

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE  
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră  
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

# Buletinul siguranței rutiere

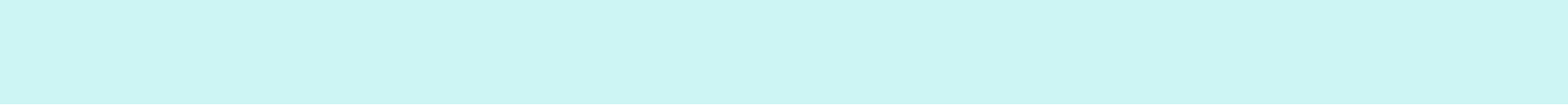
Raport anual 2017



București 2018

## CUPRINS

<b>Cuvânt înainte</b>		5
<b>Principalele rezultate</b>		7
<b>Capitolul I</b>	Context intern și internațional	15
<b>Capitolul II</b>	Dinamica accidentelor grave de circulație în perioada 2013-2017	32
<b>Capitolul III</b>	Analiza accidentelor rutiere grave produse în anul 2017	44
<b>Capitolul IV</b>	Riscul rutier în mediul rural	68
<b>Capitolul V</b>	Accidente rutiere în perimetrul școlilor - o analiză a riscului rutier în rândul copiilor în proximitatea unităților de învățământ (2008 – 2017)	93
<b>Capitolul VI</b>	Activități desfășurate la nivel național privind combaterea indisciplinei și infraționalității rutiere	103
<b>Anexe</b>		106



# Buletinul siguranței rutiere

## Raport anual 2017

București 2018

### Cuvânt înainte

Pentru a răspunde provocărilor permanente, generate de evoluția fenomenului rutier intern și european, am continuat și în anul 2017 seria Buletinelor Siguranței Rutiere.

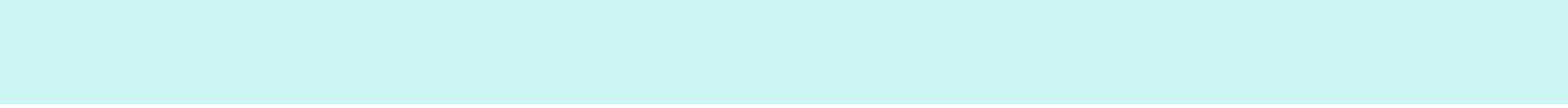
Aflat la cea de-a șaptea ediție anuală, „Buletinul Siguranței Rutiere. Raport anual 2017” reprezintă o resursă importantă de cunoaștere, atât pentru specialiștii din domeniu, cât și pentru reprezentanții mass-media, ai ONG-urilor sau ai publicului larg, în vederea stabilirii unor măsuri active în realizarea siguranței traficului rutier și proiectarea unor răspunsuri la posibilele evoluții viitoare.

Ediția din acest an integrează atât contextul european cât și pe cel național în ceea ce privește siguranța rutieră, examinând accidentele rutiere grave produse în anul 2017, dinamica ultimilor cinci ani, cât și eforturile Poliției orientate în direcția combaterii indisciplinei și infraționalității rutiere.

Suplimentar edițiilor anterioare, „Buletinul siguranței rutiere. Raport anual 2017” include și capitole referitoare la riscul rutier în interiorul localităților din mediul rural și riscul rutier în rândul copiilor în proximitatea școlilor.

Pe această cale ne exprimăm din nou recunoștința către toți colaboratorii care au sprijinit elaborarea Buletinului, prin furnizarea unor date permanent actualizate la specificul și dinamica traficului rutier din România.

Autorii





## PRINCIPALELE REZULTATE

### Context internațional

- La nivel european, anul 2017 este al patrulea an consecutiv în care s-au înregistrat rezultate slabe în ceea ce privește numărul de persoane decedate în urma accidentelor de circulație. Astfel, în 2017 s-au înregistrat 25.249 decese, cu 1,9% mai puține decât în 2016.
- Analizând situația înregistrată la nivel internațional, se constată că douăzeci și două de state au reușit în 2017 să reducă numărul de decese produse ca urmare a accidentelor rutiere față de anul anterior. Printre țările cu cele mai bune rezultate se numără Estonia, Luxemburg, Norvegia, Slovenia, urmate de Irlanda, Letonia, Malta, Danemarca, Finlanda, Grecia, Polonia, Suedia, Cehia, Serbia, Austria, Israel, în timp ce în Slovacia și Lituania numărul deceselor s-a menținut constant, în 8 state înregistrându-se creșteri. România se numără printre statele în care a fost înregistrată o ușoară creștere, de 2%.
- La nivelul UE, în perioada 2010 – 2017, s-a reușit reducerea numărului de decese cu 20,1%. România se plasează în rândul statelor în care rata de descreștere a deceselor este apropiată de nivelul cerut, în 2017 fiind înregistrată o scădere cu 17,9% față de 2010.
- În 2017, România se păstrează pe locul 6 între statele europene în ceea ce privește numărul de decese produse ca urmare a accidentelor rutiere. Totodată, dacă raportăm numărul de decese înregistrate la populație, în țara noastră se înregistrează 99 decese la un million de locuitori.

### Context național

- În anul 2017, aproximativ 1 din 6 persoane cu vârsta între 31 și 50 ani, 1 din 4 persoane între 21 -30 ani și 1 din 5 sub 21 ani dețin un permis de conducere.
- Parcul autovehiculelor înmatriculate a crescut cu 17,5% față de anul 2016. Aceleași tendințe sunt valabile și în cazul autoturismelor, la nivelul anului 2017 existând în România cu 28% mai multe autoturisme înmatriculate comparativ cu 2011 și cu 8,8% mai multe decât în 2016.
- Luând în calcul vechimea vehiculului, se observă că peste trei sferturi dintre vehiculele înregistrate în România (76,2%) au peste 10 ani vechime.
- În perioada 2011-2017, vechimea medie a vehiculelor aflate la prima prezentare la ITP a crescut progresiv, de la 9,3 ani în 2011 la 12,1 ani în 2016 și 15,1 ani în 2017.
- Numărul înmatriculărilor de autoturisme noi a crescut în 2017 comparativ cu anul 2016 cu 12,3%. În paralel, și cu efecte directe asupra gradului de îmbătrânire a parcului de autoturisme se află creșterea numărului de autoturisme de import rulate, în 2017 fiind înmatriculate 520.870 autoturisme de import de ocazie, față de 301.357 în anul 2016<sup>1</sup>.
- În ceea ce privește gradul de înzestrare a populației din România cu autoturisme, în anul 2017 rata de motorizare se situa la un număr de 303 autoturisme la 1.000 de locuitori.
- La nivel regional, valori peste media națională sunt înregistrate în regiunea București-Ilfov și regiunile Vest, Nord-Vest și Centru. Cea mai mică rată de motorizare este înregistrată în regiunea Nord-Est.
- Rețeaua națională de drumuri a cunoscut o evoluție destul de lentă în perioada 1990-2017, astfel că în 2017 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.

<sup>1</sup> Institutul Național de Statistică – *Vehicule rutiere înmatriculate în circulație la sfârșitul anului, pe categorii de vehicule, tipuri de proprietate, macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe, TRN103C - Tempo Home*

- Densitatea drumurilor la 100 km<sup>2</sup> de teritoriu<sup>2</sup> rămâne la același nivel cu cel înregistrat în anul 2016, respectiv 36,1.
- În anul 2017, 3 din 5 persoane declarau că se simt în mare sau în foarte mare 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.
- Dintre principalele domenii de activitate ale poliției, 39,5% dintre respondenți consideră că aceasta ar trebui să își îndrepte mai mult eforturile pentru creșterea siguranței rutiere.
- Mai mult decât atât, există o preocupare importantă a cetățenilor în privința informării în domeniul siguranței rutiere (12,8%), situându-se pe locul patru, după furturile din locuințe, înșelăciuni și comercializarea unor produse contrafăcute.

### Dinamica accidentelor grave de circulație în perioada 2013-2017

- Perioada 2013-2017 nu se remarcă printr-o reducere efectivă a numărului de accidente rutiere grave sau a numărului de victime rănite grav în astfel de evenimente, putând fi descrisă mai degrabă ca o perioadă de relativă stagnare a fenomenului, cu ușoare tendințe de creștere (numărul accidentelor grave a crescut cu 1%, numărul persoanelor rănite grav cu 0,3%, numărul persoanelor decedate cu 5%).
- Deși pe parcursul perioadei celor 5 ani analizați, mediul urban reprezintă mediul predilect de producere a accidentelor rutiere grave, atât în ceea ce privește numărul accidentelor rutiere grave (40%) cât și a numărului de persoane rănite grav (40%), în ultimii 2 ani se remarcă o tendință de echilibrare între mediul urban și rural, bazată mai ales pe scăderile înregistrate la nivelul mediului urban.
- Astfel, pe drumurile publice din localitățile urbane au fost înregistrate reduceri atât la nivelul numărului de accidente rutiere grave (cu -9%), cât și la nivelul persoanelor accidentate grav (cu -10%) sau a celor decedate în accidente rutiere (cu -5%).
- 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 5% a deceselor la nivel național în anul 2017 a fost consecința creșterii cu 12% a deceselor în accidente rutiere în mediul rural.
- În perioada 2013-2017 cele mai multe evenimente rutiere au avut loc pe străzile din interiorul localităților (40%) și cele mai multe decese pe drumurile naționale (53%), iar cele mai puține pe autostrăzi (0,7%), ponderi menținute constant pe perioada analizată.
- Cele mai accentuate creșteri ale numărului de decese cauzate de accidentele rutiere au fost înregistrate pe autostrăzi (+50%), pe drumurile comunale (+30%) sau pe străzile din localități (+12%).
- Principalele cauze ale accidentelor rutiere grave produse pe drumurile publice din România, în perioada 2013-2017, au fost: indisCIPLINA pietonilor (21,3%) și viteza (19,2%) (viteza neregulamentară, viteza neadaptată la condițiile de drum), acestea fiind responsabile pentru producerea a 40,5% din accidentele grave.
- Pe un trend ascendent se situează în continuare accidentele de circulație produse din vina bicicliștilor. Astfel, în anul 2017 s-a înregistrat o creștere cu 25% a accidentelor produse exclusiv din vina acestora comparativ cu anul 2013.
- Creșteri semnificative s-au mai constatat și la nivelul accidentelor din următoarele cauze: depășiri neregulamentare (o creștere cu 26% față de 2013), preocupări ce distrag atenția șoferului (o creștere cu 45% față de 2013), neacordare prioritate pietoni (o creștere cu 11%); nerespectare distanță între vehicule (o creștere cu 11%).

<sup>2</sup>Suprafața teritorială a României – 238.391 km<sup>2</sup>

- Reduceri au avut loc în ceea ce privește accidentele rutiere produse din următoarele cauze: circulația pe sens opus - o reducere față de anul 2013, cu 41%, indisciplina pietonilor – scădere cu 7% și conducerea sub influența alcoolului – scădere cu 7%.
- Vulnerabilitatea cea mai mare o au pietonii: ei reprezintă 38% dintre decedați și 32% dintre răniții grav, în ultimii 5 ani, urmați de pasagerii vehiculelor aflate în trafic și implicate în accident (23% dintre decese și 29% dintre răniții grave).
- Per ansamblu, în ceea ce privește victimizarea în accidentele rutiere, perioada 2013-2017 nu se caracterizează printr-o reducere a numărului victimelor decedate sau rănite grav în accidente rutiere, ci mai degrabă de o ușoară creștere a acestor indicatori (cu 5% a persoanelor decedate, cu 0,3% a persoanelor rănite grav).
- Această creștere survine mai ales pe fondul creșterii numărului de decese înregistrate în rândul conducătorilor de autovehicule pe 4 roți (creștere cu 16%) sau a pasagerilor din autovehicule (creștere cu 4%) și mai puțin a creșterilor survenite în rândul pietonilor. Se remarcă totodată creșterile înregistrate la nivelul numărului de persoane rănite grav în rândul bicicliștilor și al motocicliștilor (+10,2%).

### Analiza accidentelor rutiere grave în anul 2017

- Victimele rezultate în accidentele rutiere grave produse în anul 2017 în România reprezintă costuri sociale de peste 3 miliarde € - conform valorilor estimate în anul 2010 de către Comisia Europeană privind costul social al accidentelor rutiere;
- Față de anul 2016 numărul accidentelor rutiere grave a scăzut ușor (-40, -0.5%), dar numărul celor decedați în aceste evenimente este mai mare (+38, ≈ +2%);
- În anul 2017, cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs pe raza localităților urbane, 38,3%. Pe drumurile din afara localităților, evenimentele rutiere grave, deși cel mai puțin numeroase, au cel mai ridicat indice de mortalitate, de 35.0;
- Contrar unei situații constante timp de mai mulți ani, drumurile din interiorul localităților au devenit în mai mare măsură periculoase decât cele din afara lor. Letalitatea este în creștere, în anul 2017, pe drumurile din interiorul localităților și în scădere pe cele din afara localităților. Deci, fenomenul creșterii letalității accidentelor rutiere grave produse în anul 2017 își are cauzele exclusiv în condițiile de trafic de pe drumurile din interiorul localităților.
- În anul 2017, numărul accidentelor rutiere grave produse pe stradă, respectiv pe drumurile naționale este în scădere față de anul precedent. În schimb crește totalul anual al evenimentelor rutiere grave care au avut loc pe drumurile județene, pe cele comunale și pe autostradă.
- Față de anul 2016, evenimentele rutiere grave produse în curbă au devenit mai numeroase. Consecințele evenimentelor rutiere produse în curbă sunt mai grave, mortalitatea este mai ridicată. În anul 2017 valoarea indicelui de mortalitate este mai ridicată atât pentru accidentele produse în curbă, cât și pentru cele produse în intersecție, chiar în condițiile în care numărul celor din urmă a scăzut față de anul 2016.
- La fel ca în anul care l-a precedat, în anul 2017 coliziunea dintre vehicul și pieton a reprezentat cea mai frecventă situație de producere a accidentelor rutiere grave în termenii tipului de impact. Din totalul evenimentelor rutiere grave, 33,5% au fost cele care s-au produs în acest fel, ducând la moartea unei persoane la fiecare patru astfel de coliziuni.
- Numărul mai mic de accidente rutiere înregistrat în anul 2017, comparativ cu anul precedent, se datorează primelor patru luni, în care s-au înregistrat valori mai mici ale numărului de accidente comparativ cu perioada de referință. În perioada mai-decembrie, numărul evenimentelor rutiere grave înregistrate lunar a fost mai mare.
- Iese în evidență violența crescută a evenimentelor rutiere care au avut loc sâmbăta. Aceasta poate fi observată în relație cu valoarea similară pentru anul 2016, în condițiile producerii cu 155 mai puține

evenimente rutiere. De asemenea, poate fi apreciată în raport cu zilele de vineri, respectiv duminică ale anului 2017. Față de zilele de vineri, sâmbăta au avut loc cu 133 mai puține accidente rutiere grave, dar valoarea indicelui de mortalitate este mai mare cu 21,6%.

- Analiza victimelor în funcție de categoria de participant la trafic pe care au reprezentat-o la momentul accidentului rutier în care au fost implicați evidențiază că cel mai mare număr îl constituie pietonii, atât persoanele decedate, cât și răniții grav. Această cifră arată gradul ridicat de vulnerabilitate al acestei categorii și nivelul de indisciplină rutieră pe care îl manifestă. Pietonii victime ale accidentelor rutiere grave în anul 2017, reprezintă 37,6% din totalul celor decedați și 30,2% din totalul celor răniți grav.
- În anul 2017, cele mai multe persoane decedate pe drumurile din afara localităților sunt conducătorii de autovehicule pe patru roți. În același timp, pentru șoferi, drumurile din afara localităților sunt cele pe care se înregistrează cea mai ridicată mortalitate în rândul acestora, 55,1% dintre decesele înregistrate în rândul acestei categorii producându-se în afara localităților.
- Pe drumurile naționale a fost înregistrat, în total, cel mai mare număr de persoane decedate. Pietonii și conducătorii auto sunt participanții la trafic care dau cel mai mare număr al morților pe acest tip de drum. Astfel, pe drumurile naționale au murit 45% din totalul pietonilor decedați, 61,7% din cel al șoferilor și 33,8% din cel al bicicliștilor, drumul național înregistrând pentru aceste categorii de participanți la trafic cele mai ridicate valori ale decedaților în accidente rutiere, dintre toate categoriile de drum considerate.
- Neadaptarea vitezei la condițiile de drum reprezintă cea mai frecventă dintre cauzele accidentelor rutiere, 17,5% din totalul accidentelor produse, urmată de traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni, 14,7% din total, astfel că doar aceste două cauze au determinat împreună aproape o treime dintre evenimentele rutiere grave din 2017.
- Prezența pietonilor pe partea carosabilă reprezintă una dintre primele șase cauze ca număr de evenimente rutiere produse și se află între primele cinci, ca valoare a indicelui de mortalitate. Deci accidentele rutiere astfel produse, sunt nu numai foarte periculoase prin consecințe, dar și foarte frecvente. Această situație reprezintă o diferență față de anul 2016, când niciuna dintre cauzele de letalitate ridicată nu era una care, totodată, să producă și un mare număr de evenimente rutiere grave.
- 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 din punct de vedere al mortalității.
- În mediul rural, viteza neadaptată și 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, prezența pietonilor pe partea carosabilă și viteza neregulamentară sunt însoțite de cea mai ridicată mortalitate. Spre deosebire de mediul urban, accidentele cauzate de indisciplinarea rutieră a pietonilor și bicicliștilor sunt, nu numai frecvente, ci și unele care produc o mortalitate ridicată.
- În afara localității, viteza neadaptată la condițiile de drum se detașează în privința frecvenței, 32,6% dintre accidentele produse având această cauză. În raport cu aceasta, toate celelalte cauze se manifestă mult mai rar.

