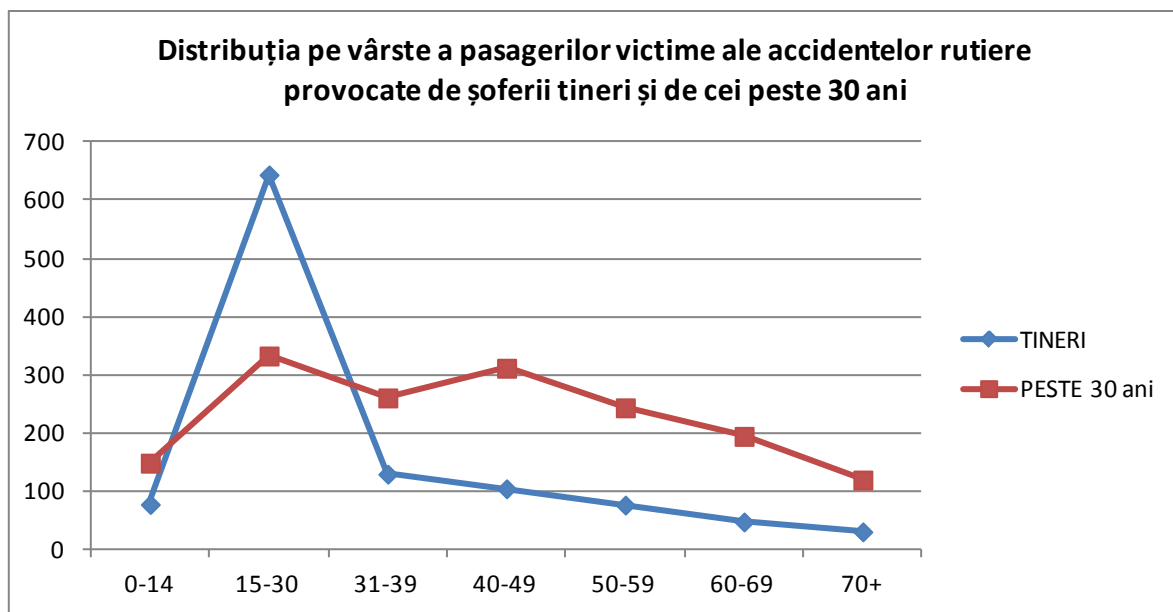
Victimele predilecte ale accidentelor rutiere grave produse din vina conducătorilor de autovehicule tineri (15-30 ani) sunt conducătorii auto (4 roți) și pasagerii acestora. Dacă urmărim graficul de mai jos, observăm că cele două categorii dețin împreună o pondere de **62,8%** în totalul victimelor decedate.



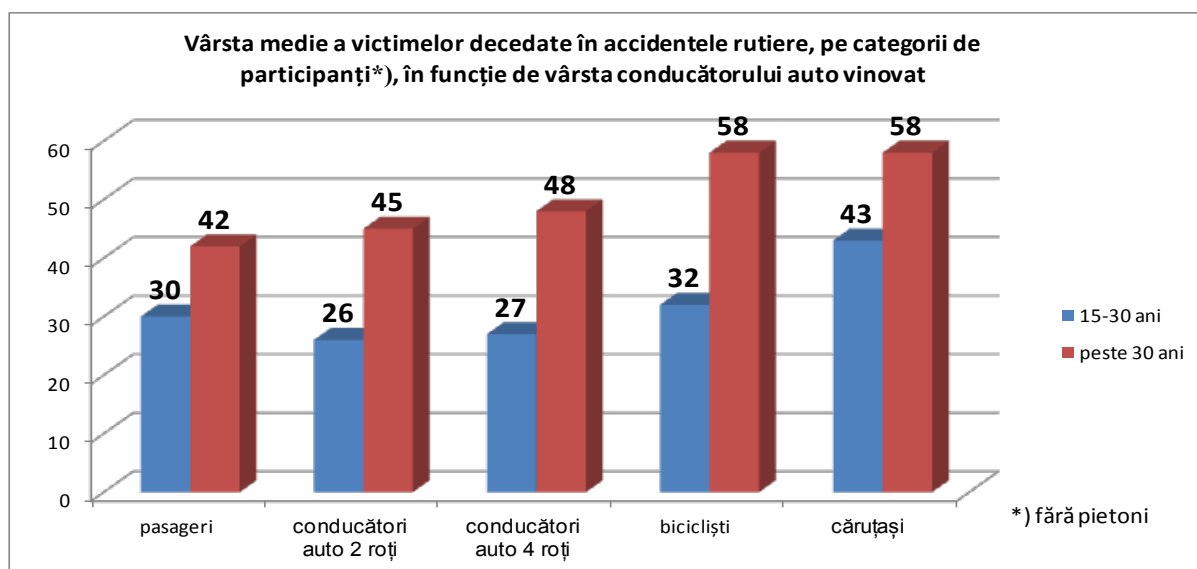
Conducătorii auto tineri care au decedat sau au fost răniți grav în accidente au fost, de regulă, cei care au provocat aceste accidente. Marea majoritate (80,6%) a conducătorilor auto (4 roți) victime ale accidentelor rutiere în care au fost implicați șoferi tineri au fost, la rândul lor, tineri. Acest procent este și mai mare în cazul conducătorilor auto pe 2 roți (88%).

Șoferii tineri implicați cu vinovăție în accidente rutiere au avut mai mulți pasageri **care au decedat comparativ cu șoferii mai în vârstă**: 34,4% dintre victimele decedate în accidentele produse de tineri au fost pasageri, comparativ cu 22% în cele ale șoferilor de peste 30 de ani.

Dintre pasagerii victime (morți sau răniți grav) ale accidentelor produse de tineri, 58% sunt tineri din aceeași categorie de vârstă cu conducătorii auto vinovați. Așa cum ne arată și graficul următor, pasagerii victime ale tinerilor șoferi sunt mai degrabă de aceeași vârstă cu șoferii care au provocat accidentul, pe când în cazul accidentelor produse de conducătorii auto de peste 30 ani, pasagerii sunt distribuiți uniform în toate categoriile de vârstă.



O ilustrare clară a incidenței crescute a victimizării rutiere în rândul tinerilor, cauzată din vina tinerilor conducători auto, este **vârsta medie scăzută a victimelor decedate**, pe toate categoriile de participanți la trafic, în comparație cu cea a victimelor conducătorilor auto de peste 30 de ani. În graficul de mai jos se observă că media de vârstă a conducătorilor de autoturisme, a motocicliștilor și pasagerilor acestora decedați din vina conducătorilor auto tineri este de până în 30 ani, cu mult mai redusă decât cea a victimelor conducătorilor auto mai vârstnici.

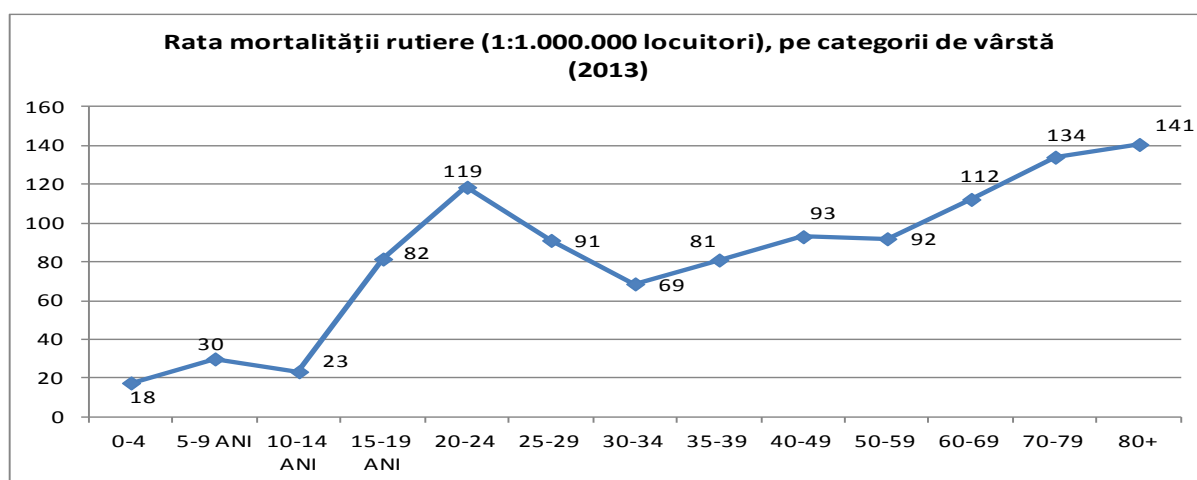


În concluzie, *victimele accidentelor rutiere provocate de șoferii tineri sunt, în principal, pasagerii acestora, de cele mai multe ori de aceeași vârstă cu șoferii, și conducătorii auto. Dintre aceștia din urmă, cea mai mare parte o reprezintă chiar autorii accidentelor.*

b. Suprareprezentarea tinerilor (15-30 ani) în rândul victimelor accidentelor rutiere grave

Așa cum arătam, categoria de vârstă 15-30 ani deține 21,3% din populația României, dar, în ceea ce privește accidentele rutiere, ea reprezintă 25,5% dintre victimele accidentelor rutiere (morți sau răniți grav).

Rata mortalității în accidentele rutiere în rândul tinerilor cu vârsta între 20-24 ani este de **119/1 milion de locuitori** (cea mai mare dintre toate categoriile de vârstă sub 70 ani).

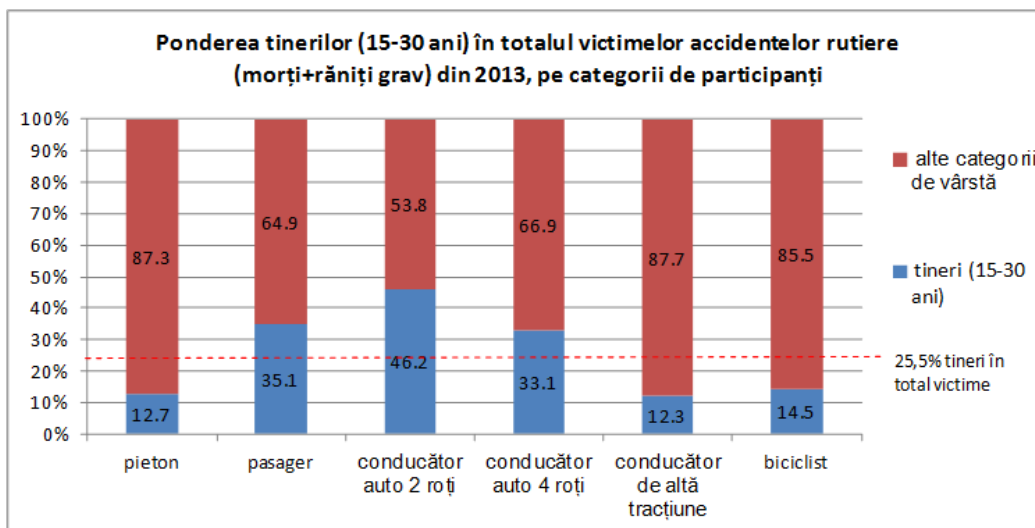


Organizația Mondială a Sănătății anunța că, la nivel mondial, accidentele rutiere sunt principala cauză de deces în rândul tinerilor (15-29 ani). La nivel european, accidentele de trafic rutier reprezintă a treia cauză de deces în rândul populației de 0-24 ani. Aproximativ 4 din 5 decese la grupa de vârstă 15-24 ani se datorează accidentelor rutiere⁴⁹.

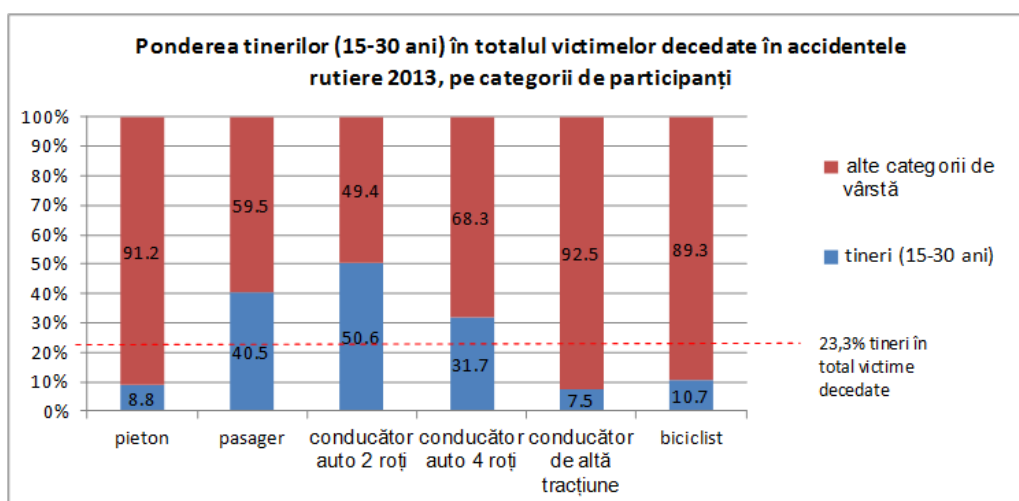
În România 1 din 5 decese în categoria 20 -24 ani, 1 din 7 decese (25-29 ani) și 1 din 6 decese (15-19 ani) sunt urmarea unor accidente rutiere.

Pe categorii de participanți la trafic, tinerii (15-30 ani) sunt suprareprezențați în rândul victimelor **motocicliști (46,2%)** și a **pasagerilor victime (35,1%)**. De asemenea, șoferii tineri au **reprezentat în anul 2013 o treime dintre conducătorii de autovehicule cu 4 roți decedați sau răniți grav în accidentele rutiere.**

49 Health and Environment in Europe: Progress Assessment. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, Geneva, 2010, p.24

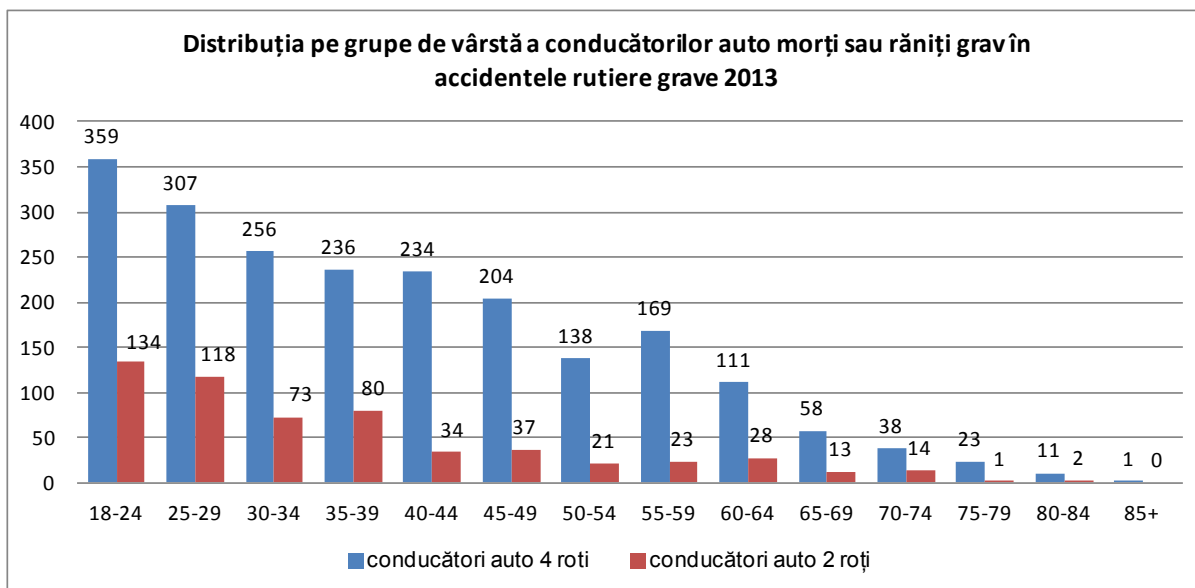


Dacă analizăm numai decesele rezultate din accidentele rutiere, situația este și mai dramatică în cazul **conducătorilor de motociclete** (50,6% din totalul motocicliștilor decedați) și **pasagerilor tineri** (40,5% dintre pasagerii decedați în accidente).

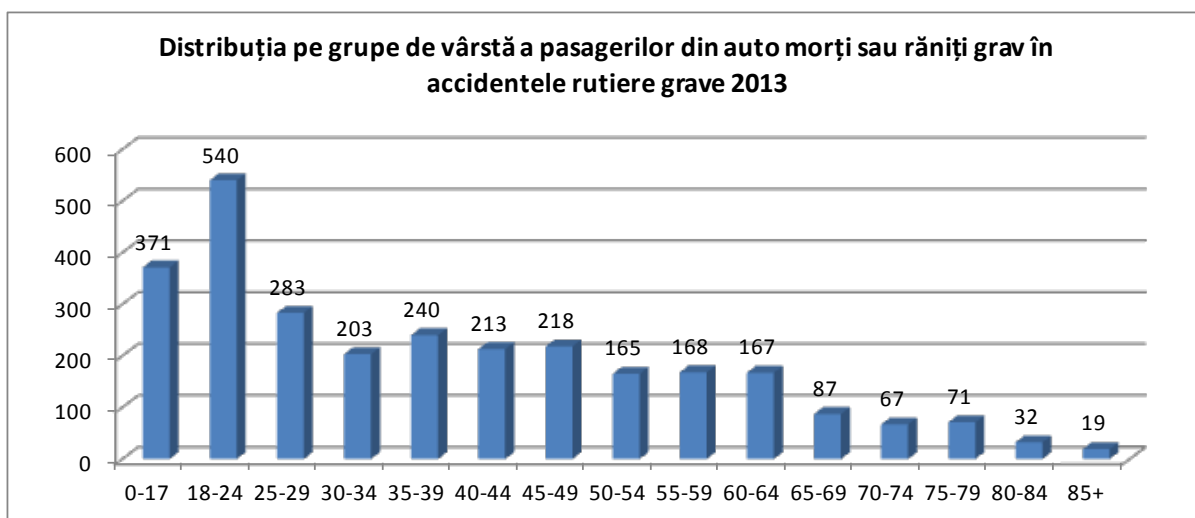


Tinerii - victime pe roți

Cei mai vulnerabili par a fi tinerii din categoria 18-24 ani (10,5% din populația României, dar 18,5% dintre **șoferii** decedați și 21,7% dintre **motocicliștii** decedați).

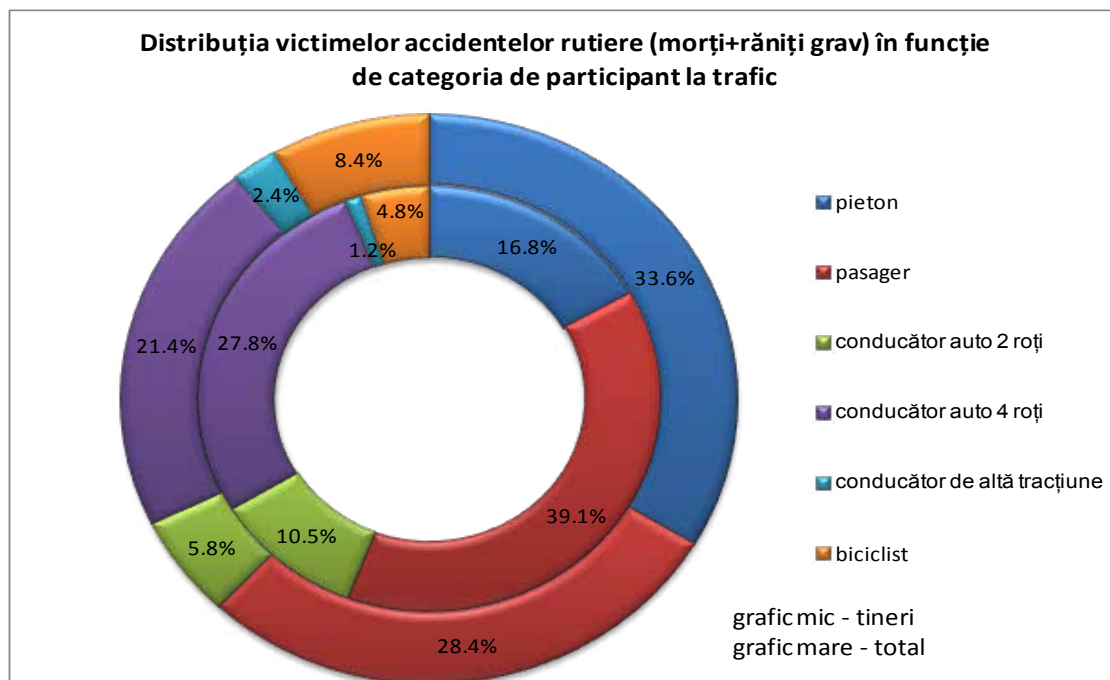


De asemenea, în categoria 18-24 ani sunt cei mai mulți **pasageri** victime ale accidentelor rutiere (19% din totalul victimelor pasageri). Acest aspect, corelat și cu numărul ridicat al victimelor conducători de autoturisme și motociclete din aceeași categorie de vârstă (18-24) sugerează **un tipar al accidentelor rutiere în care sunt victime tineri**: tineri șoferi care sunt însoțiți de pasageri de vârste apropiate care ajung să fie implicați în evenimente rutiere grave, din vina lor sau a altor participanți la trafic.



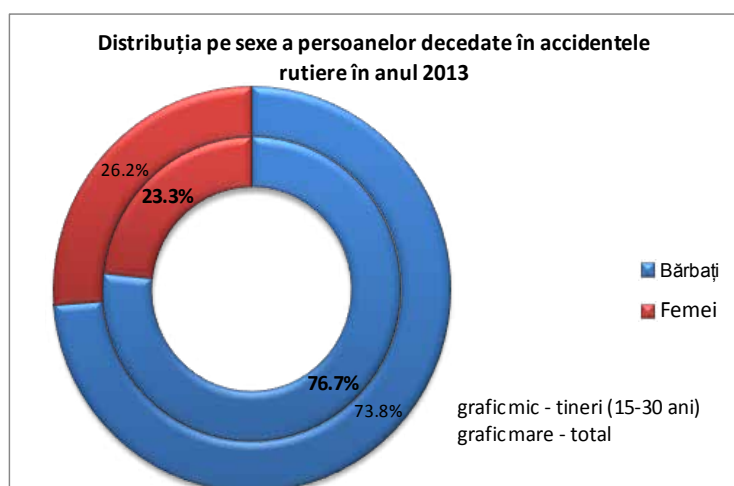
O dovadă a suprareprezentării șoferilor și pasagerilor acestora în rândul victimelor tinere este următorul aspect: deși în totalul victimelor de orice vârstă înregistrate, 48% sunt utilizatori „vulnerabili” ai șoselelor⁵⁰ (motocicliști, bicicliști, pietoni), în cazul tinerilor acest procent este de numai 32% ceea ce înseamnă că o pondere mai mare o dețin **victimele în autoturisme** (șoferi și pasageri). Pietonii sunt mult subreprezențați în rândul victimelor tinere: dacă în total reprezintă o treime dintre victimele șoselelor, în cazul tinerilor aceștia reprezintă doar 17% dintre victime .

⁵⁰ Termenul de „vulnerable road users”, consacrat în literatura de specialitate și menționat în statisticile Organizației Mondiale a Sănătății, cuprinde pietonii, bicicliștii și utilizatorii de vehicule cu două roți.



