



București - 2017

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2016

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

<https://www.politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/directia-rutiera>

INSTITUTUL DE CERCETARE ȘI PREVENIRE A CRIMINALITĂȚII

Adresa: Str. Mihai Vodă, nr.17, sector 5, București

Telefon: 021.208.25.25/26039

Fax: 021 316 66 55

E-mail: prevenire@politiaromana.ro

Pagina web

<https://www.politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/institutul-de-cercetare-si-prevenire-a-criminalitatii>



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

<https://www.politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/directia-rutiera>

INSTITUTUL DE CERCETARE ȘI PREVENIRE A CRIMINALITĂȚII

Adresa: Str. Mihai Vodă, nr.17, sector 5, București

Telefon: 021.208.25.25/26039

Fax: 021 316 66 55

E-mail: prevenire@politiaromana.ro

Pagina web

<https://www.politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/institutul-de-cercetare-si-prevenire-a-criminalitati>

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

Buletinul siguranței rutiere

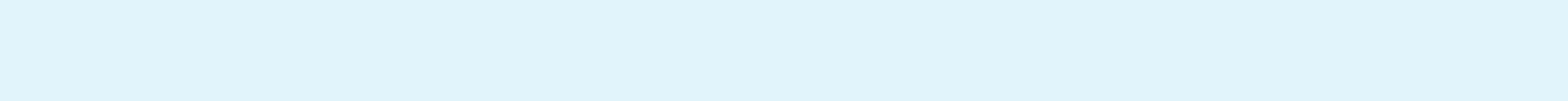
Raport anual 2016



București 2017

CUPRINS

Cuvânt înainte		5
Principalele rezultate		7
Capitolul I	Context intern și internațional	12
Capitolul II	Indicatori macro - analitici. Aspecte ale evoluției accidentelor grave de circulație în perioada 2012-2016	26
Capitolul III	Dinamica accidentelor rutiere grave în anul 2016	38
Capitolul IV	Accidentele rutiere grave în rândul persoanelor vârstnice	58
Capitolul V	Campanii preventiv-educative	74
Capitolul VI	Activități desfășurate la nivel național privind combaterea indisciplinei și infraționalității rutiere	77
Anexe		81



Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2016

București 2017

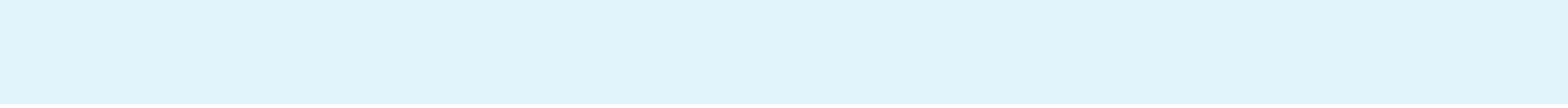
Cuvânt înainte

Ritmul de dezvoltare a sistemului rutier continuă să crească direct proporțional cu complexitatea provocărilor și problemelor de trafic. În acest context, amplificarea preocupărilor Poliției Române de a interveni la nivel preventiv și prin acțiuni de impunere a legii se înscrie firesc în ansamblul măsurilor de intervenție reclamate de multitudinea de probleme generate de traficul rutier. Atât la nivel intern, cât și internațional, măsurile de reducere a riscului rutier reclamă abordări riguroase, bazate pe cunoașterea detaliată a caracteristicilor traficului și categoriilor vulnerabile de participanți care să permită decelarea soluțiilor tehnice și legale de creștere a parametrilor siguranței în trafic.

Prezentul număr al *Buletinului siguranței rutiere*, care expune datele complexe ale traficului rutier în anul 2016 aduce, ca și numerele precedente, un plus de informații și analize care vin în sprijinul specialiștilor pentru a contribui la optimizarea traficului rutier și la reducerea numărului de accidente grave pe șoselele din România. În acest an, o altă categorie de participanți la traficul rutier – *categoria persoanelor vârstnice* a fost analizată detaliat în cuprinsul unei secțiuni dedicate a Buletinului, având în vedere existența unor parametri de risc evidențiați în multiple circumstanțe, atât ca șoferi, cât și ca pietoni.

Credem că, așa cum au dovedit edițiile anterioare, „*Buletinul siguranței rutiere. Raport anual 2016*” va contribui la optimizarea acțiunilor de creștere a gradului de siguranță rutieră, derulate de actorii care contribuie pe diferite paliere – legislativ, tehnic, cercetare științifică – la un trafic rutier mai sigur și, de aceea, mulțumim colaboratorilor noștri care ne-au oferit date și sprijin, ca de fiecare dată, pentru elaborarea acestei lucrări.

Autorii



PRINCIPALELE REZULTATE

Context internațional

- La nivel european, anul 2016 este al treilea an consecutiv în care s-au înregistrat rezultate slabe în ceea ce privește obiectivul european de reducere la jumătate a numărului de persoane decedate în accidentele rutiere, până în anul 2020. Astfel, în 2016 s-au înregistrat 25.670 decese, cu 2% mai puține decât în 2015, însă această scădere a avut loc în urma unei creșteri cu 1% în 2015 și unei stagnări în 2014¹.
- Analizând situația înregistrată la nivel european, se constată că cincisprezece state au reușit în 2016 să reducă numărul de decese produse ca urmare a accidentelor rutiere față de anul anterior: Lituania, Cipru, Cehia, Letonia, Elveția, Belgia, Croația, Slovacia, Luxemburg, Austria, Finlanda, Ungaria, Germania, Portugalia, Italia, în timp ce în Bulgaria și Franța numărul deceselor s-a menținut constant, în restul statelor înregistrându-se creșteri. România se numără printre statele în care a fost înregistrată o ușoară creștere, de 1,1%.
- La nivelul UE, în perioada 2010-2016, s-a reușit reducerea numărului de decese cu doar 19%, echivalentul unei reduceri medii anuale de 3,4%, în condițiile în care era nevoie de o descreștere anuală de 6,7%. Pentru a fi atins obiectivul stabilit pentru 2020, în perioada 2017-2020 este necesară o reducere anuală de 11,4%. România se plasează în rândul statelor în care rata de descreștere a deceselor este apropiată de nivelul cerut, în 2016 fiind înregistrată o scădere cu 19,5% față de 2010.
- În 2016, România se află pe locul 6 între statele europene în ceea ce privește numărul de decese produse ca urmare a accidentelor rutiere, fiind depășită de Italia, Franța, Polonia, Germania și Spania. Totodată, dacă raportăm numărul de decese înregistrate la populație, în țara noastră se înregistrează 97 decese la un million de locuitori.

Context național

- În anul 2016, mai mult de jumătate dintre persoanele cu vârsta cuprinsă între 21-50 ani și aproximativ 30% dintre tinerii până în 21 ani dețin un permis de conducere.
- Parcul de autovehicule din România este cu 26,6% mai mare în anul 2016, comparativ cu anul 2011. Creșterea parcului auto a fost mai accentuată în ultimul an, când numărul autoturismelor înmatriculate a crescut cu 6,1% față de anul 2015. Peste două treimi dintre autoturismele înregistrate în România au peste 10 ani vechime.
- În perioada 2011-2016, vechimea medie a vehiculelor aflate la prima prezentare la ITP a crescut progresiv, de la 9,33 ani în 2011 la 12,06 ani în 2016.
- Rețeaua națională de drumuri a cunoscut o evoluție destul de lentă în perioada 1990-2016, astfel că în 2016 au fost contorizați cu 18,2% mai mulți kilometri de drumuri față de 1990. În aceeași perioadă, se poate constata o creștere remarcabilă a parcului de autovehicule.
- Aproximativ 90% din rețeaua națională este la standardul de drumuri cu o singură bandă pe sens, ceea ce are impact atât asupra timpului de călătorie, cât și asupra siguranței în trafic.
- În 2016, aproximativ trei sferturi dintre cetățeni (73,6%) apreciază că nivelul de siguranță pe drumurile publice din România este redus (scăzut sau foarte scăzut).
- Deși numărul celor care apreciază că nivelul de siguranță pe drumurile publice – în general – este la un nivel scăzut/ foarte scăzut este foarte mare, întrebați în mod specific despre măsura în care ei înșiși s-au simțit în siguranță atunci când au utilizat drumurile publice, în calitate de pietoni ori când au condus un autovehicul, remarcăm că peste jumătate dintre ei apreciază că s-au simțit în siguranță în mare sau foarte mare măsură.

¹ Dobile Adminaite, Graziella Jost, Henk Stipdonk, Heather Ward, European Transport Safety Council, RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY 11th ROAD SAFETY PERFORMANCE INDEX REPORT, June 2017 (PIN Annual Report 2017), p. 6

- În anul 2016, 3 din 7 persoane declarau că se simt în mică sau în foarte mică măsură în siguranță pe drumurile publice, ca pieton.
- Prima problemă menționată ca fiind frecventă în localitățile din România și care afectează siguranța cetățenilor este nerespectarea regulilor de circulație. Mai mult decât atât, dintre principalele domenii de activitate ale poliției, 39,5% dintre respondenți consideră ca aceasta ar trebui să își îndrepte mai mult eforturile pentru creșterea siguranței rutiere.