### Riscul rutier în localitățile rurale din România

- În anul 2017, 4 din 10 decese în accidente au avut loc pe drumurile de pe raza localităților rurale. În medie, în fiecare zi a anului 2017, în localitățile rurale au avut loc 9 accidente rutiere grave în care au murit 2 persoane și au fost rănite grav alte 8 persoane.
- Accidentele din localitățile rurale deși mai reduse ca număr sunt mult mai grave, înregistrând un număr mult mai mare de victime. De exemplu, în anul 2017 dacă s-au înregistrat aproximativ 13 decese la 100 de accidente în localitățile urbane (sau o persoană decedată la 8 accidente grave), în cele rurale indicele de mortalitate a fost aproape dublu (24.1) sau 1 decedat la 4 accidente grave.
- Numărul de decese, deși în scădere față de acum 10 ani cu 28,5%, a depășit ca valoare, pentru a treia oară în ultimul deceniu, numărul de decese din afara localității, situându-se, în ultimii 3 ani, pe un trend ascendent;

ca o comparație, rata fatalității rutiere<sup>3</sup> în mediul rural este cu 67% mai mare față de cea din urban.

- 4 din 10 accidente grave din rural s-au produs pe drumurile naționale. Drumurile cu cel mai ridicat risc de deces rutier pe raza localităților rurale sunt cele naționale, peste jumătate din decese și 42% dintre răniții grav fiind înregistrați aici (indicele de mortalitate este cel mai ridicat 31,3 sau 1 deces la 3 accidente grave).
- Raportat la situația accidentelor rutiere pe toate segmentele de drum național din România, 4 din 10 accidente grave/decedați/răniți grav au fost pe raza localităților rurale.
- Principala modalitate de producere a accidentului rutier în localitățile rurale a fost: lovirea pietonului, 3 din 10 accidente fiind de acest tip, peste jumătate dintre ele având loc pe drumuri naționale/europene și producând 41,3% din totalul deceselor. Dintre cauzele care au produs aceste accidente au fost traversarea neregulamentară (în 45% dintre accidente) și prezența pietonilor pe partea carosabilă (în 20% dintre accidente). Doar în 1 din 10 accidente cu lovire pieton cauza a fost neacordarea priorității de către șoferi, acestea având loc, în majoritate (85%), pe drumurile naționale.
- Anumite tipuri de impact au avut o pondere mare în rural, comparativ cu alte medii, ceea ce ar putea înseamna că sunt specifice zonei rurale. De exemplu, 51% dintre accidentele cu lovire obstacol în afara carosabilului au avut loc în localitățile rurale. De asemenea, răsturnările (49%), căderile în afara drumului (46,5%), acroșările (47%) (bicicliști, pietoni, căruțași), căderile din vehicul (43%), lovirea unui animal (41%) și lovirea unui obstacol pe carosabil (40%) au o pondere semnificativ mai mare în sate, comparativ cu orașe sau în afara localităților.
- Viteza neadaptată la condițiile de drum apare ca principala cauză de producere a accidentelor rutiere, 1 din 6 evenimente având acest raport de cauzalitate. Pe de altă parte, un număr și mai mare de accidente au avut drept cauză nerespectarea de către pietoni a regulilor de circulație (traversare prin loc nepermis, circulația pe carosabil). Astfel, 22% dintre accidente au fost din vina pietonilor, rezultând 31% dintre decese. Traversarea neregulamentară a condus la cel mai mare număr de decese dintre toate cauzele, 20% în total decese (indicele de mortalitate fiind unul ridicat, 1 deces la 3 accidente).
- Conducerea fără permis și conducerea sub influența alcoolului sunt mai frecvente în mediul rural: 53,5% dintre accidentele provocate de un șofer care conducea fără permis și 47% dintre cele produse pe fondul consumului de alcool, au avut loc în zona rurală.
- Conducerea fără permis, mai frecventă pe drumurile secundare (comunale 33%, județene 31%), a condus la accidente de o gravitate deosebită (răsturnare, lovire obstacol în afara carosabilului, lovire pieton sau coliziune frontală). Conducerea sub influența alcoolului a avut ca rezultat nefericit un număr de 116 accidente (33% pe drum județean, 27% pe drum național, 19% pe drum comunal), produse prin lovire obstacol, lovire pieton, răsturnare, cădere din vehicul (în cazul bicicliștilor, căruțașilor) sau coliziune frontală. În cazul accidentelor cu lovire pieton, indicele de mortalitate crește, în cazul consumului de alcool de la 33.0 (1 deces la 3 accidente) la 52.0 (1 deces la 2 accidente).
- În localitățile rurale, perioada de vârf a riscului rutier este iulie-octombrie, corespunzătoare unei mai intense activități în agricultură, peste care se suprapune perioada de concediu, cu aglomerare a căilor rutiere principale din țară dar și a zonelor turistice din mediul rural.
- Dinamica săptămânală a accidentelor indică o creștere cu până la 36% a numărului de accidente în perioada weekendului, mai ales în zilele de vineri și duminică, zile în care se înregistrează și numărul cel mai mare de decese pe șosele.
- Dacă urmărim și dinamica orară a accidentelor rutiere în localitățile rurale, intervalul critic este 17:00-20:00, vârful de risc fiind, în timpul săptămânii, în jurul orei 17:00, iar în weekend la ora 19:00. Intervalele 19:00-21:00 și 0:00-1:00 sunt foarte vulnerabile pentru traficul rutier de weekend din localitățile rurale, deoarece atunci s-au înregistrat jumătate din totalul accidentelor la nivel național. În timpul săptămânii, orele dimineții (1.00 și 4.00) sunt critice pentru siguranța rutieră în mediul rural. Deși numărul de accidente rutiere este la nivelul cel mai redus, totuși el însumează mai mult de jumătate din numărul de accidente din România, pe acest segment orar.

<sup>3</sup>Numărul de decedați în totalul victimelor x 100

- În ceea ce privește victimele, în intervalul 18:00-19:00 mai mult de jumătate din decesele înregistrate pe șosele au fost în localitățile rurale. Indicele de mortalitate rutieră este mai ridicat noaptea, de exemplu între orele 2:00-3:00 și 6:00 s-au înregistrat un deces la două accidente rutiere, comparativ cu media pe rural de 1 deces la 4 accidente.
- Distribuția accidentelor în funcție de categoria de participanți vinovați de producere indică faptul că peste jumătate din accidente (53%) sunt din vina conducătorilor auto. Responsabilitatea șoferilor este și mai mare pe drumurile naționale, aici 65% dintre accidente au loc din vina lor. Riscul de a provoca un accident rutier scade cu vârsta. Ponderile cele mai mari le au categoriile de tineri (25-34 ani și 18-24 ani), însumând 46% dintre șoferii vinovați. Vechimea permisului de conducere ar putea fi și el un factor predictiv, 35,5% aveau vechime sub 5 ani, iar 15% aveau vechime sub 1 an. Alarmant este faptul că 1 din 20 șoferi vinovați nu dețineau permis de conducere.
- În cazul vitezei, a depășirii neregulamentare și a circulației pe sens opus numărul accidentelor din rural este dublu față de cel din urban.
- Sunt de 3 ori mai multe accidente și, corespunzător, de 3 ori mai multe victime decedate ca urmare a unui comportament în trafic ilegal sau neadaptat al autorului accidentului, față de cele provocate de o anumită stare a șoferului (obosit, neatent, fără permis, sub influența alcoolului).
- Pe de altă parte, incidența în rural a accidentelor cauzate de oboseală, neatenție sau conducerea fără permis este de 3 ori mai mare comparativ cu localitatea urbană, iar numărul accidentelor pe fondul consumului de alcool al șoferului este de două ori mai mare.
- Numărul victimelor decedate rezultate din astfel de accidente a fost și mai mare comparativ cu mediul urban, de aproape 5 ori mai mulți decedați din cauza adormirii sau oboselii la volan, de 7 ori mai mulți din cauza neatenției șoferului și de 9 ori mai mulți din cauza condusului fără permis, ceea ce relevă gravitatea impactului și întărește ideea că, pentru aceeași cauză, condițiile de mediu pot agrava consecințele accidentului.
- Viteza medie de rulare superioară din localitatea rurală comparativ cu cea urbană ar putea fi un factor agravant pentru oricare dintre aceste cauze, ca dovadă că nerespectarea distanței dintre vehicule a produs în rural, pentru același număr de accidente, de 6 ori mai multe victime decedate, iar depășirea neregulamentară și viteza neadaptată, pentru un număr dublu de accidente față de urban, a înregistrat de aproape 4 ori mai multe decese.
- Drumurile naționale care traversează localitățile rurale sunt, în mare măsură, un pericol și pentru localnicii care își asumă riscul unei traversări prin alt loc decât trecerile de pietoni, sau care circulă pe partea carosabilă, 43% dintre accidentele din vina pietonilor având loc pe această categorie de drum. Drumurile comunale și județene reprezintă un risc mai ales pentru bicicliști, motocicliști și căruțași, cele mai multe accidente provocate de aceștia fiind înregistrate pe aceste drumuri.
- În general, 1 din 5 accidente în mediul rural este din vina unui pieton, iar 1 din 7 din vina unui biciclist. Pe categorii de drum, 1 din 4 accidente pe drumurile județene sunt din vina unui pieton, similar, 1 din 4 accidente pe drumurile comunale este în responsabilitatea unui biciclist.
- Din totalul accidentelor cu bicicletă, 51% au fost în rural. De asemenea, 61% dintre accidentele cu mopede implicate cu vinovăție și 64% dintre accidentele cu tractoare au fost în localități rurale. Cum era de așteptat, 7 din 10 accidente cu implicare vehicul cu tracțiune animală au avut loc pe raza localităților rurale. Deși au ponderea cea mai mare în rândul accidentelor în rural, doar 3 din 10 accidente cu autoturism înregistrate la nivel național s-au produs în localitățile rurale.
- O statistică destul de îngrijorătoare referitoare la starea psihofizică a celor vinovați de producerea unui accident relevă faptul că 1 din 10 șoferi au făcut accidentul fiind sub influența alcoolului. Procentele sunt și mai ridicate în cazul celorlalte categorii de participanți vinovați de accident, 1 din 8 pietoni, 1 din 4 bicicliști, 26% dintre motocicliști și 31% dintre căruțași care au provocat un accident în localitate rurală au fost sub influența alcoolului.
- În mediul rural se înregistrează cel mai mare număr de morți pentru trei din cele patru categorii considerate și anume cele mai vulnerabile. În accidentele din mediul rural au decedat aproape jumătate din totalul



pietonilor iar în privința bicicliștilor procentul ajunge la 59%. De asemenea, în evenimentele rutiere produse în mediul rural și-au pierdut viața 40% dintre conducătorii vehiculelor pe două roți, motorizate, care au decedat în anul 2017, și 61% dintre victimele cărugași au fost în rural.

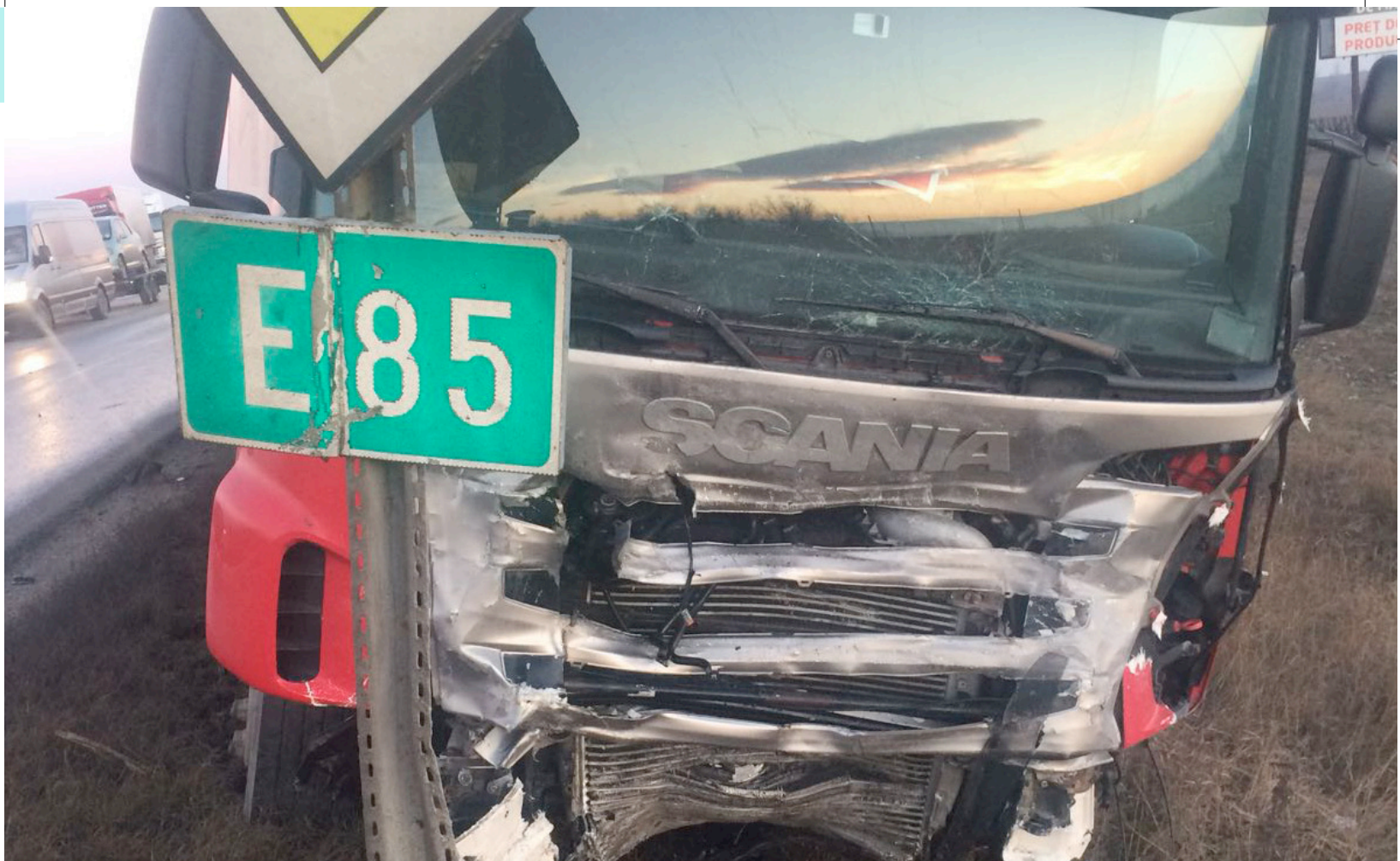
- Categoria de participant la trafic cu cel mai mare risc de deces în accidente în rural sunt, de departe, pietonii, 44% dintre victimele decedate în rural și 46,5% dintre pietonii decedați în total.
- În anul 2017, 1 din 7 accidente grave din România a avut ca victimă un pieton în mediul rural. Aici au murit aproape jumătate (47%) dintre pietonii accidentați la nivel național, în 2017. Peste jumătate dintre accidente (55%) au avut loc pe drumurile naționale care străbat localitățile rurale, iar un sfert pe drumurile județene.
- Mai mult decât atât, riscul rutier pentru pietonii din rural crește cu vârsta, după 40 de ani, numărul victimelor se dublează sau chiar se triplează comparativ cu victimele tinere. În cazul conducătorilor auto și a pasagerilor, un risc mai mare de deces în accident rutier se observă la categoria de tineri (18-29 ani).
- Acțiunile victimei pieton au fost determinante în producerea accidentului rutier, peste jumătate dintre victime fiind surprinse în timp ce traversau drumul, în 9 din 10 cazuri de deces și 8 din 10 de rănire gravă fiind vorba de o traversare neregulamentară. Cel puțin în cazul pietonilor, în mediul rural, datorită probabil amplasării localităților pe drumurile intens circulate (europene, naționale), riscul de a provoca un accident nerespectând regulile de circulație este mai ridicat (aproximativ două treimi din decese au fost din cauze ce țin de pietoni iar o treime din vina altor participanți la trafic).
- 1 din 7 victime decedate sau rănite grav în accidentele rutiere grave petrecute în localitățile rurale în cursul anului 2017 a fost biciclist. În totalul lor, ei au reprezentat peste jumătate din victimele bicicliști la nivel național.
- Indicele de mortalitate a fost de 3 ori mai mare în accidentele din localitățile rurale (19.4) comparativ cu cel din accidentele din restul zonelor, iar pe anumite categorii de drum au fost peste 20 decese la 100 de accidente (drum județean -23.7 și drum național – 27.8).
- Cauza principală a accidentelor cu victime bicicliști a fost încălcarea regulilor de circulație de către aceștia, trei sferturi din accidentele grave, respectiv răniurile grave și două treimi din decese fiind din vina lor.
- Unul din 5 accidente grave cu victime bicicliști a avut loc prin căderea de pe bicicletă, probabil, pe fondul consumului de alcool. Acroșarea și coliziunea laterală au fost alte două tipuri frecvente de impact în accident.
- Media ridicată de vârstă a decedaților în accidentele rutiere din categoria bicicliști (59,7 ani) și pietoni (57,7 ani), comparativ cu celelalte categorii (exemplu 42,4 ani pentru șoferi) indică o incidență mare a acestor decese în rândul vâsnicilor. De altfel, 60% dintre bicicliștii decedați și 50% dintre pietonii decedați aveau peste 60 de ani.
- În cazul pasagerilor decedați, vârsta medie a fost mult mai redusă, (35,8 ani), tinerii reprezentând jumătate din numărul pasagerilor decedați în accidente. Protecția pasagerilor e scăzută, în multe situații ei nepurtând centura de siguranță sau casca de protecție, în cazul pasagerilor pe motociclete, iar mijloacele de transport în comun sunt în mediul rural supraglomerate iar pasagerii călătoresc în picioare).
- Jumătate dintre copiii care au murit anul trecut în evenimentul rutier în România au fost accidentați pe drumurile din localitățile rurale (mai exact 6 din 10 pietoni/bicicliști și o treime din pasagerii copii).