De asemenea, media de vârstă a victimelor decedate pe categorii de participanți la trafic arată clar că, în cazul conducătorilor de autoturisme, de motociclete și a pasagerilor, decesele au fost mai multe în rândul tinerilor comparativ cu alte categorii de vârstă. Astfel, în cazul *căruțașilor* media de vârstă a persoanelor decedate a fost de 57 ani, în cazul *pietonilor*, de 54 ani iar a *bicicliștilor* de 52,5 ani. În schimb, în cazul *conducătorilor de autoturisme* decedați media vârstei a fost de 41 ani, în cel al *pasagerilor* de 37 ani, iar în cel al *motocicliștilor* decedați pe șosele, de 36 ani.

Bărbații tineri - risc mai mare de a fi victime ale unui accident rutier comparativ cu femeile tinere

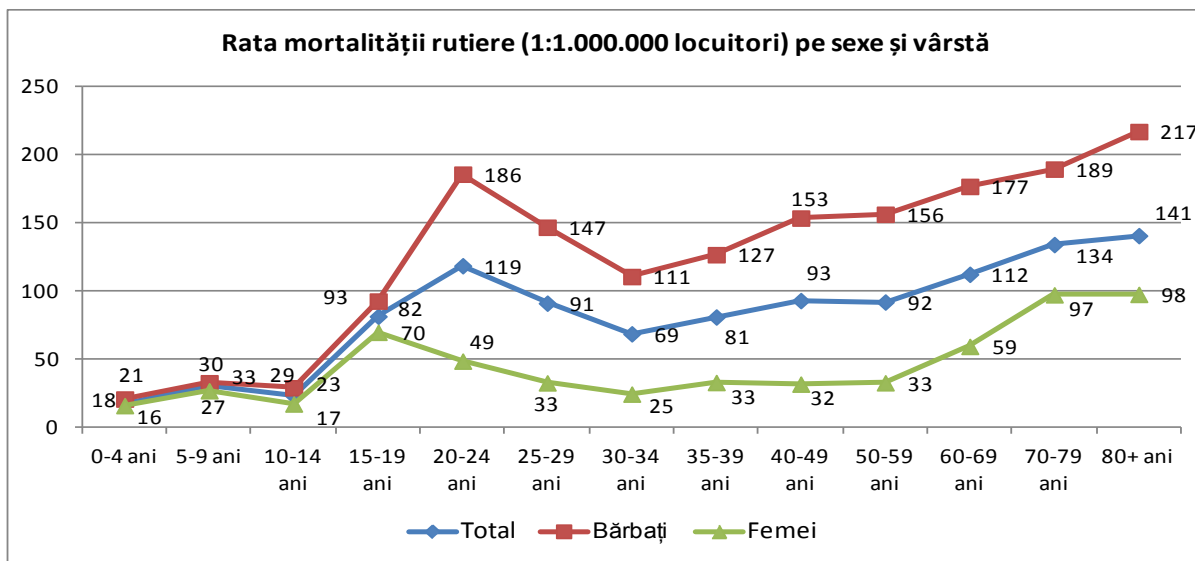


Există de asemenea diferențe semnificative între cele două sexe în ceea ce privește victimizarea rutieră. Dintre persoanele decedate în accidentele rutiere, cu vârsta între 15-30 ani, peste **trei sferturi sunt bărbați și mai puțin de un sfert sunt femei.**

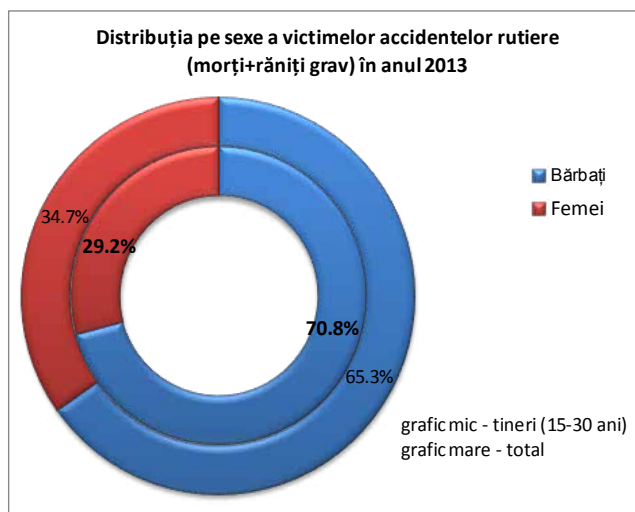
Bărbații tineri au „șansa” să moară în accidentele rutiere de 3 ori mai mare comparativ cu femeile tinere (rata mortalității în accidente rutiere la bărbații tineri este 143 iar la femeile tinere 46 - raportul fiind de 3:1).

	tineri 15-30 ani	decedați în accidente rutiere	rata mortalității rutiere (1:1.000.000)
Bărbați	2.317.223	332	143
Femei	2.211.233	101	46

Din graficul de mai jos observăm că rata mortalității rutiere este foarte ridicată în rândul bărbaților din categoria 20-24 ani, respectiv 186 decese la 1 milion de persoane, rată depășită doar de cea a persoanelor de peste 70 ani de sex masculin.

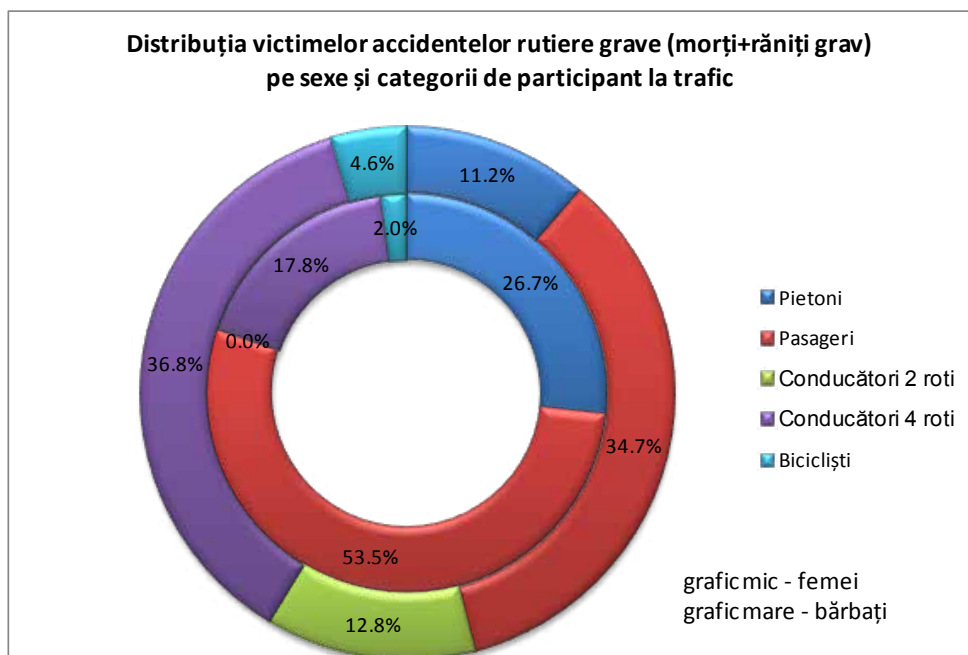


Constatăm o victimizare mai redusă a femeilor din categoria 15-30 ani comparativ cu a femeilor în total. Femeile au reprezentat 35% dintre victime în total și doar 29% dintre victimele tinere.



Dacă analizăm pe categorii de participanți, observăm că peste jumătate dintre femeile victime ale accidentelor rutiere au avut calitatea de **pasager** ai unui autovehicul (53,5%), iar peste un sfert au fost **pietoni** (26,7%).

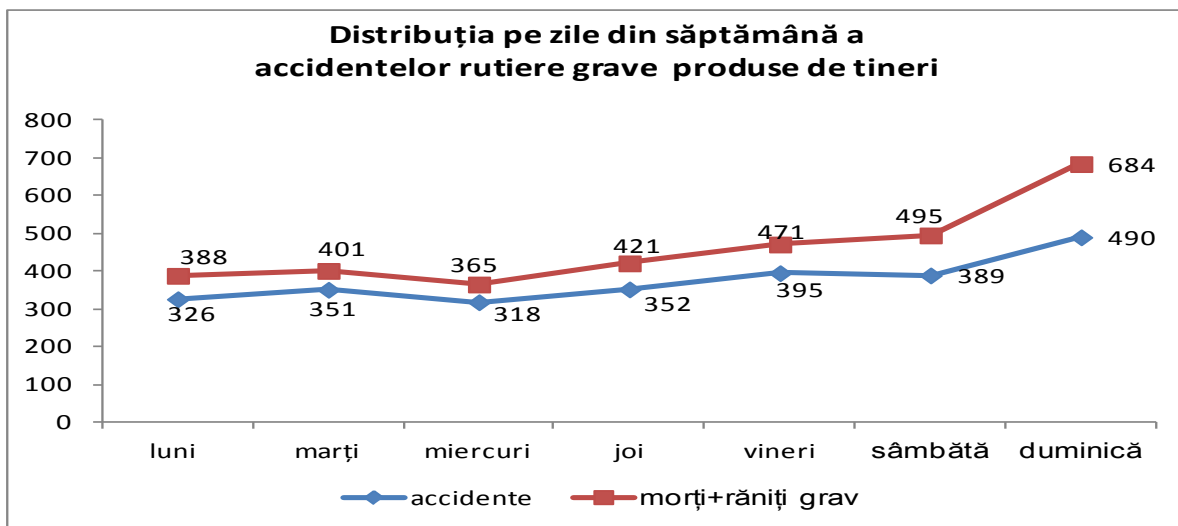
Bărbații, în schimb, au fost victime în calitate de **șoferi** de autoturism sau de **pasageri** în proporții aproape egale (36,8%, respectiv 34,7%). **Toate victimele care au decedat în timp ce conduceau un vehicul pe două roți au fost de sex masculin, iar procentul bărbaților bicicliști decedați este dublu față de cel al femeilor.**



Când, unde, cum și în ce circumstanțe produc tinerii mai frecvent accidente rutiere grave?

Ziua din săptămână.

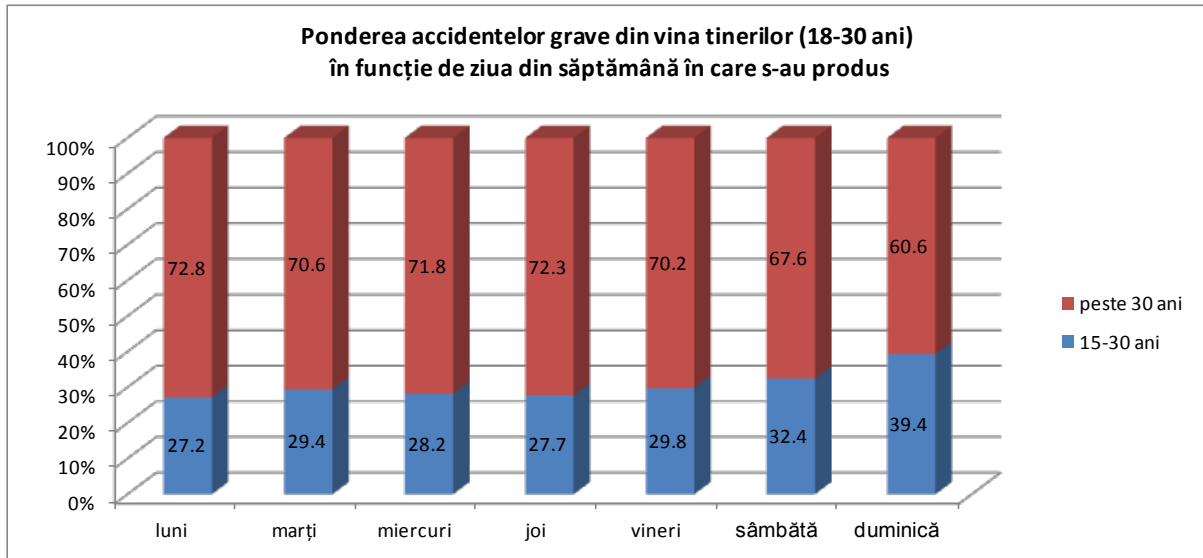
Duminica au avut loc mai multe accidente în care au fost implicați cu vinovăție tineri conducători auto decât în oricare altă zi a săptămânii. În zilele de weekend⁵¹ (mai ales duminică) au fost înregistrate cele mai multe victime și cei mai mari indici de victimizare rutieră⁵² (130-140 victime la 100 de accidente, comparativ cu 110-120 victime în restul săptămânii).



Dacă ne raportăm la totalul accidentelor rutiere grave observăm că, într-adevăr, participarea tinerilor la producerea de evenimente rutiere este mai crescută în zilele de sfârșit de săptămână. Graficul de mai jos ilustrează această creștere a ponderii accidentelor produse din vina tinerilor, astfel că se ajunge ca duminică 4 din 10 accidente să fie datorate conducătorilor auto cu vârsta între 15-30 ani.

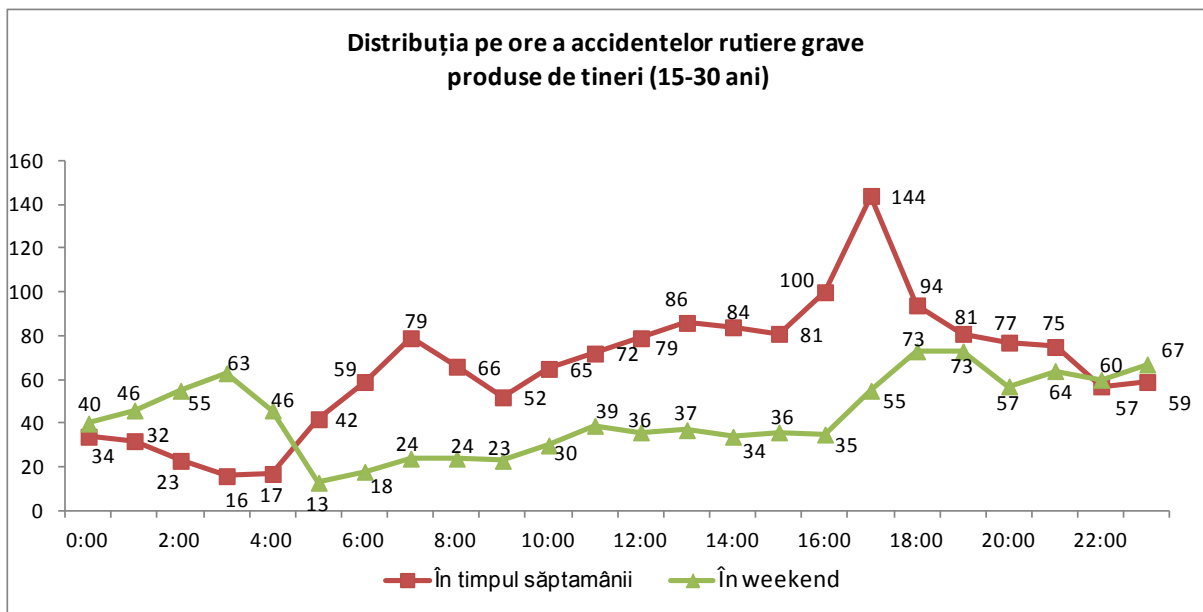
51 Am considerat weekend intervalul de timp între ora 18:00 a zilei de vineri și ora 04:00 a zilei de luni.

52 Indicele de victimizare rutieră reprezintă numărul mediu de victime per accident și se calculează după formula: (nr. morți+nr. răniți grav) *100/nr accidente grave.

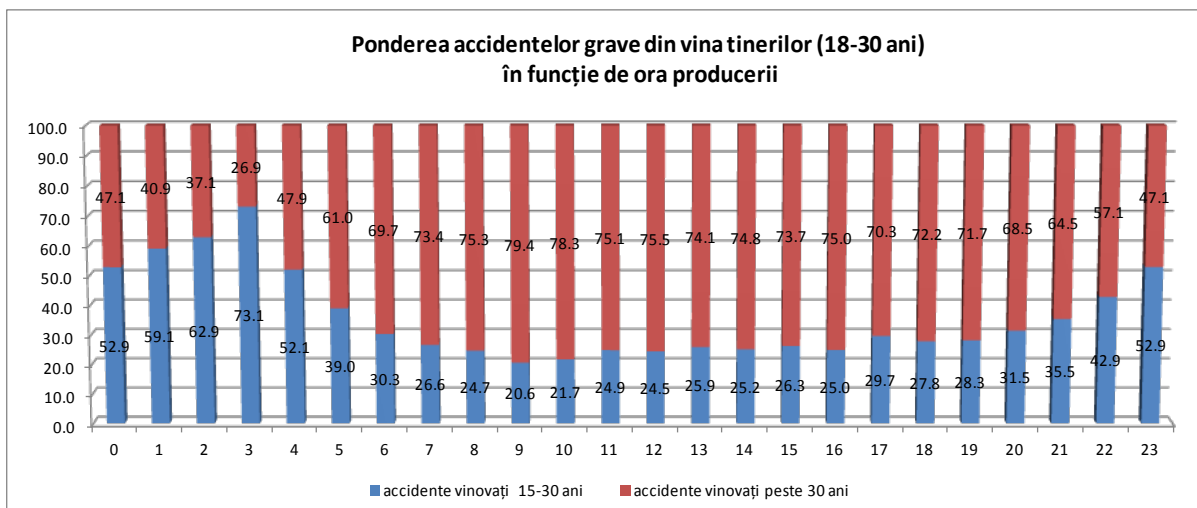


Ora din zi.

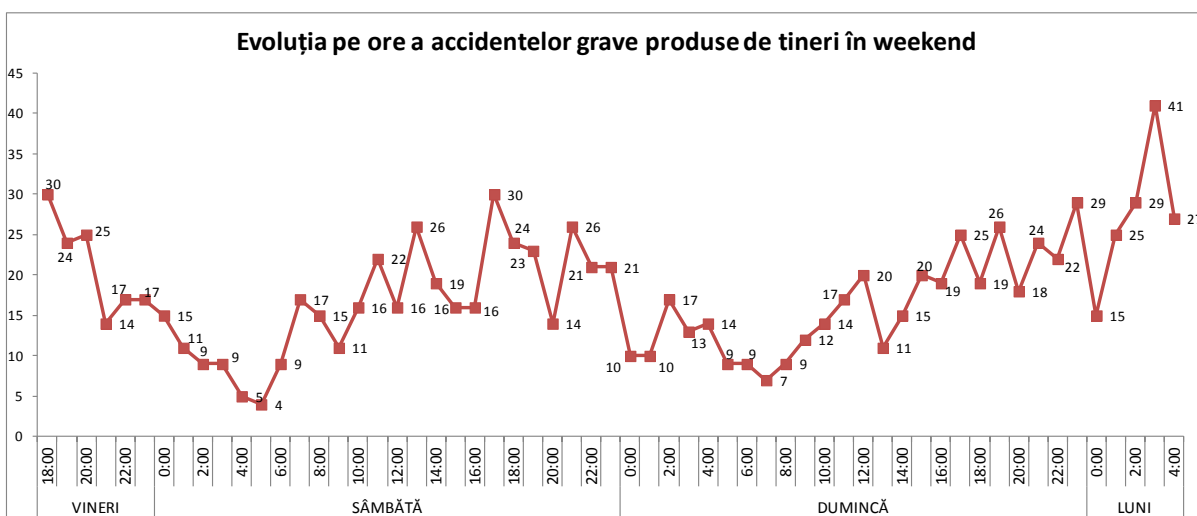
Analiza evoluției pe ore a accidentelor, pe două intervale de timp (în zilele lucrătoare și în weekend), arată o creștere a numărului de accidente grave în rândul tinerilor în primul rând în intervalul **16:00 - 18:00** dar și **06:00 - 09:00** a *zilelor lucrătoare*, corespunzătoare orelor de plecare la/venire de la serviciu. În zilele de *weekend*, cele mai multe accidente din vina tinerilor se produc **după amiaza și seara (18:00-23:00)**, de asemenea noaptea între orele **02:00-04:00**.



De altfel, așa cum observăm și în graficul de mai jos, implicarea tinerilor în producerea de accidente rutiere grave este **foarte ridicată pe parcursul nopții**, comparativ cu alte categorii de vârstă.

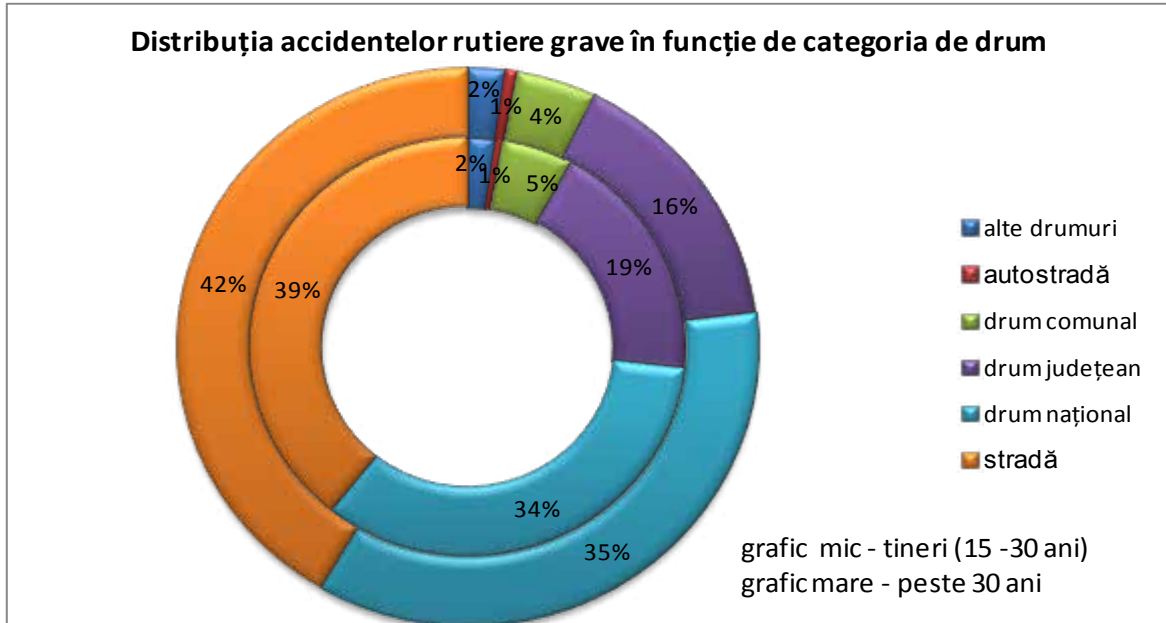


Peste jumătate dintre accidentele produse între orele 23:00 - 04:00 sunt datorate tinerilor, mai activi în perioada nocturnă comparativ cu șoferii mai în vârstă, vârful fiind în jurul orelor 03:00, corespunzător, probabil, revenirii acasă de la discotecă, cluburi etc. (corelat și cu ziua din săptămână, acestea sunt mult mai frecvente în weekend). Interesant este faptul că un număr foarte mare de accidente s-au produs la sfârșitul weekendului, duminică seara și mai ales în primele ore ale zilei de luni, (intervalul 01:00 - 04:00), când tinerii se întorceau acasă din destinațiile de weekend.