Evoluția accidentelor grave de circulație în perioada 2012-2016

- Perioada 2012-2016 a înregistrat o reducere modestă a numărului de accidente rutiere grave și de victime asociate acestor evenimente, evoluția descendentă fiind influențată negativ mai ales de creșterea în anul 2015 a numărului de evenimente rutiere cu 11% și a numărului de decese cu 4%.
- De-a lungul perioadei analizate, mediul urban rămâne constant mediul predilect de producere a accidentelor rutiere grave, aici având loc cele mai multe accidente grave (42%) și fiind înregistrați cei mai mulți răniți grav (41%); în mediul urban s-a reușit și reducerea procentuală cea mai mare, comparativ cu celelalte medii (-16% la numărul de accidente grave și de -18% la numărul de răniți grav).
- Cele mai multe decese s-au înregistrat în afara localității și în mediul rural. În afara localității s-au produs cele mai puține accidente rutiere grave (23% din total), dar cu cele mai multe decese (38%).
- În ultimii ani, în mediul rural s-a produs o agravare a fenomenului accidentelor rutiere, ce a constat într-o creștere treptată ca pondere în totalul accidentelor și o reducere mai lentă comparativ cu mediul urban în anii când s-au înregistrat reduceri la nivel național. De asemenea, creșterea cu 1% a deceselor la nivel național în anul 2016, a fost consecința creșterii cu 6% a deceselor în accidente rutiere în mediul rural.
- În perioada 2012-2016 cele mai multe evenimente rutiere au avut loc pe străzile din interiorul localităților (40%) și cele mai multe decese pe drumurile naționale (53,4%), iar cele mai puține pe autostrăzi (0,7%), ponderi menținute constant pe perioada analizată.
- Remarcabilă este creșterea cu 53% a numărului de victime, atât răniți grav, cât și decedați, ale accidentelor rutiere produse pe autostrăzi (în 2016 comparativ cu anul 2012), rezultatul unor evenimente rutiere deosebit de grave care s-au produs, cu mai multe autoturisme și victime implicate. (ex. accidentul în lanț produs pe 5 noiembrie, pe Autostrada Soarelui).
- Pe un trend ascendent se situează accidentele de circulație produse din vina bicicliștilor. Creșterea implicării cu vinovăție în accidentele rutiere grave a bicicliștilor a început din perioada 2010- 2011, în anul 2016 fiind înregistrat un număr dublu de accidente din vina acestora comparativ cu 2011.
- Reduceri semnificative au avut loc în ceea ce privește accidentele rutiere produse din următoarele cauze: conducerea sub influența alcoolului - o reducere față de anul 2012, cu 28%, neacordarea de prioritate vehiculelor – scădere cu 21% și neasigurarea la schimbarea direcției de mers – scădere cu 20%.
- Și în cazul conducătorilor de motociclete constatăm creșterea, în intervalul 2012-2016, cu 47% a numărului celor vinovați de producerea de accidente (54% doar în ultimul an).
- Vulnerabilitatea cea mai mare o au pietonii: ei reprezintă 39% dintre decedați și 33% dintre răniții grav, în ultimii 5 ani, urmași de pasagerii vehiculelor aflate în trafic și implicate în accident (23% dintre decese și 29% dintre răniții grave).
- Comparând anul 2016 cu anul de început al perioadei analizate, există o reducere importantă a deceselor, la toate categoriile de participanți cu excepția șoferilor de autoturisme. În ultimul an al intervalului analizat, 2016, constatăm o reducere a deceselor în rândul utilizatorilor de vehicule cu 4 roți (șoferi și pasageri), continuarea creșterii la decesele în rândul bicicliștilor și motocicliștilor, dar și o creștere semnificativă a deceselor în rândul pietonilor.

Dinamica accidentelor rutiere în anul 2016

- În fiecare zi a anului 2016 au avut loc, în medie, 24 de accidente rutiere grave, în care au murit 5 persoane și au fost rănite grav alte 23.
- În comparație cu anul precedent, în anul 2016, numărul accidentelor rutiere grave a fost mai mic cu 13,5%. Scăderea numărului de accidente s-a reflectat direct în cea a totalului persoanelor grav rănite în aceste evenimente, care în anul 2016 au fost cu 8,5% mai puține decât în anul anterior. În aceeași condiții însă, numărul celor decedați a fost mai mare cu 1,1%.
- Cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs pe raza localităților urbane (3.364 - 38,7% din total).
- Cele mai multe persoane au fost rănite grav ca urmare a accidentelor rutiere pe drumurile publice din mediul urban (36,5% din totalul răniților grav), însă în privința persoanelor decedate pe primul loc se află drumurile din mediul rural (39,8%), urmate de cele din afara localităților (37,8%).
- În funcție de categoria drumului, accidentele grave de circulație se repartizează în principal, între străzi (38,3%), drumuri naționale (34,7%) și drumuri județene (17,1%).
- Cele mai multe persoane (1000, reprezentând 52,3%) au decedat, în anul 2016, în accidente rutiere petrecute pe drumurile naționale, iar cei mai mulți răniți grav au rezultat în accidentele petrecute pe străzile din localități (3.137, reprezentând 37,9%).
- Păstrându-se tendința anilor precedenți, cele mai multe accidente grave de circulație s-au petrecut între lunile iulie-octombrie și apoi în luna decembrie.
- În zilele de weekend s-a înregistrat cea mai mare concentrație de accidente rutiere grave, în cursul anului 2016.
- Numărul evenimentelor rutiere este direct raportat la densitatea traficului, reproduce ritmul zilnic al activității sociale și se constituie ca efect al nivelurilor de capacitate ale funcționării organismului uman. Distribuția accidentelor rutiere în funcție de ora producerii lor arată că numărul maxim de astfel de evenimente se înregistrează între orele 17-19.
- Primele 5 cauze ale accidentelor rutiere grave produse în anul 2016 sunt, similar anilor anteriori, viteza neadaptată la condițiile de drum (17,2% din totalul accidentelor), traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni (15,5%), neacordarea priorității pietonilor (9,8%), abaterile bicicliștilor (8,9%) și neacordarea priorității vehiculelor (7,3%).
- Peste o treime din accidente au fost provocate de cauze ce țin de viteză și de traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni.
- În anul 2016, 1 din 5 accidente grave au fost provocate de indisciplina pietonilor.
- Accidentele produse datorită nerespectării regulilor de trecere a căii ferate sunt cele cu mortalitatea cea mai ridicată (67,86%). Viteza neregulamentară este a doua cauză cu mare probabilitate a decesului. Depășirea vitezei regulamentare a provocat în 2016 cel puțin un mort la fiecare două accidente rutiere (58,97%).
- În mediul urban, cele mai multe accidente rutiere se produc în relația dintre pietoni și conducătorii auto, în timp ce viteza neregulamentară este prima între cauze, considerate din punctul de vedere al mortalității.
- În mediul rural, comportamentul rutier neregulamentară al pietonilor și bicicliștilor stă la baza cauzelor care provoacă cel mai mare număr de accidente. În privința riscului pe care îl presupun, accidentele cauzate de viteza neregulamentară sunt însoțite de cea mai ridicată mortalitate. Spre deosebire de mediul urban, accidentele cauzate de indisciplina rutieră a pietonilor și bicicliștilor sunt, nu numai frecvente, ci și unele care produc o mortalitate ridicată.

- Pe drumurile din afara localității, raportat la frecvență, viteza neadaptată la condițiile de drum se detașează, 31,2% dintre accidentele produse având această cauză.
- În accidentele rutiere grave care au avut loc în anul 2016 au fost implicate 20.610 vehicule, de cele mai diverse categorii. Din totalul acestora, 13.701 (aprox. 66,5%) au fost autoturisme.
- În 44,7% dintre accidentele grave produse în anul 2016, vinovăția aparține, integral sau în parte, unui conducător de autoturism.
- Pentru 25% (1.631 accidente) dintre accidentele rutiere grave au fost stabiliți drept vinovați conducătorii de autovehicule a căror vechime a permisului de conducere este mai mică de 1 an. Această categorie de șoferi prezintă cel mai mare risc de a fi implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave.
- Pietonii au fost implicați în 2.670 de accidente rutiere grave. În 1.834 dintre acestea vinovăția pentru producerea evenimentului a aparținut, în întregime sau în parte, acestei categorii de participanți la trafic (68,7%).
- Una din trei persoane rănite grav sau decedate în accidentele rutiere grave produse în anul 2016 a fost pieton.
- Aproximativ 60% dintre pietonii decedați în accidente rutiere aveau vârste de peste 55 de ani.
- Pasagerii reprezintă peste un sfert (27,7%) dintre victimele accidentelor rutiere grave din anul 2016 (răniți grav sau accidentați mortal).

Accidentele rutiere grave în rândul persoanelor vârstnice

- 1 din 6 accidente rutiere grave din România au fost produse din vina unei persoane vârstnice. Mai mult de 1 din 5 din decesele înregistrate în 2016 pe șoselele din România au fost cauzate de persoane de peste 65 de ani. Cele mai multe accidente din vina vârstnicilor au fost înregistrate în condițiile atribuirii acestora calitatea de pieton (600 de accidente grave) și conducător auto (457 accidente grave).
- Jumătate (55%) din accidentele produse de persoanele în vârstă au constat în lovirea pietonilor. Corelând și cu alți indicatori ai accidentelor rutiere, reiese că acest tip de accident s-a produs, de regulă, cu persoana în vârstă în calitate de pieton și nu de conducător auto etc., practic fiind vorba de accidente cu victime pietoni vârstnici produse din vina acestora.
- Persoanele în vârstă au provocat accidente rutiere grave cu frecvență mai mare în lunile de toamnă (septembrie-noiembrie), în zilele din mijlocul săptămânii (miercuri – vineri) și în intervalele 9-13 și 17-19. Acestea corespund momentelor din zi și din săptămână în care persoanele de peste 65 de ani, de regulă pensionari, participă mai activ la trafic (cumpărături, plata facturilor, plimbări etc.). În ceea ce privește sezonul rece, o posibilă explicație ar fi starea precară a vremii (ploi, ninsori) și perioada mai mare de lipsă a luminii afară care să conducă la o dificultate de a se deplasa și de a estima pericolele atât în calitate de șoferi, de bicicliști dar mai ales de pietoni.
- În anul 2016, în 7% din accidentele rutiere grave din România (respectiv 623 accidente grave) au fost implicați conducători auto cu vârsta de 65 ani și peste. În aproape trei sferturi dintre ele (73,4%) vina i-a aparținut șoferului vârstnic.
- Valorile indicelui responsabilității rutiere asociat categoriilor de vârstă de 65-74 ani și 75 ani și peste sunt cele mai mari în toate categoriile de vârstă a șoferilor, depășind chiar și pe cel corespunzător șoferilor tineri (18-24 ani).
- 1 din 10 accidente grave din România au avut ca victimă un pieton cu vârsta de 65 de ani sau peste. În 63% dintre aceste accidente, pietonii vârstnici au fost vinovați de producerea lui.
- Aproape jumătate (48%) dintre accidentele rutiere grave în care au fost implicate persoane în vârstă au fost cu pietoni vârstnici. 70% dintre decesele rezultate din accidentele cu implicarea pietonilor vârstnici au fost din vina acestora. 58% dintre răniții grav rezultați din accidentele cu implicarea pietonilor vârstnici au fost din vina lor.