### Accidentele rutiere în perimetrul școlii

- În perioada 2008-2017, în România s-au înregistrat în total 28.529 accidente cu implicarea pietonilor cu vârste cuprinse între 3 și 19 ani, ce au avut drept consecințe 657 de morți, 6.126 răniți grav și 21.721 răniți ușor.
- Accidentele cu implicarea pietonilor copii (3-19 ani) reprezintă 28% din totalul accidentelor cu pietoni iar din evoluția acestora, în perioada 2008-2017, se constată o menținere a trendului până în anul 2016 urmat de o ușoară scădere în anul 2017.

- Acestea se produc în localitățile cu cea mai mare densitate de populație dar și de autovehicule peste medie, București (3575 de accidente), Cluj Napoca (490 de accidente), Brașov (442 de accidente), Iași (723 de accidente).
- Sunt 3 puncte de maxim în decursul unei zile care însumează 23% din aceste accidente, în intervalele orare: 6:00-7:00, 12:00-13:00, 18:00-19:00.
- Dacă un pieton care este lovit la viteza de 50 de kilometri la oră are 87% probabilitatea de deces în urma impactului, în cazul unui pieton copil șansele cresc exponențial.
- Leziunile suferite de către copii, într-un accident în cazul impactului cu un autoturism, sunt severe, astfel dacă în cazul unui accident cu lovirea unui pieton adult există un moment de preluare pe caroserie înainte de proiectarea acestuia, în cazul impactului cu un copil va avea loc doar momentul proiectării ceea ce produce leziuni grave.
- Având în vedere faptul că 97% din accidente sunt produse în localități și au drept cauză principală traversarea neregulamentară (44%), prin corelare cu insuficiența locurilor de oprire/staționare/parcare din jurul imobilelor și/sau al școlilor, se poate concluziona că, în cazul copiilor există un risc suplimentar, generat de lipsa de vizibilitate în cazul apariției acestora pe partea carosabilă.
- Riscul de a nu putea evita un copil, angajat în traversarea drumului prin loc nepermis este foarte mare, în cazul în care în zona unei unități de învățământ sunt oprite/staționate/parcate autovehicule chiar și în condițiile în care acestea sunt temporar în zonă, pentru a lăsa/prelua copiii de la școală.
- Riscul potențial de producere a unui accident în zona școlilor este asociat totodată și cauzei de neacordare prioritate copiilor angajați în traversarea drumului la trecerile pentru pietoni, situație în care câmpul vizual (distanța de percepție) este restrâns în condițiile opririi/staționării autovehiculelor în imediata apropiere a trecerii pentru pietoni, iar conducătorii auto chiar și la viteza regulamentară de 30 km/h nu pot evita impactul cu un pieton copil (de înălțime mică).





## Capitolul I

### CONTEXT INTERN ȘI INTERNAȚIONAL

#### CONTEXT INTERNAȚIONAL

**Din 2010 până în prezent țările din Uniunea Europeană au reușit să reducă numărul accidentelor rutiere soldate cu morți cu 20%, ceea ce echivalează cu o reducere de 3,1 % pe an, din 6,7% cât era estimat pentru atingerea scopului propus.**

**Din această cauză, Uniunea Europeană a majorat procentul anual de reducere a accidentelor rutiere de la 6,7% la 14,5% până în 2020.**

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 participanților la trafic, prin reducerea accidentelor și diminuarea consecințelor acestora.

În anul 2001, Comisia Europeană a anunțat pentru prima dată intenția de a stabili printr-un document programatic<sup>4</sup> un obiectiv ambițios, și anume, de a reduce la jumătate numărul de persoane decedate în accidente rutiere în perioada 2001-2010.

Ținta strategică a fost stabilită ca un sistem de referință capabil să permită comparații între statele membre și mobilizarea acestora, în vederea intensificării eforturilor pentru creșterea gradului de

siguranță rutieră.

În această perioadă, 2001-2010 decesele rutiere au scăzut cu 43%. Deși nu a fost în conformitate cu obiectivul propus, progresul a fost considerat impresionant, având în vedere și aderarea a douăsprezece noi state membre în această perioadă.

După anul 2010, acțiunile statelor membre sunt ghidate după programul cadru: "Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: Orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020" a cărui obiective strategice sunt :

<sup>4</sup>Commission White Paper: European Transport policy for 2010: time to decide, COM(2001) 370 final, Brussels, 12 september 2001

## CAPITOLUL I

- Reducerea cu 50% până în anul 2020, a numărului de persoane decedate în accidente rutiere pe șoselele Europei;
- Propunerea unei liste de 16 acțiuni, împărțită în șapte domenii prioritare de intervenție/obiective operaționale.

Prin urmare, este necesară o abordare integrată, holistică și coerentă, care să aibă în vedere și sinergia cu alte obiective strategice ale Comisiei Europene. Politicile în domeniul siguranței rutiere la nivel local, național, european sau internațional trebuie să integreze și obiective conexe ale altor politici publice și viceversa. Orientările propuse pentru politica în domeniu țin cont de toate rezultatele obținute în cadrul programului de acțiune pentru siguranța rutieră 2001 – 2010, care arată că, deși s-au înregistrat progrese notabile în domeniul siguranței rutiere, eforturile trebuie continuate și intensificate.

Orientările europene pentru politica de siguranță rutieră până în 2020 au ca scop furnizarea unui cadru general de reglementare și a unor obiective motivante care să ajute la elaborarea strategiilor naționale sau locale. Conform principiului subsidiarității, măsurile descrise trebuie implementate la nivelul cel mai adecvat și prin cele mai adecvate mijloace.

În cadrul acestor orientări, Comisia Europeană consideră că următoarele acțiuni trebuie întreprinse cu prioritate:

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

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.

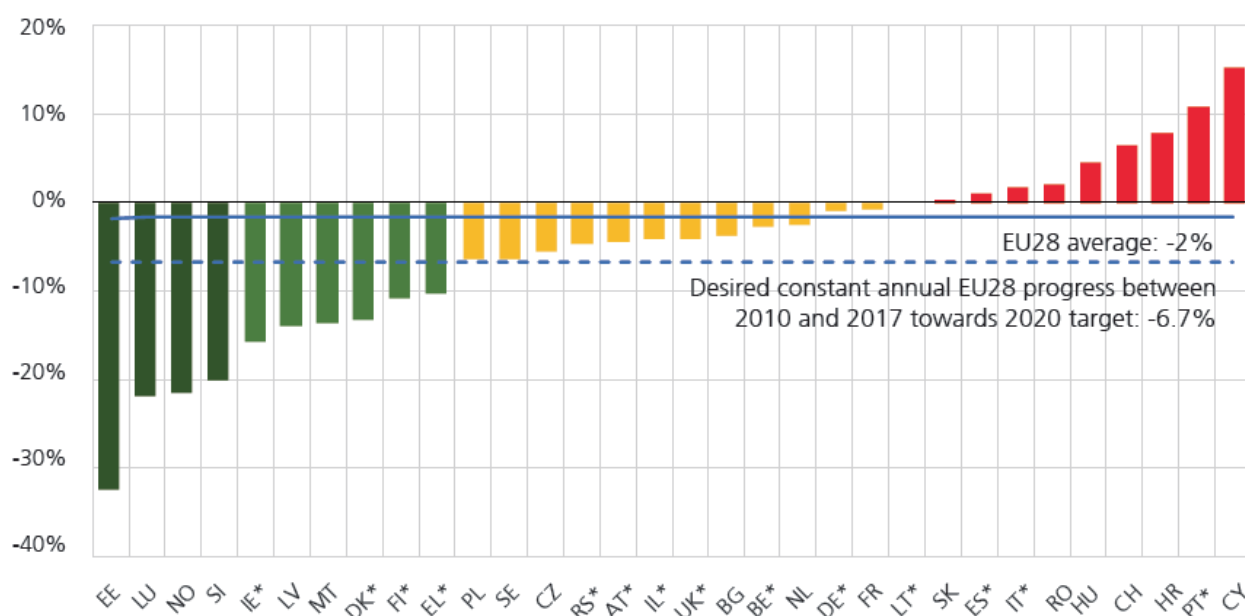
Analizând datele la nivel UE 28, se constată că o scădere în conformitate cu ritmul necesar a fost atinsă doar în zece state: Estonia, Luxemburg, Norvegia, Slovenia, Irlanda, Letonia, Malta, Danemarca, Finlanda și Grecia.

Estonia dacă menține trendul descendent al accidentelor rutiere mortale, până în 2020 va fi aptă să atingă obiectivul stabilit. În 2017, pe lângă celelalte măsuri adoptate pentru scăderea accidentelor rutiere mortale, Estonia a început efectuarea de analize amănunțite în cazul accidentelor fatale sau a accidentelor în care au fost implicați cinci sau mai mulți participanți la trafic. Rezultatele analizelor au fost folosite pentru elaborarea de politici preventive.

În raport cu acest obiectiv, România se plasează în rândul statelor în care rata de descreștere a deceselor este apropiată de media europeană (în 2017 s-a realizat o scădere cu 17,2% 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 2017 este al patrulea an consecutiv în care s-au înregistrat rezultate slabe în ceea ce privește numărul de persoane decedate în urma accidentelor de circulație. Astfel, în 2017 s-au înregistrat 25.249 decese, cu 1,9% mai puține decât în 2016.

## Evoluția numărului de decese între 2010 și 2017



Sursa: PIN Annual Report 2017, p. 9

Analizând situația înregistrată la nivel internațional, se constată că douăzeci și două de state au reușit în 2017 să reducă numărul de decese produse ca urmare a accidentelor rutiere față de anul anterior.

Printre țările cu cele mai bune rezultate se numără Estonia, Luxemburg, Norvegia, Slovenia, urmate de Irlanda, Letonia, Malta, Danemarca, Finlanda, Grecia, Polonia, Suedia, Cehia, Serbia, Austria, Israel, în timp ce în Slovacia și Lituania numărul deceselor s-a menținut constant, în 8 state înregistrându-se creșteri. România se numără printre statele în care a fost înregistrată o ușoară creștere de 2%.

Decese produse în urma accidentelor rutiere în perioada 2010-2017

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Dif. 1 2016 -2017	Dif.2 2010 -2017
Lituania	299	297	302	258	267	242	188	192	0,0%	35,8%
Cipru	60	71	51	44	45	57	46	53	15,2	-
Cehia	802	773	742	654	688	737	611	577	-5,6%	28,1%
Letonia	218	179	177	179	212	188	158	136	13,9%	37,6%
Elveția	327	320	339	269	243	253	216	230	6,5%	29,7%
Belgia	841	862	770	724	727	732	640	620	-2,7%	26,3%
Croația	426	418	393	368	308	348	307	331	7,8%	22,3%

## CAPITOLUL I

Cehia	802	773	742	654	688	737	611	577	-5,6%	28,1%
Letonia	218	179	177	179	212	188	158	136	13,9%	37,6%
Elveția	327	320	339	269	243	253	216	230	6,5%	29,7%
Belgia	841	862	770	724	727	732	640	620	-2,7%	26,3%
Croația	426	418	393	368	308	348	307	331	7,8%	22,3%
Slovacia	353	324	295	223	258	274	242	276	0,4%	21,8%
Luxemburg	32	33	34	45	35	36	32	25	21,9%	21,9%
Austria	552	523	531	455	430	479	432	413	-4,4%	25,2%
Finlanda	272	292	255	258	229	270	250	223	10,8%	18,0%
Ungaria	740	638	605	591	626	644	597	624	4,5%	15,7%
Germania	3,651	4,009	3,601	3,340	3,368	3,459	3,214	3,177	-0,9%	13,0%
Portugalia	937	891	718	637	638	593	565	624	10,9%	33,4%
Italia	4,114	3,860	3,753	3,401	3,381	3,428	3,270	3,340	1,7%	18,8%
Bulgaria	776	658	605	601	655	708	708	682	-3,7%	12,1%
Franța	3,992	3,963	3,653	3,268	3,384	3,461	3,469	3,448	-0,8%	13,6%
România	2,377	2,018	2,042	1,861	1,818	1,893	1,913	1,951	2,0%	17,9%
Serbia	660	731	688	650	536	599	607	579	-4,6%	12,3%
Olanda	640	661	650	570	570	620	629	613	-2,5%	29,7%
Grecia	1,258	1,141	988	879	795	793	807	48	10,3%	41,3%

Polonia	3,907	4,189	3,571	3,357	3,202	2,938	3,026	<b>2,831</b>	<b>-6,4%</b>	<b>27,5%</b>
Israel	352	341	263	277	279	322	335	<b>321</b>	<b>-4,2%</b>	<b>-8,8%</b>
Marea Britanie	1,905	1,960	1,802	1,769	1,854	1,804	1,878	<b>1,783</b>	<b>-4,1%</b>	<b>-6,4%</b>
Suedia	266	319	285	260	270	259	270	<b>253</b>	<b>-6,3%</b>	<b>4,9%</b>
Estonia	79	101	87	81	78	67	71	<b>48</b>	<b>32,4%</b>	<b>39,2%</b>
Spania	2,478	2,060	1,903	1,680	1,688	1,689	1,797	<b>1,827</b>	<b>0,9%</b>	<b>26,3%</b>
Slovenia	138	141	130	125	108	120	130	<b>104</b>	<b>20,0%</b>	<b>24,6%</b>
Norvegia	210	168	145	187	147	117	135	<b>106</b>	<b>21,5%</b>	<b>49,5%</b>
Irlanda	212	186	163	188	193	162	188	<b>157</b>	<b>15,6%</b>	<b>25,9%</b>
Danemarca	255	220	167	191	183	178	211	<b>183</b>	<b>13,3%</b>	<b>28,2%</b>
Malta	15	17	9	18	10	11	22	<b>19</b>	<b>13,6%</b>	<b>26,7%</b>
EU28	<b>31,59</b>	<b>30,80</b>	<b>28,28</b>	<b>26,02</b>	<b>26,02</b>	<b>26,19</b>	<b>25,67</b>	<b>25,24</b>	<b>-1,9%</b>	<b>-</b>
	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>9</b>		<b>20,1%</b>

\* Sursa: PIN Annual Report 2017, p. 30

În 2017, România se află pe locul 5 între statele europene în ceea ce privește numărul de decese produse ca urmare a accidentelor rutiere, fiind depășită de Franța, Italia, Germania și Polonia. Totodată, dacă raportăm numărul de decese înregistrate la populație, în țara noastră se înregistrează 99 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.

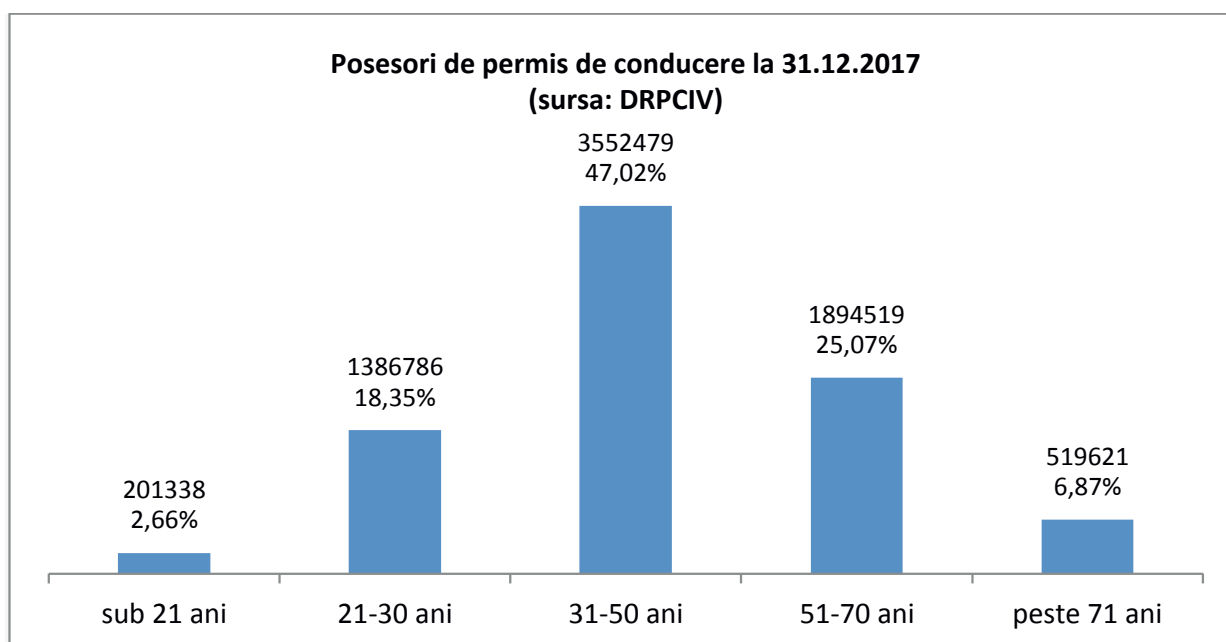
#### Populația

La 31.12.2017, în România existau 7.554.743 persoane<sup>5</sup> ce dețineau un permis de conducere, ceea ce reprezintă aproximativ 35% din totalul populației și 45% din populația adultă a României.

Analizând vârsta deținătorilor de permise, se constată că aproape jumătate dintre aceștia (47%) au vârsta cuprinsă între 31-50 ani, aproximativ o cincime (18,4 %) au între 21 și 30 ani, un sfert (25,1%) se înscriu în categoria 51-70 ani, în timp ce doar 6,9% sunt persoane de 71 ani și peste, iar 2,7% au sub 21 ani.