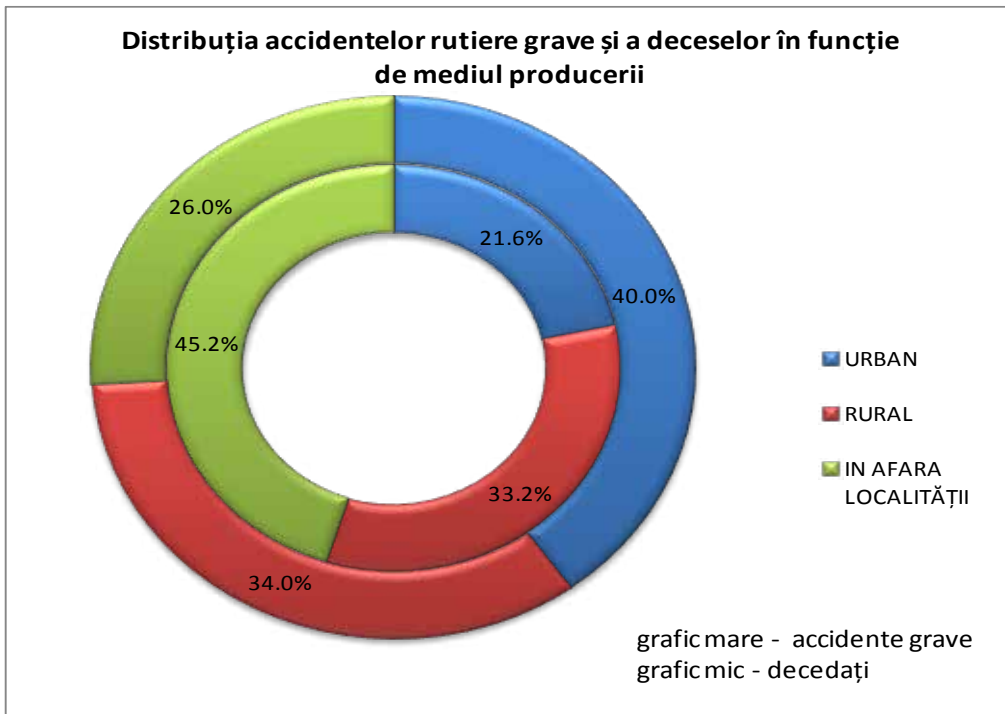
Categoria de drum.

Tinerii au provocat cele mai multe accidente pe **străzile** din localități (39%) și pe **drumurile naționale** (34%). Distribuția nu este mult diferită de cea a accidentelor produse de conducătorii de autovehicule mai vârstnici.



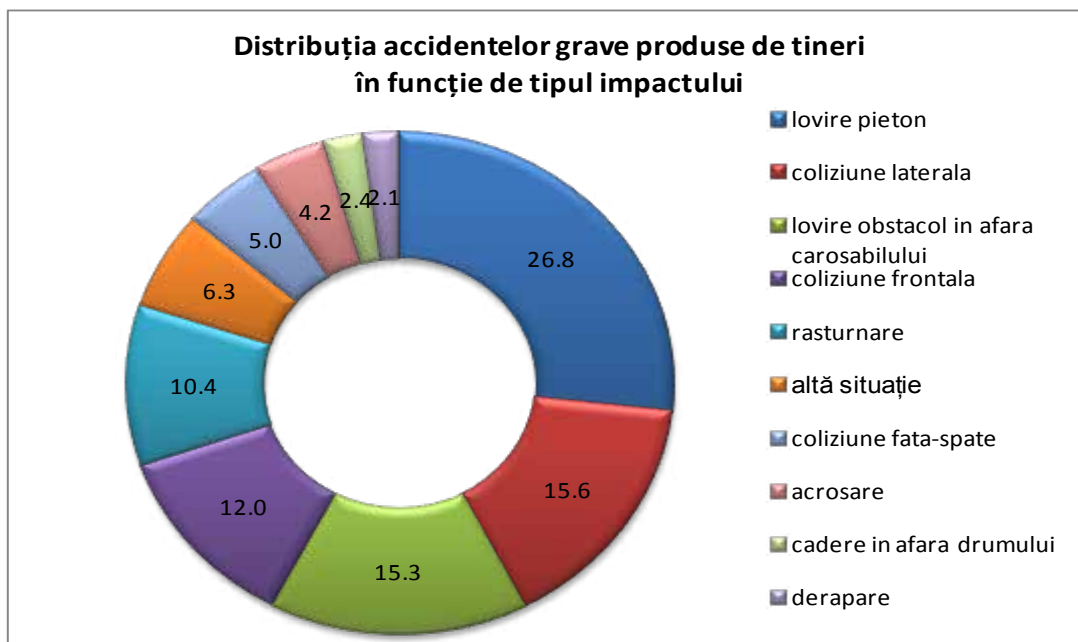
Urban/Rural.

Patru din zece accidente din vina tinerilor au avut loc în mediul **urban**, iar o treime în mediul **rural**. Deși cele petrecute **în afara localității** au reprezentat doar 26% dintre evenimentele rutiere grave, aici au murit cele mai multe victime, respectiv 45,2% dintre ele. Explicația constă, probabil, în viteza superioară de deplasare în momentul impactului, care a făcut ca numărul victimelor decedate să fie mai mare decât în alte circumstanțe.

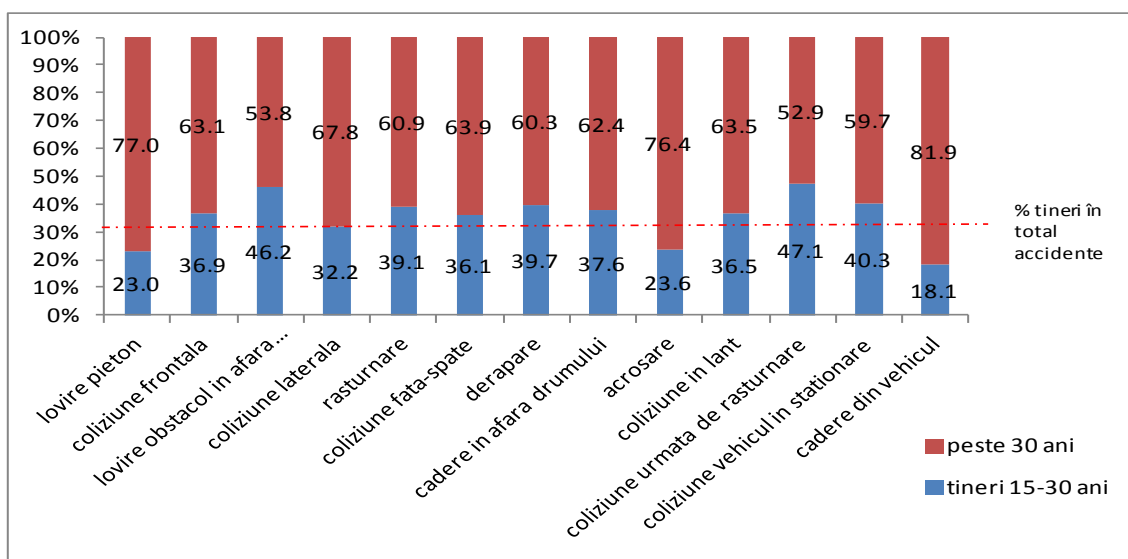


Tip impact.

În ceea ce privește modul de producere a accidentului, cea mai mare pondere o are **lovirea pietonilor** (26,8%), urmată de **coliziunea laterală** (15,6%). **Cele mai multe tipuri de impact sugerează controlul scăzut al autovehiculului datorat atât lipsei de experiență cât și unui comportament imprudent din partea conducătorului auto.** Astfel, 1 din 7 accidente au reprezentat *lovirea unui obstacol în afara carosabilului*, 1 din 8 accidente s-au produs prin *coliziune frontală* și 1 din 10 prin *răsturnare*.



Lipsa de abilități în manevrarea autovehiculului dar și imprudența în comportamentul rutier este sugerată și de **suprareprezentarea tinerilor** în accidentele provocate prin *coliziune urmată de răsturnare* (47%), *lovire obstacol în afara carosabilului* (46,2%), *coliziune vehicul în staționare* (40,3%), *derapare* (39,7%), *răsturnare* (39%).



Cauza producerii.

Ca și în cazul șoferilor mai în vârstă, **viteza neadaptată la condițiile de drum și neacordarea priorității pietonilor sau vehiculelor** au reprezentat principalele cauze ale producerii accidentelor rutiere de către tinerii de până în 30 de ani.

Ceea ce particularizează accidentele rutiere în care au fost implicați tinerii este ilustrat de acele cauze în care aceștia sunt suprareprezențați: *conducere fără permis* (58,8%), *viteza neregulamentară* (54%), *viteză neadaptată* (46,4%), *conducerea agresivă* (46,2%), *depășirea neregulamentară* (44,8%), *conducerea sub influența alcoolului* (39,8%).

CAUZE	TINERI	TOTAL	% TINERI ÎN TOTAL
conducere fara permis	67	114	58.8
viteza neregulamentara	76	141	53.9
viteza neadaptata la conditiile de drum	732	1578	46.4
depasire neregulamentara	128	286	44.8
conducere sub influenta alcoolului	106	266	39.8
neasigurare mers inapoi	59	158	37.3
neasigurare la schimbarea directiei de mers	98	268	36.6
nerespectare distanta intre vehicule	115	317	36.3
circulatie pe sens opus	73	203	36.0
alte preocupari de natura a distrage atentia	73	206	35.4

De asemenea, tinerii sunt suprareprezențați și în accidentele având alte cauze care reflectă un comportament riscant/imprudent pe șosea (circulația pe sens opus, nerespectarea distanței între vehicule, neasigurarea la schimbarea direcției de mers, alte preocupări care distrag atenția).

Bărbații tineri, mai degrabă decât femeile tinere, au produs accidente rutiere urmare a *conducerii sub influența alcoolului sau fără permis*, iar tinerii cu vârsta între 15- 24 ani, mai degrabă decât cei între 25-30 ani, au provocat accidente rutiere *fără a avea permis de conducere*.

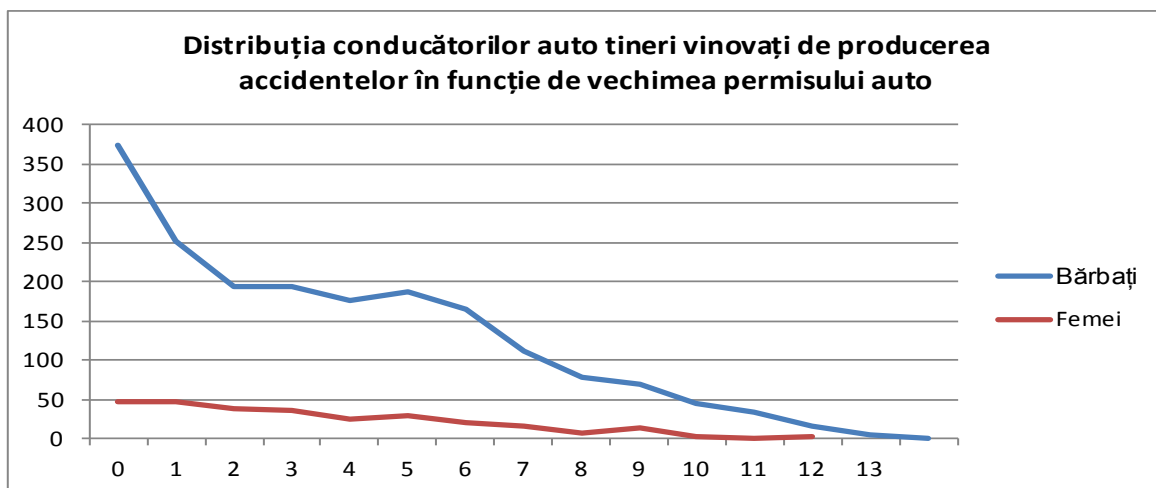
1. Factori de risc în accidentele rutiere produse de tineri

Așa cum am văzut, datele statistice susțin ipoteza că tinerii cu vârsta până în 30 de ani au un risc crescut de a fi implicați într-un accident rutier, fie în calitate de autori fie în calitate de victime. Cercetările care au abordat această problemă au identificat o serie de factori de risc care ar explica rata crescută a accidentelor rutiere în rândul tinerilor:

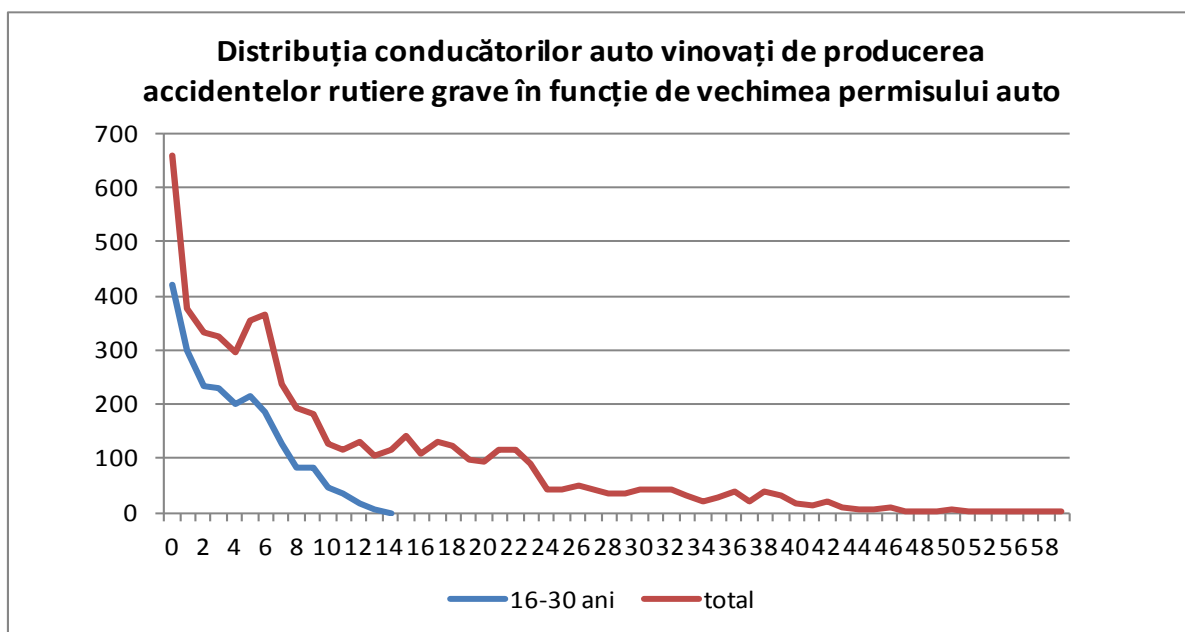
Combinarea **vârstă tânără** (= înclinație spre asumarea riscului) și **lipsa de experiență** (= abilități scăzute de a anticipa riscul) face ca această categorie de persoane (15-30 ani) să fie într-un risc crescut de a fi implicați în accidente rutiere.

Vârsta - joacă un rol important în ecuația producerii accidentelor, atât prin caracteristicile psihocomportamentale pe care le reprezintă (asumarea riscului, supraestimarea abilităților proprii și subestimarea riscurilor) cât și în asociere cu experiența redusă și stilul de viață adoptat de către tineri; de asemenea s-a demonstrat că acest factor devine mai important mai ales în cazul persoanelor de sex masculin, deoarece incidentele în care au fost implicați șoferi bărbați tineri sunt mai legate de conducerea imprudentă decât de abilitățile de conducere.

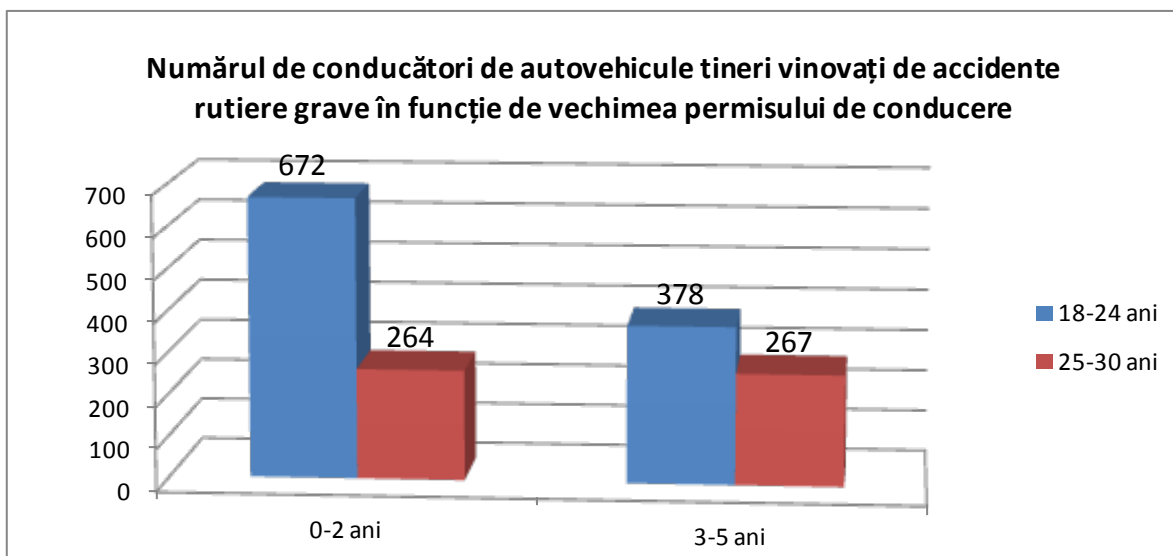
Experiența în conducerea autovehiculului - Dacă șoferul nu se confruntă direct cu diferite situații din trafic și nu are însușite anumite automatisme, acest fapt conduce la neanticiparea pericolelor din trafic și la reacții întârziate în manevrarea autoturismului. **Datele indică o scădere procentuală cu fiecare an de vechime a numărului de șoferi vinovați de producerea unui accident, mai ales în primii 2 ani de la obținerea permisului**, mai ales la șoferii de sex masculin și mai ales la categoria cea mai tânără (16-24 ani), ceea ce demonstrează că acumularea de experiență conduce la scăderea riscului de accidente.



Cele mai multe comportamente riscante ale începătorilor sunt datorate lipsei de experiență și percepției eronate a pericolelor de pe șosea, cel puțin în primele luni de la obținerea permisului de conducere când riscul de a produce accident este cel mai mare. Graficul următor ilustrează foarte clar cum riscul de accident scade brusc în primii 2 ani de la obținerea permisului auto.



Dacă ne raportăm doar la segmentul conducătorilor de autovehicule cu vârste între 16-30 ani, din graficul de mai jos observăm că la **experiență similară (0-2 ani), riscul de accident este mai ridicat cu cât vârsta este mai redusă**, deci „întârzierea” în obținerea permisului ar duce la scăderea riscului de a produce un accident rutier.



Pe de altă parte, riscul de accident scade cu creșterea vechimii permisului mai ales la cei mai tineri conducători auto (16-24 ani), astfel că la o vechime a permisului de 3-5 ani, numărul conducătorilor auto vinovați scade la aproape jumătate față de cei cu o vechime de 0-2 ani.

Lipsa abilităților specifice la conducătorii auto tineri (Lerner, 2001):

Cîmpul vizual - șoferii tineri tind să fie focalizați mai mult pe vehicul decât să urmărească pericolele din față.

Automatism - șoferii tineri au experiență redusă și de aceea, în condiții de stres, nu reușesc să realizeze succesiunea de manevre într-o manieră cursivă.

Detectarea pericolelor - tinerii șoferi percep cu întârziere pericolele comparativ cu șoferii mai experimentați.

Percepția riscului - riscul tinde să fie subestimat de către șoferii tineri.

Ațenția distributivă - tinerii șoferi sunt ușor de distrați de către ceilalți pasageri sau de către echipamentele electronice (ex telefon mobil).

Autoaprecierea - tinerii șoferi tind să-și supraestimeze abilitățile de șoferi.

Controlul vehiculului - șoferii tineri nu au experiență în a face manevre de urgență și sunt vulnerabili la pierderea controlului.

Anticipare - tinerii șoferi sunt mai puțin înclinați să se uite înainte pentru a detecta pericolele și a anticipa mersul lucrurilor.

(1) *Young drivers and highway design and operations: Findings and recommended research*, Lerner, N.D. (2001). www.tfhr.gov

Genul - studiile recente converg spre concluzia că există o similaritate în factorii de producere a accidentelor de către femei și bărbați. Diferența în implicarea în accidente e dată atât de **expunere** (mai mare în cazul bărbaților - 6 din 10 posesori de permis între 18-30 ani sunt bărbați) cât și de **înclinația spre adoptarea unui comportament de condus bazat atât pe asumarea riscului cât și pe percepția diferențiată a riscului**. Totuși unele cercetări menționează că, în condițiile în care am corectat factorul expunere, bărbații au rate mai mari de implicare în accidente comparativ cu femeile, mai ales în primii ani de deținere a permisului de conducere. De asemenea, tipurile de incidente pentru bărbații tineri sunt mai legate de conducerea riscantă, imprudentă decât de abilitatea de a controla vehiculul, comparativ cu femeile tinere.

Factorii de risc specifici pentru tinerii conducători auto

Cu unele excepții, factorii specifici implicării tinerilor șoferi în producerea accidentelor rutiere grave sunt *factori de risc situațional ridicat*, în sensul că sunt legați de circumstanțele care favorizează creșterea riscului de accident.

În cazul tinerilor, se constată o **supraexpunere la circumstanțele** care favorizează accidentele:

Conducerea pe timp de noapte - acest risc este ridicat nu numai pentru tinerii șoferi, dar probabilitatea de a ieși noaptea în scop recreațional și de a se afla în trafic este mai mare în cazul tinerilor, care sunt mai activi noaptea; vizibilitatea redusă, impresia că pot conduce cu viteză pentru că drumul este mai liber, oboseala sunt factori de risc care se asociază cu condusul nocturn. În plus, în acest context, tinerii se pot afla uneori sub influența alcoolului sau a drogurilor, de aici suprareprezentarea lor în accidentele produse pe timpul nopții (mai ales dimineața devreme).

Consumul de alcool - deși, ca și cauză a producerii accidentului, este mai scăzut la tineri comparativ cu alte categorii de vârstă, totuși **38% dintre accidentele produse pe fondul consumului de alcool au fost cauzate de tineri**. Studiile au arătat că, la aceeași concentrație de alcool în sânge, un șofer tânăr este mai supus riscului de a face accident comparativ cu un șofer mai în vârstă nu atât datorită lipsei de experiență cât toleranței mai scăzute la alcool și modului în care acesta influențează capacitatea de a conduce auto.

Un studiu din SUA estima că riscul de accident pentru un șofer bărbat cu vârsta între 16-20 ani este de cel puțin 3 ori mai mare comparativ cu al unuia de 25 ani și peste, la orice nivel al concentrației de alcool în sânge. (Zador PL, Krawchuk SA, Voas RB. *Relative risk of fatal crash involvement by BAC, age, and gender*. Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 2000, citat în **World Report on Road Traffic Injury Prevention**, WHO, Geneva, 2004, p79)

Un studiu din Noua Zeelandă asupra șoferilor decedați în accidentele rutiere estima că șoferii tineri (sub 20 ani) au de 5 ori, iar cei de 20-29 ani, de 3 ori riscul de accident comparativ cu șoferii de 30 ani și peste, la aceeași concentrație de alcool în sânge. (Keall MD, Frith WJ, Patterson TL. *The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time risk of driver fatal injury in New Zealand. Accident Analysis and Prevention*)

Prezența altor pasageri - afectează atât prin distragerea atenției șoferului cât și prin încurajarea conducerii riscante (intervențiv aici mecanisme psihosociale legate de presiunea grupului și facilitare socială⁵³).