- Dacă în cazul șoferilor vârstnici, implicarea persoanelor de gen masculin în accidentele rutiere grave a fost majoritară, în cazul pietonilor, victimizarea a fost aproape egală în rândul femeilor și a bărbaților în vârstă. Ponderea femeilor vârstnice accidentate ca și pieton este chiar mai ridicată în cazul în care accidentul s-a produs din vina acestora (63% dintre accidentele cu vinovăție au avut victimă pieton femeie, comparativ cu 51% dintre accidentele fără vinovăție).
- Rata mortalității rutiere este foarte mare începând cu vârsta de 60 de ani, ceea ce înseamnă că riscul de a muri într-un accident rutier în România crește foarte mult cu această vârstă, depășindu-se nivelul mediu național (97 decese la 1 milion de locuitori) peste vârsta de 70 de ani.
- Categoria de participanți la trafic vârstnici, vulnerabili a deveni victime ale accidentelor rutiere este cea a pietonilor, 55% dintre victimele vârstnice au fost pietoni. Alte două categorii vulnerabile, dar într-o măsură mai mică, sunt pasagerii și bicicliștii.
- Media ridicată de vârstă a decedaților în accidentele rutiere din categoria pietoni (56,5 ani), comparativ cu celelalte categorii (exemplu 42,4 ani pentru șoferi) indică o incidență mare a acestor decese în rândul vârstnicilor. De altfel, 60% dintre pietonii vârstnici decedați aveau 75 ani și peste.
- Vulnerabilitatea la consecințele accidentelor se poate explica prin faptul că persoanele vârstnice sunt mai predispuse să sufere vătămări grave sau deces ca rezultat al accidentelor ca pieton datorită fragilității crescute.
- Proporția deceselor în rândul victimelor accidentelor grave crește rapid cu vârsta, datorită fragilității fizice a persoanelor vârstnice, care se recuperează mai greu din loviturile fizice. Rata fatalității este superioară pentru grupa de vârstă peste 65 de ani, la toate categoriile de participanți la trafic, dar cea mai mare este, desigur, la pietoni: la același număr de accidente, pietonii vârstnici sunt supra-reprezențați în decese comparativ cu pietonii tineri (30 de decese la fiecare 100 de victime peste 65 de ani, comparativ cu 11, la pietonii sub 30 de ani).



Capitolul I

CONTEXT INTERN ȘI INTERNAȚIONAL

CONTEXT INTERNAȚIONAL

Siguranța rutieră a devenit, în ultimele două decenii, unul dintre principalele subiecte pe agenda organizațiilor internaționale, luând în considerare faptul că, la nivel global, peste 1,3 milioane de persoane mor anual în urma accidentelor rutiere, aceasta constituind a noua cauză de deces în rândul populației generale (și principala cauză de mortalitate în rândul tinerilor de 15-29 ani), prefigurându-se totodată că va deveni cea de-a șaptea cauză până în 2030².

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.

De asemenea, în septembrie 2015 **Adunarea Generală a Națiunilor Unite a adoptat Agenda pentru Dezvoltare Durabilă 2030**, în cadrul acestui document programatic fiind abordată în mod expres tema siguranței rutiere. Astfel, în cadrul **Obiectivului 3. Ensure healthy lives and promote well-being for all at all ages**, la punctul 3.6 este stipulat ca deziderat înjumătățirea până în 2020 a numărului de decese și vătămări provocate de accidentele rutiere. De asemenea, **Obiectivul 11. Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable** prevede la punctul 11.2 necesitatea ca, până în 2030, să se furnizeze accesul la un sistem de transport sigur, economic, accesibil și sustenabil pentru toți, să se îmbunătățească siguranța rutieră prin extinderea transportului public, cu o atenție specială la nevoile celor aflați într-o situație de vulnerabilitate, femeilor, copiilor, persoanelor cu dizabilități și vârstnicilor.

²World Health Organization, Global status report on road safety 2015, p. x.

La nivelul **Uniunii Europene**, intenția de a scădea numărul de decese a fost stipulată pentru prima dată într-un document programatic în 2001³, când Comisia Europeană a stabilit obiectivul de reducere la jumătate a numărului de persoane decedate în accidente rutiere în perioada 2001-2010. Deși la sfârșitul perioadei de referință s-a reușit scăderea cu doar 43%, acest rezultat a fost considerat un succes în condițiile în care douăsprezece noi state au aderat la Uniune în acest interval.

După anul 2010, acțiunile statelor membre sunt ghidate de programul cadru „**Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: Orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011 - 2020**”, ale cărui componente principale sunt:

- un obiectiv strategic, de reducere cu 50%, până în 2020, a numărului de persoane decedate în accidente rutiere pe șoselele Europei;
- propunerea unei liste de 16 acțiuni, împărțită în șapte obiective operaționale/domenii prioritare/zone de interes.

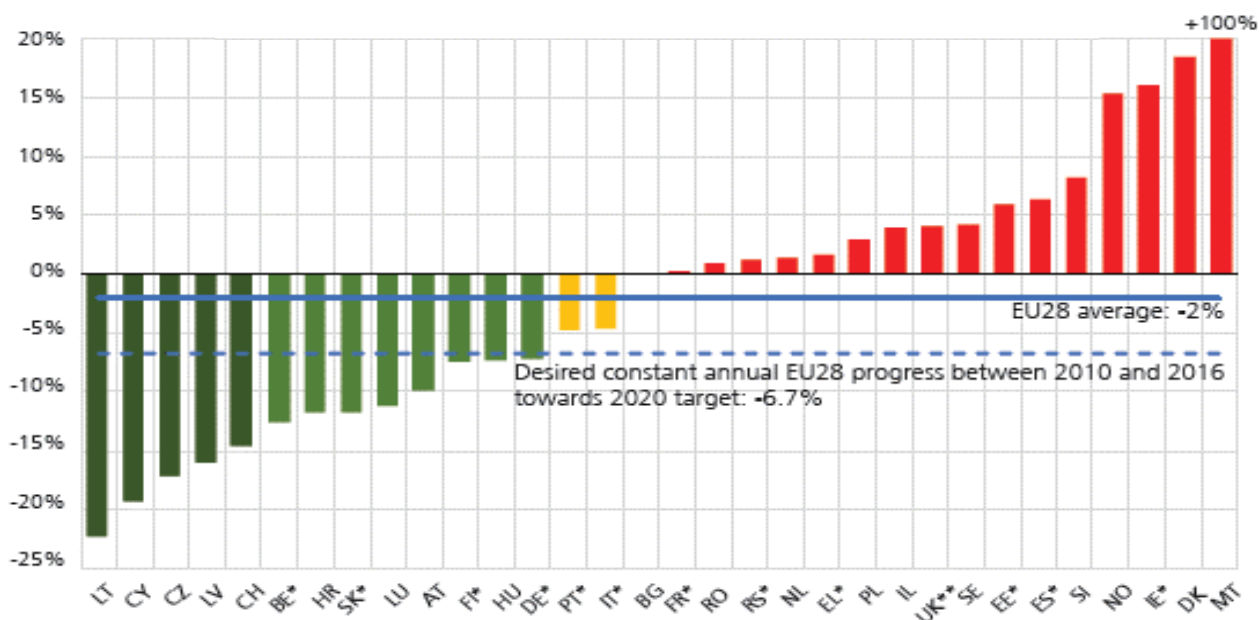
Analizând datele la nivel UE 28, se constată că o scădere în conformitate cu ritmul necesar a fost atinsă doar în trei state: Portugalia, Lituania și Grecia.

La nivelul UE, în perioada 2010-2016, s-a reușit reducerea numărului de decese cu doar 19%, echivalentul unei reduceri medii anuale de 3,4%, în condițiile în care era nevoie de o descreștere anuală de 6,7%. Pentru a fi atins obiectivul stabilit pentru 2020, în perioada 2017-2020 este necesară o reducere anuală de 11,4%.

În raport cu acest obiectiv, România se plasează în rândul statelor în care rata de descreștere a deceselor este apropiată de media europeană (în 2016 s-a realizat o scădere cu 19,5% față de 2010), fiind însă necesar ca acest ritm să fie accelerat în anii următori pentru a se încadra în dezideratul stabilit.

La nivel european, anul 2016 este al treilea an consecutiv în care s-au înregistrat rezultate slabe în ceea ce privește numărul de persoane decedate în urma accidentelor de circulație. Astfel, în 2016 s-au înregistrat 25.670 decese, cu 2% mai puține decât în 2015, însă această scădere a avut loc în urma unei creșteri cu 1% în 2015 și unei stagnări în 2014⁴.

Evoluția numărului de decese între 2015 și 2016



Sursa: PIN Annual Report 2017, p. 9

Analizând situația înregistrată la nivel național, se constată că cincisprezece state au reușit în 2016 să reducă numărul de decese produse ca urmare a accidentelor rutiere față de anul anterior: Lituania, Cipru, Cehia, Letonia, Elveția, Belgia, Croația, Slovacia, Luxemburg, Austria, Finlanda, Ungaria, Germania, Portugalia, Italia, în timp ce în Bulgaria și Franța numărul deceselor s-a menținut constant, în restul statelor înregistrându-se creșteri. România se numără printre statele în care a fost înregistrată o ușoară creștere, de 1,1%.

³Commission White Paper: European transport policy for 2010: time to decide, COM(2001) 370 final, Brussels 12 September 2001

⁴Dovile Adminaite, Graziella Jost, Henk Stipdonk, Heather Ward, European Transport Safety Council, RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY 11th ROAD SAFETY PERFORMANCE INDEX REPORT, June 2017 (PIN Annual Report 2017), p. 6

Tabel 1. Decese produse în urma accidentelor rutiere în perioada 2010-2016

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Dif.1 2015- 2016	Dif.2 2010- 2016
Lituania	299	297	302	258	267	242	188	-22.3%	-37.1%
Cipru	60	71	51	44	45	57	46	-19.3%	-23.3%
Cehia	802	773	742	654	688	737	611	-17.1%	-23.8%
Letonia	218	179	177	179	212	188	158	-16.0%	-27.5%
Elveția	327	320	339	269	243	253	216	-14.6%	-33.9%
Belgia	841	862	770	724	727	732	640	-12.6%	-23.9%
Croația	426	418	393	368	308	348	307	-11.8%	-27.9%
Slovacia	353	324	295	223	258	274	242	-11.7%	-31.4%
Luxemburg	32	33	34	45	35	36	32	-11.1%	0.0%
Austria	552	523	531	455	430	479	432	-9.8%	-21.7%
Finlanda	272	292	255	258	229	270	250	-7.4%	-8.1%
Ungaria	740	638	605	591	626	644	597	-7.3%	-19.3%
Germania	3,651	4,009	3,601	3,340	3,368	3,459	3,214	-7.1%	-12.0%
Portugalia	937	891	718	637	638	593	565	-4.7%	-39.7%
Italia	4,114	3,860	3,753	3,401	3,381	3,428	3,270	-4.6%	-20.5%
Bulgaria	776	658	605	601	655	708	708	0.0%	-8.8%
Franța	3,992	3,963	3,653	3,268	3,384	3,461	3,469	0.2%	-13.1%
România	2,377	2,018	2,042	1,861	1,818	1,893	1,913	1.1%	-19.5%
Serbia	660	731	688	650	536	599	607	1.3%	-8.0%
Olanda	640	661	650	570	570	620	629	1.5%	-1.7%
Grecia	1,258	1,141	988	879	795	793	807	1.8%	-35.9%
Polonia	3,907	4,189	3,571	3,357	3,202	2,938	3,026	3.0%	-22.5%
Israel	352	341	263	277	279	322	335	4.0%	-4.8%
Marea Britanie	1,905	1,960	1,802	1,769	1,854	1,804	1,878	4.1%	-1.4%
Suedia	266	319	285	260	270	259	270	4.2%	1.5%
Estonia	79	101	87	81	78	67	71	6.0%	-10.1%
Spania	2,478	2,060	1,903	1,680	1,688	1,689	1,797	6.4%	-27.5%
Slovenia	138	141	130	125	108	120	130	8.3%	-5.8%
Norvegia	210	168	145	187	147	117	135	15.4%	-35.7%
Irlanda	212	186	163	188	193	162	188	16.0%	-11.3%
Danemarca	255	220	167	191	183	178	211	18.5%	-17.3%
Malta	15	17	9	18	10	11	22	100.0%	46.7%
EU28	31,595	30,804	28,282	26,025	26,020	26,190	25,671	-2.0%	-18.7%

* Sursa: PIN Annual Report 2017, p. 30

În 2016, România se află pe locul 6 între statele europene în ceea ce privește numărul de decese produse ca urmare a accidentelor rutiere, fiind depășită de Italia, Franța, Polonia, Germania și Spania. Totodată, dacă raportăm numărul de decese înregistrate la populație, în țara noastră se înregistrează 97 decese la un million de locuitori.