<sup>5</sup>Cf. datelor furnizate de DRPCIV din M.A.I.

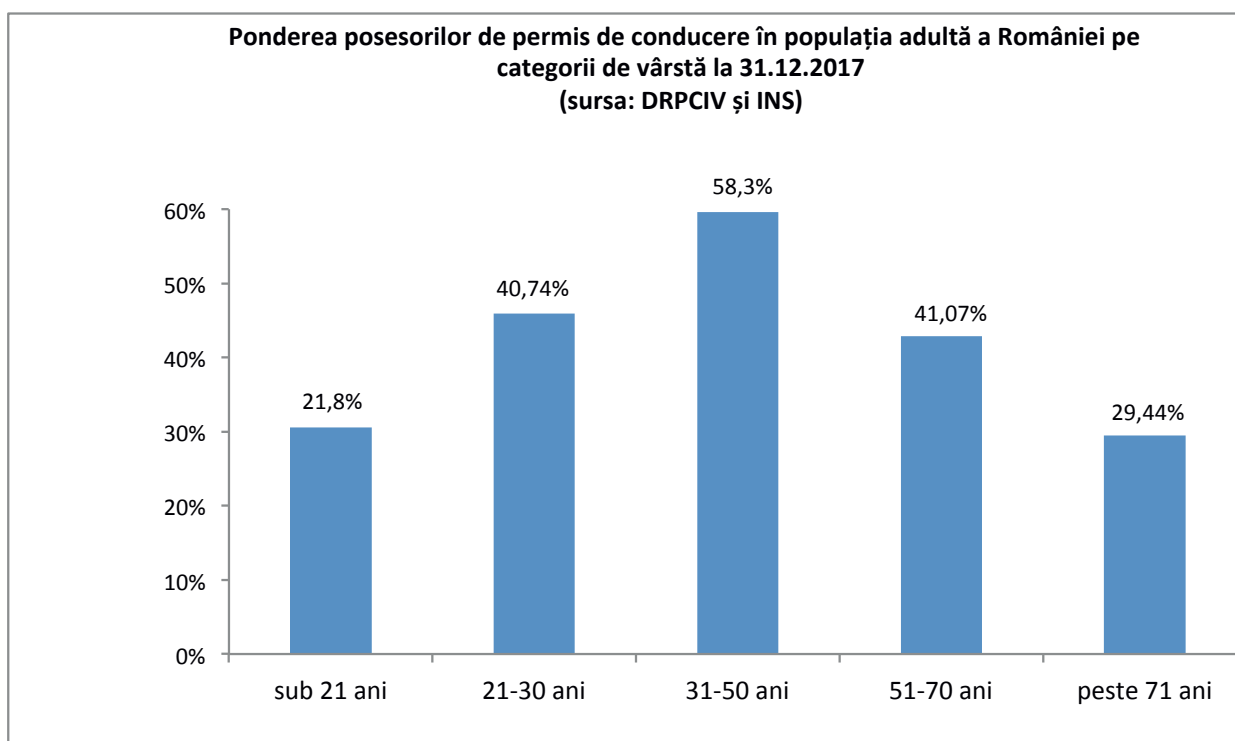




De notat este și faptul că aproximativ 22% dintre tinerii până în 21 ani dețin un permis de conducere. La polul opus, raportându-ne la numărul persoanelor de peste 71 ani, se remarcă o incidență scăzută a deținătorilor de permise în rândul acestora (29,4%)<sup>6</sup>.

**În România, în anul 2017, aproximativ 52% dintre persoanele cu vârsta cuprinsă între 21-50 ani dețin un permis de conducere categoria B.**

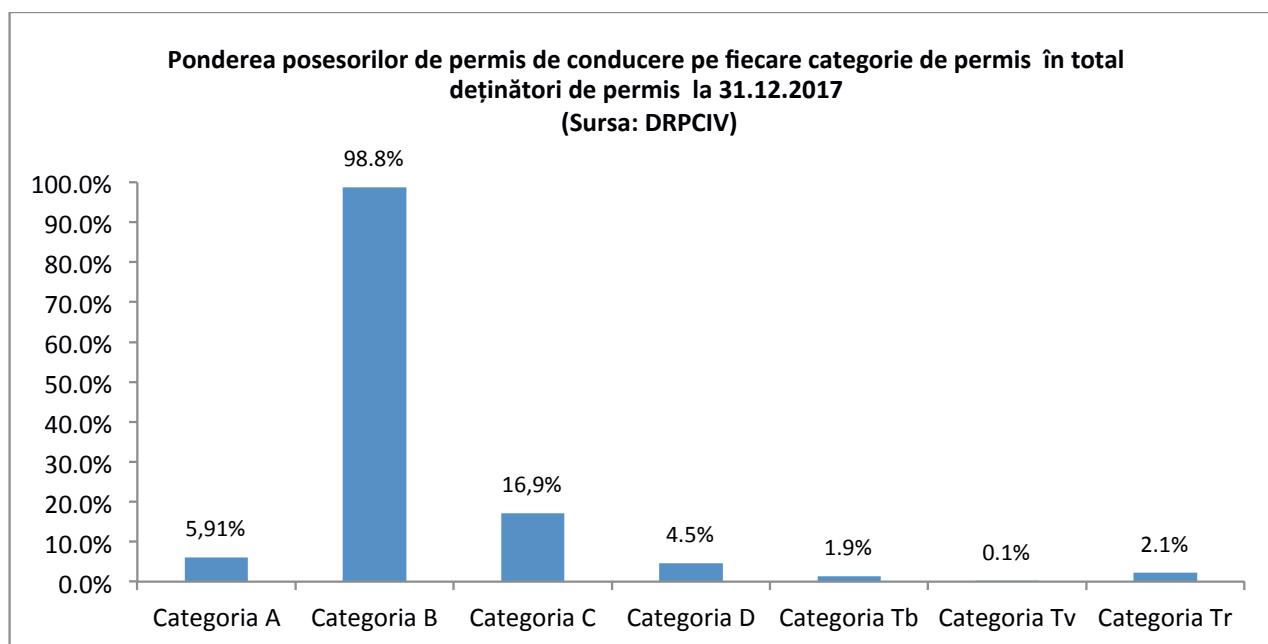
Analizând distribuția conducătorilor de autovehicule în funcție de categoria de permis pe care o dețin, situația se prezintă astfel<sup>7</sup>:



<sup>6</sup>Calcululele au fost realizate prin raportare la populația României, conform situației statistice „Populația rezidentă la 1 ianuarie 2017 pe grupe de vârstă și sex”, POP 105A - Tempo Home, Institutul Național de Statistică

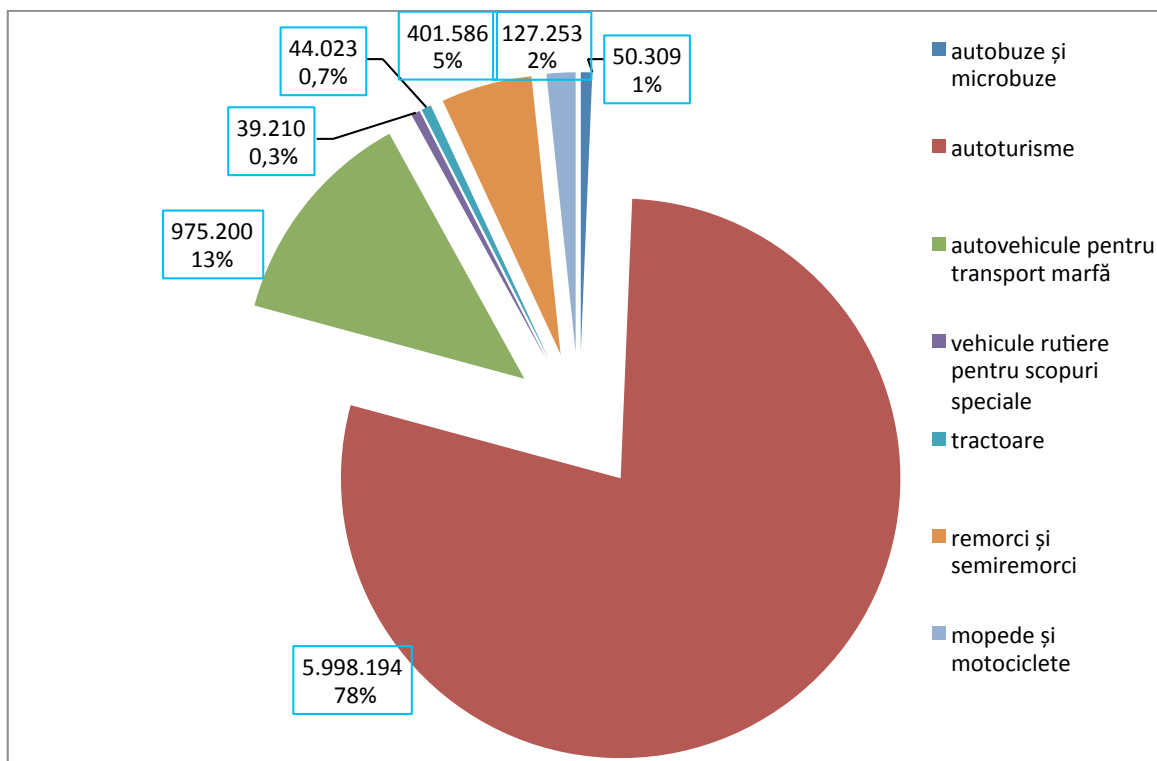
<sup>7</sup>DRPCIV – Raport statistic categorii permise de conducere – data de referință 31.12.2017

- 7.466.246 persoane dețin permise de conducere vehicule categoria B;
- 441.977 persoane au permise de conducere vehicule categoria A;
- 1.277.100 persoane au permise de conducere vehicule categoria C ;
- 339.499 persoane dețin permise de conducere vehicule categoria D;
- 160.997 persoane au permise de conducere vehicule categoria Tr (tractor, mașini și utilaje agricole autopropulsate, forestiere );
- 133.125 persoane au permise de conducere vehicule categoria Tb (troleibuze);
- 7.577 persoane dețin permise de conducere categoria Tv (tramvaie).



### Vehiculele

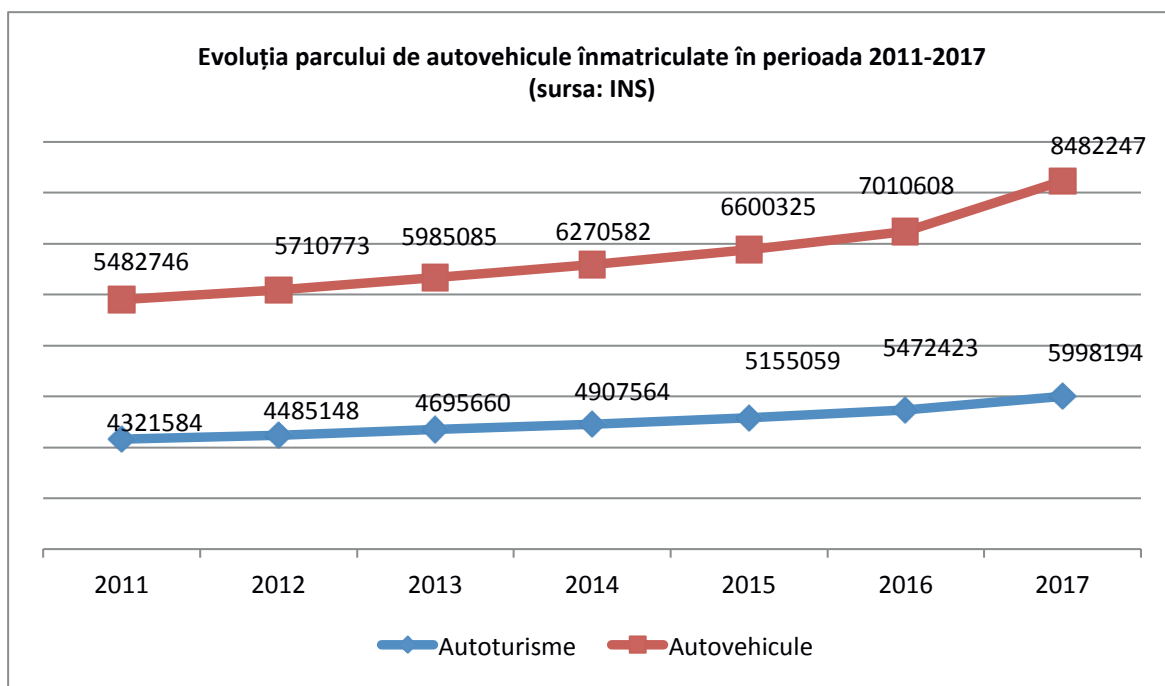
Conform datelor centralizate de Institutul Național de Statistică, la sfârșitul anului 2017, în România erau înmatriculate 8.731.487 vehicule, dintre care 78% erau reprezentate de autoturisme<sup>8</sup>.



<sup>8</sup> Institutul 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

## CAPITOLUL I

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.



**Evoluția Parcului de autoturisme din România în perioada 2007-2017**

*Volumele referitoare la parcul auto sunt o prelucrare a datelor comunicate de către DRPCIV.*

AN	Distribuția pe vechime (ani)						
	TOTAL	0 - 2	3 - 5	6 - 10	11 - 15	16 - 20	> 20
2007	3,541,718	805,642	504,284	639,799	389,847	464,254	737,892
2008	4,013,721	883,687	648,116	798,706	503,791	414,041	765,380
2009	4,230,635	740,946	765,168	897,570	630,954	399,237	796,760
2010	4,307,290	510,934	911,717	1,035,420	720,582	393,869	734,768
2011	4,322,951	296,264	941,737	1,189,988	722,558	477,513	694,891
2012	4,482,768	149,339	543,805	1,397,567	974,571	649,141	768,345
2013	4,656,427	123,234	335,733	1,526,796	1,128,216	715,289	827,159
2014	4,875,162	196,532	371,389	1,572,628	1,221,747	717,517	795,349
2015	5,118,952	207,133	329,271	1,512,280	1,414,873	784,949	870,446
2016	5,471,810	173,522	245,103	1,186,988	1,586,382	1,136,331	1,143,484
2017	5,950,777	198,989	253,617	965,433	1,848,679	1,444,535	1,239,524

Sursa : A.P.I.A.

**În perioada 2011-2017, vechimea medie a vehiculelor aflate la prima prezentare la ITP a crescut progresiv, de la 9,3 ani în 2011 la 12,1 ani în 2016 și 15,1 ani în 2017.**

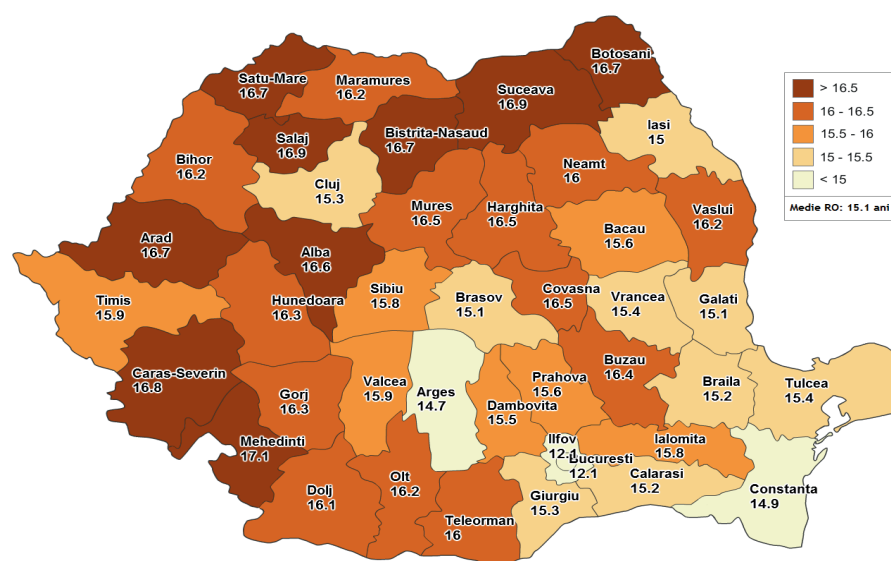


Creșterea a fost mai accentuată în ultimul an, când numărul autovehiculelor înmatriculate a crescut cu 17,5% față de anul 2016. Aceleași tendințe sunt valabile și în cazul autoturismelor, la nivelul anului 2017 existând în România cu 28% mai multe autoturisme înmatriculate comparativ cu 2011 și cu 8,8% mai multe decât în 2016.

Luând în calcul vechimea vehiculului, se observă că peste trei sferturi dintre vehiculele înregistrate în România (76,2%) au peste 10 ani vechime, procentul ajungând chiar la 94% în cazul tractoarelor și fiind mai scăzut în cazul autobuzelor și microbuzelor (65,8%). În ceea ce privește autoturismele, 7,6% au până în 5 ani vechime, 16,2% au între 5 și 10 ani vechime, iar restul, respectiv, 76,2% au peste 10 ani vechime (Sursa: INS).

Distribuția parcului auto în funcție de județe și vechimea medie a autovehiculelor este prezentată în figura de mai jos:

Vechimea medie (în ani) în 2017



Parcul de autovehicule din România este cu aproximativ 28% mai mare în anul 2017, comparativ cu anul 2011.

Peste două treimi dintre autoturismele înregistrate în România au peste 10 ani vechime.