De exemplu, pasagerii și șoferii tineri nu folosesc întotdeauna centura de siguranță și, s-ar putea ca, sub presiunea grupului, să renunțe la folosirea ei atunci când sunt prezenți și prietenii lor în autovehicul. Cercetări în domeniu realizate în SUA au arătat că portul centurii scade în rândul tinerilor șoferi cu

Pasagerii în accidentele cu șofer tânăr sunt de regulă de aceeași vârstă și sex cu șoferul.

Studiile au arătat că influența este diferită în cazul unui pasager de sex feminin sau mai în vârstă (influență pozitivă) și în cazul unui pasager prieten, de aceeași vârstă (crește riscul de accident).

creșterea numărului de pasageri în mașină, cel mai scăzut fiind atunci când pasagerii erau tineri (20-29 ani). De asemenea, studiile au arătat că din totalul tinerilor decedați pe șosele, doar o treime dintre tinerii șoferi și o cincime dintre pasagerii tineri decedați purtau centură în momentul impactului. Cercetări recente au evidențiat că presiunea grupului, pe lângă distragerea atenției conducătorului auto, poate încuraja o conduită negativă la volan din partea tânărului șofer, care dorește să braveze în fața prietenilor.

53 Robert B. Zajonc – facilitarea socială înseamnă ameliorarea performanțelor subiectului în sarcini simple și deteriorarea lor în sarcini complexe prin simpla prezență a celorlalți

Oboseala (în asociere cu viteza, consumul de alcool sau lipsa experienței): deprivarea de somn, asociată, mai frecvent în cazul tinerilor, și cu condusul nocturn este un factor de risc situațional important; **1 din 4 accidente având drept cauză adormirea la volan a fost provocat de către un șofer tânăr**. Deși numărul lor este redus, implicațiile sunt mult mai mari, rata victimizării fiind foarte ridicată (172%, adică 172 victime la 100 accidente).

Utilizarea echipamentelor electronice în autoturism (în special telefonul mobil) - generează o îngrijorare crescută, având în vedere creșterea accelerată a utilizatorilor de telefonie mobilă în ultimii ani. Aceasta afectează manevrarea fizică a autovehiculului, cât și percepția și capacitatea de concentrare și luare a deciziei.

- ☞ Distragerea cauzată de telefonul mobil poate influența performanța în condus prin scăderea capacității de a menține poziția corectă pe bandă, a distanței corecte față de vehiculul din față și în evaluarea pericolelor din trafic
- ☞ Timpul mai mare de reacție (de frânare dar și de reacționare la semnalizările rutiere): studiile au arătat că atunci când vorbești la telefonul mobil timpul de reacție crește cu 0,5-1,5 secunde
- ☞ Riscul pentru un șofer care vorbește la telefonul mobil e de 4 ori comparativ cu unul care nu utilizează telefonul mobil
- ☞ Utilizarea hands free, permisă de lege, poate distrage șoferul dar efectul negativ asupra performanței este mult mai redus.

(extras din World Report on Road Traffic Injury Prevention, WHO, Geneva, 2004, p. 79)

Excesul de viteză - tinerii, datorită experienței reduse ca șoferi, au o cunoaștere limitată a felului în care reacționează autoturismul la viteză ridicată și nu dețin abilitățile necesare de a reacționa adecvat la schimbările intervenite în condițiile de trafic și implicit de a controla autoturismul, în plus, tinerii simt nevoia de a se da mari în fața prietenilor conducând cu viteză

Conducerea de autoturisme mai vechi, uzate, mai puțin verificate tehnic și, implicit mai nesigure sau din contră, performante, foarte puternice, care pot fi mult prea rapide, pot reprezenta un alt factor de risc care contribuie la propensiunea spre accidente.

La toți acești factori situaționali se adaugă ceea ce reprezintă o caracteristică a vârstei în combinație cu lipsa de experiență în condus:

Evaluarea redusă a riscurilor: datorită experienței scăzute, tinerii au o capacitate redusă de a anticipa sau de a identifica riscurile potențiale, pericolele ascunse din trafic și implicit de a reacționa din timp la ele pentru evitarea catastrofei. Atenția scăzută, datorată și concentrării /focusării pe mișcările de manevrare a autovehiculului care nu au intrat încă în automatism (ex. schimbarea vitezei, menținerea benzii), împreună cu o supraevaluare a abilităților proprii de a șofa, determină o conducere imprudentă, deși, în opinia lor, dețin controlul mașinii. Tinerii sunt mai înclinați să-și asume riscuri, dar nu întrevăd în totalitate consecințele acestei asumări, dând dovadă de încredere exagerată în abilitățile lor de a controla autoturismul. De exemplu, tinerii plasează, mai puțin decât alte categorii de vârstă, viteza ca principală cauză a accidentelor rutiere, cu alte cuvinte întrevăd în viteza excesivă un risc mai scăzut comparativ cu un șofer mai în vârstă. Totodată, încrederea exagerată în abilitățile de a șofa îi face pe tineri să adopte comportamente riscante precum vorbitul la telefonul mobil, depășirea vitezei, depășiri sau alte manevre riscante asociate unui comportament agresiv.



CAPITOLUL V

REZULTATELE SONDAJULUI DE OPINIE PRIVIND ATITUDINILE ȘI COMPORTAMENTELE ȘOFERILOR ÎN TRAFICUL RUTIER DIN ROMÂNIA

Stabilirea măsurilor necesare realizării siguranței traficului rutier, adaptarea permanentă a acestora la realitatea impusă de dinamica socială și proiectarea unor răspunsuri la posibilele evoluții obiective necesită din partea Poliției Române susținerea unui demers constant de cercetare și analiză a ansamblului de factori cantitativi și calitativi care determină și influențează sistemul circulației rutiere naționale.

În realizarea continuă a acestui demers se înscriu studiile referitoare la complexul de comportamente și atitudini pe care le adoptă în traficul rutier diferitele categorii de participanți la acesta, studii realizate de către Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității, structură specializată a Inspectoratului General al Poliției Române. Concluziile acestor studii se regăsesc în mod obișnuit în documentele strategice care vizează realizarea siguranței rutiere pe plan național.

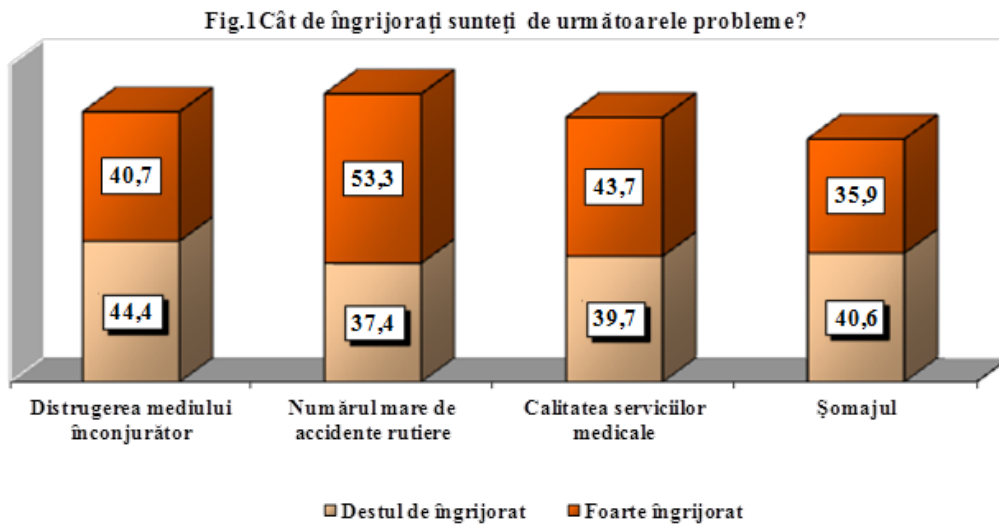
Astfel, în anii 2008, 2010 și 2014 au fost derulate cercetări care au urmărit să descrie într-o manieră științifică și detaliată caracteristicile conduitei în trafic a șoferilor din România și să obțină rezultate capabile să poată orienta atât activitățile de educație rutieră, cât și pe cele de supraveghere și control al traficului derulate de Poliția Rutieră.

Similar celor anterioare, studiul realizat în anul 2014 a avut ca obiective estimarea gradului în care sunt respectate regulile de circulație de către șoferii din România, identificarea atitudinilor conducătorilor auto față de măsurile de siguranță și reglementările de circulație, identificarea factorilor sociali și culturali care influențează comportamentul în trafic. Studiul a fost realizat în perioada iulie - septembrie 2014, pe un eșantion de **1202 conducători auto activi** (care au condus un autovehicul în cel puțin ultimele 6 luni anterioare aplicării instrumentului de cercetare), reprezentativ la nivel național pentru conducătorii auto.

Pentru stabilirea eșantionului a fost aleasă metoda eșantionării pe cote, criteriile de selecție a subiecților fiind **categorია de permis deținută, vârsta, sexul și mediul de rezidență**. Datele privind posesorii de permise de conducere necesare construirii eșantionului au fost furnizate de către Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din Ministerul Afacerilor Interne.

REZULTATELE CERCETĂRII

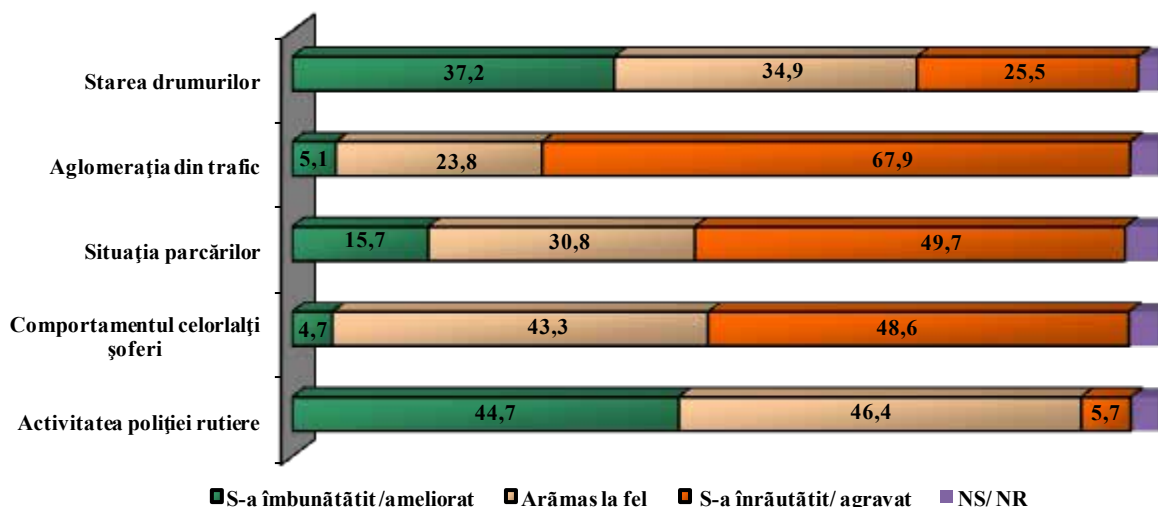
Pentru șoferii activi din România riscurile legate de traficul rutier le exced pe cele provocate de cauze economice, sociale ori ecologice (**Fig.1**). Accidentele rutiere reprezintă pentru populația de referință o sursă de îngrijorare superioară celor pe care le pot provoca alte amenințări pentru calitatea vieții, constituindu-se pentru această categorie de populație ca un pericol mai concret, apropiat, actual, asupra căruia au mai puțin control, figurând o reprezentare a accidentelor rutiere drept evenimente cu o capacitate de a se produce mai frecvent și mai puțin determinat decât alte amenințări ale siguranței personale.



În intervalul dat de durata dintre actualul studiu și cel precedent (2010), unii dintre factorii principali ai calității traficului rutier au avut, în percepția celor chestionați în 2014, evoluții diferite. Negativ sunt apreciate modificările referitoare la aglomerația din trafic, situația parcarilor și comportamentul celorlalți șoferi. Starea drumurilor este apreciată mai degrabă pozitiv, deși opiniile celor care adoptă această poziție nu depășesc cu mult o treime a respondenților.

Semnificativă este îmbunătățirea afirmată în legătură cu activitatea poliției rutiere, 44,7% dintre șoferii chestionați susținând-o, față de numai 5,7%, ponderea celor care afirmă o înrăutățire a acesteia (**Fig.2**).

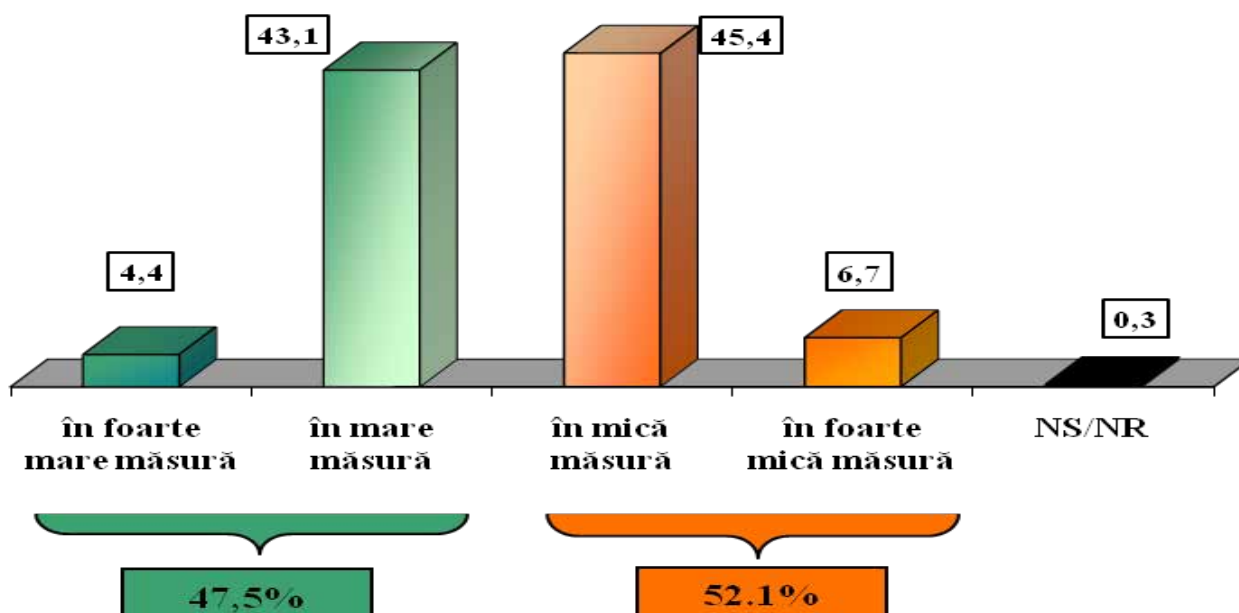
Fig.2 În ultimii 4 ani considerați că ...



Estimarea stării de siguranță personală în traficul rutier reflectă o reprezentare rezervat-negativă. Chiar dacă apropiate, valorile vectorilor de opinie înclină în sensul afirmării unei stări de nesiguranță a șoferilor (Fig.3).

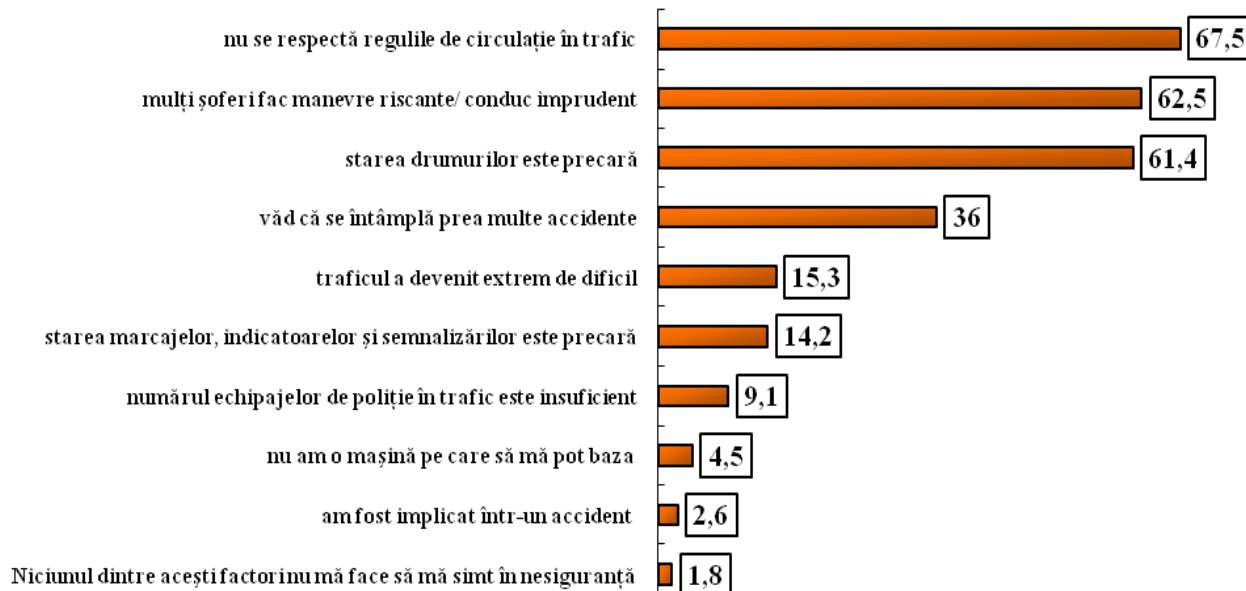
Exprimată în funcție de criteriile *sex* și *mediu de rezidență* aprecierea stării de siguranță în trafic se nuanțează: un sentiment mai ridicat de siguranță se înregistrează în rândul **bărbaților** (50,3% dintre bărbați se simt în siguranță în trafic față de 41 % dintre femei) și al șoferilor din **mediul rural** (53% declară că se simt în siguranță în trafic comparativ cu 45,4% dintre conducătorii auto din urban).

Fig.3 În ce măsură vă simțiți în siguranță în trafic?



În motivarea opiniei lor privind starea de nesiguranță resimțită, conducătorii auto așează între principalii **factori externi (Fig.4)** nerespectarea regulilor de circulație (67,5%), faptul că mulți șoferi fac manevre riscante/conduc imprudent (62,5%) și situația precară a drumurilor (61,4%). Pentru mai mult de o treime dintre cei care și-au declarat starea de nesiguranță, numărul accidentelor rutiere reprezintă un factor care contribuie la aceasta.

Fig.4 care sunt principalii factori externi pentru care nu vă simțiți în siguranță în trafic?

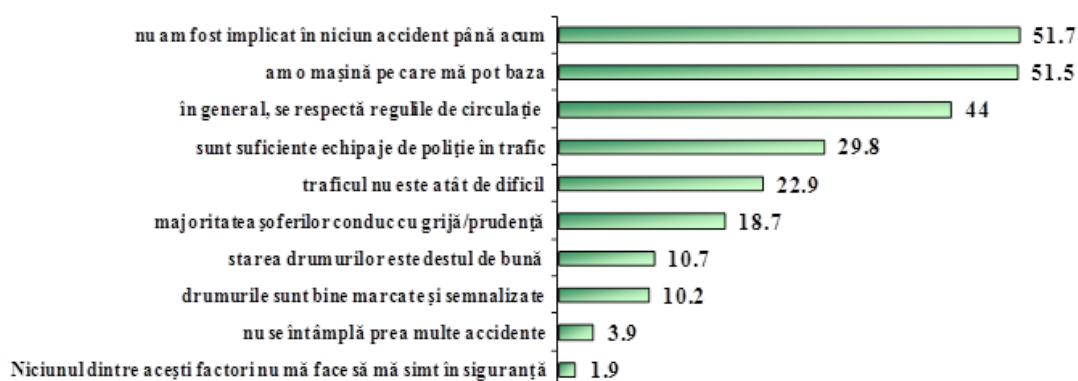


Este relevant faptul că, între toate elementele care concură la desfășurarea circulației rutiere, nivelul cel mai ridicat de amenințare la adresa siguranței generale este dat de comportamentul în trafic al șoferilor, de relațiile în trafic dintre șoferi, respectiv, dintre șofer și regula rutieră. Acest rezultat sprijină ideea că acțiunile proiectate să conducă la creșterea gradului de siguranță rutieră trebuie orientate, în mai mare măsură decât spre elementele de infrastructură, parcul auto sau organele de control al traficului, către corectarea comportamentelor în trafic ale conducătorilor auto.

Ideea exprimată mai sus este sprijinită și de **motivele subiective** prin care șoferii și-au declarat starea de nesiguranță în trafic. Percepția unui trafic problematic și dificil o au 52,6% dintre aceștia, în timp ce 46,9% consideră că respectă regulile de circulație cu strictețe, percepend ca sursă de nesiguranță diferența de comportament rutier dintre ei înșiși și ceilalți șoferi. Au mai fost numiți ca factori subiectivi stabili, care produc constant nesiguranță, teama (20,3%), enervarea (18,3%), suprasolicitarea atenției (15,9%), lipsa de experiență (7,5%), lipsa de răbdare (6,2%), oboseala frecventă (5,9%), șofatul ca sursă constantă de stres (3%). Aproape 10% dintre cei care au răspuns nu au identificat între variantele de răspuns de mai sus factorii care constituie pentru ei motivele subiective care le diminuează starea de siguranță în trafic.

Conducătorii auto care își estimează pozitiv starea de siguranță în trafic, identifică între factorii externi drept prim motiv faptul de a nu fi fost implicați, până la momentul solicitării opiniei, în niciun accident rutier (51,7%). Calitatea vehiculului pe care îl conduc constituie al doilea motiv ce le conferă siguranță acestor șoferi (51,5%). Mai puțin de jumătate dintre acești conducători auto (44%) își fundamentează siguranța în trafic pe maniera generală de respectare a regulilor de circulație (**Fig.5**).

Fig.5 Care sunt principalii factori externi pentru care vă simțiți în siguranță în trafic?