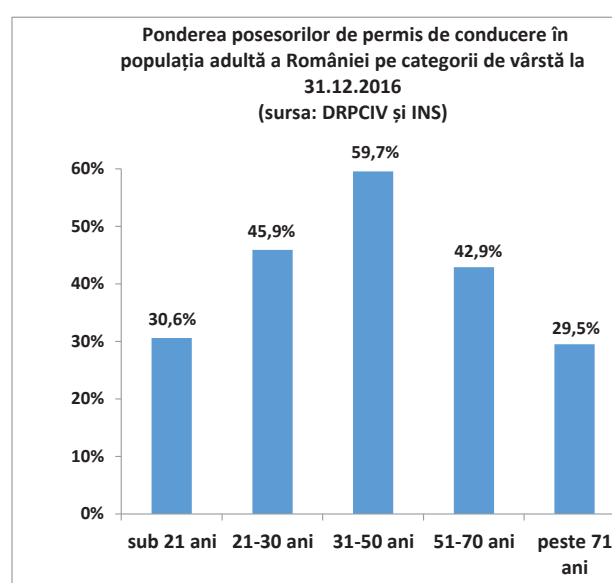
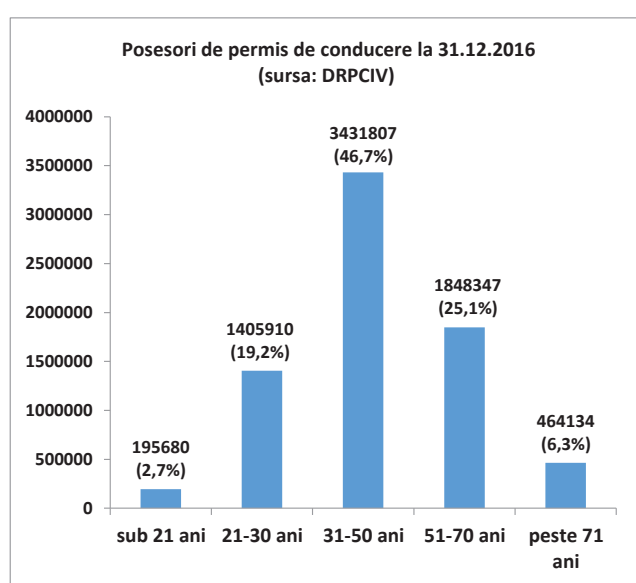
Caracteristicile fenomenului rutier național

În vederea descrierii fenomenului rutier din România, în această secțiune vor fi analizați indicatori privitori 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

La 31.12.2016, în România existau 7.347.009 persoane⁵ ce dețineau un permis de conducere, ceea ce reprezintă aproximativ 37,2% din totalul populației și 46,4% din populația adultă a României.





Analizând **vârsta** deținătorilor de permise, se constată că aproape jumătate dintre aceștia (46,7%) au vârsta cuprinsă între 31-50 ani, aproximativ o cincime (19,2%) au între 21 și 30 ani, un sfert (25,1%) se înscriu în categoria 51-70 ani, în timp ce doar 6,3% sunt persoane de 71 ani și peste, iar 2,7% au sub 21 ani.



În România, în anul 2016, aproximativ 60% dintre persoanele cu vârsta cuprinsă între 21-50 ani dețin un permis de conducere.

De notat este și faptul că aproximativ 30% dintre tinerii până în 21 ani dețin un permis de conducere. La polul opus, raportându-ne la numărul persoanelor de peste 71 ani, se remarcă o incidență scăzută a deținătorilor de permise în rândul acestora (29,5%)⁶.

Analizând distribuția conducătorilor de autovehicule în funcție de categoria de permis pe care o dețin, situația se prezintă astfel⁷:

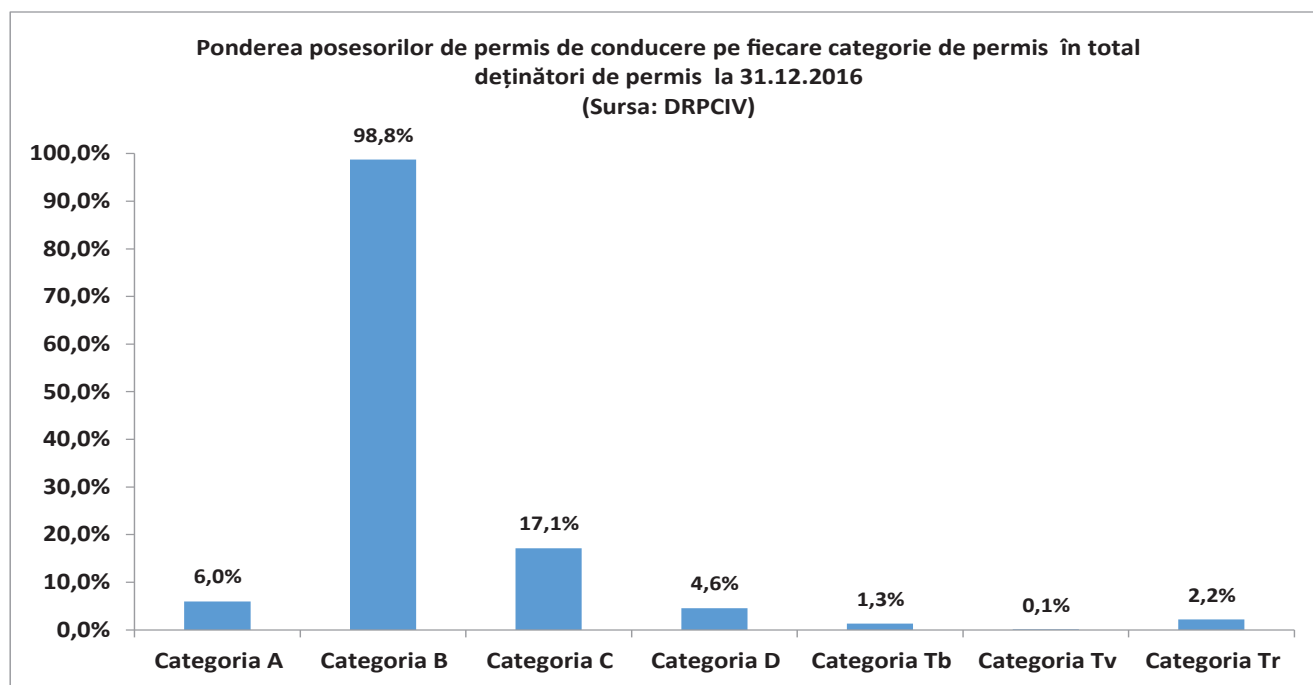
- 7.258.607 persoane dețin permise de conducere vehicule categoria B; 
- 434.607 persoane au permise de conducere vehicule categoria A; 
- 1.250.756 persoane au permise de conducere vehicule categoria C; 
- 332.701 persoane dețin permise de conducere vehicule categoria D; 
- 159.786 persoane au permise de conducere vehicule categoria Tr (tractor, mașini și utilaje agricole autopropulsate agricole, forestiere);
- 96.116 persoane au permise de conducere vehicule categoria Tb (troleibuze);
- 7.512 persoane dețin permise de conducere categoria Tv (tramvaie).

⁵Cf. datelor furnizate de DRPCIV din M.A.I.

⁶Calcululele au fost realizate prin raportare la populația României, conform situației statistice „Populația rezidentă la 1 ianuarie 2016 pe grupe de vârstă și sex”, POP 105A - Tempo Home, Institutul Național de Statistică

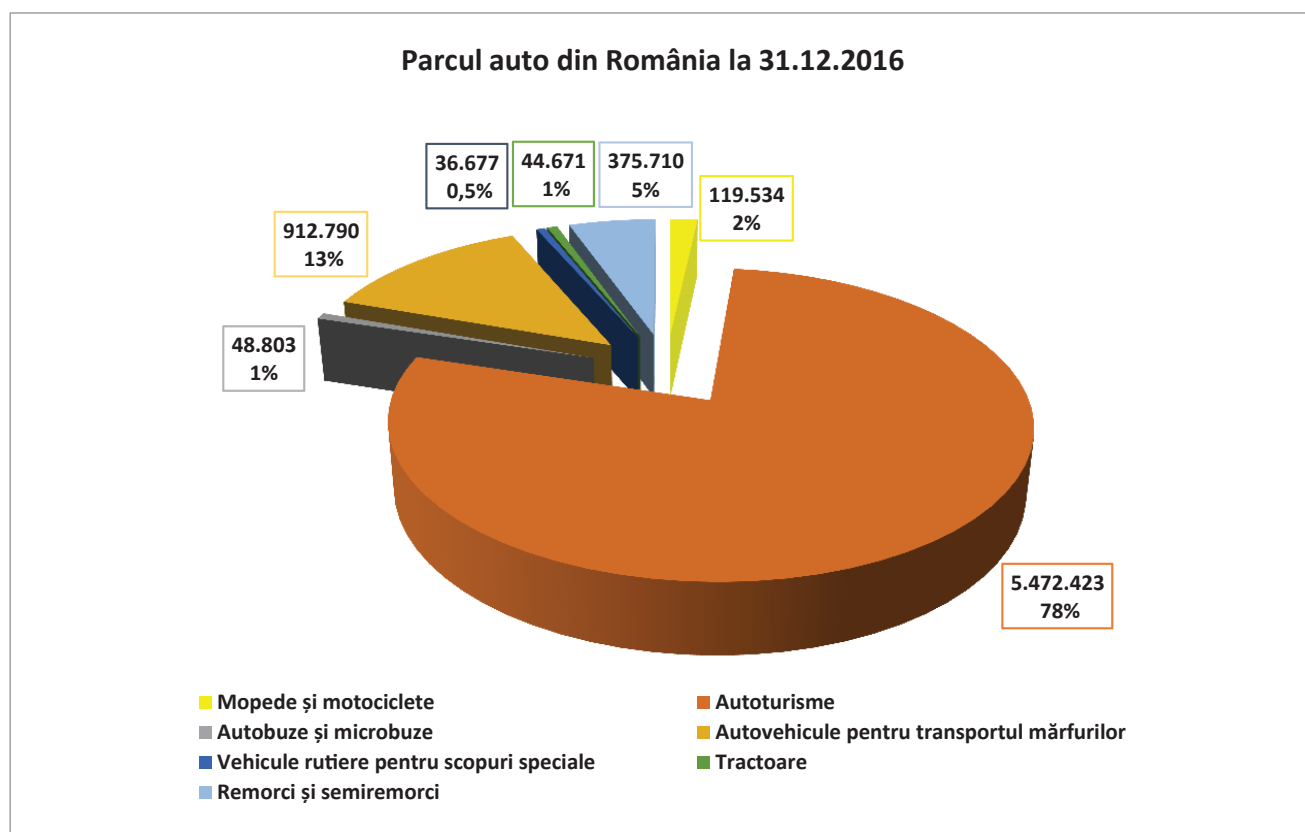
⁷DRPCIV – Raport statistic categorii permise de conducere – data de referință 31.12.2016