TOP 10 Județe după vechimea medie (în ani) a parcului auto

Crescător (noi) (în ani)		Descrescător (vechi) (în ani)	
BUCURESTI	12.1	MEHEDINTI	17.1
ILFOV	12.1	SALAJ	16.9
ARGES	14.7	SUCEAVA	16.9
CONSTANTA	14.9	CARAS SEVERIN	16.8
IASI	15.0	BOTOSANI	16.7
GALATI	15.1	ARAD	16.7
BRASOV	15.1	SATU MARE	16.7
CALARASI	15.2	BISTRITA NASAUD	16.7
BRAILA	15.2	ALBA	16.6
GIURGIU	15.3	COVASNA	16.5

VECHIMEA MEDIE ÎN ROMÂNIA: 15.1 ani

Sursa: A.P.I.A.

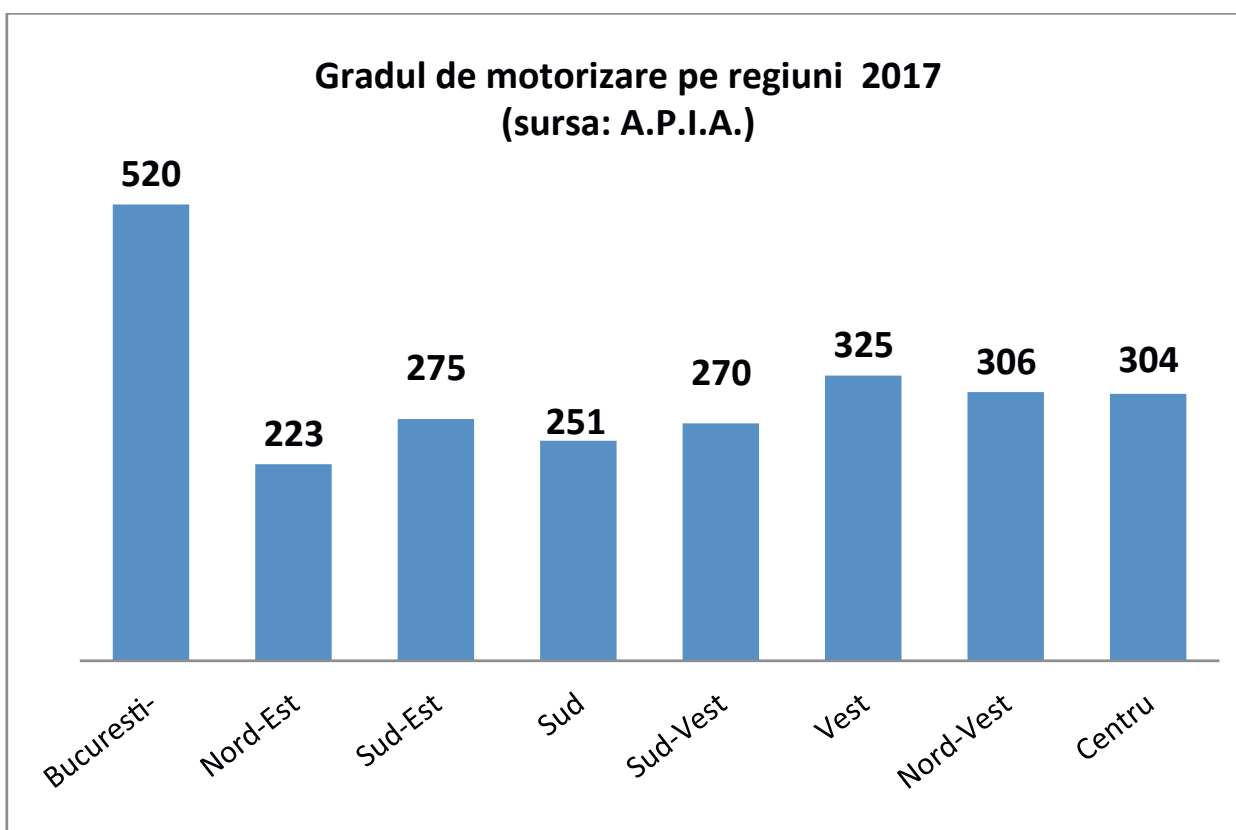
## CAPITOLUL I

Numărul înmatriculărilor de autoturisme noi a crescut în 2017 comparativ cu anul 2016 cu 12,3% (106.873 autoturisme noi înmatriculate față de 95.181). În paralel cu efectele directe asupra gradului de îmbătrânire a parcului de autoturisme se află și creșterea numărului de autoturisme de import rulate, în 2017 fiind înmatriculate 520.870 autoturisme de import de ocazie, față de 301.357 în anul 2016<sup>9</sup>.(Sursa : INS)

Datele furnizate de Registrul Auto Român completează descrierea calitativă a parcului de vehicule din România. Astfel, 37,9% din cele 71.750 vehicule controlate tehnic în 2017 erau neconforme din punct de vedere al siguranței rutiere, iar 10,3% dintre acestea (5,1% din totalul vehiculelor controlate în trafic) prezentau pericol iminent de accidente<sup>10</sup> (sursa: RAR).

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 2017, rata de motorizare se situa la un număr de 303 autoturisme la 1.000 de locuitori.

La nivel regional, valori peste media națională sunt înregistrate în regiunea București-Ilfov și regiunile Vest, Nord-Vest și Centru. Cea mai mică rată de motorizare este înregistrată în regiunea Nord-Est.

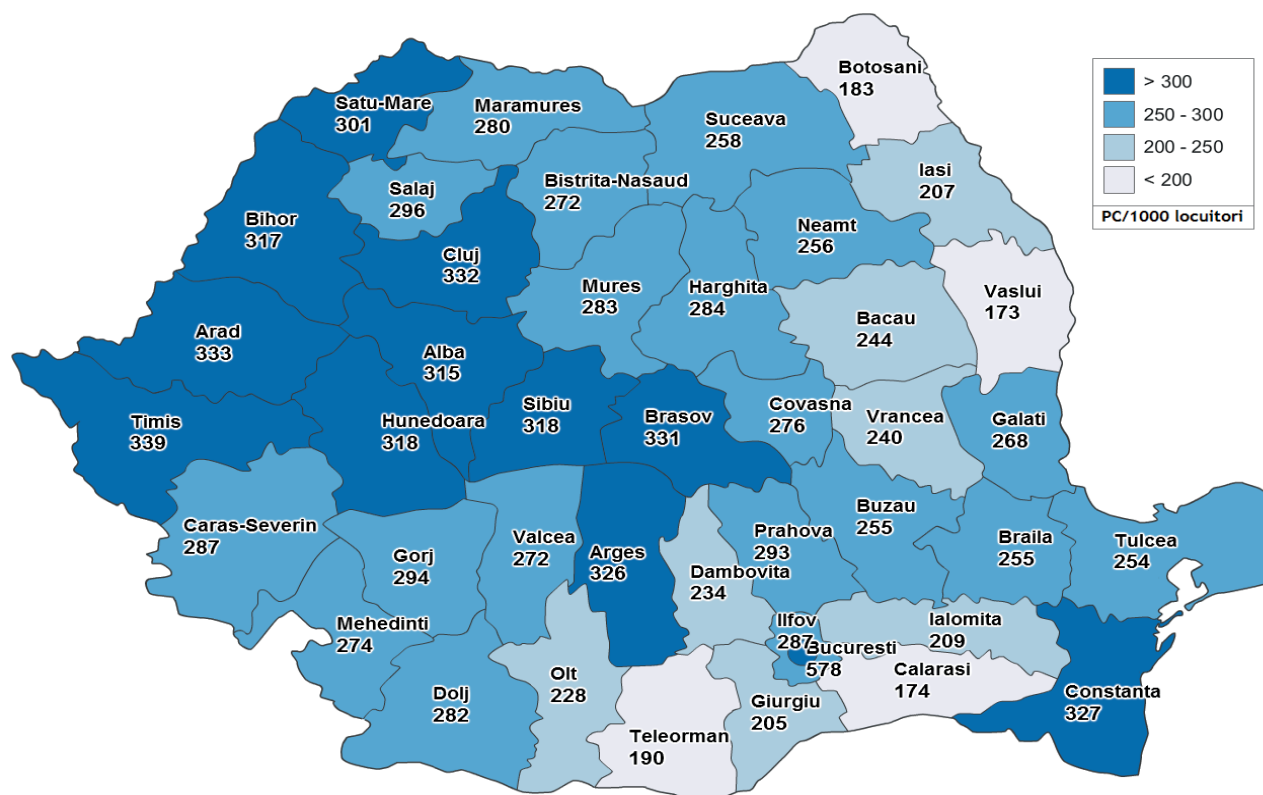


La nivel teritorial, Bucureștiul și județele Argeș, Brașov, Alba, Sibiu, Arad, Timiș, Bihor, Cluj, Hunedoara, Satu-Mare și Constanța sunt peste media națională în ceea ce privește numărul de autoturisme raportat la 1.000 de locuitori.

<sup>9</sup>Institutul Național de Statistică – Vehicule rutiere înmatriculate în circulație la sfârșitul anului, pe categorii de vehicule, tipuri de proprietate, macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe, TRN103C - Tempo Home

<sup>10</sup>Datele 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

## Gradul de motorizare la 31.12.2017 (autoturisme /1.000 locuitori)



Sursa: A.P.I.A.



În cursul anului 2017, din fond au fost plătite despăgubiri brute totale în valoare de 2.196.686.290 RON, despăgubiri plătite pentru accidente produse atât pe teritoriul României cât și în afara acestuia. Din totalul acestora, 1.673.539.489 RON, au fost despăgubiri pentru daune materiale iar 523.083.801 RON, au fost plătite pentru vătămări corporale.

### 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

## CAPITOLUL I

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 siguranță<sup>11</sup>.

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)<sup>12</sup>. În anul 2017, conform Companiei Naționale a Infrastructurii Rutiere, sunt construiți și dați în utilizare 748 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.

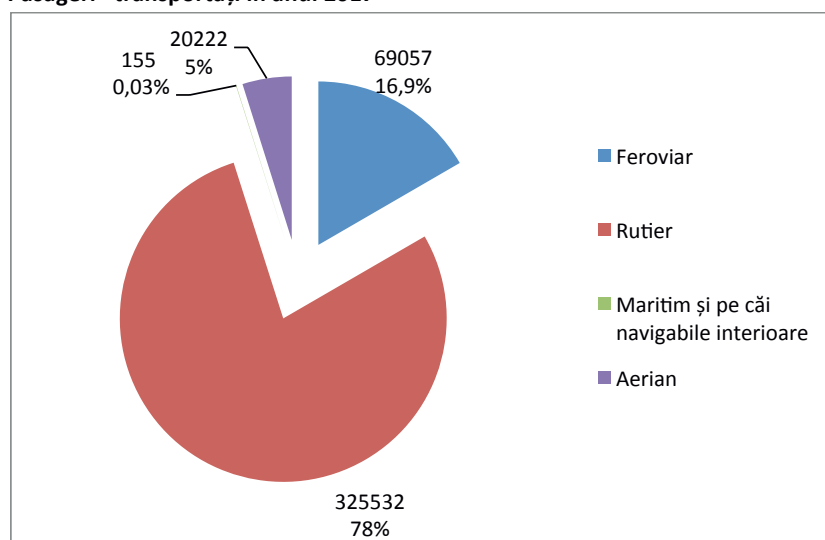
		1990	1995	2000	2005	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total km.		72.816	72.859	78.479	79.904	83.703	84.185	84.887	85.362	85.920	86.080	86.099
Naționale <sup>13</sup>	km	14.683	14.683	14.824	15.934	16.690	16.887	17.111	17.272	17.606	17.612	17.654
	(+/-)	-	0	+ 141	+ 1.110	+138	+197	+224	+161	+334	+6	42
Județene și comunale	km	58.133	58.176	63.655	63.970	67.013	67.298	67.777	68.090	68.314	68.468	68.445
	(+/-)	-	+ 43	+5.479	+ 315	+1.179	+285	+479	+313	+3224	+154	-23
Densitatea drumurilor la 100 km <sup>2</sup> de teritoriu <sup>14</sup>		30,5	30,6	32,9	33,5	35,1	35,3	35,6	35,8	36	36,1	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 2017 au fost transportați pe cale rutieră 325.532 mii pasageri (aproximativ 78% din totalul pasagerilor transportați) și 226.320 mii tone mărfuri (62% din total mărfuri)<sup>16</sup>.

Pasageri\* transportați în anul 2017



\*mii de pasageri. Sursa: I.N.S.

<sup>11</sup>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

<sup>12</sup>Ibidem.

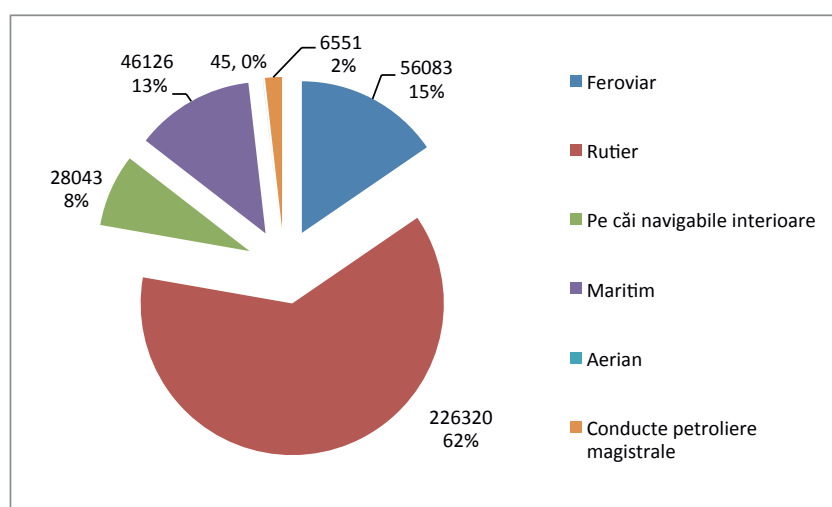
<sup>13</sup>Inclusiv autostrăzi

<sup>14</sup>Suprafața teritorială a României – 238.391 km<sup>2</sup>

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

<sup>16</sup>Institutul Național de Statistică, Mărfuri transportate, pe moduri de transport, TRN 137A – Tempo Home

## Mărfuri\* transportate în anul 2017



\*mii de tone. Sursa: I.N.S.

Datele deținute de Institutul Național de Statistică atestă, totodată, faptul că transportul rutier este modul de deplasare cu cea mai mare densitate de persoane<sup>17</sup>, mai mult decât triplă față de transportul feroviar.

2017	Transport feroviar	Transport rutier	Transport pe căi interne navigabile
Milioane pasageri/km	5.664	18.178	8

Sursa: Institutul Național de Statistică

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

An	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Indice de mobilitate (milioane vehicule × km parcurși)	79.598	80.853	85.687	90.544	96.284	104.612	127.133

Sursa: Registrul Auto Român

## Percepția populației asupra siguranței pe drumurile publice din România

Problematica 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, 13.414 în 2016 și 13.407 în anul 2017). Datele sunt reprezentative la nivel național, iar cele mai importante aspecte vor fi redată mai jos.

Calitatea de participant la traficul rutier (fie pietoni, conducători auto sau bicicliști) pare să nu genereze diferențe semnificative în ceea ce privește nivelul de siguranță receptat. Astfel, 59,7% dintre participanții la traficul rutier în calitate de pietoni se simt în mare și foarte mare măsură în siguranță pe drumurile publice, 60,1% dintre conducătorii auto apreciază că se simt în mare și foarte mare măsură în siguranță pe drumurile publice, în timp ce bicicliștii apreciază în proporție de 60% un nivel de siguranță ridicat și foarte ridicat.