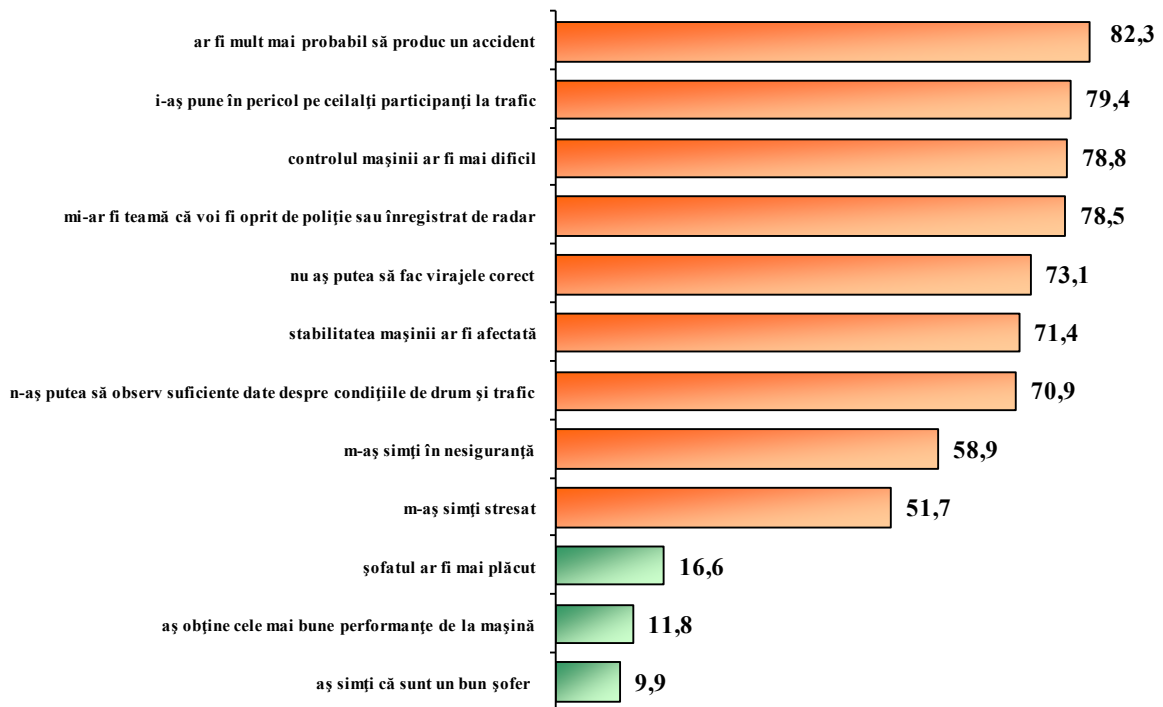


Trebuie subliniat că siguranța personală bazată pe o filozofie de tip „mie nu mi se întâmplă” este una motivată precar. O astfel de atitudine îl îndepărtează pe susținătorul ei de posibilitatea de a estima realist riscurile la care este expus și îi diminuează capacitatea de acțiune preventiv. Faptul că peste jumătate dintre șoferii care își apreciază pozitiv starea de siguranță în trafic pun la baza opiniei lor o asemenea atitudine susține dubiul că participarea, atât individuală, cât și colectivă, la constituirea unei stări de siguranță pe drumurile publice din România este realizată prin comportamente adaptate și asumate, conforme regulilor de circulație și unei conduite preventive.

Pe plan **subiectiv**, motivația auto-aprecierii pozitive a siguranței în trafic este legată în primul rând de respectul pe care subiecții afirmă că îl acordă regulilor de circulație, dar acest răspuns a fost afirmat doar de puțin peste jumătate dintre respondenți (51,3%). Atenția (40,6%), experiența (39,4%) și calmul (37.5%), manifestate la volan, reprezintă următoarele cele mai invocate surse subiective ale confirmării siguranței personale ale șoferilor.

Șoferii români cunosc riscurile pe care le presupune conducerea cu viteză a vehiculului. Între consecințele probabile ale unui asemenea comportament rutier, riscul ridicat de a produce un accident, pericolul pe care l-ar constitui pentru ceilalți participanți la trafic și dificultatea de a controla autovehiculul sunt luate în considerare de către cei mai mulți dintre conducătorii auto, în mai mare măsură decât aceea de a fi oprit de poliție și sancționat (**Fig.6**). Peste jumătate dintre conducătorii auto asociază pe plan subiectiv nesiguranța și stresul situației de a conduce cu viteză.

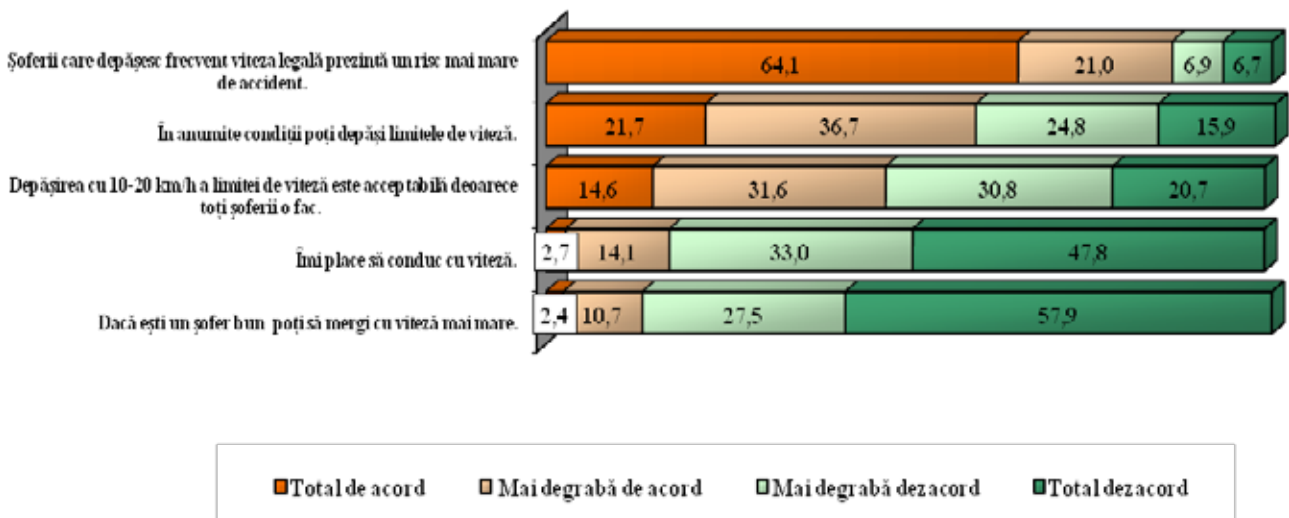
Fig.6 Dacă aş conduce cu viteză ...



La nivel de opinie, importanța evitării riscurilor unui accident datorat rulării cu viteză este înțeleasă corect, atât când conducătorii rutieri se referă la ei înșiși (Fig.6, afirmația 2) cât și la ceilalți șoferi (Fig.7, afirmația 1).

Cu toate acestea, atitudinal, mai mult de jumătate dintre ei (58,4%) admit că depășirea limitei de viteză este acceptabilă în anumite condiții, iar aproape jumătate dintre șoferi (46,2%) susțin că depășirea vitezei legale cu 10-20 km/h a limitei de viteză este un comportament larg convenit (Fig.7).

Fig.7 În ce măsură sunteți de acord cu următoarele afirmații?



Gradul în care depășirea situațională a vitezei este acceptată variază în funcție de vârsta, experiența de conducător auto a subiecților și relația dintre ocupație și șofat.

Toleranța pentru aceste comportamente rutiere este mai mare pentru tinerii de până la 35 de ani, ea scăzând pe măsură ce vârsta respondenților scade. Astfel, 67,2% dintre tinerii sub 25 de ani și 65,6% dintre șoferii cu vârsta între 26 și 35 ani sunt de acord cu depășirea limitei de viteză în anumite condiții, același acord exprimându-l 52,5% dintre subiecții cu vârsta cuprinsă între 46 și 55 de ani și 47,7% dintre cei de peste 55 de ani.

În ce privește experiența conducătorilor auto, cu cât aceasta este mai îndelungată, cu atât este mai redusă acceptabilitatea depășirii vitezei în trafic.

Pentru aceia care conduc autovehiculele instituției unde sunt angajați, fără ca activitatea desfășurată de aceștia să impună deținerea unui atestat de șofer profesionist, depășirea cu 10-20 km/h a limitei de viteză este acceptată în mai mare măsură - 53%. În mai mică măsură aceeași opinie este împărtășită de șoferii profesioniști (46%) și de șoferii care conduc cu alte ocazii (45%).

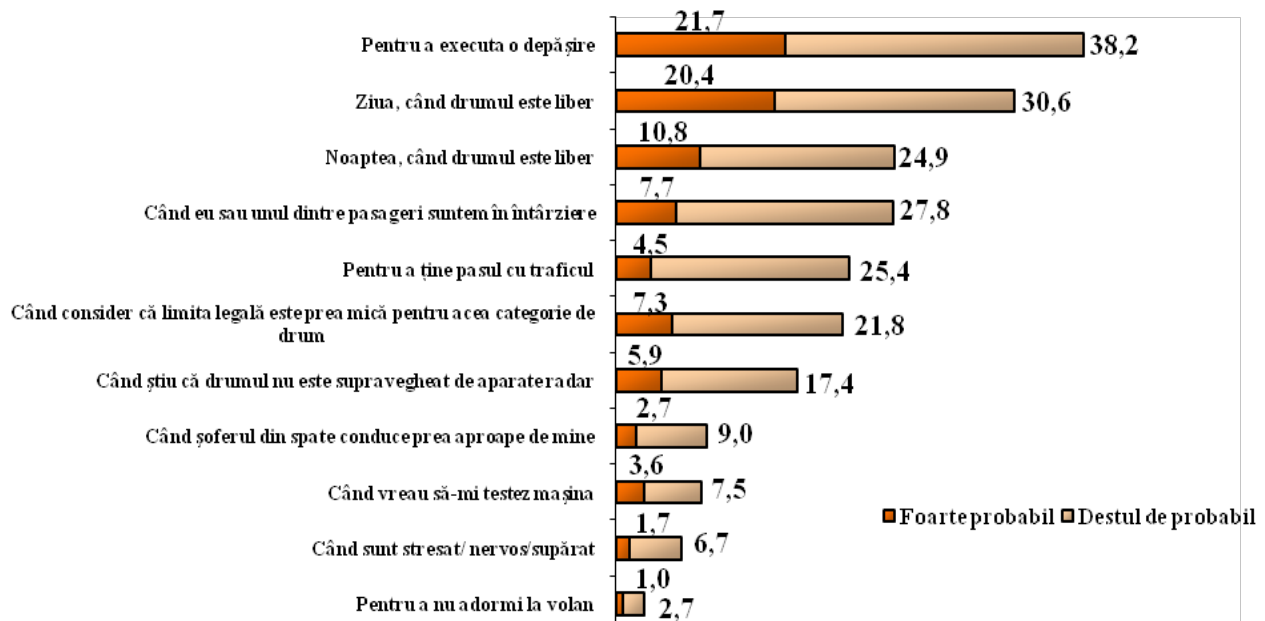
Un rezultat surprinzător a reieșit în legătură cu subiecții care au cunoscut experiența implicării în accidente rutiere în ultimii trei ani. Aceștia, comparativ cu cei neimplicați în evenimente rutiere, își exprimă în mai mare măsură acceptabilitatea în legătură cu depășirea situațională a vitezei: 67,8% sunt de acord că, **în anumite condiții, pot depăși limita de viteză, (57,2% dintre cei neimplicați în accidente)**; 54,9% consideră că depășirea cu 10-20 km/h a limitei de viteză este acceptabilă (45,7% dintre cei neimplicați în accidente); mai mult de un sfert declară că le place să conducă cu viteză (15,3% dintre cei neimplicați în accidente).

Este relevant faptul că, în ipoteza că ar avea posibilitatea de a înăspri sancțiunile unei singure abateri la regulile de circulație, doar 7,7% dintre șoferi au indicat depășirea vitezei legale.

Referindu-se la propriul comportament rutier, 65,5% dintre șoferii chestionați susțin că, de cele mai multe ori, respectă viteza legală, indiferent de evoluția celorlalte mașini din trafic. Această conduită este adoptată în mai mare măsură de femei decât de bărbați și de către persoanele de peste 45 de ani, comparativ cu cele sub 25 de ani.

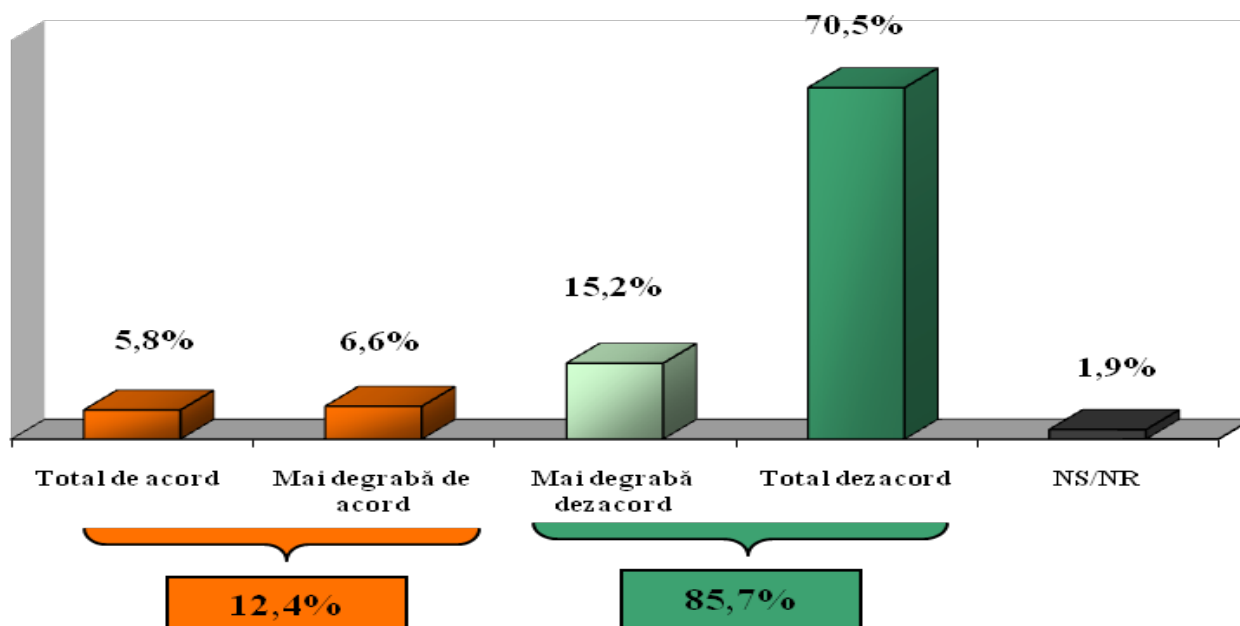
Cu toate acestea, în situațiile în care execută depășiri ori în cele în care, ziua, drumul este liber, pentru mai mult de jumătate dintre subiecți probabilitatea de a depăși viteza legală devine una semnificativă. Pe de altă parte, certitudinea de a nu exista supraveghere radar pe drumul pe care circulă nu reprezintă un motiv pentru a depăși limita vitezei legală decât pentru mai puțin de un sfert dintre conducătorii auto (**Fig.8**). În legătură cu acest ultim aspect este relevant faptul că mai puțin de 10% dintre șoferii chestionați evaluează ca improbabilă situația de a le fi verificată viteza cu aparatul radar, în timp ce 56,3% estimează că se pot afla în această situație des, foarte des sau întotdeauna, ridicându-se astfel problema eficienței pe care această măsură o are în motivarea unui comportament rutier corect.

Fig.8 Cât de probabil este să depășiți viteza legală în următoarele situații?



În concluzie, modul în care șoferii români se raportează la problematica circulației peste limita vitezei legale pe drumurile publice reflectă o anumită inconsistență. La nivel de opinie legătura dintre viteza neregulamentară și riscurile asociate acesteia este larg înțeleasă și enunțată, la fel atunci când conducătorii auto se referă la ei înșiși sau la ceilalți șoferi. Atitudinal însă, poziția inițială se modifică într-una mai permisivă, în care, în anumite circumstanțe, depășirea vitezei legale devine acceptabilă. Când se referă la propriul comportament produs în trafic, șoferii români sunt pregătiți să își afirme, majoritar, o conduită reglementară. Cu toate acestea, atunci când conduita este operaționalizată, pe tipuri de situații ori pe tipuri de drum, un număr mult mai mare de conducători auto recunosc încălcarea frecventă a normelor legale privind limitele de viteză. În acest mod acționează, mai degrabă, bărbații decât femeile, persoanele tinere decât cei maturi, șoferii cu experiență mică sau medie față de aceia cu experiență mai îndelungată, posesorii de mașini cu cilindrul peste 2000 cmc, șoferii care conduc autovehiculele instituției unde sunt angajați, fără a fi șoferi profesioniști și, surprinzător, cei care au mai fost implicați în accidente rutiere, față de cei fără asemenea antecedente. Cu toate acestea, prezența ori absența monitorizării radar, în raport de alte determinări, influențează într-o manieră mult mai puțin semnificativă comportamentul rutier legat de viteză.

Conducerea sub influența alcoolului reprezintă pentru cea mai mare parte a șoferilor români un comportament față de care își exprimă dezacordul (**Fig.9**). Implicația înțelegerii riscurilor asociate unui asemenea comportament este confirmată de poziția prin care, chestionați asupra abaterii de la normele rutiere pentru care ar înăspri regimul sancțiunilor, dacă ar avea posibilitatea, 62,1% dintre subiecți au numit conducerea sub influența alcoolului, în timp ce toate celelalte abateri propuse au primit scoruri mai mici de 13,3%.

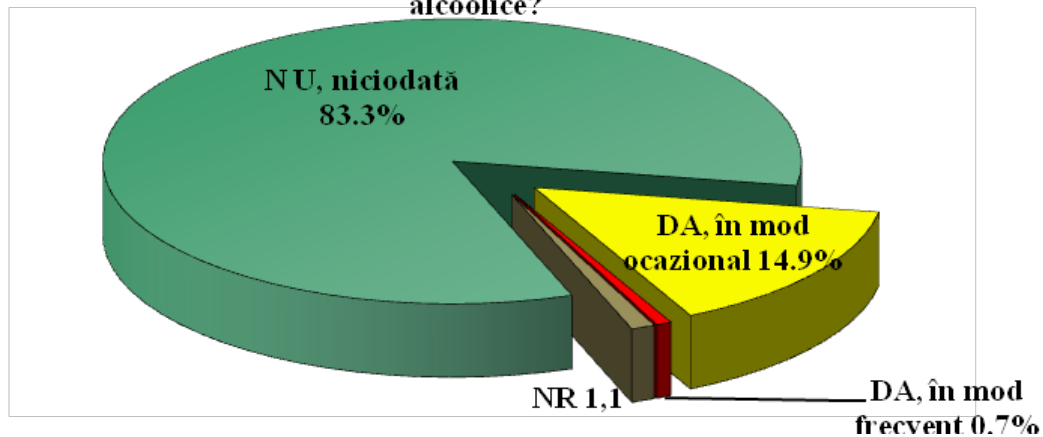
Fig.9 O cantitate mică de alcool consumată nu afectează performanța la volan

Deza acordul de principiu nu este sprijinit de nivelul de cunoaștere a prevederilor legale, mai puțin de un sfert dintre conducătorii auto (22,7%) indicând corect limita permisă de alcool în sânge, în timp ce 20,8% au admis că nu cunosc acest aspect, iar jumătate dintre șoferi au indicat valori eronate. Un grad scăzut de cunoaștere a acestei prevederi legale se înregistrează în cazul tinerilor între 18-25 ani, doar 17,9% dintre aceștia indicând valoarea corectă.

Mai mult, invitați să aprecieze cantitatea de alcool pe care ar putea-o consuma fără să le fie afectată capacitatea de a conduce în siguranță, 30,2% au indicat o sticlă de bere, 22,3% un pahar cu vin, iar 13,8% au apreciat că ar putea consuma pînă la 100 ml de băuturi spirtoase. Dincolo de subevaluarea efectelor alcoolului asupra capacității de a șofa, aceste rezultate sugerează posibilitatea de a reflecta mai mult decît o opinie, iar o parte dintre respondenți să-și fi bazat răspunsul pe evaluarea subiectivă a unor experiențe concrete.

O astfel de experiență a fost recunoscută de peste 15% dintre cei chestionați (**Fig.10**). Cei mai mulți dintre ei au făcut acest lucru în mod ocazional (15%), dar au existat și șoferi care au declarat că în mod frecvent au condus după ce au consumat băuturi alcoolice (0,7%). Cel mai frecvent motiv invocat a fost convingerea că nu le este afectată capacitatea de conducere (35%), în timp ce pentru 28% motivul a fost reprezentat de distanța mică pe care o aveau de parcurs. Interesant este faptul că mai puțin de 20% au invocat o situație de urgență și doar 2,4% au mizat pe probabilitatea redusă de a întâlni un echipaj de poliție care să le verifice alcoolemia.

Fig.10 Vi s-a întâmplat să conduceți după ce ați consumat băuturi alcoolice?



Mai degrabă bărbații (28%) decât femeile (10%) sunt cei care au condus sub influența alcoolului.

În funcție de vechimea permisului de conducere, mai degrabă cei cu vechime mare au condus după ce au consumat băuturi alcoolice. Astfel, numai 7% dintre cei începători (sub 1 an vechime) și 17% dintre cei cu 1-5 ani vechime au condus sub influența alcoolului, comparativ cu 25% dintre șoferii mai experimentați.

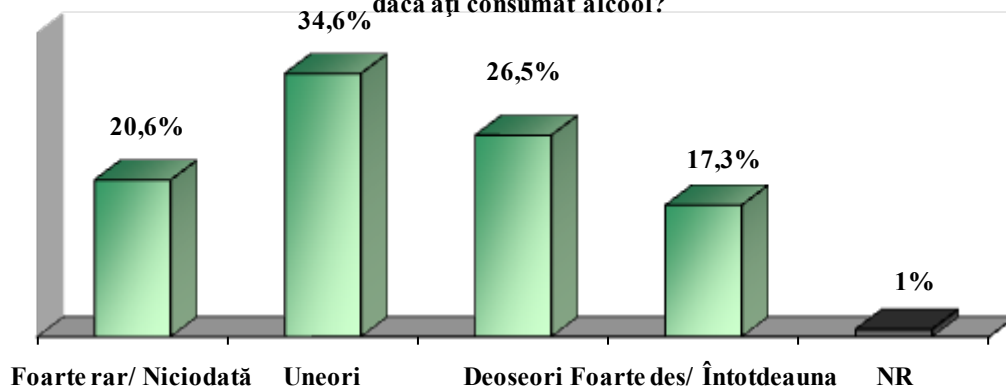
Mai degrabă cei din mediul urban (25%) au declarat că au condus după ce au consumat alcool, față de 17% în rural.

Șoferii care conduc în timpul serviciului dar fără a avea atestat de șofer profesionist s-au aflat mai frecvent în situația de a conduce după ce au consumat alcool (28%, comparativ cu 19% din celelalte categorii de șoferi).

Mai degrabă cei care au fost implicați într-un accident în ultimii 3 ani au s-au urcat la volan după ce au consumat alcool (31% față de 21%).

Atitudinea celor care au admis că s-au urcat la volan după ce au consumat băuturi alcoolice, alături de cea reflectată de cei care au evaluat că ar putea consuma o oarecare cantitate de alcool fără a risca să le fie afectată capacitatea de a conduce, poate fi pusă în relație cu estimarea pe care șoferii o oferă probabilității de a fi verificați în trafic cu etilotestul. Astfel, mai mult de jumătate dintre cei chestionați consideră că ocazia de a fi supuși unei asemenea verificări este puțin probabilă ori chiar că nu se vor afla niciodată într-o asemenea situație (Fig.11).

Fig.11 În deplasările dvs. cu mașina, cât de des credeți că este posibil să fiți verificat dacă ați consumat alcool?