CAPITOLUL I



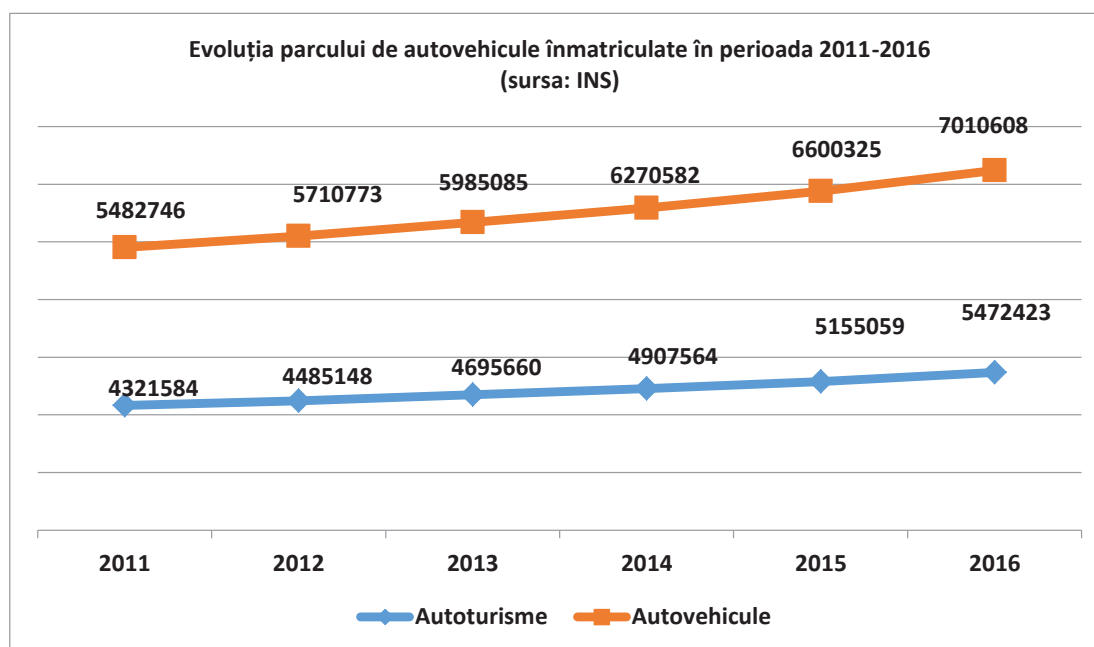
Vehicule

Conform datelor centralizate de Institutul Național de Statistică, la sfârșitul anului 2016, în România erau înmatriculate 7.010.608 vehicule, dintre care 78% erau reprezentate de autoturisme⁸.



⁸Institutul Național de Statistică – Vehicule rutiere înmatriculate în circulație la sfârșitul anului, pe categorii de vehicule, tipuri de proprietate, macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe, TRN103B - Tempo Home

Estimarea exactă a parcului național de vehicule este dificil de realizat, întrucât la totalul vehiculelor înmatriculate se adaugă vehiculele care, prin lege, se înregistrează la primăriile localităților (mopede, utilaje agricole, căruțe etc.), precum și vehiculele deținute și utilizate de cetățenii români, dar înmatriculate în alte state, în special în Bulgaria.



Creșterea a fost mai accentuată în ultimul an, când numărul autovehiculelor înmatriculate a crescut cu 6,2% față de anul 2015. Aceleași tendințe sunt valabile în cazul autoturismelor, la nivelul anului 2016 existând în România cu 26,6% mai multe autoturisme înmatriculate comparativ cu 2011 și cu 6,1% mai multe decât în 2015.

Luând în calcul vechimea vehiculului, se observă că peste două treimi dintre vehiculele înregistrate în România (70,5%) au peste 10 ani vechime, procentul ajungând chiar la 93% în cazul tractoarelor și fiind mai scăzut în cazul autobuzelor și microbuzelor (60,5%). În ceea ce privește autoturismele, 7,6% au până în 5 ani vechime, 21,4% au între 5-10 ani, iar 71% au peste 10 ani vechime (Sursa: INS).

În perioada 2011-2016, vechimea medie a vehiculelor aflate la prima prezentare la ITP a crescut progresiv, de la 9,33 ani în 2011 la 12,06 ani în 2016

Numărul înmatriculărilor de autoturisme noi a crescut în 2016 comparativ cu 2015 cu aproximativ 17,2% (95.181 autoturisme noi înmatriculate față de 81.175). În paralel și cu efecte directe asupra gradului de îmbătrânire a parcului de autoturisme se află creșterea numărului de autoturisme de import rulate, în 2016 fiind înmatriculate 301.357 autoturisme de import de ocazie, cu aproximativ 20% mai mult decât în 2015⁹ (Sursa: INS).

Parcul de autovehicule din România este cu 26,6% mai mare în anul 2016, comparativ cu anul 2011. Peste două treimi dintre autoturismele înregistrate în România au peste 10 ani vechime.

Datele furnizate de Registrul Auto Român completează descrierea calitativă a parcului de vehicule din România.

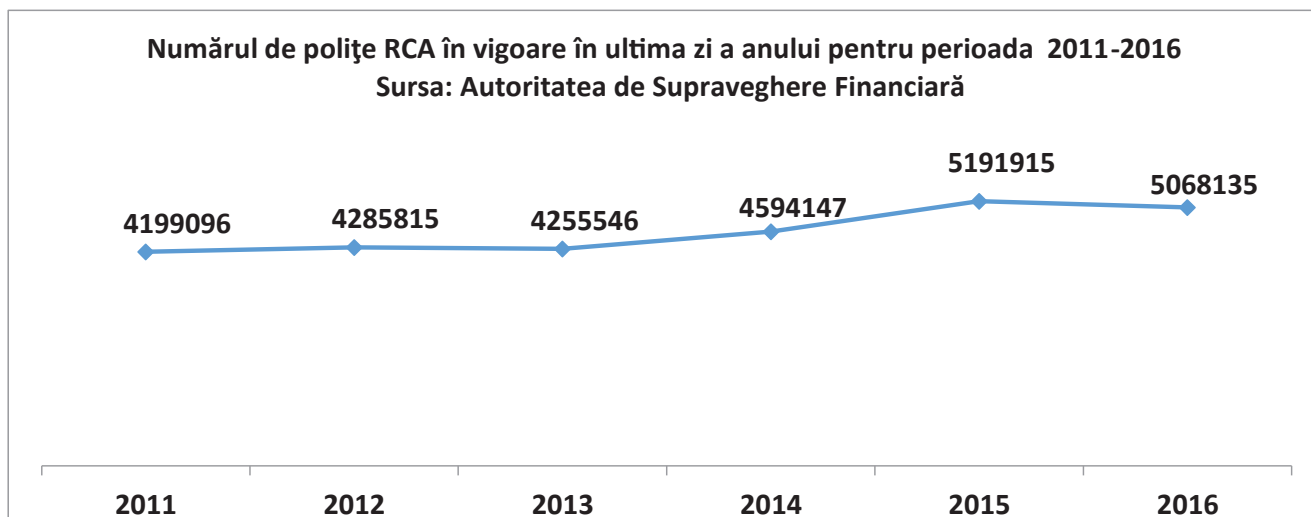
Astfel, 37,42% din cele 76.678 vehicule controlate tehnic în 2016 erau neconforme din punct de vedere al siguranței rutiere, iar 9,85% dintre acestea (4,93% din totalul vehiculelor controlate în trafic) prezentau pericol iminent de accidente¹⁰ (RAR).

În contradicție cu creșterea parcului de vehicule, la sfârșitul anului 2016 numărul polițelor RCA aflate în vigoare a scăzut față de sfârșitul anului 2015, înregistrându-se cu 2,4% mai puține contracte.