<sup>17</sup>Institutul Național de Statistică – Parcurusul pasagerilor în transportul interurban și internațional de pasageri, pe moduri de transport - TRN136A - Tempo Home

## CAPITOLUL I

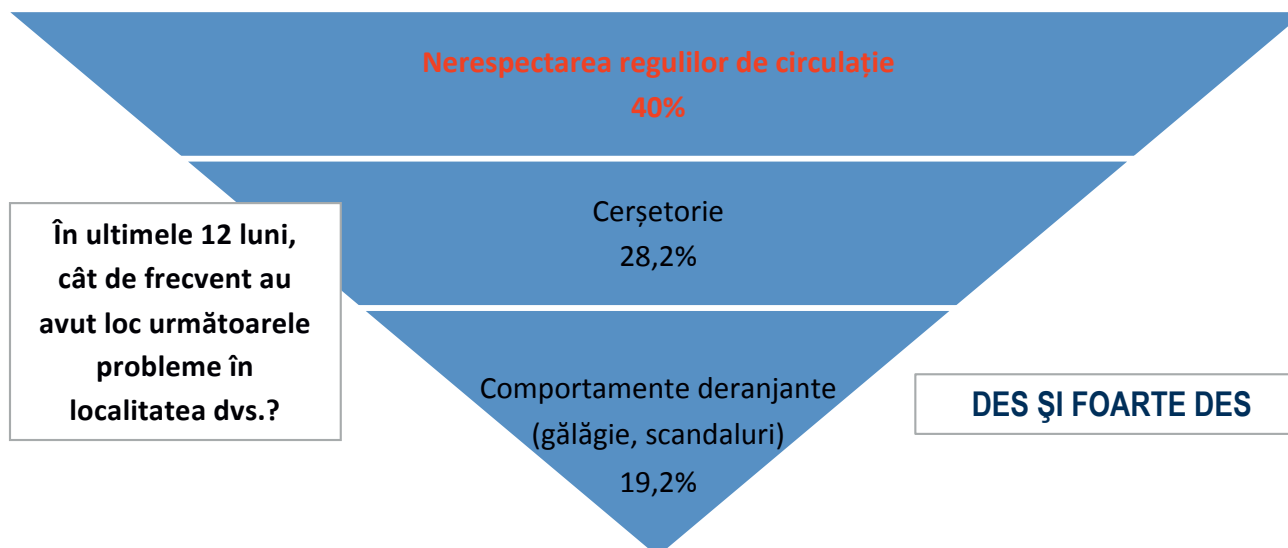
	În foarte mare măsură ★★★★	În mare măsură ★★★	În mică măsură ★★	În foarte mică măsură ★
Pe drumurile publice, ca pieton	8,7%	51%	34,3%	6%
	59,7%			
Când ați condus un autovehicul pe drumurile din România	8,6%	51,5%	32,5%	7,4%
	60,1%			
Pe drumurile publice, ca biciclist	10,1%	48,9%	30%	11%
	59%			

În anul 2017, comparativ cu anii precedenți, respectiv 2015 și 2016, nivelul de siguranță publică receptat pe drumurile publice, atât în calitate de pieton cât și în calitate de conducător auto se află pe un trend ascendent. Tendințele sunt reflectate în tabelul de mai jos:

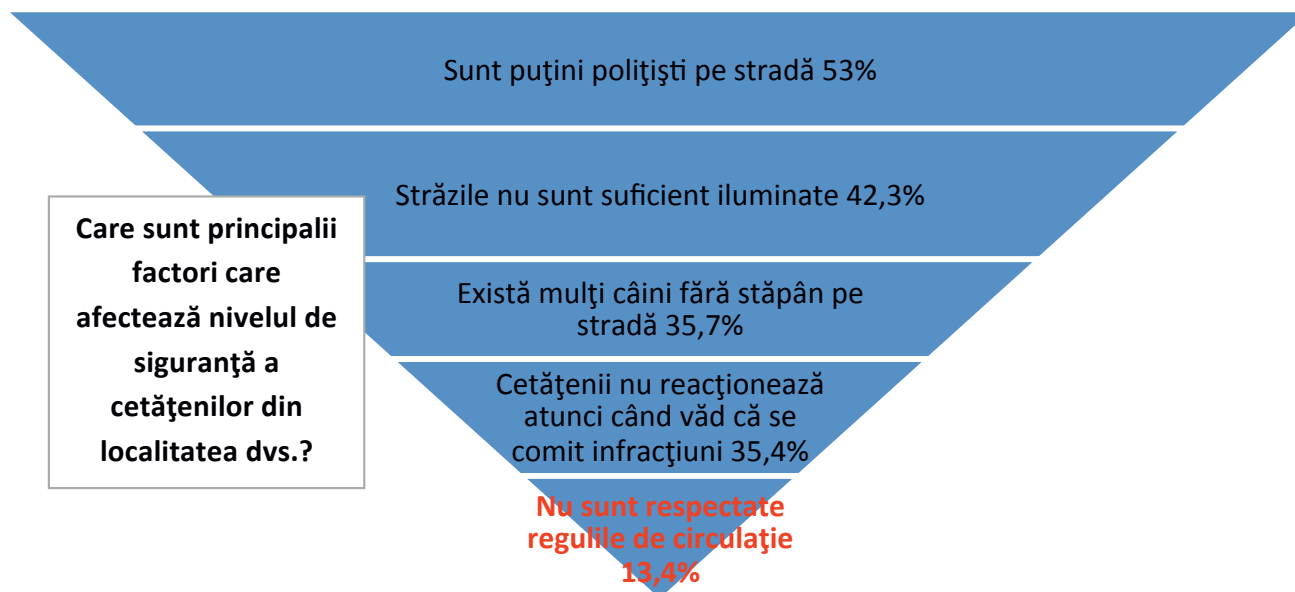
În ultimele 12 luni, în ce măsură v-ați simțit în siguranță...?	2015	2016	2017
Pe drumurile publice, ca pieton (în foarte mare măsură + în mare măsură)	53,1%	56,6%	59,7%
Când ați condus un autovehicul pe drumurile din România (în foarte mare măsură + în mare măsură)	51,9%	Date indisponibile	60,1%

Printre problemele cu cel mai mare potențial generator de insecuritate comunitară cu care se confruntă cetățenii români se află:

- nerespectarea regulilor de circulație (40%). Patru din zece cetățeni apreciază că nerespectarea regulilor de circulație au o incidență crescută în localitatea în care domiciliază;
- cerșetoria (28,2%) este în aprecierea unuia din trei cetățeni ca o problemă comunitară cu risc mare de manifestare;



Totuși, întrebări despre factorii care afectează nivelul de siguranță a cetățenilor, faptul că nu sunt respectate regulile de circulație este amintit de doar 13,4% dintre respondenți (pe locul 5).



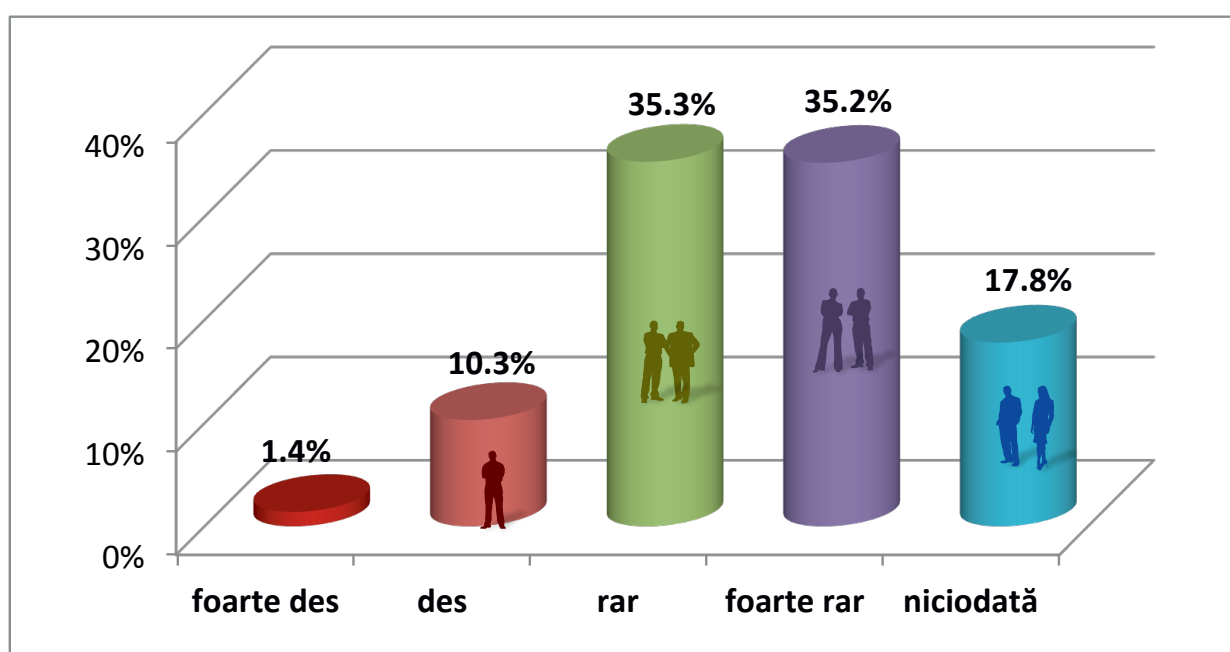
Există o preocupare importantă a cetățenilor în privința informării în domeniul siguranței rutiere (12,8%), situându-se pe locul patru, după furturile din locuințe, înșelăciuni și comercializarea unor produse contrafăcute.

Indicatorilor descriptivi ai traficului rutier li se adaugă mereu provocări ce țin atât de infrastructura rutieră, de rata de motorizare și tendințele de utilizare a vehiculelor, dar mai cu seamă de factorul uman, de atitudinile și comportamentele de risc asumate în traficul rutier.

Studiul "Ancheta siguranței publice-2017" a surprins câteva dintre comportamentele de risc adoptate de participanții la traficul rutier, asociate următorilor indicatori :

- Traversarea neregulamentară;
- Utilizarea centurii de siguranță;
- Depășirea vitezei regulamentare;
- Conducerea unui autovehicul sub influența băuturilor alcoolice.

**În ultimele 12 luni, cât de des ați traversat un drum public în mod neregulamentară?**



## CAPITOLUL I

Una din opt persoane participante la traficul rutier în calitate de pietoni au afirmat că au traversat des și foarte des un drum public în mod neregulamentar. Aceștia li se adaugă un procent de 35,3% care manifestă un comportament imprudent în context stradal.

Purtarea centurii de siguranță în deplasarea pe drumurile publice este asumată de cea mai mare parte a populației – în anul 2017, aceste procente se situau între 84,3 % pe drumurile publice din localități și 91,1% pe autostradă.

La nivel declarativ, doar o mică parte a populației manifestă un comportament imprudent. În acest sens (15,7% dintre respondenți nu au purtat centura de siguranță niciodată sau au purtat-o rar ori foarte rar pe drumurile din localități, 9,5% în afara localităților și 8,9% pe autostrăzi).

<b>În ultimele 12 luni, cât de frecvent ați folosit centura de siguranță în deplasarea pe următoarele segmente de drumuri?</b>	<b>Foarte des/întotdeauna</b>	<b>Des</b>	<b>Rar</b>	<b>Foarte rar/niciodată</b>
<i>În localități</i>	59,7%	24,6%	10,5%	5,2%
<i>În afara localităților</i>	66,%	23,7%	5,9%	3,6%
<i>Pe autostradă</i>	71,1%	20%	5,2%	3,7%

În anul 2017, dintre persoanele care aveau permis de conducere și au condus un autovehicul în ultimele 12 luni, 9% au afirmat un comportament imprudent cu privire la depășirea vitezei legale (des sau foarte des) pe drumurile publice din localități.

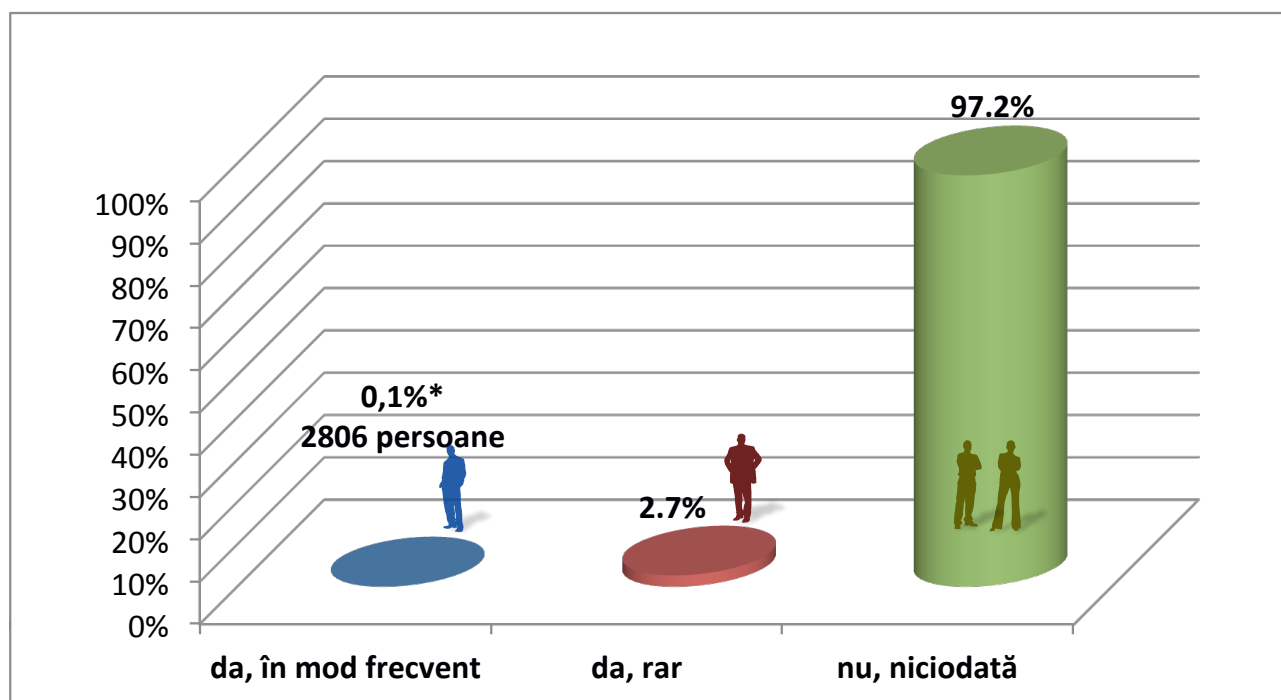
La aceștia se adaugă persoanele care au declarat că au condus rar în localități cu viteză mai mare decât viteza legală (40,8%). Procentele sunt mai mari când ne referim la autostrăzi sau la drumurile din afara localităților.

<b>În ultimele 12 luni, cât de frecvent ați depășit viteza legală pe următoarele segmente de drumuri?</b>	<b>Foarte des/întotdeauna</b>	<b>Des</b>	<b>Rar</b>	<b>Foarte rar/ niciodată</b>
<i>În localități</i>	2,5%	6,5%	40,8%	50,2%
<i>În afara localităților</i>	2,6%	10,9%	43,9%	42,6%
<i>Pe autostradă</i>	2,5%	9,2%	40,5%	47,8%

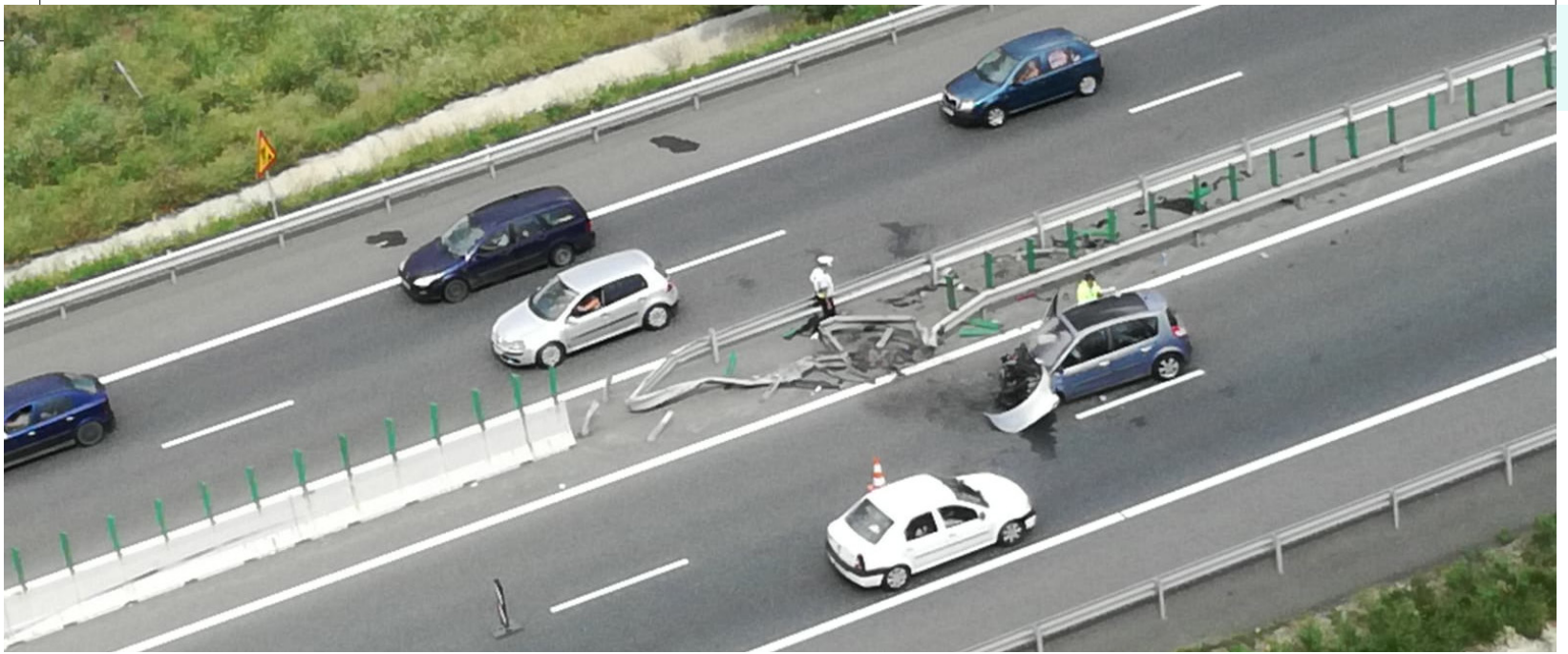


Un alt aspect vizat de Ancheta Siguranței Publice - 2017 referitor la problematica circulației pe drumurile publice a fost conducerea unui autovehicul sub influența băuturilor alcoolice. Deși procentele sunt relativ mici, atât în anul 2015, cât și în 2016 și 2017, considerăm că este semnificativ faptul 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).