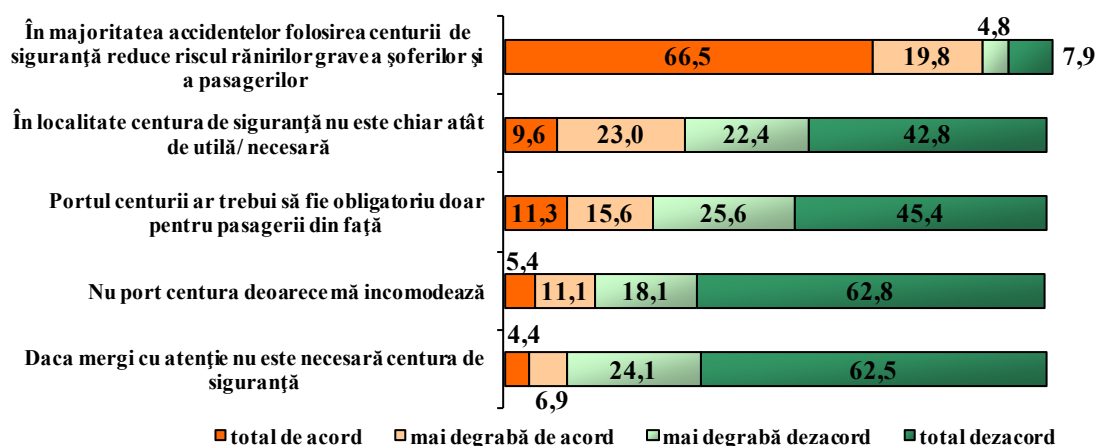
Spre deosebire de aspectele legate de respectarea regimului limitelor de viteză pe drumurile publice, cele privind conducerea sub influența alcoolului reflectă o continuitate pe relația opinie-comportament. Ponderea șoferilor care resping la nivel de principiu acest comportament (85,7%) este similară aceleia a conducătorilor auto care declară că nu au condus niciodată după ce au consumat alcool (83,3%).

Există, totuși, o un segment din populația conducătorilor auto activi care admit că au condus pe drumurile publice după ce au consumat băuturi alcoolice și că adoptă acest comportament cu o frecvență variată, de la ocazional la nivel de conduită. Aceștia manifestă o anumită toleranță față de această practică chiar și la nivel atitudinal ori de opinie, ignorând ori minimalizând riscurile pe care le implică pentru ei și pentru alții. Există probabilitatea ca această categorie să fie mai numeroasă decât proporția celor care, sub beneficiul anonimatului pe care îl presupune chestionarul sociologic, au recunoscut consumul de alcool la volan. Aproape o treime dintre respondenți au certitudinea că a consuma 500 ml de bere nu le poate afecta capacitatea de a conduce autovehiculul în siguranță.

Este de reținut faptul că cei care sunt în mai mare măsură predispuși încălcării normelor legale privind relația dintre consumul de alcool și conducerea auto aparțin aceluiași categorii de șoferi toleranți cu încălcarea limitei de viteză pe drumurile publice: bărbații, șoferii care conduc autovehiculele instituției unde sunt angajați, fără a fi șoferi profesioniști, cei rezidenți în mediul urban și conducătorii auto care au fost implicați în ultimii trei ani într-un accident rutier. Excepția o constituie criteriul experienței: cei cu o vechime rutieră mai îndelungată au o predispoziție mai ridicată de a conduce sub influența alcoolului.

Subiectul utilizării centurii de siguranță dezvăluie o atitudine majoritar favorabilă acestui mijloc de siguranță obligatoriu (Fig.12). Peste 85% dintre șoferi susțin importanța purtării centurii de siguranță pentru reducerea riscurilor în caz de accident, într-o proporție similară este respins argumentul că atenția sporită poate suplini portul centurii, iar peste 80% dintre cei chestionați resping pe acela al incomodității datorate portului centurii de siguranță. Fermitatea pozițiilor este mai redusă atunci când acest subiect este pus în legătură cu tipul de drum ori cu poziția față/spate a pasagerilor mașinii în legătură cu care portul centurii este obligatoriu.

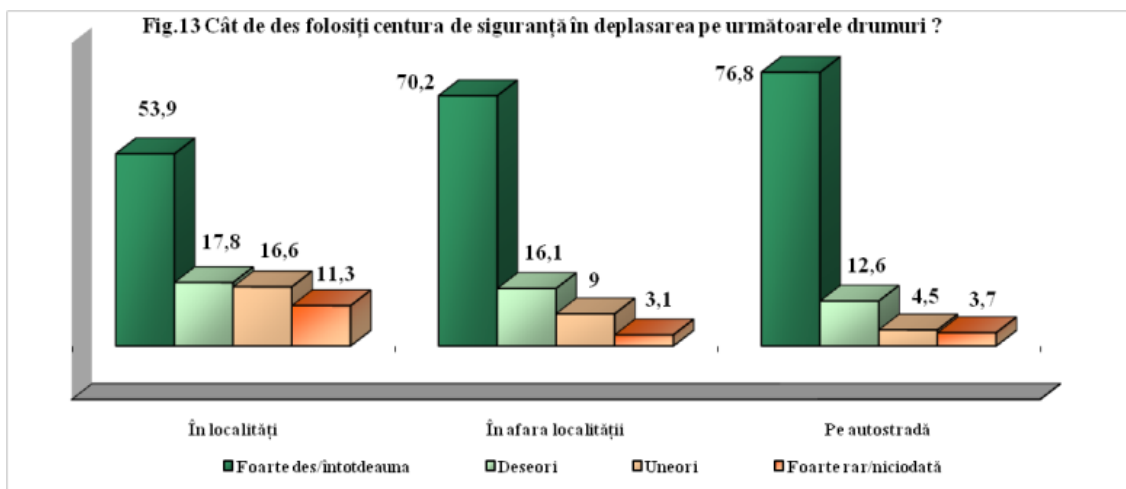
Fig.12 În ce măsură sunteți de acord cu următoarele afirmații?



Opiniile exprimate de respondenți pe această temă sunt confirmate de modul în care respondenții afirmă că folosesc centura de siguranță în diferite situații.

Pe autostradă și pe drumurile din afara localităților, peste 70% dintre șoferi susțin că adoptă o conduită preventivă, prin a purta întotdeauna sau foarte frecvent centura de siguranță. În ce privește circulația în localități, doar 54% dintre conducătorii auto recunosc portul regulat al acestui sistem de siguranță (Fig.13).

Cei care respectă obligativitatea folosirii centurii de siguranță sunt mai ales femeile, persoanele peste 55 ani, precum și cele cu vechime mare de peste 10 ani în conducerea auto.



Siguranța copiilor, pasageri în autovehiculele conduse de respondenți, prin asigurarea portului centurii de către aceștia, este o opțiune pe care doar 70,5% dintre șoferi o aleg foarte des/întotdeauna, în timp ce 3,8% dintre ei se asigură foarte rar/niciodată cu privire la portul centurii de către copiii pe care îi transportă în autovehicul.

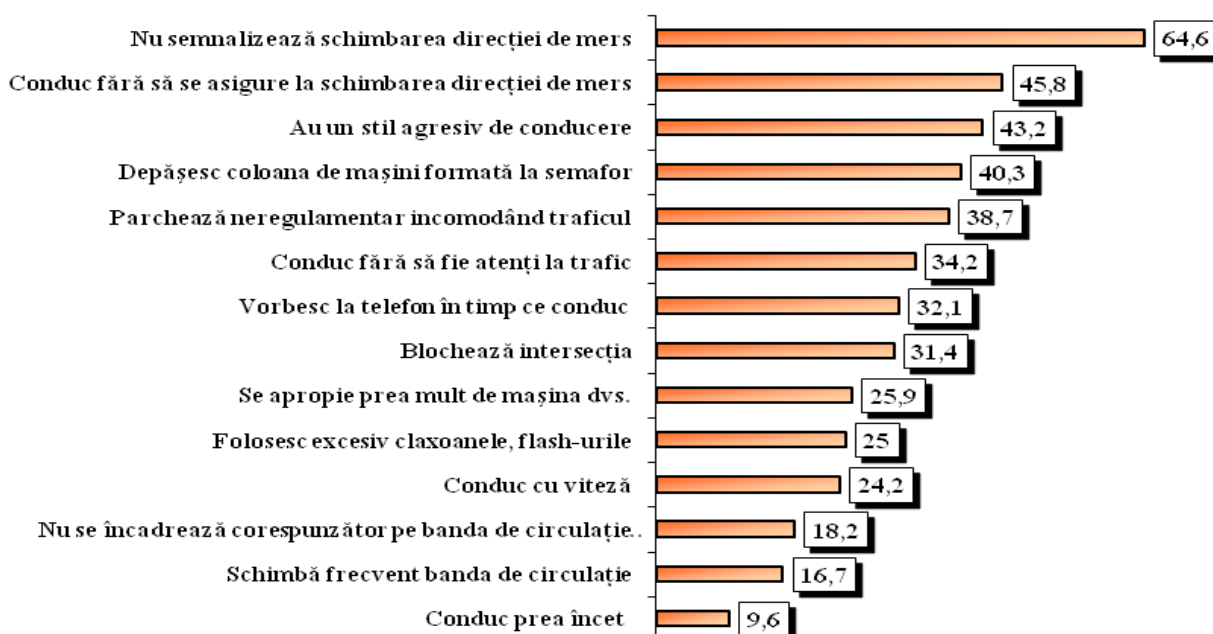
Relațiile de trafic pe care șoferii români le stabilesc între ei reprezintă o temă cu privire la care prezentul studiu relevă aspecte problematice.

Chestionați cu privire la modul în care s-a schimbat în ultimii patru ani comportamentul celorlalți șoferi (n.n. intervalul este dat de durata dintre actualul studiu și cel precedent), aproape jumătate dintre respondenți (49,7%) au afirmat că acesta s-a înrăutățit, opinia contrară enunțând-o numai 4,7% dintre răspunsuri.

Conducătorii auto consideră majoritar (56,4%) că uneori comportamentul celorlalți șoferi este de natură a provoca iritare, totodată, în proporție de peste 60%, fiind gata să manifeste toleranță față de încălcarea regulilor rutiere produsă de către ceilalți șoferi. Tinerii de până la 25 de ani, precum și șoferii cu experiență între 1 și 10 ani se dovedesc într-un mai ridicat grad, peste 60%, deranjați de comportamentul în trafic al celorlalți șoferi, decât conducătorii auto din celelalte categorii de referință.

Cel mai supărător comportament pe care șoferii chestionați l-au observat la partenerii lor de drum este nesemnalezarea la schimbarea direcției de mers, aspect reținut de 64,6% dintre răspunsuri. Absența asigurării la schimbarea direcției de mers (45,8%) și stilul agresiv de conducere (43,2%) reprezintă următoarele cele mai frecvente comportamente care îi deranjează pe șoferii români la ceilalți conducători auto (**Fig.14**).

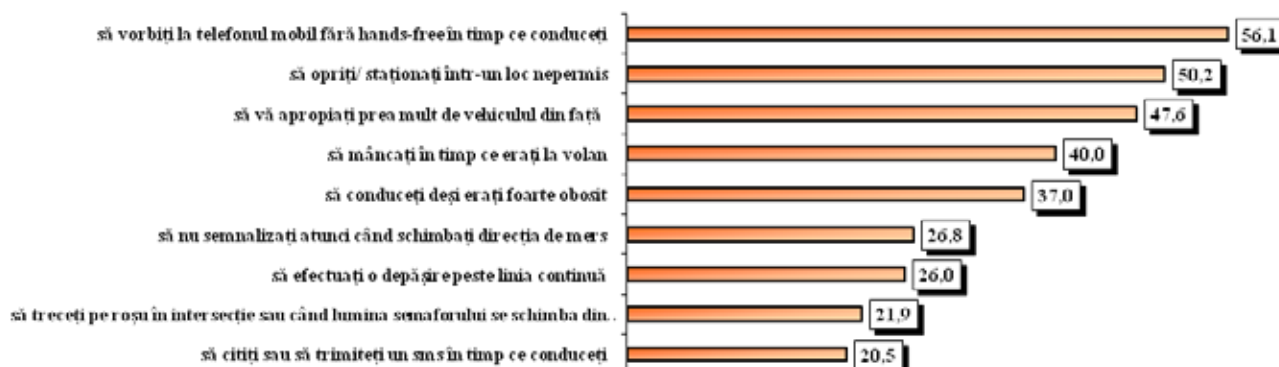
Fig.14 Care dintre următoarele comportamente ale celorlalți șoferi vă deranjează cel mai mult?

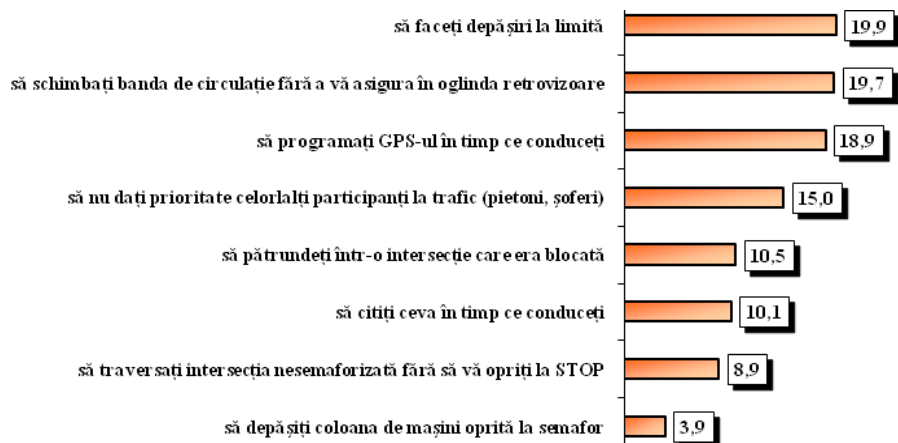


Referindu-se la propriile comportamente ce sunt în măsură să deranjeze traficul și pe ceilalți șoferi, produse în ultimele șase luni, subiecții admit în proporție mai mare de 50% folosirea telefonului mobil, fără hands-free, în timp ce conduc, precum și oprirea/staționarea în loc nepermis. Cu o frecvență mai mare de 40% este recunoscută nepăstrarea unei distanțe regulamentare de vehiculul din față. Peste un sfert dintre respondenți au schimbat direcția de mers fără să semnalizeze și au efectuat depășire peste linia continuă, în ultimele șase luni (Fig.15).

Se constată diferența dintre modul în care sunt receptate de către șoferi comportamentele celorlalți conducători auto și declararea propriilor comportamente. Acele comportamente care sunt considerate într-o proporție medie ca fiind deranjante atunci când sunt produse de ceilalți conducători auto, sunt asumate într-o măsură mai mare propriei conduite (ex. folosirea telefonului mobil, parcare/oprirea/staționarea neregulamentară, nerespectarea distanței de autovehiculul din față). În același timp, ei admit într-o măsură mult mai redusă că ei înșiși produc comportamentele față de care se simt deranjați într-un înalt grad atunci când le observă la ceilalți șoferi (ex. nesemnalizarea direcției de mers, depășirea coloanei formată la semafor).

Fig.15 În ultimele șase luni vi s-a întâmplat să ...



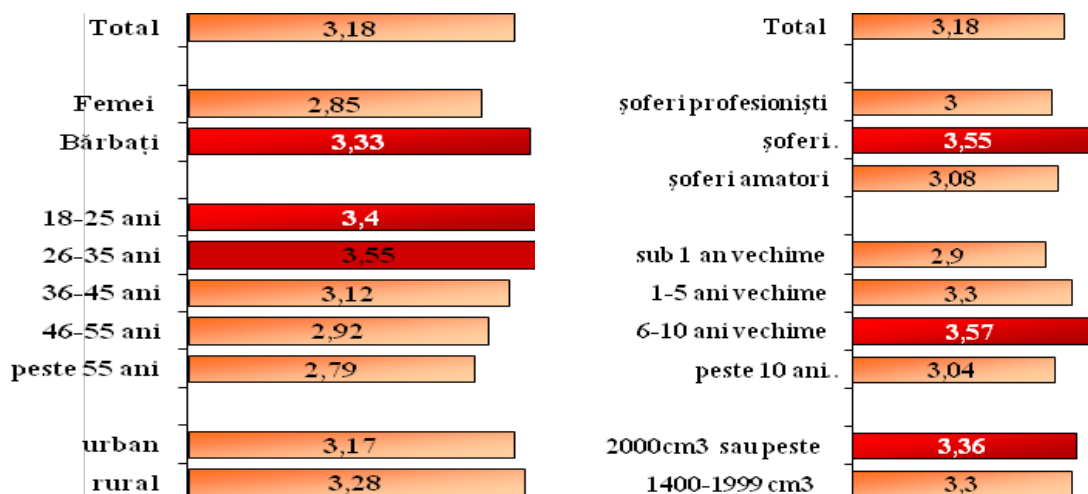


Așa cum se observă în **Fig.14**, 43,2% dintre șoferi sunt deranjați de agresivitatea manifestată în conducere de către ceilalți conducători auto.

În același timp, agresivitatea propriului stil de conducere este auto-percepută ca fiind destul de puțin prezentă, doar 11% dintre subiecți admitând că manifestă o asemenea manieră de conducere, în timp ce 22% dintre aceștia consideră că stilul lor de a conduce nu este deloc agresiv, iar peste 66% îl apreciază ca destul de puțin agresiv.

Pe o scală de la 1 la 10 a aprecierii propriei agresivități în stilul de conducere, mediile notelor auto-acordate, calculate pentru diferitele categorii de șoferi, nu depășesc valoarea 3,57 (**Fig. 16**).

Fig.16 Cum apreciați stilul dumneavoastră de conducere pe o scală de la 1 (deloc agresiv) la 10 (foarte agresiv) - media pe categorii de șoferi -



Atitudinea de minimalizare a propriilor deficiențe, concomitent cu observarea critică a celor manifestate de către ceilalți conducători auto este accentuată și de răspunsurile pe care subiecții le-au oferit în legătură cu tipurile de comportamente agresive cărora le-au fost victime în trafic (**Fig.17**), comparativ cu situațiile în care ei înșiși au agresat alți conducători auto (**Fig.18**).

Fig.17 Comportamente agresive suportate din partea altor șoferi

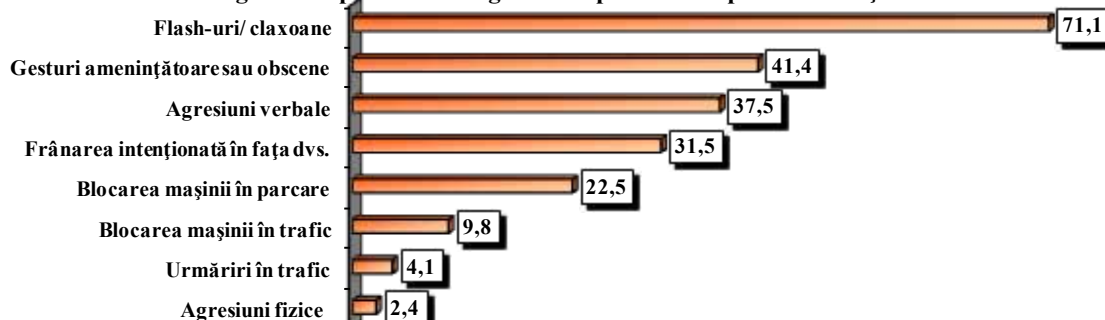
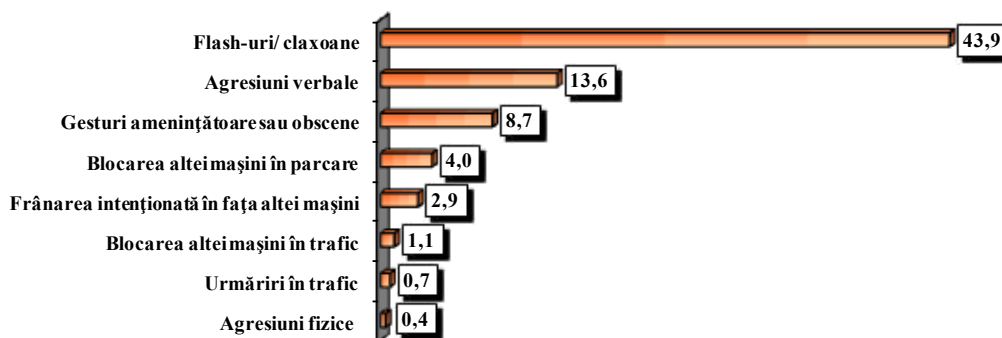


Fig.18 Comportamente agresive produse asupra altor șoferi



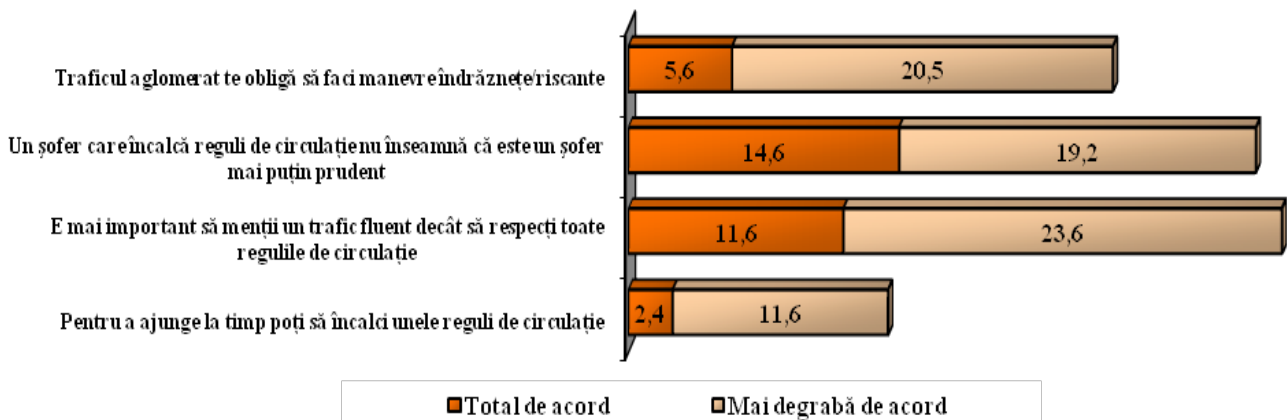
În concluzie, în rândul șoferilor români se constată atitudinea de a sancționa critic comportamentele neregulate, riscante sau agresive ale partenerilor de trafic, concomitent cu minimalizarea propriilor asemenea acțiuni. Se poate afirma că, în privința relațiilor de trafic pe care conducătorii auto le stabilesc între ei și în legătură cu normele rutiere, există tendința de neasumare a responsabilității proprii cu privire la problemele cauzate traficului de propriile atitudini și comportamente și de deplasare a cauzelor acestor probleme, mai degrabă, către ceilalți.

Această atitudine este ea însăși o problemă importantă pentru realizarea siguranței în traficul rutier, una care se adaugă celor obiective - infrastructură, parc auto, sistem instituțional de control al traficului etc. În măsura în care poate fi separată de calitatea de a fi o caracteristică a mentalității generale, prezentă în toate celelalte domenii ale acțiunii naționale, atitudinea deresponsabilizării proprii, manifestată de șoferii români, poate fi educată printr-un complex de măsuri specifice în care acțiunile preventiv-educative să continue demersurile începute, în același scop, în școala de șoferi și chiar mai înainte, în toate etapele formării școlare a viitorilor conducători auto.

Pentru 35,2% dintre conducătorii auto reprezentarea unei atitudini prudente în trafic nu este afectată de nerespectarea regulilor de circulație, aceștia exprimându-și acordul cu afirmația că un șofer care încalcă normele rutiere nu trebuie considerat, din această cauză, imprudent.