⁹Institutul Național de Statistică – Înmatriculări noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor, pe macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe, TRN102A - Tempo Home

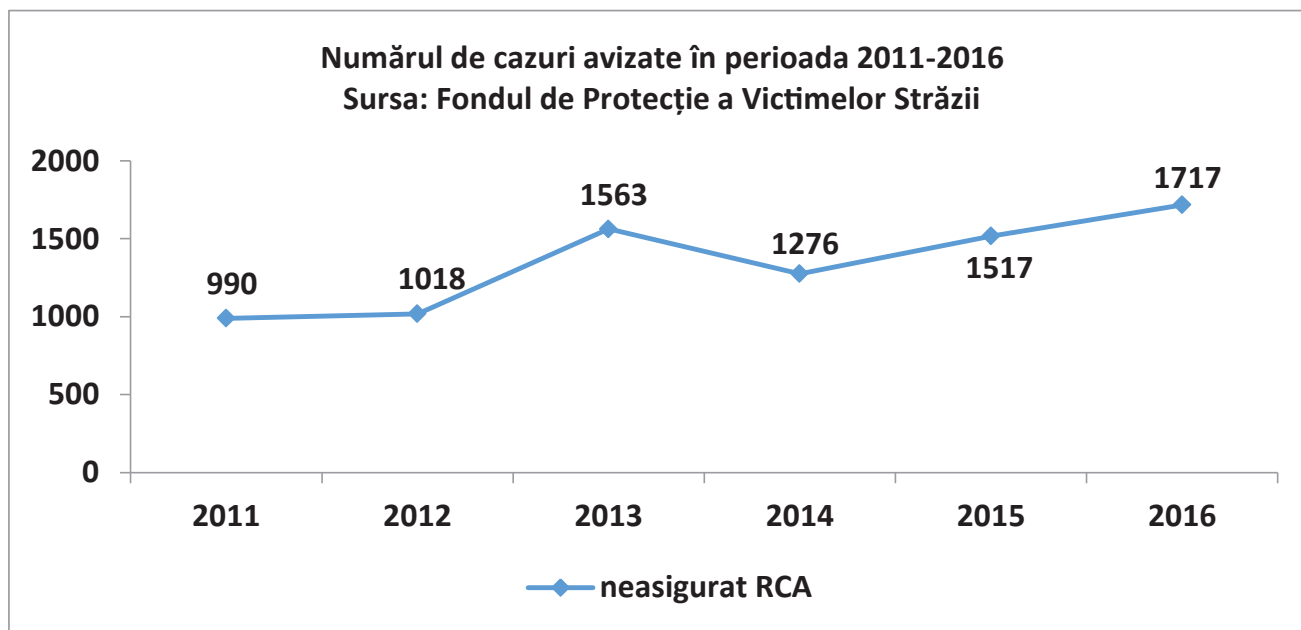
¹⁰Datele fac referire doar la vehiculele controlate în trafic și nu pot fi generalizate la nivelul întregului parc auto național deoarece selectarea și oprirea autovehiculelor în trafic se face având ca și criteriu principal existența unor indicii vizibile cu privire la neconformitatea acestora



Deși impactul economic al accidentelor este greu de estimat, valoarea despăgubirilor acordate în cazul incidentelor de circulație permite o primă evaluare a acestora. Datele Autorității de Supraveghere Financiară indică o creștere a despăgubirilor plătite în urma evenimentelor rutiere în care responsabilitatea pentru accident revine unui vehicul asigurat prin RCA (cu 23% în 2016 față de 2011).

Dincolo de pagubele produse de vehiculele asigurate prin RCA, o serie de daune sunt produse de vehicule neasigurate sau neidentificate. Evenimentele rutiere produse de autori neasigurați ori neidentificați 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.

Anul 2016 marchează o creștere importantă a numărului de cazuri avizate de F.P.V.S. în ceea ce privește evenimentele produse de vehicule neasigurate RCA (cu 7,45% față de 2015).



În cursul anului 2016, din fond au fost plătite despăgubiri pentru daune în sumă totală de 29.647.858 lei unui număr total de 1.229 persoane, din care 493 de despăgubiri plătite unor persoane pentru daunele materiale suferite și 736 pentru vătămările corporale proprii sau pentru suferința provocată prin decesul unor persoane apropiate.

Anul 2016 devine astfel cel de-al șaselea an consecutiv, din toată activitatea de până acum a Fondului, când volumul total al despăgubirilor plătite pentru vătămări corporale sau deces a depășit volumul de despăgubiri plătite pentru daunele materiale suferite de persoanele păgubite care au vocație la despăgubire din Fond.

Se estimează că această tendință se va menține și în anii următori de activitate ai Fondului, acesta plătind în ultimii patru ani aproape 90% din total despăgubiri pentru vătămări corporale sau deces.

La sfârșitul anului 2016, FPVS avea un număr total de 1.451 dosare de daună deschise pentru care au fost constituite rezerve, față de cele 1.189 dosare aflate încă în lucru la finele anului 2015.

Drumurile

Rețeaua de drumuri publice constituie unul dintre factorii care influențează în mod decisiv calitatea traficului rutier și, implicit, riscul în trafic, fiind necesară o similitudine între evoluția gradului de motorizare și infrastructura rutieră, discrepanțele între cele două domenii fiind de natură să favorizeze producerea unor accidente de circulație.

În plus, dincolo de aceste aspecte cantitative, după cum se precizează în Master Planul General de Transport al României, aproximativ 90% din rețeaua națională este la standardul de drumuri cu o singură bandă pe sens, ceea ce are impact atât asupra timpului de călătorie, cât și asupra siguranței în trafic. De asemenea, se precizează faptul că unele drumuri naționale utilizează o singură bandă pe sens cu acostament dur, dar acesta are de obicei o lățime sub standard, insuficient pentru a asigura depășirea vehiculelor agricole locale, care utilizează de obicei rețeaua, nici pentru vehiculele de transport mărfuri grele care sunt predominante pe orice rețea națională și trebuie să circule în siguranță¹¹.

Tot în raportul menționat se face referire la numărul mic al kilometrilor în regim de autostradă, care plasează România pe locul 30 din 31 în Europa (pentru țările cu date relevante disponibile)¹². În anul 2016, conform Companiei Naționale a Infrastructurii Rutiere, sunt construiți și dați în utilizare 747 km de autostradă.

Un alt factor cu impact direct asupra siguranței în trafic ține de geografia rețelei de drumuri și localități. O caracteristică a sistemului de drumuri publice din România este faptul că multe dintre acestea (inclusiv cele în care există o limită de viteză superioară) tranzitează localitățile, în condițiile în care nu există în multe cazuri o șosea de centură care să permită evitarea acestui lucru. În mediul rural, dispunerea și dezvoltarea liniară a satelor, pe ambele părți ale drumurilor reprezintă o sursă de risc și vulnerabilitate pentru siguranța rutieră.

		1990	1995	2000	2005	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total km.		72.816	72.859	78.479	79.904	83.703	84.185	84.887	85.362	85.920	86.080
Naționale¹³	km	14.683	14.683	14.824	15.934	16.690	16.887	17.111	17.272	17.606	17.612
	(+/-)	-	0	+ 141	+ 1.110	+138	+197	+224	+161	+334	+6
Județene și comunale	km	58.133	58.176	63.655	63.970	67.013	67.298	67.777	68.090	68.314	68.468
	(+/-)	-	+ 43	+5.479	+ 315	+1.179	+285	+479	+313	+3224	+154
Densitatea drumurilor la 100 km² de teritoriu¹⁴		30,5	30,6	32,9	33,5	35,1	35,3	35,6	35,8	36	36,1

Sursa: Institutul Național de Statistică, <http://www.insse.ro> - *Lungimea drumurilor publice, pe categorii de drumuri și tipuri de acoperământ, TRN139A – Tempo Home*

Circulația

Transportul rutier reprezintă pentru țara noastră principalul mijloc de asigurare a transportului de persoane și mărfuri. Conform datelor Institutului Național de Statistică, în România, în 2016 au fost transportați pe cale rutieră 302.951 mii pasageri (aproximativ 78,9% din totalul pasagerilor transportați)¹⁵ și 216.085 mii tone mărfuri (60,8% din total mărfuri)¹⁶.

¹¹ Master Plan General de Transport al României. Variantă finală revizuită a Raportului privind Master Planul pe termen scurt, mediu și lung, iulie 2015, p. 77

¹² Ibidem.

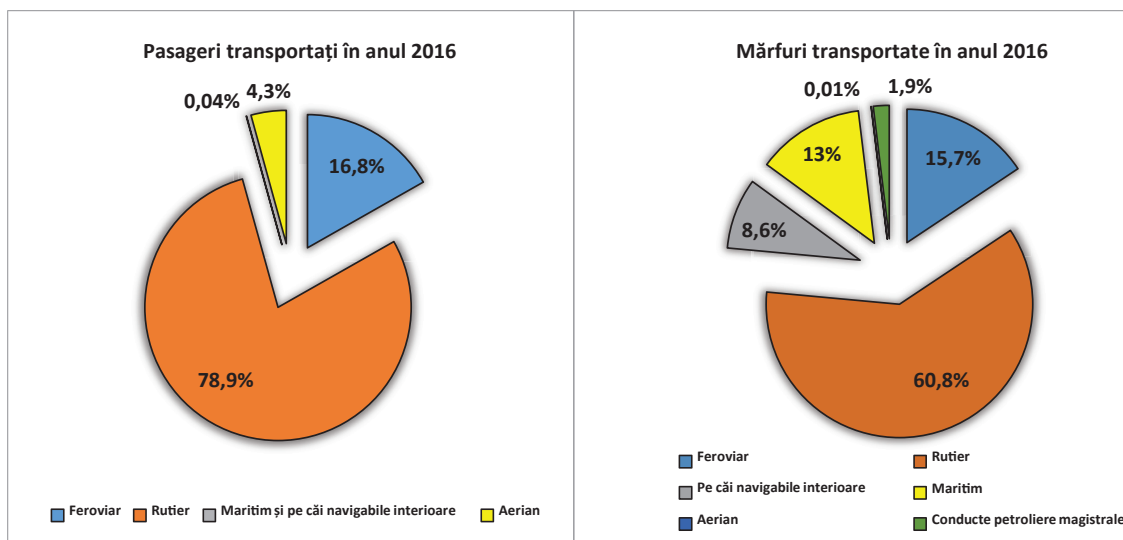
¹³ Inclusiv autostrăzi

¹⁴ Suprafața teritorială a României – 238.391 km²

¹⁵ Institutul Național de Statistică, *Pasageri transportați în transportul interurban și internațional de pasageri, pe moduri de transport, TRN135A – Tempo Home*

¹⁶ Institutul Național de Statistică, *Mărfuri transportate, pe moduri de transport, TRN 137A – Tempo Home*

CAPITOLUL I



Datele deținute de Institutul Național de Statistică atestă, totodată, faptul că transportul rutier este modul de deplasare cu cea mai mare densitate de persoane¹⁷, mai mult decât triplă față de transportul feroviar.

2016	Transport feroviar	Transport rutier	Transport pe căi interne navigabile
Milioane pasageri/km	4.988	18.744	8

Sursa: Institutul Național de Statistică

Un alt indicator important al dinamicii traficului – indicele de mobilitate – a înregistrat o creștere importantă în perioada 2011-2016, valoarea înregistrată în 2016 fiind cu 8,6% mai mare față de cea din anul precedent.

An	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Indice de mobilitate (milioane vehicule × km parcurși)	79.598	80.853	85.687	90.544	96.284	104.612

Sursa: Registrul Auto Român

Percepția populației asupra siguranței pe drumurile publice din România

Problematika circulației pe drumurile publice a fost abordată în cadrul unui capitol al **Anchetei siguranței publice**, realizată de către Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității în colaborare cu Institutul Național de Statistică, pe un eșantion cu un volum foarte mare (13.782 persoane în 2015 și 13.414 în 2016). Datele sunt reprezentative la nivel național, iar cele mai importante aspecte vor fi redată mai jos.