**În ultimele 12 luni, vi s-a întâmplat vreodată să conduceți un autovehicul după ce ați consumat băuturi alcoolice?**



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



## Capitolul II

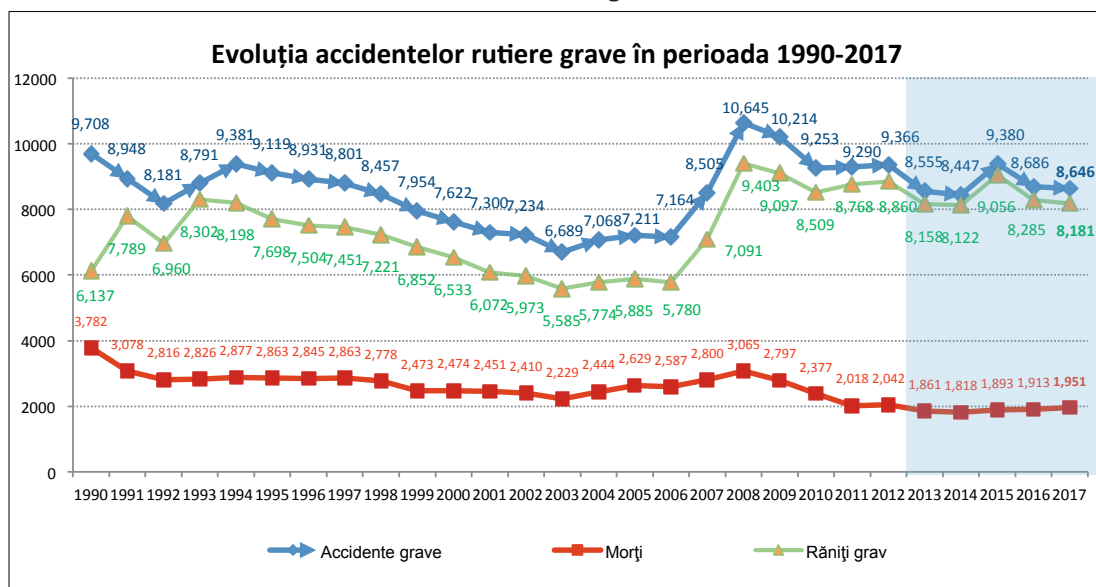
# DINAMICA ACCIDENTELOR GRAVE DE CIRCULAȚIE ÎN PERIOADA 2013-2017

Studiul unui fenomen ca cel a accidentelor rutiere nu poate fi complet fără perspectiva dinamicii sale în timp, fără a-i determina tendințele sale de evoluție. Ca și în edițiile anterioare ale Buletinului siguranței rutiere, acest capitol tratează longitudinal acest fenomen, abordare ce permite o mai bună cunoaștere a particularităților sale, atât a acelor elemente care au rămas constante de-a lungul timpului precum și a schimbărilor intervenite. În acest sens, vor fi prezentate tendințele generale de manifestare a fenomenului pe o perioadă de timp semnificativă (1990-2017), prezentare ce va fi urmată de o analiză mai aprofundată a caracteristicilor fenomenului așa cum s-au manifestat în ultimii 5 ani, analiză ce va surprinde aspecte legate de contextul producerii accidentelor rutiere grave precum și principalele caracteristici ale persoanelor implicate.

### Evoluția accidentelor rutiere grave în perioada 1990 – 2017

Dacă urmărim graficul evoluției accidentelor grave de circulație din România în ultimii 28 de ani, prin principalii săi indicatori, se remarcă tendința sa descendentă pe parcursul perioadei 1994-2003 urmată de o creștere progresivă începând cu anul 2004, ajungând ca în anul 2008 să se atingă un maximum de 10.645 accidente rutiere grave, 9.403 persoane rănite grav și 3.065 persoane decedate.

Începând cu anul 2009 asistăm la o reducere constantă a fenomenului, trend descendent pe care se înscrie și anul 2017 cu un număr de 8.646 accidente rutiere grave.

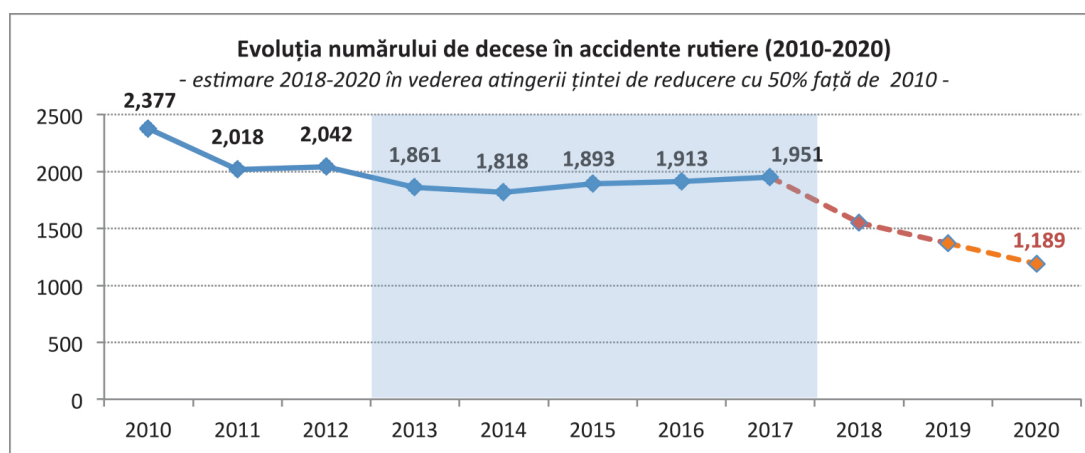


Analizând consecințele umane pe care accidentele rutiere grave le-a determinat pe parcursul perioadei 1990-2017 se observă că dinamica numărului persoanelor rănite grav este similară ca formă cu cea a accidentelor grave.

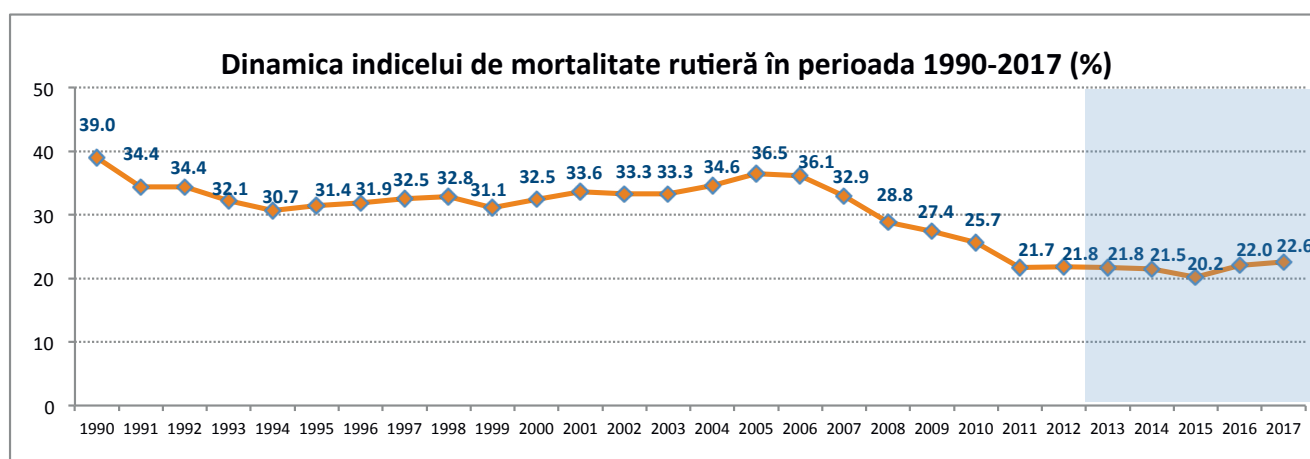
Totodată, se constată că, în ultimii ani (2011-2017) și sub raport numeric, curba numărului răniților grav se apropie de curba numărului de accidente grave, că există o tendință de egalizare a acestor doi indicatori. Ilustrativ în acest sens este și faptul că, dacă în anul 1990, la 100 de accidente grave se înregistrau în medie 65 de persoane rănite grav, în anul 2017, la 100 de accidente grave s-au înregistrat în medie un număr de 95 de persoane rănite grav. Contrar aparențelor, acest aspect are și valențe pozitive în sensul că poate reprezenta consecința unui alt fenomen, cel al scăderii numărului de decese în accidentele rutiere.

După un maximum înregistrat în anul 2008, începând cu anul 2009, numărul de victime decedate în accidente rutiere scade constant, astfel că în anul 2014 se înregistrează cea mai mică valoare din întreaga perioadă – 1.818 persoane decedate (cu 51,9% mai puțin față de 1990). În schimb, anul 2015 aduce o creștere atât a numărului persoanelor rănite grav cât și a numărului de persoane accidentate mortal, consecință a creșterii numărului de accidente grave pe ansamblu (cu 11,5% comparativ cu anul anterior).

În anul 2017, numărul de persoane decedate în accidente grave a crescut cu 2% comparativ cu anul 2016 (1951 de persoane decedate), tendință de creștere începută din anul 2015. În condițiile în care numărul de accidente grave, respectiv numărul persoanelor rănite grav au scăzut aproape insesizabil (sub 1%), putem spune că acest aspect este îngrijorător din două perspective. Pe de o parte, chiar dacă 2% nu semnifică neapărat o creștere accentuată, ea reprezintă o îndepărtare de obiectivul european de scădere cu 50% a numărului de decese în accidente rutiere până în anul 2020 față de anul 2010. Pentru a putea atinge acest obiectiv, ar trebui ca numărul de decese în urma accidentelor grave de circulație să se reducă în mod accentuat în acești ultimi 3 ani. Creșterea accentuată a numărului de autovehicule, a traficului rutier pe fondul problemelor legate de infrastructura rutieră concură la manifestarea și persistența unei astfel de situații. Pe de altă parte, se evidențiază o ușoară tendință de creștere a numărului de persoane decedate raportat la 100 de accidente grave.



Impactul la nivel uman ale accidentelor rutiere grave poate fi măsurată prin doi indicatori, respectiv indicii de mortalitate și rata mortalității rutiere.



## CAPITOLUL II

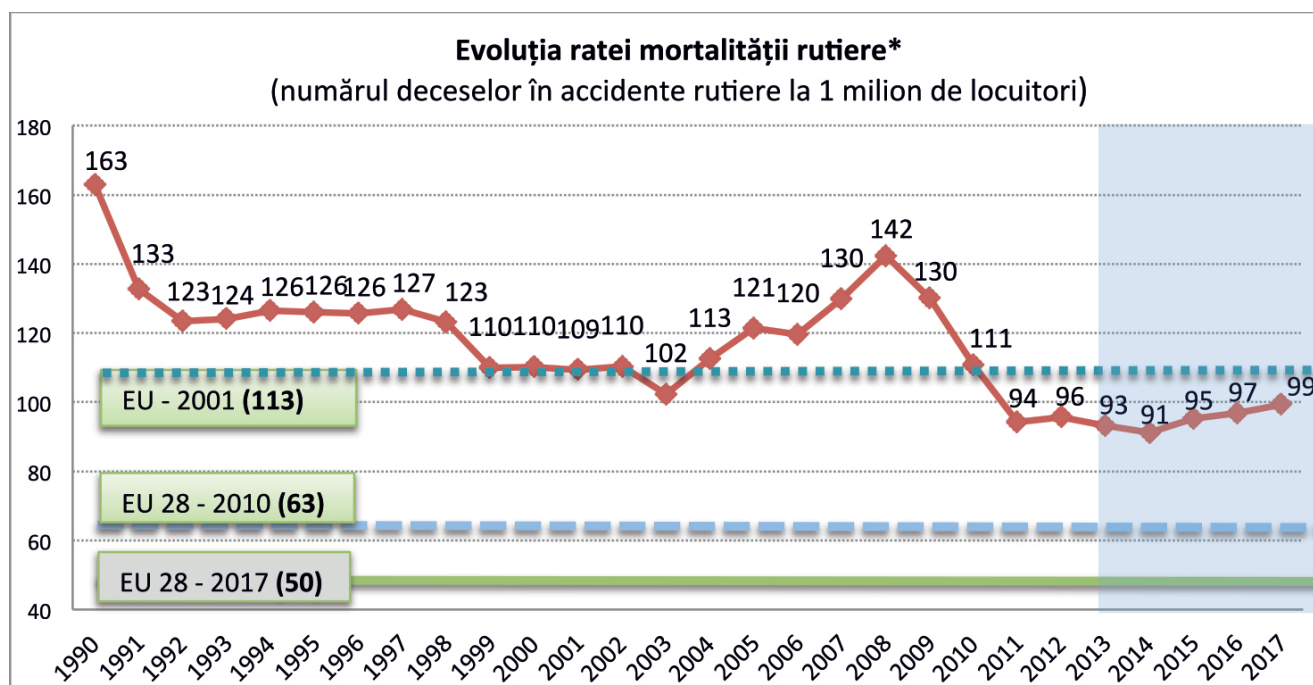
Definit ca numărul de persoane decedate înregistrat în medie la 100 de accidente rutiere grave, indicele de mortalitate s-a menținut peste valoarea de 30 în perioada 1990-2007, după acest interval de timp, indicele scăzând semnificativ, astfel că în perioada 2011-2017, indicele a înregistrat o valoare relativ constantă, respectiv 22 de persoane decedate în 100 de accidente grave de circulație.

Scăderea indicelui de mortalitate este legată atât de îmbunătățirea calității parcului auto (creșterea numărului de mașini dotate cu sisteme de siguranță performante) cât și de îmbunătățirea calității asistenței medicale de urgență acordată victimelor accidentelor rutiere.

Un alt indicator care estimează impactul accidentelor rutiere la nivelul populației României îl reprezintă rata mortalității în accidentele rutiere care estimează numărul persoanelor decedate în accidente rutiere la 1 milion de locuitori. Și pentru acest indicator valoarea maximă s-a înregistrat în anul 1990 când avea valoarea de 163, tendința ulterioară fiind de scădere, până în anul 2003 când atinge valoarea de 103. După anul 2004, în concordanță cu evoluția numărului de accidente grave de circulație, rata mortalității rutiere urmează un trend ascendent până în anul 2008 (când atinge valoarea de 143 persoane decedate la 1 milion de locuitori), urmat ulterior de o reducere accentuată, ajungând ca în anul 2014 să atingă valoarea minimă de 91 persoane decedate în accidente rutiere la 1 milion locuitori.

În perioada 2015-2017, odată cu creșterea numărului accidentelor rutiere grave, are loc o nouă creștere ajungând ca în anul 2017 rata mortalității rutiere să atingă valoarea de 99 de persoane decedate la 1 milion de locuitori.

Comparativ cu situația înregistrată la nivelul celorlalte țări din spațiul european, România se află pe ultimul loc la nivel european, cu o rată a mortalității în accidentele rutiere mult peste media celor 28 de state membre (50 de decese în accidentele rutiere la 1 milion de locuitori), așa cum este ilustrat și în graficul de mai jos.



### Evoluția accidentelor în perioada 2013 – 2017

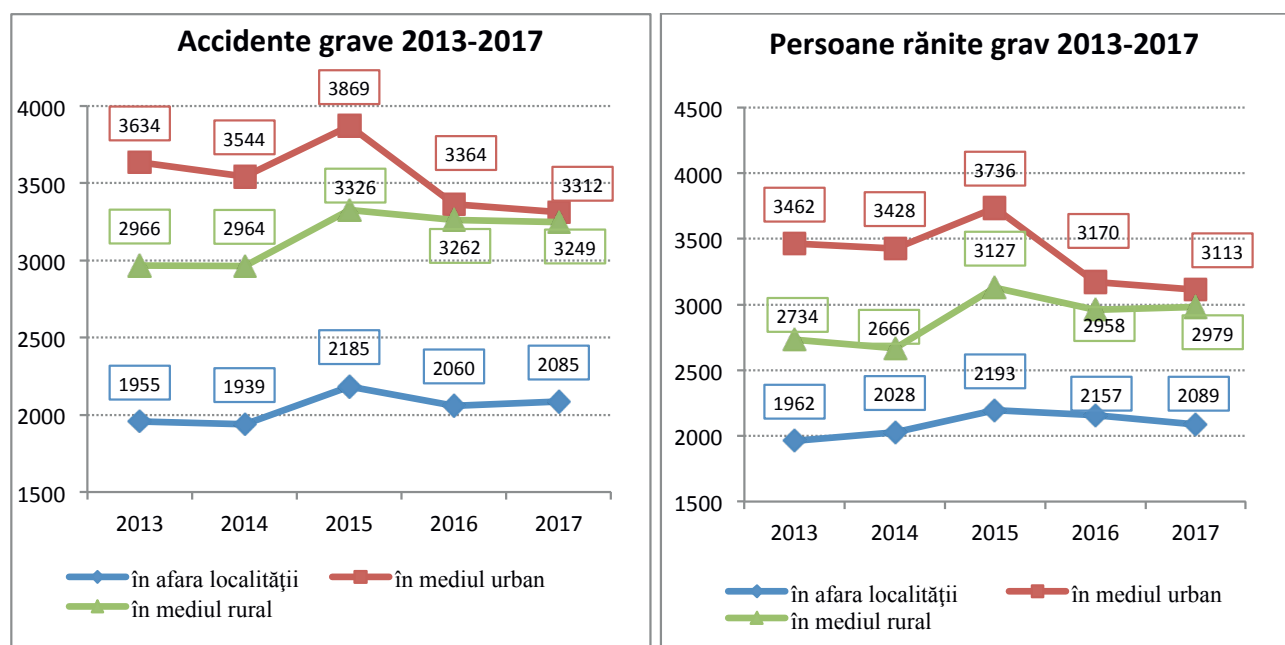
Perioada 2013-2017 nu se remarcă printr-o reducere efectivă a numărului de accidente rutiere grave sau a numărului de victime rănite grav în astfel de evenimente, putând fi descrisă mai degrabă ca o perioadă de relativă stagnare a fenomenului cu ușoare tendințe de creștere (numărul accidentelor grave a crescut cu 1%, numărul persoanelor rănite grav cu 0,3%, numărul persoanelor decedate cu 5%). La această situație a contribuit mai ales creșterea din anul 2015 (cu 11,5% a numărului de evenimente rutiere grave, cu 4% a numărului de decese).