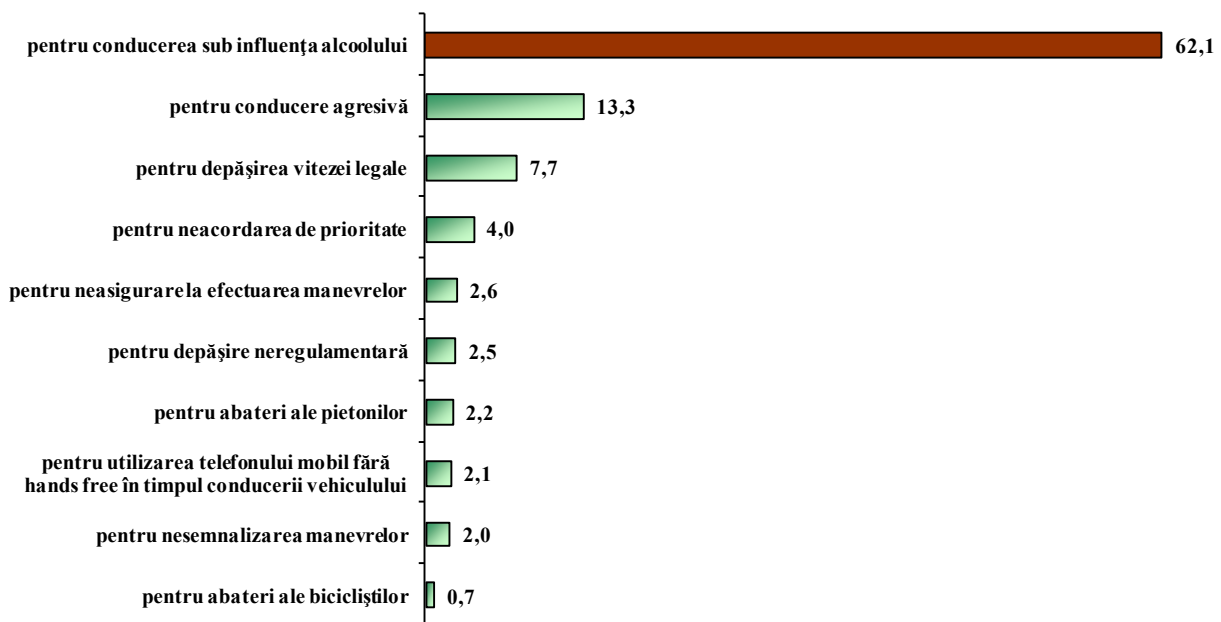
Idea încălcării regulilor rutiere este facilitată pentru mai mult de o treime dintre șoferi de necesitatea unui trafic fluent, în timp ce pentru mai mult de un sfert dintre ei aglomerația din trafic justifică executarea unor manevre riscante (Fig.19).

Fig.19 În ce măsură sunteți de acord cu următoarele afirmații?



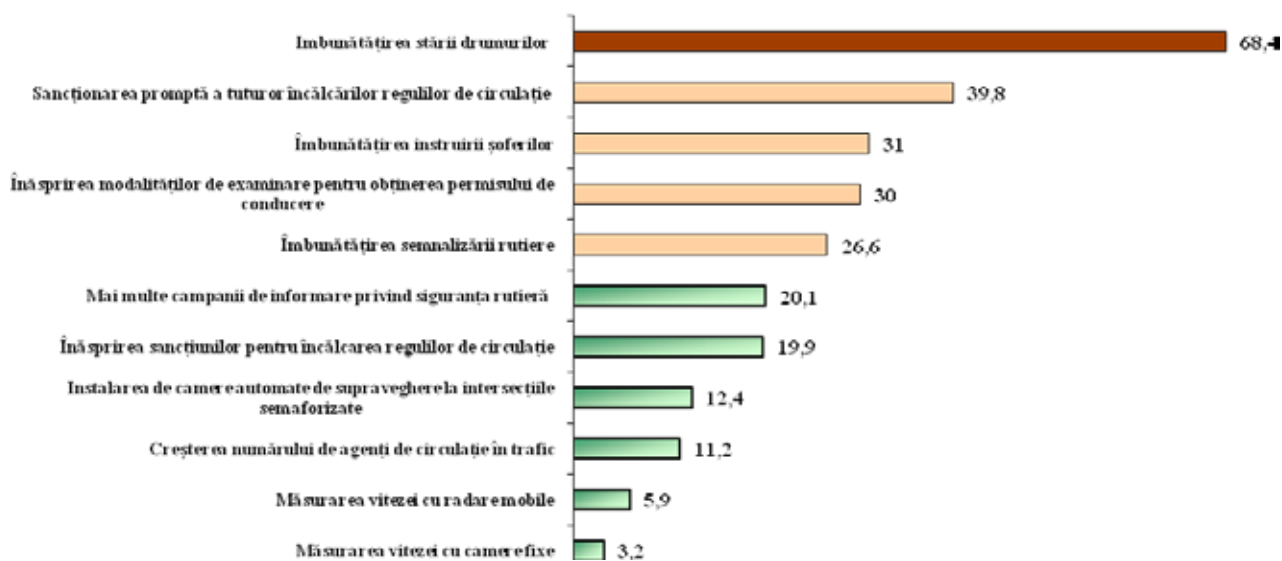
Conducerea auto sub influența alcoolului este abaterea de la normele rutiere care întrunește în cel mai înalt grad intransigența respondenților, 62,1%. Pentru celelalte încălcări ale regulilor rutiere cei mai mulți șoferi nu ar recurge la înăsprirea sistemului sancționator (**Fig.20**).

Fig.20 Dacă ai putea înăspri regimul sancțiunilor pentru una dintre următoarele categorii de abateri, care ar fi aceasta? (alegeți o singură variantă de răspuns)



Dezacordul conducătorilor auto cu privire la creșterea severității sancțiunilor pentru abaterile rutiere este întărit de ordinea pe care aceștia o propun metodelor prin care s-ar obține cu eficiență îmbunătățirea traficului rutier (**Fig.21**). Cei mai mulți dintre șoferii români consideră că eficiența urmărită se poate obține prin îmbunătățirea calității drumurilor (68,4%). Într-o măsură mai redusă, la îmbunătățirea traficului rutier ar contribui promptitudinea în sancționarea abaterilor constatate (39,8%), îmbunătățirea instruirii șoferilor (31%) și creșterea dificultății examenului pentru obținerea permisului de conducere (30%). Pentru înăsprirea regimului sancționator la încălcarea regulilor de circulație s-au pronunțat mai puțin de o cincime dintre subiecți.

Fig.21 Care sunt cele mai eficiente măsuri pe care autoritățile ar trebui să le ia pentru îmbunătățirea traficului rutier?



În ce privește necesitatea unei reexaminări periodice a deținătorilor de permis de conducere, peste 80% dintre șoferi sunt favorabili unei asemenea măsuri. Aproximativ 60% dintre aceștia cred că reexaminarea ar trebui să vizeze aspectele medicale și psihologice, în timp ce o treime dintre respondenți acordă importanță evaluării abilităților practice sau reexaminării cunoștințelor teoretice.

CONCLUZII

Pentru populația conducătorilor auto activi, siguranța rutieră este un domeniu care induce mai multă îngrijorare decât cea legată de locul de muncă, îngrijirea sănătății sau calitatea mediului înconjurător. Riscurile pe care le confruntă în traficul rutier le apar acestora mai mari, mai concrete și probabile decât cele provenind dinspre alte domenii ale calității vieții.

În intervalul de patru ani, dat de durata parcursă de la precedentul studiu similar la cel prezent, evoluțiile unora dintre factorii care concură la consolidarea siguranței rutiere sunt percepute de către șoferii români ca negative. Doi dintre aceștia, aglomerația din trafic și comportamentul celorlalți șoferi sunt factori care influențează în mai mare măsură negativ atitudinile și conduita conducătorilor auto români, precum și starea de siguranță percepută în legătură cu traficul rutier. Starea drumurilor și calitatea activității poliției rutiere sunt, în schimb, percepute ca având o evoluție pozitivă.

Percepția generală a stării de siguranță în traficul rutier pe drumurile din România este mai degrabă negativă, cu deosebire femeile și conducătorii auto din mediul urban resimțind un nivel scăzut al acesteia.

Cei care se simt în nesiguranță își motivează această stare, în principal, prin comportamentul celorlalți șoferi - care deseori nu respectă regulile de circulație și conduc imprudent - și prin starea precară a drumurilor, ca factori externi lor. Ca factori subiectivi, acești conducători auto percep traficul ca problematic și dificil și resimt deosebit diferența dintre modul strict în care ei respectă regulile de circulație în trafic și ceilalți șoferi, care nu o fac. Faptul că nesiguranța pe drumurile publice este dată pentru cei mai mulți conducători auto în primul rând de comportamentul în trafic al celorlalți șoferi, mai înainte de elementele materiale care țin de infrastructură ori calitatea vehiculelor, pune în centrul problematicei siguranței rutiere factorul uman și proiectează măsura în care este nevoie să fie dimensionate demersurile preventive adresate mentalităților, modulului în care este conștientizată responsabilitatea personală în construirea siguranței rutiere generale.

Pentru cei mai mulți șoferi starea pozitivă de siguranță pe drumurile publice este sprijinită mai întâi de toate pe faptul de a nu fi fost, până în prezent, implicați în vreun accident rutier și, în al doilea rând, pe calitatea vehiculului deținut. Este evident că motivația externă principală a celor care își exprimă starea de siguranță în trafic este una de tipul „mie nu mi se poate întâmpla”, în esență, o motivație fără consistență, care îl lasă pe deținătorul ei în afara conștientizării riscurilor posibile și îl desparte de atitudinea preventivă care stă la baza diminuării acestor riscuri.

Acești șoferi își bazează destul de mult siguranța în trafic pe factori obiectivi, exteriori lor, întrucât factorii subiectivi pe care îi implică în edificarea unei atare stări - atenția, experiența, calmul etc. - sunt menționați într-o proporție destul de mică. Cel mai reprezentat asemenea factor, respectarea regulilor de circulație, este enunțat de doar puțin peste 50% dintre aceștia.

În general, șoferii români recunosc pericolele pe care le implică depășirea limitelor de viteză, o foarte mare parte dintre aceștia legând viteza excesivă de riscul producerii unui accident și de faptul că ar constitui, circulând astfel, un pericol pentru ceilalți participanți la trafic.

Cu toate acestea, mare parte dintre ei exprimă circumstanțial toleranța pentru un asemenea comportament riscant, fie că o motivează printr-o formă de conformism, ca acțiune prin care se adaptează celorlalți șoferi ori asigură fluența traficului, fie ca o acțiune acceptabilă în anumite condiții de drum și trafic. În practică, pentru a efectua o depășire sau în condițiile în care ziua, drumul este liber, depășirea limitei de viteză este un comportament pe care îl manifestă frecvent mai mult de jumătate dintre conducătorii auto. Inconsistența dintre opinie, atitudine și comportament în legătură cu depășirea limitelor de viteză este mai puternică în cazul bărbaților decât al femeilor, al persoanelor tinere decât al celor mature, pentru șoferii cu experiență mică sau medie față de aceia cu experiență mai îndelungată, pentru posesorii de mașini cu cilindră peste 2000 cmc, în cazul șoferilor care conduc autovehiculele instituției unde sunt angajați, fără a fi șoferi profesioniști și, surprinzător, al celor care au mai fost implicați în accidente rutiere, față de cei fără asemenea antecedente.

Consumul de alcool la volan este un subiect față de care marea majoritatea șoferilor, peste 80% dintre ei, exprimă intransigență la nivel de opinie și corectitudine în practica rutieră. Consistența dintre opinii, atitudini și comportament se confirmă, însă, în ambele sensuri. Astfel, între 12% și 15% dintre șoferi sunt aceia care, fiind de acord cu ideea că o cantitate mică de alcool consumată nu afectează performanța la volan, au condus sub influența alcoolului cu o frecvență variată, de la ocazional la nivel de conduită.

În același timp, peste 30% dintre șoferii români sunt convinși că ar putea consuma 500 ml de bere înainte de a se angaja în conducerea auto, fără ca aceasta să le diminueze capacitatea de a șofa în siguranță, convingere care permite formularea dubiului dacă această opinie reflectă doar o subevaluare a efectelor alcoolului ori este expresia unei experiențe concrete.

Bărbații, șoferii care conduc autovehiculele instituției unde sunt angajați, fără a fi șoferi profesioniști, cei rezidenți în mediul urban și conducătorii auto care au fost implicați în ultimii trei ani într-un accident rutier reprezintă categoriile de șoferi cu o mai mare predispoziție spre consumul de alcool la volan.

Mai puțin de un sfert dintre conducătorii auto din România cunosc care este limita legală a valorii concentrației de alcool în sânge atunci când sunt la volan.

În general, șoferii din România recunosc că portul centurii de siguranță diminuează riscurile în caz de accident și că atenția sporită în conducerea auto nu dispensează rolul acestui mijloc tehnic de siguranță. Cu toate acestea, în practică, portul centurii de siguranță nu este înțeles ca o obligativitate ci ca o opțiune la care se recurge în funcție de aprecierea subiectivă a valorii riscurilor probabile.

Astfel, atunci când circulă pe drumurile din localități, aproape jumătate dintre șoferi evită să poarte centura de siguranță și aproape un sfert dintre ei procedează astfel când rulează pe autostradă. Este îngrijorător că portul centurii de siguranță, privit atât ca obligație legală, cât și ca mijloc de prevenire, este ignorat deseori de aproape 30% dintre conducătorii auto români chiar în legătură cu copiii pe care îi transportă în autovehiculul pe care îl conduc.

Relațiile pe care șoferii le stabilesc în trafic între ei, precum și între ei și normele rutiere reprezintă un subiect care îi afectează semnificativ pe conducătorii auto români. Comportamentul auto observat la ceilalți conducători auto este considerat cel mai important factor de inducere a nesiguranței în trafic și aflat într-un regres de calitate în privința manifestării.

Totuși, atitudinile exprimate de șoferii români pe această temă sunt destul de contradictorii.

Ei sunt, aproape în aceeași măsură, iritați, dar și pregătiți să exprime toleranță față de abaterile și imprudențele produse în trafic de către ceilalți conducători auto. De asemenea, între modul în care percep comportamentul altora și auto-aprecierea propriului comportament în trafic există diferențe notabile, ce conturează tendința de a sancționa critic comportamentele neregulate, riscante sau agresive ale partenerilor de trafic, concomitent cu minimalizarea propriilor asemenea acțiuni. Astfel, cu cât o abatere este mai frecvent observată la partenerii de drum, cu atât este mai puțin recunoscută în propria conduită rutieră. Abaterile considerate ca implicând un risc mai mic ori fiind mai puțin deranjante sunt în mai mare măsură asumate propriului comportament, spre deosebire de cele care pot aduce cu ele efecte mai grave sau care produc mai multă iritare și care sunt mult mai frecvent puse în seama celorlalți șoferi.

Agresivitatea, ca o caracteristică a stilului de conducere, face obiectul aceleiași atitudini. Șoferii români se consideră în marea lor majoritate destul de puțin ori deloc agresivi în trafic, dar peste 40% dintre ei reclamă această manieră de a se circula la partenerii de drum.

Subiectul susține ideea că factorul uman este principala sursă a siguranței rutiere, iar modul în care responsabilitatea individuală este asumată reprezintă cheia unor condiții de trafic civilizate și sigure. Mentalitatea șoferului român este în prezent una care tinde să deplaseze responsabilitatea pentru siguranța traficului rutier în afara propriei persoane.

Și în raport cu normele rutiere conducătorii auto din România au tendința de a declara formal necesitatea respectării acestora, dar de a-și ajusta propriul comportament rutier și a încălca parte dintre aceste reguli în funcție de circumstanțe și interese. Aglomerația, necesitatea menținerii unui trafic fluent, conformarea la „ritmul” șoselei sunt cel mai frecvent invocate motive pentru care abaterile de la norme le par conducătorilor auto acceptabile.

Sanționarea mai dură a încălcărilor de la normă nu reprezintă pentru șoferii români o măsură eficientă pentru a spori gradul de siguranță rutieră. Excepția o constituie conducerea sub influența alcoolului, pentru sancționarea căreia este întrunită intransigența majorității acestora.

De altfel, abaterile privind depășirea limitei de viteză sau consumul de alcool la volan nu sunt, pentru aceia care recunosc producerea lor, influențate de probabilitatea de a fi depistați și sancționați.

Pentru conducătorii auto români cele mai importante măsuri de luat, având în vedere eficiența estimată a acestora, se referă la îmbunătățirea stării drumurilor, promptitudinea sancționării abaterilor constatate și sporirea exigenței instruirii șoferilor. În legătură cu aceasta din urmă, cu o mare majoritate, șoferii români se pronunță inclusiv pentru o reexaminare periodică a celor care dețin deja permis de conducere.





CAPITOLUL VI

CAMPANII PREVENTIV-EDUCATIVE

Consecvență principiului potrivit căruia este mai eficient să previi decât să combați, Poliția rutieră a continuat și în anul 2013 activitățile specifice, derulate în cadrul campaniei naționale de educație rutieră **„Alege viața!”**, care are ca scop îmbunătățirea nivelului de cunoaștere și respectare a normelor rutiere de către participanții la trafic, precum și conștientizarea acestora asupra pericolelor la care se expun prin încălcarea regulilor de circulație.

Astfel, în cursul anului 2013, în colaborare cu parteneri atrași din rândul agenților economici cu preocupări în sfera siguranței rutiere, au fost desfășurate următoarele proiecte preventiv-educative adresate participanților la trafic:

- **„Daca ei pot, toată lumea poate. Traversați prin locurile marcate!”**, menit să sensibilizeze pietonii în vederea folosirii trecerilor marcate și semnalizate ca atare;

- **„Verde la educație pentru circulație”** și **„Caravana Isteților”**, destinate conștientizării copiilor asupra importanței respectării normelor rutiere;

- **„Fii responsabil în trafic!”**, proiect pentru schimbarea atitudinii conducătorilor de autovehicule prin informarea acestora asupra riscurilor generate de viteza excesivă;

- **„Cedează volanul când bei”** și **„Prietenul la volan se cunoaște”**, menite să determine un comportament responsabil al celor care, în calitate de conducători auto, au consumat alcool;

- **„Zilele Siguranței Rutiere”**, evenimente desfășurate în municipiile Zalău, Ploiești și București.

În cadrul programului săptămânii extrașcolare „**Să știi mai multe, să fii mai bun!**”, desfășurat în cursul anului școlar 2013 - 2014, la nivel național, la care au participat peste 60.000 de copii, s-au realizat:

- întâlniri cu elevii la sediile unităților de învățământ, pentru prezentarea unor teme și videoclipuri cu caracter preventiv-educativ, distribuirea de materiale suport și transmiterea de recomandări;
- instruirii și aplicații practice cu angrenarea patrulelor școlare de circulație;
- concursuri cu tematică rutieră.

Totodată, potrivit tradiției, s-a desfășurat cea de-a treizeci și șasea ediție a Concursului „**Educația Rutieră - Educație pentru Viață**”, adresat elevilor de gimnaziu și liceu, faza națională având loc în perioada 07-10.07.2013, în municipiul Slatina, județul Olt.

Deși, în contextul lipsei de resurse, activitățile de educație rutieră au avut de suferit sub aspect cantitativ, calitatea acestora a fost net superioară, un exemplu în acest sens, fiind Campania „**Daca ei pot, toata lumea poate. Traversați prin locurile marcate!**”, desfășurată în perioada 15 decembrie 2012 - 03 februarie 2013, care a avut ca element central un videoclip tematic.



Rolul spotului a fost de a responsabiliza și de a atenționa pietonii cu privire la riscurile nerespectării regulilor de circulație. S-a urmărit, totodată, reducerea victimizării din mediul urban (unde ponderea accidentelor cauzate de pietonii care traversează necorespunzător este foarte mare). Ideea spotului a venit din viața reală. Imaginile surprinse cu telefonul mobil arată „maidanezi” care traversează pe trecerea de pietoni, demonstrând astfel că ei s-au adaptat la viața în oraș mai bine decât unii oameni și reușesc să supraviețuiască datorită respectării normelor rutiere.



Planul de promovare a vizat comunicarea mesajului spotului către un public eterogen, care se regăsește atât în mediul online, cât și offline, folosind următoarele canale de comunicare:

- TV: difuzarea spotului în regim de campanie socială;
- Online: site-uri de video sharing, rețele sociale (facebook și twitter), bloguri, mass media online, forumuri, asociații de protecție a animalelor;
- Outdoor - monitoarele LCD din autobuzele Regiei Autonome de Transport București;
- Comunicate de presă direcționate către presa scrisă, presa online și agenții de presă.

Rezultatele obținute în planul acoperirii media a acestei campanii a întrecut orice așteptare. Dacă în România, spotul s-a viralizat rapid, adunând share-uri și like-uri de ordinul zecilor de mii, în străinătate s-a auzit de ea pe 5 continente, oameni de toate națiile felicitând ideea creativă. Și totul fără media buying.

În cifre, rezultatele obținute totalizează 721 difuzări pe 15 posturi TV naționale, fapt care a permis ca aproximativ 67,4% din populația României să vadă cel puțin o dată spotul (adică 12.825.000 de oameni). Totodată, mai multe posturi TV și de radio internaționale au difuzat știri despre campanie, printre care BBC China și Arab Radio.



De asemenea, spotul a făcut obiectul a peste 360 de apariții în presa online din țară și străinătate (100 de site-uri românești și peste 245 de site-uri internaționale), cele mai multe știri despre campanie apărând în Iran, Japonia, Brazilia, China, Italia, Venezuela și Spania.

Prezența pe site-uri de video sharing a prilejuit numeroase vizionări (peste 110.000), numai pe youtube.com spotul totalizând peste 59.000 de vizualizări.



Difuzarea spotului pe ecranele LCD din 500 de autobuze ale Regiei Autonome de Transport București, acoperind 120 de linii de transport cu un program zilnic de funcționare 04 - 23, a permis ca aproximativ 343.000 de călători să vizioneze zilnic spotul.

Concluzii:

Deși a fost dezvoltată la nivel local, cu resurse financiare zero, campania a avut un ecou internațional, stârnind numeroase reacții pozitive;

Spotul a prins la multe categorii de public, printre care iubitori de animale și asociații de protecție a animalelor, site-uri specializate românești și internaționale publicând materiale ample despre campanie;

Efectul obținut în planul sensibilizării publicului s-a reflectat în schimbarea atitudinii în trafic a unei părți a pietonilor, în cursul anului 2013, comparativ cu anul anterior, înregistrându-se o scădere cu 7,5% a numărului accidentelor grave de circulație care au avut drept cauză traversarea neregulamentară.



CAPITOLUL VII

ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE LA NIVEL NAȚIONAL PRIVIND COMBATerea INDISCIPLINEI ȘI INFRAȚIONALITĂȚII RUTIERE

Pentru combaterea eficientă a principalelor cauze generatoare ale accidentelor grave de circulație, precum și a comportamentelor de natură să pună în pericol siguranța participanților la trafic, pe baza concluziilor desprinse din analizele de risc și observațiile privind evoluția fenomenului rutier, Poliția Rutieră a elaborat Calendarul acțiunilor de impunere a legii pentru anul 2013, respectând principiile promovate de Recomandarea Comisiei Europene 2004/345/CE, privind aplicarea normelor în domeniul siguranței rutiere.

Astfel, în această perioadă au fost organizate 16 acțiuni cu durata de una sau două săptămâni fiecare, 8 dintre acestea desfășurându-se în contextul calendarului operațiunilor Organizației profesionale a Polițiilor Rutiere din Europa (T.I.S.P.O.L), la care țara noastră este parte.