Atât în anul 2015, cât și în 2016, aproximativ trei sferturi dintre cetățeni (73,6%) apreciază că nivelul de siguranță pe drumurile publice din România este redus (scăzut sau foarte scăzut).

Gândindu-vă la circulația rutieră din ultimele 12 luni, cum apreciați nivelul de siguranță pe drumurile publice din România?	Foarte ridicat	Ridicat	Scăzut	Foarte scăzut
	★★★★	★★★	★★	★
	1,6%	24,8%	57,2%	16,4%
	26,4%		73,6%	

¹⁷Institutul Național de Statistică – *Parcursul pasagerilor în transportul interurban și internațional de pasageri, pe moduri de transport - TR-N136A - Tempo Home*

Persoanele domiciliat în mediul urban apreciază mai puțin favorabil siguranța pe drumurile publice din România comparativ cu cele din mediul rural. Astfel, 28,5% dintre persoanele din mediul rural apreciază nivelul de siguranță pe drumurile publice din România ca fiind ridicat sau foarte ridicat, față de 24,8% dintre cele din mediul urban.

Persoanele din categoria de vârstă 64-74 ani sunt mai reticente comparativ cu celelalte categorii de vârstă atunci când evaluează nivelul de siguranță pe drumurile publice (76,1% îl apreciază a fi scăzut/foarte scăzut). În schimb, persoanele cu vârsta de peste 75 de ani se remarcă prin procentul semnificativ mai mare al celor care îl apreciază ca fiind foarte scăzut (18,1%, față de valoarea de 16,4% înregistrată pe total populație).

Totodată, un nivel de educație mai ridicat corespunde unei atitudini mai rezervate cu privire la siguranța oferită de circulația rutieră pe drumurile publice din România. Astfel, persoanele cu studii superioare sau postliceale apreciază mai frecvent că nivelul de siguranță pe drumurile publice este scăzut/foarte scăzut (76,5%, respectiv 79,3%, față de media de 73,5% înregistrată pe total populație).

Sexul respondentului pare să nu influențeze opinia asupra nivelului de siguranță pe drumurile publice, între femei și bărbați neexistând diferențe semnificative în acest sens.

Se remarcă faptul că regiunea de dezvoltare în care își are reședința obișnuită respondentul are influență asupra opiniei acestuia despre siguranța rutieră. Astfel, nivelul acesteia este mai frecvent considerat ca fiind ridicat/foarte ridicat de către persoanele din regiunile Sud-Vest Oltenia (34,2%), Nord-Vest (32,7%) și Sud-Muntenia (28,4%) – media pe total populație fiind 26,5%. Persoanele din Sud-Est (79,1%), București-Ilfov (78,2%), Nord-Est (75,9%) și Vest (75%) se regăsesc în mai mare măsură la polul în care siguranța rutieră este la un nivel scăzut/foarte scăzut (media pe total populație fiind 73,5%). Regiunea Centru atinge valori similare valorilor pe total populație.

Deși numărul celor care apreciază că nivelul de siguranță pe drumurile publice – în general – este la un nivel scăzut/ foarte scăzut este foarte mare (73,6% dintre cetățeni), întrebați în mod specific despre măsura în care ei înșiși s-au simțit în siguranță atunci când au utilizat drumurile publice, în calitate de pietoni ori când au condus un autovehicul, remarcăm că peste jumătate dintre ei apreciază că s-au simțit în siguranță în mare sau foarte mare măsură.

În ultimele 12 luni, în ce măsură v-ați simțit în siguranță...?	2015	2016
Pe drumurile publice, ca pieton (în foarte mare măsură + în mare măsură)	53,1%	56,6%
Când ați condus un autovehicul pe drumurile din România (în foarte mare măsură + în mare măsură)	51,9%	Date indisponibile

De remarcat este, totuși, faptul că sentimentul de siguranță în context de utilizator al drumului public este mai redus față de alte contexte (în locuința proprie, pe străzile din zona în care locuiesc sau în localitatea lor, în general).

În anul 2016, 3 din 7 persoane declarau că se simt în mică sau în foarte mică măsură în siguranță pe drumurile publice, ca pieton.

Totuși, față de anul 2015, a crescut cu aproximativ 3 procente numărul celor care au afirmat că se simt în siguranță în mare și în foarte mare măsură atunci când circulă pe drumurile publice în calitate de pieton.

Persoanele rezidente în mediul urban resimt un nivel de siguranță mai scăzut comparativ cu cele din mediul rural atunci când se deplasează pe drumurile publice, ca pieton.

Femeile se simt într-o mai mică măsură în siguranță comparativ cu bărbații în calitate de pieton sau atunci când conduc un autovehicul.

CAPITOLUL I

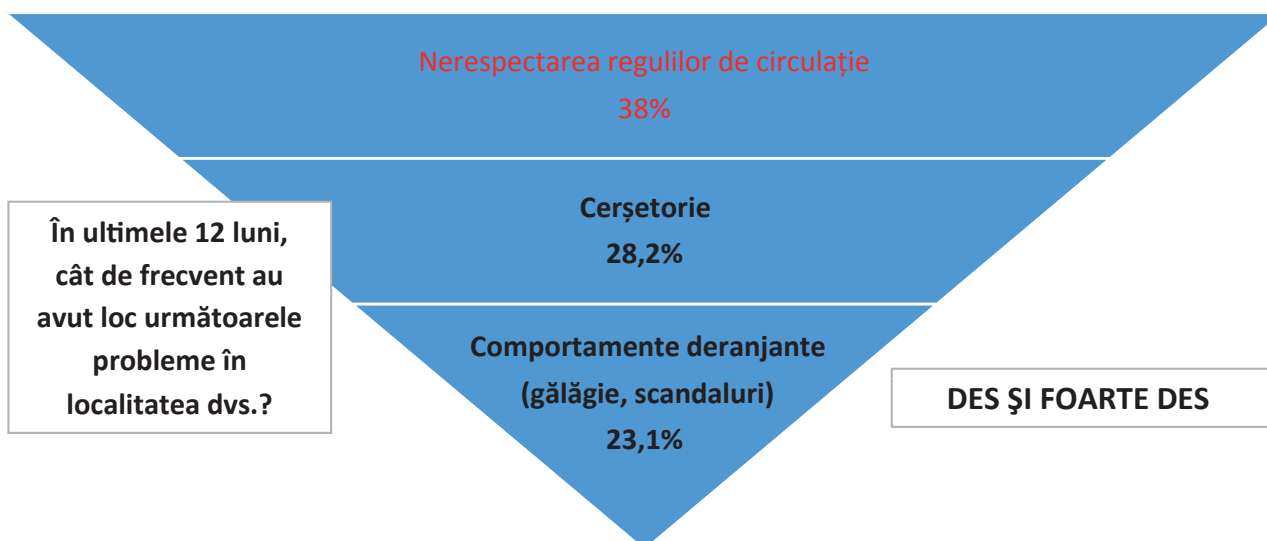
Persoanele din categoria de vârstă 19-35 de ani se simt în mai mare măsură în siguranță în calitate de pietoni. Totodată, persoanele în vârstă (peste 65 de ani) au afirmat mult mai frecvent comparativ cu celelalte categorii de vârstă sentimente de nesiguranță în legătură cu astfel de situații.

S-a constatat existența unor diferențe cu privire la siguranța percepută de cetățeni în diverse situații în funcție de nivelul lor de educație. Astfel, s-au înregistrat valori mai scăzute pentru nivelul declarat al siguranței percepute:

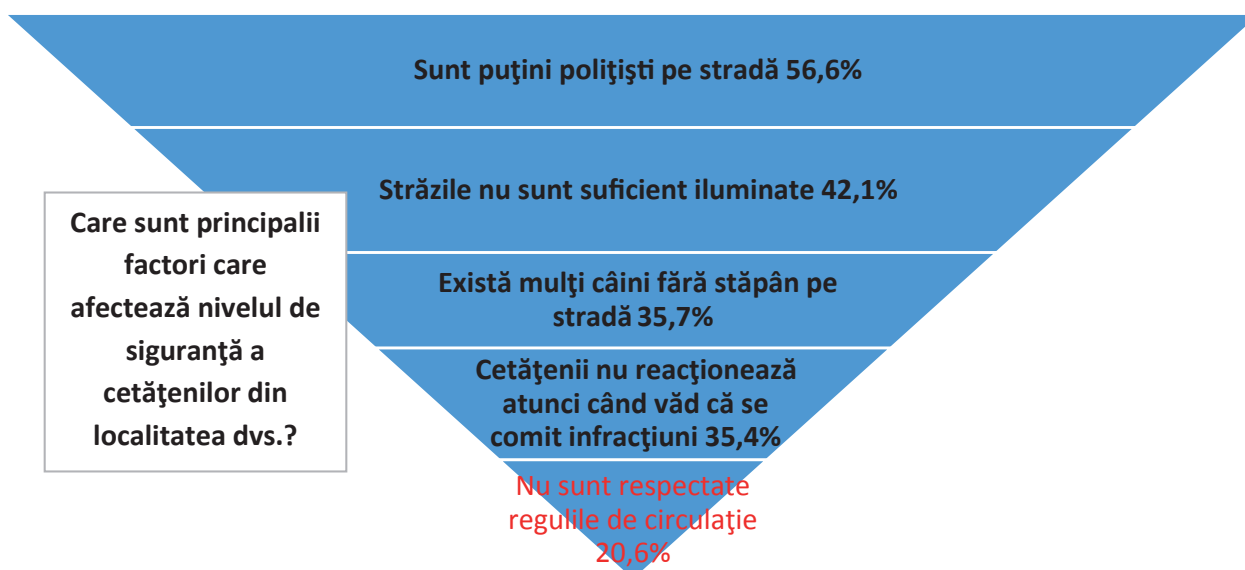
- ca pieton pe drumuri publice: la persoanele cu un nivel de educație mai ridicat (postliceal);
- ca șofer: la persoanele cu un nivel de educație superior.

Regiunea de dezvoltare contează și ea în algoritmul care conduce la un sentiment de siguranță mai crescut sau mai scăzut în legătură cu utilizarea drumului public în calitate de pieton. Astfel, locuitorii zonei de Vest (Arad, Caraș Severin, Hunedoara, Timiș) afirmă în mai mare măsură sentimente de siguranță în acest context, iar pentru cetățenii din Regiunea București-Ilfov siguranța percepută este mult mai scăzută decât la nivel național.

Prima problemă menționată ca fiind frecventă în localitățile din România și care afectează siguranța cetățenilor este nerespectarea regulilor de circulație, înaintea altora precum cerșetoria și comportamentele deranjante (gălăgie, scandaluri etc.).



Totuși, întrebări despre factorii care afectează nivelul de siguranță a cetățenilor, faptul că nu sunt respectate regulile de circulație este amintit de către 20,6% dintre respondenți (pe locul 5).