Totodată, pentru combaterea indisciplinei și infraționalității rutiere, în perioada de referință, au mai fost organizate 91 de acțiuni tematice care au vizat controlul legalității transportului rutier public de mărfuri și persoane (inclusiv taxi), verificarea în trafic a stării tehnice a autovehiculelor, respectiv combaterea încălcării regulilor privind trecerea la nivel cu calea ferată, în majoritatea cazurilor acționându-se în sistem integrat cu celelalte structuri ale Poliției Române.

În acest context, în cursul anului 2013, la nivel național, au fost aplicate **2.858.873 de sancțiuni contravenționale** pentru încălcarea normelor rutiere (cu 10,4% mai multe decât în anul 2012), principalele abateri sancționate fiind următoarele:

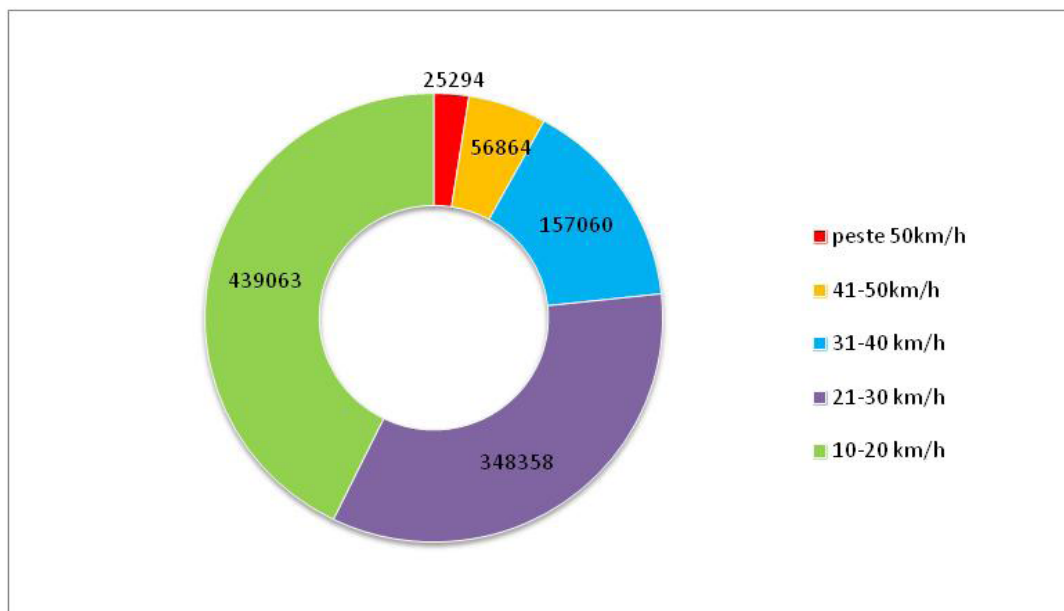
- încălcarea regimului legal de viteză - **1.026.639**;
- neutilizarea centurii de siguranță sau a dispozitivelor de retenție - **549.109**;

- abateri pietoni - **213.129**;
- folosirea telefonului mobil fără a avea dispozitiv tip „mâini libere” - **85.116**;
- neutilizarea luminilor de drum în timpul zilei în deplasarea pe drumurile publice - **45.624**;
- neacordarea priorității pietonilor - **35.528**;
- nerespectarea regulilor referitoare la depășire - **22.848**;
- conducerea unui autovehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice - **16.923**;
- neacordarea priorității vehiculelor - **11.767**.

Analizând cifrele de mai sus, comparativ cu anul 2012, se constată o creștere a combativității față de încălcarea regimului legal de viteză (cu 12,5%), indisciplina pietonilor (cu 17,8%) și nefolosirea centurii de siguranță sau a dispozitivelor de retenție (cu 24,4%).



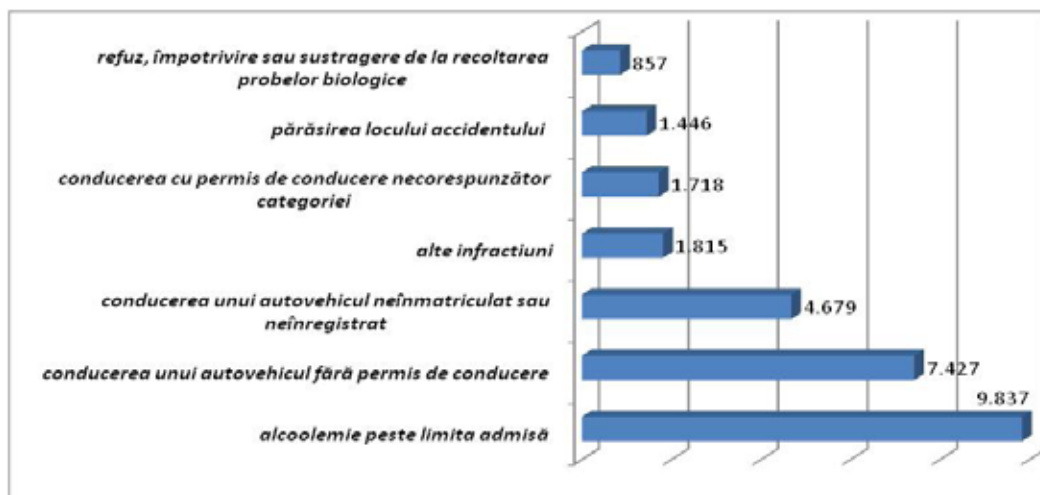
Deoarece depășirea limitei legale de viteză a constituit una dintre principalele cauze ale accidentelor rutiere, generând consecințele cele mai grave, activitatea de combatere a vizat cu precădere acest gen de abatere, modul în care sunt încălcate limitele de viteză de către conducătorii de autovehicule fiind ilustrat în graficul alăturat.



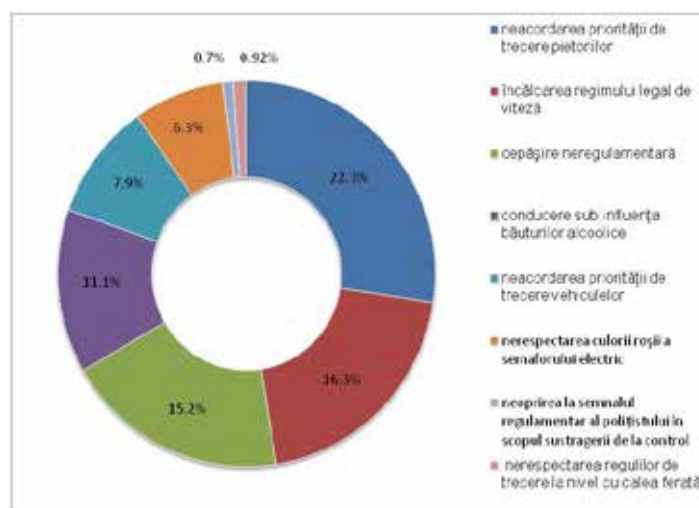
Totodată, în anul 2013 la nivel național, polițiștii rutieri au constatat **45.624 de infracțiuni**, dintre care 61% la regimul circulației (+2% față de anul 2012), restul de 39% fiind infracțiuni de altă natură (preponderent judiciare și economice), săvârșite în zona drumului public.

De remarcat este faptul că, în cursul anului 2013, numărul infracțiunilor de conducere a unui autovehicul fără a poseda permis de conducere a crescut cu 35% față de anul anterior, ca urmare a intrării în vigoare a prevederii legale privind obligativitatea deținerii permisului pentru conducerea mopadelor pe drumurile publice.

Situația infracțiunilor la regimul circulației, constatate în anul 2013



În perioada de referință, la nivel național, au fost reținute în vederea suspendării exercitării dreptului de a conduce autovehicule **152.206 permise de conducere** (cu 9,7% mai multe decât în anul 2012), pentru abateri care pun în pericol siguranța circulației, situația, pe genuri de contravenții, fiind următoarea:



Tot în cursul anului 2013, au fost retrase **69.045 certificate de înmatriculare** (cu 6,3% mai multe decât în anul 2012), cele mai multe dintre acestea pentru defecțiuni tehnice (60%) și pentru lipsa asigurării de răspundere civilă (10%).





CAPITOLUL VIII

INTERMODALITATEA TRANSPORTULUI DE MĂRFURI ȘI PERSOANE PERSPECTIVE ȘI MĂSURI NECESARE

Prin *Carta albă* din 2011 privind transporturile, Comisia Europeană a stabilit o foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor.

În vederea realizării obiectivelor propuse, experții Comisiei Europene au identificat o serie de puncte de reper, dintre care amintim :

Un procent de 30 % din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km ar trebui să fie transferat până în 2030 către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe calea ferată sau pe căile navigabile, acest procent trebuind să depășească 50 % până în 2050, cu ajutorul coridoarelor de transport de marfă eficiente și ecologice.

Finalizarea, până în 2050, a unei rețele feroviare europene de mare viteză. Triplarea lungimii rețelei feroviare de mare viteză existente până în 2030 și menținerea unei rețele feroviare dense în toate statele membre. Până în 2050, majoritatea transportului de călători pe distanțe medii ar trebui să se efectueze pe calea ferată.

Implementarea, până în 2030, a unei „rețele primare” TEN-T multimodale și complet funcționale la nivelul întregii UE, a unei rețele de calitate înaltă și de mare capacitate până în 2050 și a unui set corespunzător de servicii de informații.

Conectarea, până în 2050, a tuturor aeroporturilor „rețelei primare” la rețeaua feroviară, de preferință la rețeaua de mare viteză; garantarea faptului că toate porturile maritime primare sunt conectate corespunzător la sistemul feroviar de transport de marfă și, acolo unde este posibil, la sistemul de căi navigabile interioare. Creșterea eficienței transporturilor și a utilizării infrastructurii, cu ajutorul sistemelor de informații și al stimulentei bazate pe piață.

Instituirea, până în 2020, a unui cadru pentru un sistem european de informare, gestionare și plată, aplicabil transportului multimodal.

Pentru realizarea obiectivelor stabilite de Comisia Europeană prin *Carta albă* din 2011 privind transporturile, va fi necesară și dezvoltarea unei infrastructuri adecvate, atât în domeniul rutier, cât și în celelalte moduri de transport, respectiv : feroviar, naval și aerian.

De asemenea, pentru realizarea obiectivelor europene în domeniu, trebuie realizate campanii de conștientizare a faptului că pasagerii și mărfurile transportate pe rețeaua rutieră trebuie preluate pe celelalte infrastructuri de transport, mult mai sigure și mai puțin poluante.

Trendul pentru perioada 2011 - 2020 a fost estimat în Raportul Preliminar asupra Master Planului pe Termen Scurt, Mediu și Lung (19.08.2013) elaborat la nivelul Ministerului Transporturilor, după cum urmează :

Valorile zilnice ale călătoriilor prognozate pentru anul 2020, comparativ cu 2011

Modul de transport	2011	2020	Variație
Autoturisme	2.510.925	2.942.639	+17,20%
Autobuze	590.436	648.973	+9,90%
Cale ferată	163.037	136.237	-16,40%
Transport aerian	29.282	35.794	+22,20%
Total	3.293.680	3.763.643	+14,27%

Valorile zilnice de tonaj mărfuri estimate a fi transportate în anul 2020, raportat la 2011

Modul de transport	2011	2020	Variație
Rutier	606.165	803.905	32,60%
Cale ferata	142.136	198.287	39,50%
Naval	71.728	80.517	12,30%
Aerian	76	77	1,30%
Total	820.105	1.082.786	32,03%

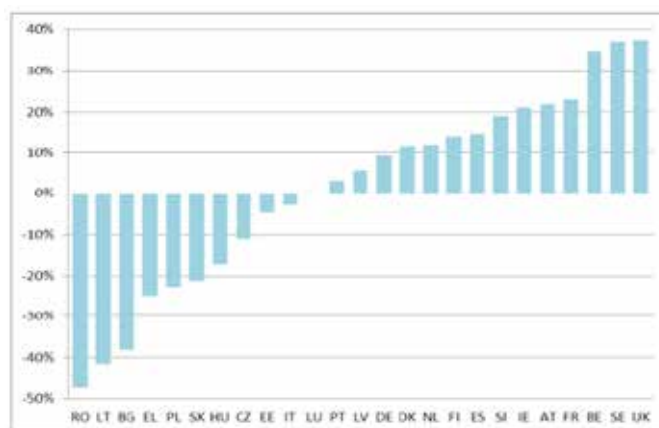
După cum se poate observa, cea mai mare creștere se va înregistra în transportul feroviar al mărfurilor (+39,50%), însă tot pe această infrastructură de transport este prognozată o scădere a numărului de călători (-16,40%).

Chiar dacă în domeniul feroviar, comparativ cu celelalte state europene, infrastructura din România este foarte bine dezvoltată (peste 11 mii km), aceasta nu este folosită intensiv.

Istoric, în România, transportul de călători pe calea ferată s-a situat la un nivel ridicat, însă a început să scadă dramatic după anul 1990, ajungând la un procent de 14,5% în anul 2000 și apoi de numai 5% în anul 2011, raportat la totalul numărului de persoane care au călătorit pe infrastructurile de transport.

Evoluția, în perioada 2000 - 2009, a numărului de călători pe rețeaua feroviară la nivelul statelor europene⁵⁴ se prezintă astfel:

54 Sursa : EUROSTAT, Internațional Transport Forum, UIC.



După cum se poate observa, în România s-a înregistrat cea mai mare scădere a numărului de călători, fiind de remarcat faptul că în statele care au înregistrat creșteri la acest indicator, transportul feroviar se efectuează și cu trenuri de mare viteză (peste 200 km/h)⁵⁵. De exemplu, distanța dintre Londra și Paris (492 km) este parcursă de trenurile de mare viteză în 2 ore.

Realizarea unor magistrale feroviare de mare viteză în România, poate determina ca numărul de călători să nu se diminueze cu valoarea prognozată (diminuare cu 16,40% în 2020 comparativ cu 2011).

Este de menționat faptul că **începând cu anul 2014, pe magistrala de cale ferată București - Constanța circulă trenuri de persoane cu viteza de 160 km/h, context în care, este de așteptat să se diminueze traficul rutier pe Autostrada A2 - Autostrada Soarelui**, atât sub aspectul numărului de autoturisme, dar mai ales al autobuzelor și autocarelor.

În ceea ce privește domeniul naval, Comisia Europeană a desemnat Fluviul Dunărea ca fiind o componentă esențială a Coridorului VII de transport. Strategia U.E. privind regiunea Dunării a fost adoptată de Comisia Europeană în 2010 și urmărește să stabilească o sinergie și coordonare între politicile existente și inițiativele care au loc pe regiunea Dunării.

Una dintre prioritățile Strategiei U.E. constă în îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Fluviul Dunărea pentru sectorul din România și Bulgaria, cuprins între km 375 și km 863.

Acest lucru implică redistribuirea fluxului între Dunăre și brațele secundare, asigurând distanțele minime pe pasa de navigație prin operațiuni de dragare, asigurându-se operabilitatea fluviului pentru mai multe zile pe parcursul anului cu lucrări mici de remediere. Acest lucru ar avea drept efect reducerea costurilor de transport, creșterea siguranței traficului pe Dunăre, creșterea transportului pe căile navigabile interne, reducerea impactului asupra mediului și eroziunii malurilor fluviului.

De asemenea, se are în vedere și modernizarea ecluzelor, echipamentelor și instalațiilor pentru Canalul Dunăre -Marea Neagră și Canalul Poarta Albă - Midia Năvodari.

În Portul Constanța, volumul de marfă curent a scăzut la aproximativ 60% față de cel din 2008. Din Raportul Preliminar asupra Master Planului pe Termen Scurt, Mediu și Lung (19.08.2013) elaborat la nivelul Ministerului Transporturilor, rezultă că transportatorii își pierd interesul în portul Constanța din cauza ratelor mari cerute de operatorii portuari și există o tendință de transbordare către vasele de alimentare din afara mării Negre.

55 Pe infrastructura feroviară de mare viteză trenurile se pot deplasa cu peste 250 km/h.

În ceea ce privește infrastructura de transport aerian, în România există 13 aeroporturi cu operațiuni de zbor regulate, din care:

- 4 cu trafic preponderent internațional, București - Otopeni (74,5% trafic internațional), Târgu Mureș (86,9%) Cluj-Napoca (55,5%) și Bacău (53,5%);
- 3 cu trafic mixt, Iași (9,7% trafic internațional), Sibiu și Timișoara (cu câte 39%);
- 6 numai cu trafic intern (Baia Mare, Constanța, Craiova, Oradea, Satu Mare și Suceava).

Există 7 operatori aerieni bazați în România, care dețin 61 de aeronave în flotă.

Pentru reducerea numărului de victime în accidentele rutiere, este necesară preluarea unei părți a fluxurilor de circulație rutieră a mărfurilor și persoanelor, pe celelalte infrastructuri de transport. Cu toate acestea, trebuie avut în vedere că alegerea modului de transport depinde de:

- **cost** - cu cât costul transportului/călătoriei, a taxelor de terminal etc., este mai mic, cu atât modul de transport respectiv este mai competitiv;
- **timpul deplasării** - raportat la preț, cu cât timpul transportului/călătoriei este mai scurt, cu atât modul de transport respectiv este mai competitiv;
- De asemenea există factori care influențează alegerea modului de transport, respectiv :
- **disponibilitate** - terminale mai puțin aglomerate și dotate cu infrastructura necesară, asigură timpi mai scăzuți de transport și sunt mai competitive;
- **proximitate** - distanța de la și la terminal determină timpul total al deplasării.

Un exemplu de utilizare a transportului intermodal⁵⁶ este cel din Portul Constanța, în care există un terminal pentru containere, acestea fiind descărcate de pe navele maritime pentru ca mărfurile să își continue drumul cu autovehicule rutiere, cel mai uzual spre București.

Un alt exemplu de transport multimodal este serviciul RO-LA⁵⁷, care este operațional la nivel European și trebuie relansat și în România.

Totodată, pentru facilitarea unui transport intermodal, pe lângă dezvoltarea infrastructurii necesare, trebuie realizat un sistem de informare a cetățenilor și operatorilor de transport cu privire la avantajele oferite atât în plan financiar, cât și în cel privind siguranța și securitatea transporturilor respective.

În acest sens, este de subliniat faptul că în domeniul transporturilor feroviare, navale și aeriene, nivelul de siguranță este foarte ridicat, context în care, activitățile Poliției Române vizează îmbunătățirea securității transporturilor, prin combaterea infracționalității în domeniu (furturi, tâlhării, concurență neloială, evaziune fiscală, contrabandă, trafic ilegal, utilizarea muncii la negru, etc.).

În concluzie :

- victimizarea populației prin accidente de circulație poate fi diminuată prin preluarea unei părți a transportului de mărfuri și persoane pe celelalte infrastructuri (feroviară, navală și aeriană);

⁵⁶ Transport de mărfuri și persoane prin combinarea mai multor moduri de transport.

⁵⁷ „Șosea feroviară” (traducere din germană) - termen utilizat în statele din vestul Europei pentru serviciile de transport al camioanelor în vagoane speciale pe calea ferată până la un alt terminal, mai ales în trafic internațional.

- România dispune de 26 de terminale intermodale, insuficiente numeric și ca acoperire geografică, fiind necesară adoptarea unei strategii naționale de relansare a acestui mod de transport;
- transportul feroviar, naval și aerian se desfășoară în condiții de siguranță superioare celui rutier, atenția poliției fiind astfel concentrată pe componenta de asigurare a securității mărfurilor și persoanelor (combaterea infraționalității).

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:

1. s-a produs pe un drum deschis circulației publice ori și-a avut originea într-un asemenea loc;
2. a avut ca urmare decesul, rănirea uneia sau a mai multor persoane, ori avarierea a cel puțin unui vehicul sau alte pagube materiale;
3. în eveniment a fost implicat cel puțin un vehicul în mișcare.

Accidentele de circulație se clasifică în raport de:

1. 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;
2. 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);
3. 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 completat 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 judecată a autorului, prin sesizarea instanței competente.

Alți indicatori utilizați:

1. **Rata de motorizare** - măsoară gradul de înzestrare a populației cu autoturisme și se exprimă prin numărul de autoturisme raportat la 1000 de locuitori;
2. **Rata mortalității** cauzată de accidentele rutiere - numărul deceselor cauzate de accidente rutiere raportat la 1 milion de locuitori;
3. **Indice de mobilitate** - Reprezintă o măsură a mobilității rutiere (se măsoară în milioane vehicule × km parcurși);
4. **Indicele de mortalitate rutieră** - raportul dintre numărul de morți și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100;
5. **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;
6. **Indice „de responsabilitate”** - raportul dintre numărul de conducători de vehicule implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave și numărul de conducători vehicule implicați în accidente rutiere grave X 100.

INSTITUȚIILE CU ATRIBUȚII ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE

I. Ministerul Transporturilor, prin:

1. AUTORITATEA RUTIERĂ ROMÂNĂ

Contact: Telefon/Fax: 021/318.21.00; 021/318.21.05;

E-mail: arutiera@arr.ro, Pagina web: 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

Programări online și informații: 021/9672 (tarif normal Romtelecom)

Fax: 021/318.17.54, Pagina web: www.rarom.ro

3. INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER

Contact: Adresa: B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, București

Tel: 021/313.63.20, Fax: 021/311.66.80

Pagina web: www.isctr-mt.ro

E-mail: relatii-publice@isctr-mt.ro

II. COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA S.A.

Contact: Adresa: B-dul Dinicu Golescu, 38, sector 1, București, 010873

Telefon: 021/264.32.00, Fax: 021/312.09.84

E-mail: office@andnet.ro, Pagina web: www.cnadnr.ro

III. Ministerul Afacerilor Interne, prin:

1. INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE - 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: www.politiaromana.ro/DPR/index.htm

2. DIRECȚIA REGIM PERMISE DE CONDUCERE ȘI ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR

Contact: Adresă: Șos. Pipera Nr.49, Sector 2, București

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: Splaiul Independenței, nr. 15, sector 5, cod 050092, București

Fax: 021/659.6051, 021/659.63.76, E-mail: office@asfromania.ro, Pagina web: www.asfromania.ro

V. BIROUL ASIGURĂTORILOR 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: 021/3191302, 021/3191303, 021/3191304, 031/8056814, 031/8056815, 0727707790, 0743/174747

Fax: 021/3191301, E-mail: secretariat@baar.ro, Pagina web: www.baar.ro

VI. CONSILIUL INTERMINISTERIAL PENTRU SIGURANȚA 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: www.arr.ro

VII. FONDUL DE PROTECȚIE A VICTIMELOR STRĂZII

Contact - Adresa: Str. Vasile Lascăr nr. 40 - 40bis, Et. 5, sector 2, București, cod 020502, România;

Telefon secretariat: 021/300.18.80; 031/805.34.06; 031/805.34.07

Centrul de informare: 021/300.18.86, Departament daune: 021/300.18.84

Fax: 021/312.31.82, E-mail: office@fpvs.ro, Pagina web: 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: 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: www.acarom.ro

X. AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

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

Centrala de alarmă și informații: Telefon: 021/222.22.22, 0745/392.715, 0722/382.715, Fax: 021/317/15.52

E-mail: acr@acr.ro, Pagina web: www.acr.ro

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității



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>