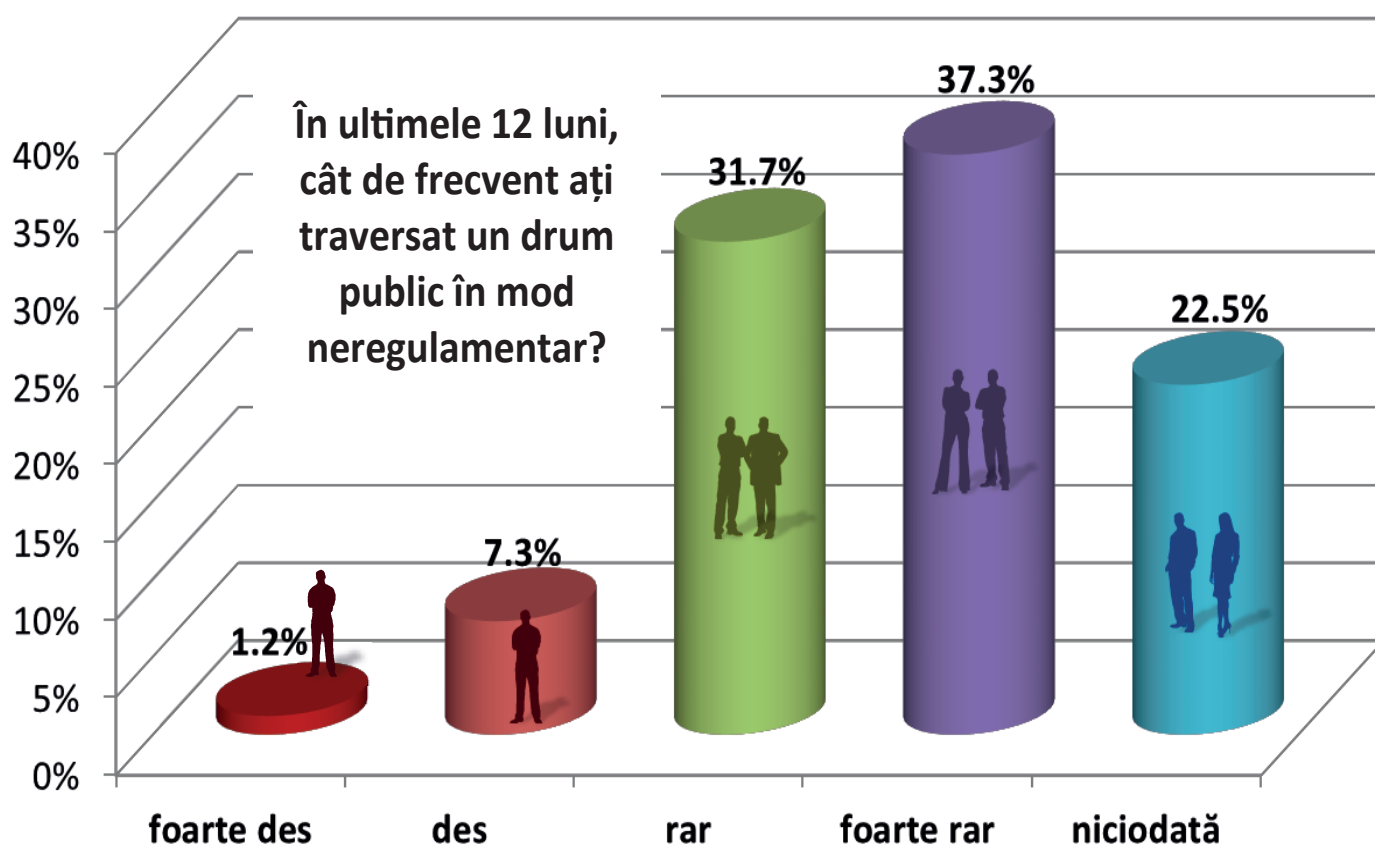
Dintre principalele domenii de activitate ale poliției, respondenții consideră ca aceasta ar trebui să își îndrepte mai mult eforturile în primul rând asupra prevenirii infracționalității (40,4% dintre respondenți), urmată de siguranța rutieră (39,5%) și de patrularea stradală (38,8%).

În privința informării despre măsurile de prevenire a criminalității, observăm o preocupare importantă a cetățenilor în domeniul siguranței rutiere (16,5%), pe locul doi după furturile din locuințe (18,8%).

Încercând să determinăm ponderea persoanelor care încalcă diferite reguli de circulație, am chestionat subiecții în legătură cu următoarele aspecte: traversarea neregulamentară, utilizarea centurii de siguranță, depășirea vitezei regulamentare și conducerea unui autovehicul sub influența băuturilor alcoolice.

Astfel, 1 din 12 persoane (8,5%) a afirmat că a traversat neregulamentară în mod frecvent (des/foarte des) un drum public. La aceștia se adaugă aproximativ o treime (31,7%) care declară că au adoptat acest comportament rar.

Față de anul 2015, rezultatele referitoare la problematica traversării neregulamentare sunt similare.



Purtarea centurii de siguranță în deplasarea pe drumurile publice este asumată de cea mai mare parte a populației – în anul 2016, aceste procente se situau între 85,6% pe drumurile publice din localități și 93,5% pe autostradă.

La nivel declarativ, doar o mică parte a populației manifestă un comportament imprudent în acest sens (14,3% nu au purtat centura de siguranță niciodată sau au purtat-o rar ori foarte rar pe drumurile din localități, 8,2% în afara localităților și 6,5% pe autostrăzi).

Remarcăm că, față de anul 2015, a crescut cu 6,3% numărul celor care poartă în mod frecvent centura de siguranță în localități, cu 6,2% în afara localităților și cu 9,8% pe autostrăzi.

CAPITOLUL I

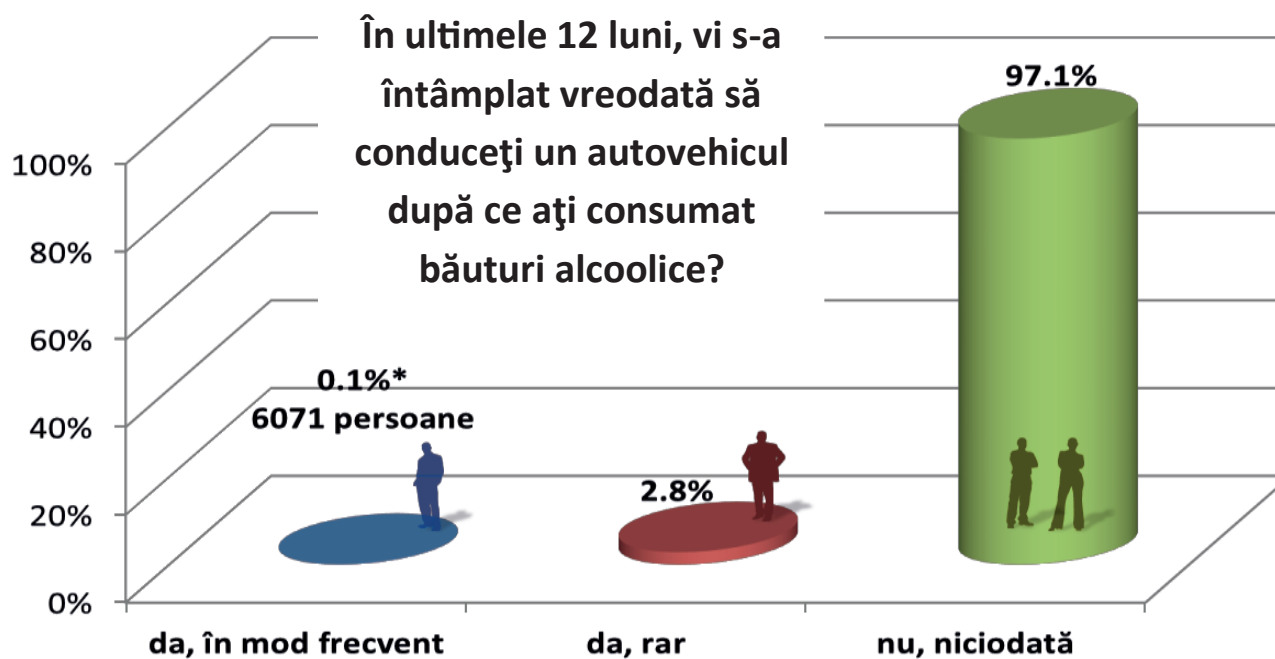
În ultimele 12 luni, cât de frecvent ați folosit centura de siguranță în deplasarea pe următoarele segmente de drumuri?	Foarte des/întotdeauna ★★★★★	Des ★★★	Rar ★★	Foarte rar/niciodată ★
În localități	59,0%	26,6%	9,5%	4,8%
			14,3%	
În afara localităților	67,3%	24,5%	4,9%	3,3%
			8,2%	
Pe autostradă	77,6%	15,9%	3,4%	3,1%
			6,5%	

În anul 2016, dintre persoanele care aveau permis de conducere și au condus un autovehicul în ultimele 12 luni, 8,3% au afirmat un comportament imprudent cu privire la depășirea vitezei legale (des sau foarte des) pe drumurile publice din localități.

La aceștia se adaugă persoanele care au declarat că au condus în localități cu viteză mai mare decât viteza legală rar (38,2%). Procentele sunt chiar mai mari când ne referim la autostrăzi sau la drumurile din afara localităților.

Observăm că numărul celor care au declarat că au depășit viteza legală des și foarte des a crescut față de anul 2015, astfel: în localități cu aproximativ un procent, pe drumurile din afara localităților și pe autostrăzi cu aproximativ două procente.

În ultimele 12 luni, cât de frecvent ați depășit viteza legală pe următoarele segmente de drumuri?	Foarte des/întotdeauna ★★★★★	Des ★★★	Rar ★★	Foarte rar/niciodată ★
În localități	1,9%	6,4%	38,2%	53,5%
	8,3%			
În afara localităților	1,9%	12,1%	41,4%	43,9%
	14%			
Pe autostradă	2,0%	8,3%	30,3%	41,7%
	10,3%			



***Valori foarte mici în eșantion. Datele trebuie privite cu prudență.**

Un alt aspect vizat de Ancheta Siguranței Publice referitor la problematica circulației pe drumurile publice a fost conducerea unui autovehicul sub influența băuturilor alcoolice. Deși procentele sunt relativ mici, atât în anul 2015, cât și în 2016, considerăm că este semnificativ faptul că aproximativ 3% dintre persoanele care aveau permis de conducere și au condus un autovehicul în ultimele 12 luni declară că au adoptat un astfel de comportament riscant (au condus sub influența alcoolului în mod frecvent sau rar).