### Evoluția în funcție de mediul de producere

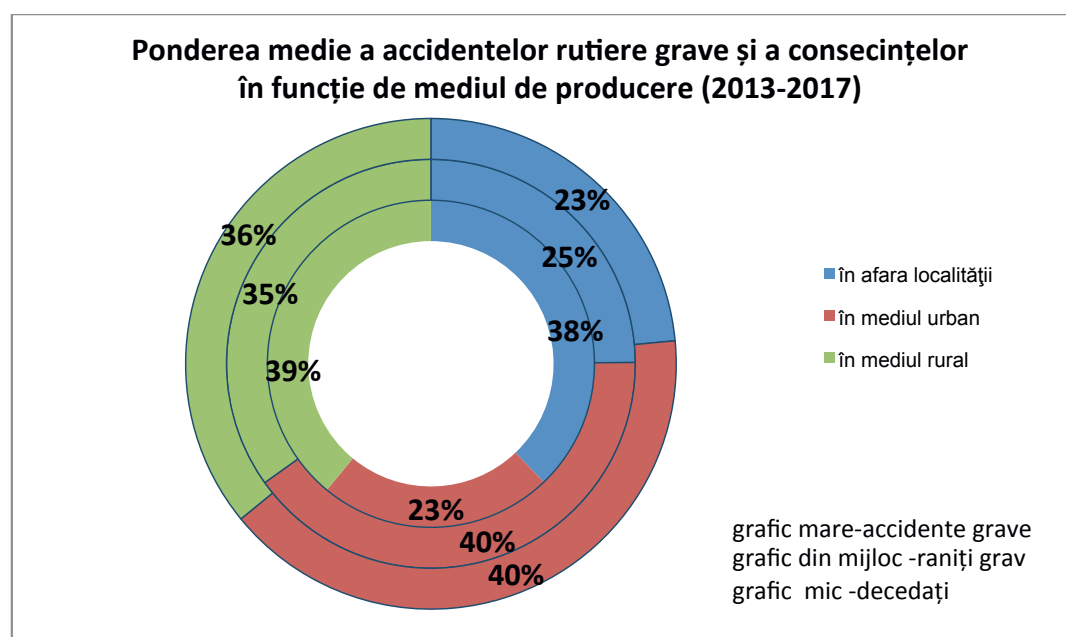
Comparativ cu situația înregistrată în urmă cu 5 ani, în anul 2017 se observă o scădere a evenimentelor rutiere grave produse în mediul urban (cu -9%) concomitent cu o creștere a numărului de accidente care se petrec în mediul rural (cu +9,5%) sau în afara localităților (cu +6,6%).

Deși pe parcursul perioadei celor 5 ani analizați, mediul urban reprezintă mediul predilect de producere a accidentelor rutiere grave, atât în ceea ce privește numărul accidentelor rutiere grave (40%) cât și a numărului de persoane rănite grav (40%), în ultimii 2 ani se remarcă o tendință de echilibrare între mediul urban și rural, bazată mai ales pe scăderile înregistrate la nivelul mediului urban.

Astfel, pe drumurile publice din localitățile urbane au fost înregistrate reduceri atât la nivelul numărului de accidente rutiere grave (cu -9%), cât și la nivelul persoanelor accidentate grav (cu -10%) sau a celor decedate în accidente rutiere (cu -5%).



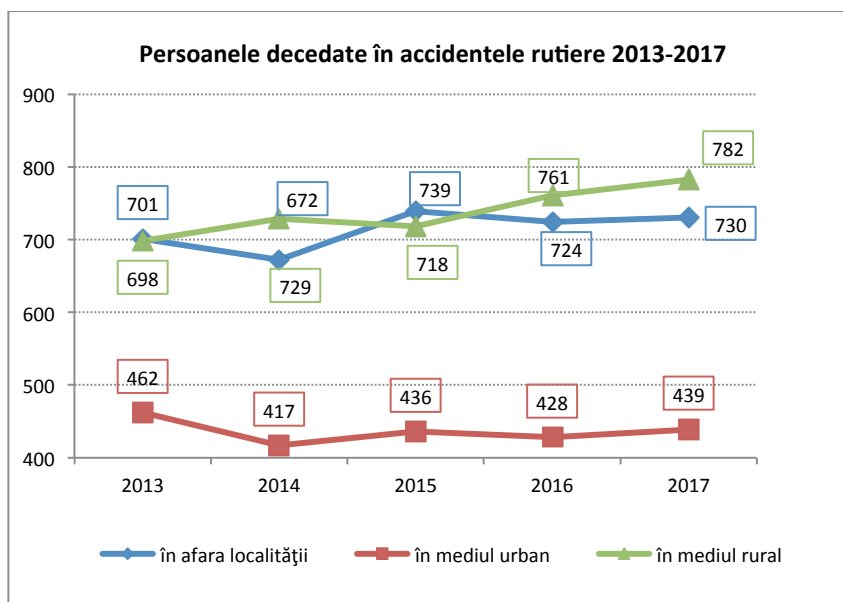
Pe parcursul perioadei 2013-2017, cele mai multe decese în accidente rutiere s-au înregistrat în mediul rural și în afara localității, doar 23% dintre decese s-au petrecut în mediul urban, restul distribuindu-se relativ egal între mediul rural și în afara localității.





## CAPITOLUL II

În afara localității s-au produs cele mai puține accidente rutiere grave (23% din total), dar cu cele mai multe decese (38%). Acest aspect este cel mai bine ilustrat de indicele de mortalitate<sup>18</sup>, care este mai ridicat la nivelul accidentelor rutiere produse în afara localității (35 persoane decedate la 100 accidente) comparativ cu cele din mediul rural (24 persoane decedate la 100 accidente) sau din mediul urban (13 persoane decedate la 100 accidente).

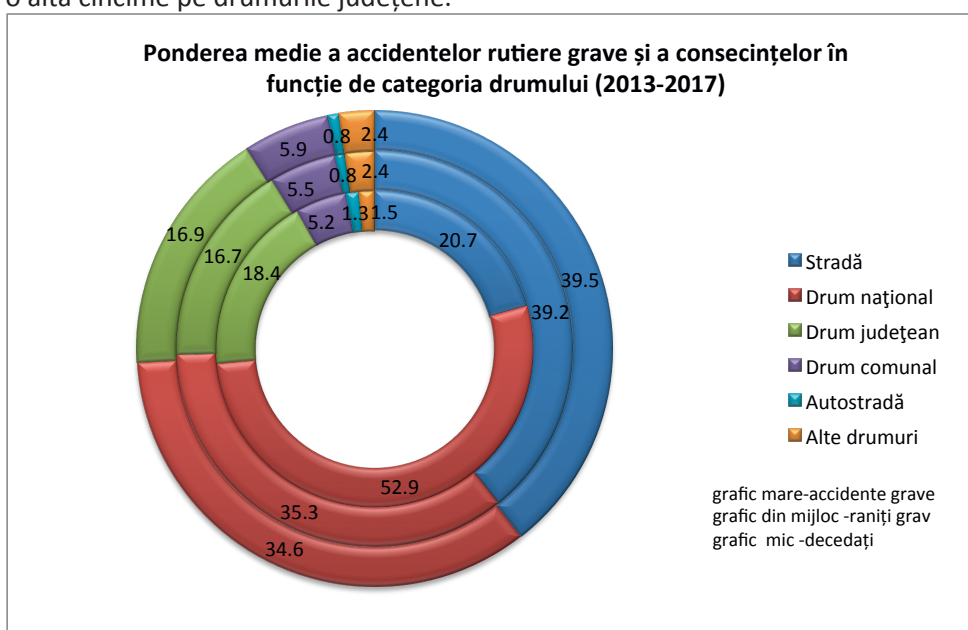


În ultimii 5 ani se constată o creștere treptată a ponderii accidentelor petrecute în mediul rural în totalul accidentelor rutiere grave. Totodată, în anii în care au fost constatate reduceri la nivel național, acestea nu s-au reflectat cu aceeași intensitate și în reduceri la nivelul mediului rural.

### Evoluția în funcție de categoria de drum

Pe parcursul perioadei analizate (2013-2017), distribuția accidentelor rutiere grave în funcție de categoria drumurilor pe care se produc indică faptul că **cele mai multe accidente rutiere grave se produc pe străzile din orașe și comune (39,5%) și pe drumurile naționale (34,6%)**.

Dacă în cazul răniților grav distribuția pe categorii de drum este aproximativ similară cu cea a accidentelor rutiere grave, în cazul **numărului de decese rezultate din accidentele rutiere**, situația este diferită, **peste jumătate dintre ele fiind înregistrate pe drumurile naționale (53%)**, o cincime pe străzile din interiorul localităților și o altă cincime pe drumurile județene.

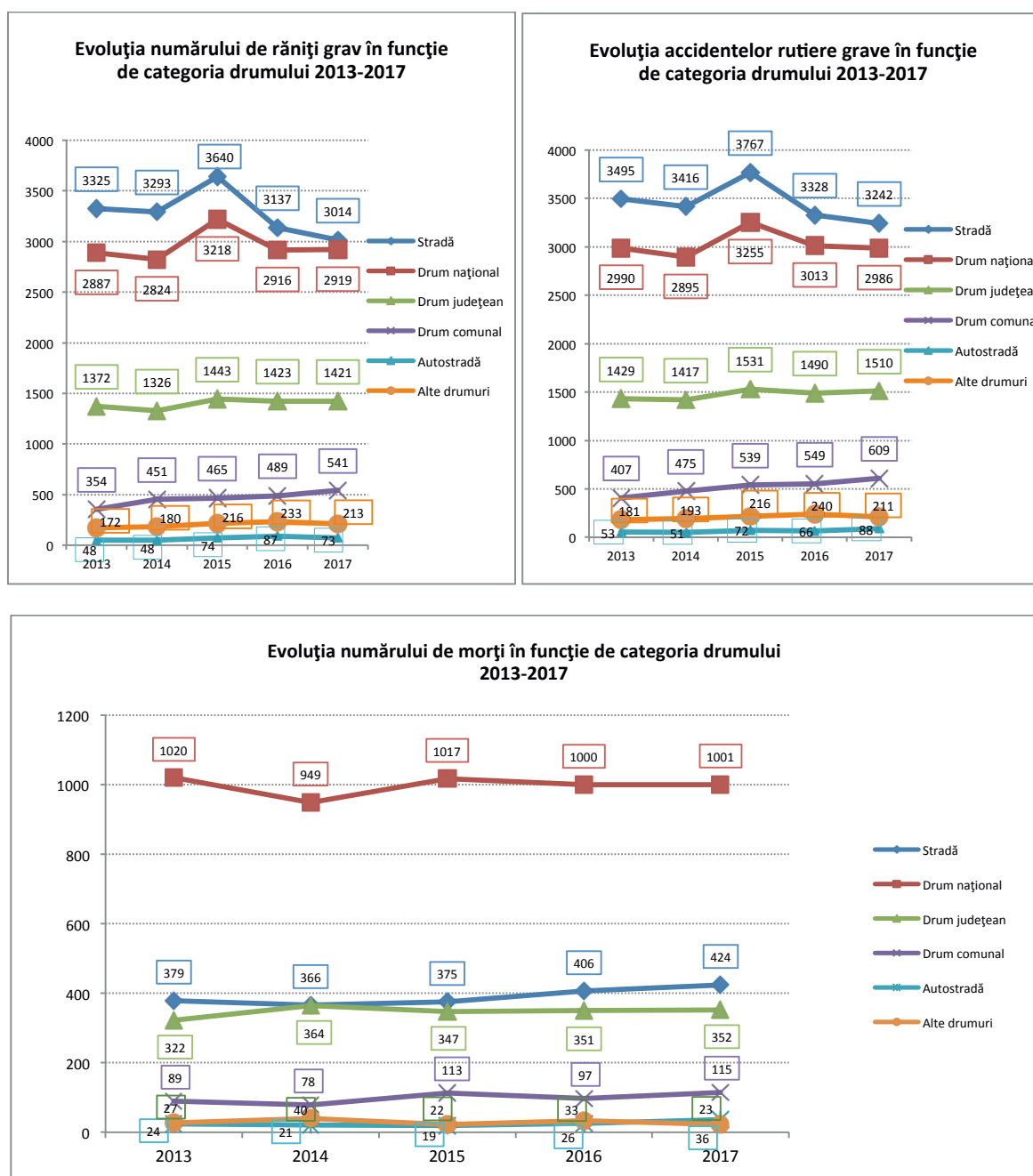


<sup>18</sup>indice de mortalitate - raportul dintre numărul de decese și numărul de accidente grave în care s-au produs respectivele decese x 100

Totuși, aceste distribuții au doar un scop ilustrativ, de prezentare a modului în care se concentrează evenimentele 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/pericolozitate al fiecărui tip de drum.

Perioada 2013-2017 se caracterizează printr-o ușoară creștere a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere și a numărului de accidente rutiere grave. Cele mai accentuate creșteri ale numărului de decese cauzate de accidentele rutiere au fost înregistrate pe autostrăzi (+50%), pe drumurile comunale (+30%) sau pe străzile din localități (+12%).

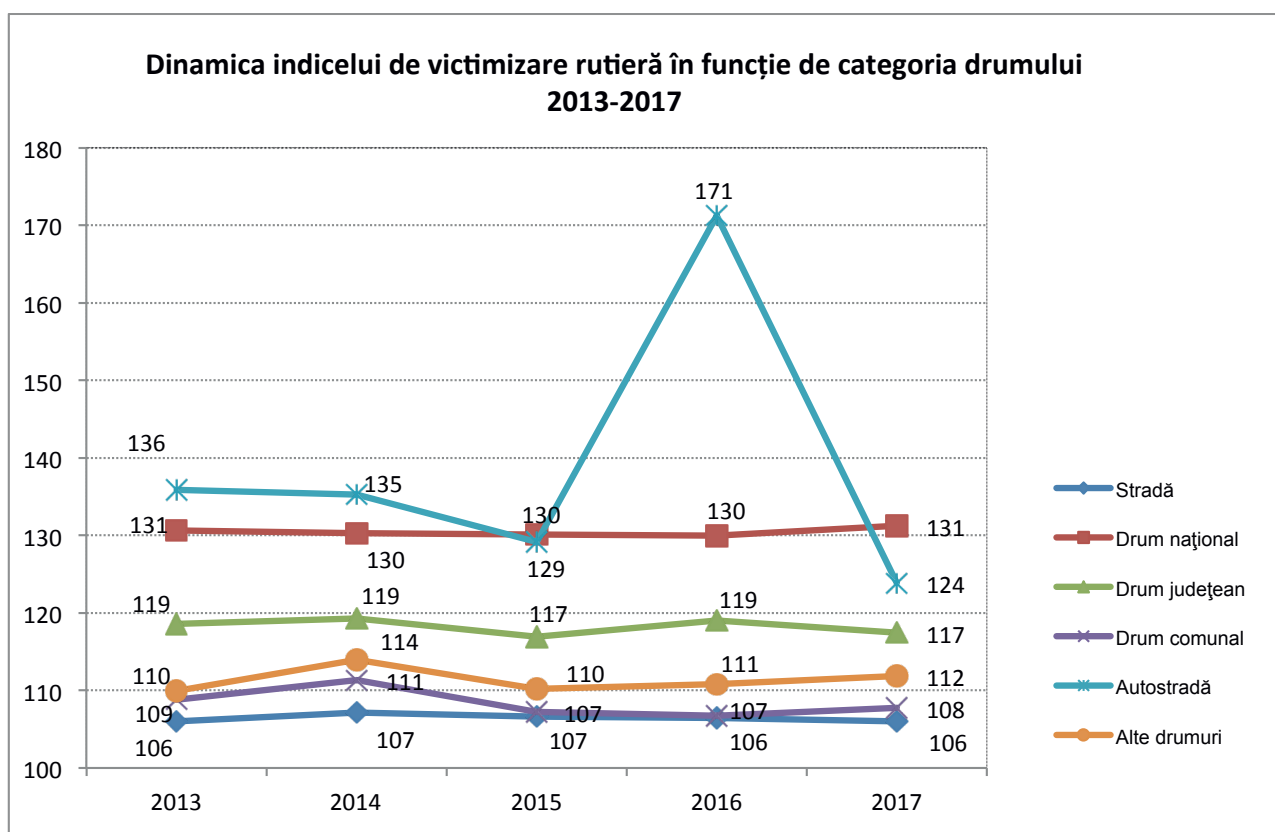
În ceea ce privește numărul de accidente rutiere, cele mai semnificative creșteri s-au înregistrat la nivelul autostrăzilor (+66%) precum și la nivelul drumurilor comunale (+50%).



## CAPITOLUL II

Reprezentarea grafică a indicilor de victimizare pe diferitele tipuri de drumuri pentru perioada 2013-2017, pune în evidență o relativă constanță a mărimii acestora în cazul drumurilor naționale (130 de victime la 100 accidente rutiere grave), drumurilor județene (119 de victime la 100 accidente rutiere grave), drumurilor comunale (109 de victime la 100 accidente rutiere grave), în cazul străzilor din localități (107 de victime la 100 accidente rutiere grave).

Excepție face însă valoarea indicelui de victimizare înregistrat pe autostrăzi, care prezintă o fluctuație ceva mai mare. Această situație este o reflectare a posibilității producerii pe acest tip de drum a unor evenimente rutiere deosebit de grave care antrenează mai multe autoturisme, producând astfel un număr mai mare de victime. De exemplu, creșterea bruscă înregistrată în anul 2016 a indicelui de victimizare reprezintă rezultatul unor evenimente rutiere deosebit de grave care s-au produs și care au implicat mai multe autoturisme și victime (ex. accidentul în lanț produs în noiembrie 2016, pe Autostrada Soarelui, în care au fost implicate 29 de autovehicule, soldat cu 4 morți și 50 de răniți grav). Există o serie de factori specifici care pot conduce la apariția unor accidente rutiere grave pe autostradă în care sunt antrenate multe vehicule cum ar fi: depășirea vitezei legale concomitent cu nerespectarea distanței regulamentare între autovehicule, monotonia mersului pe autostradă, ceea ce conduce la o atenție insuficientă la volan, apariția unor evenimente imprevizibile – animale sălbatice, fum, ceață în trafic etc.

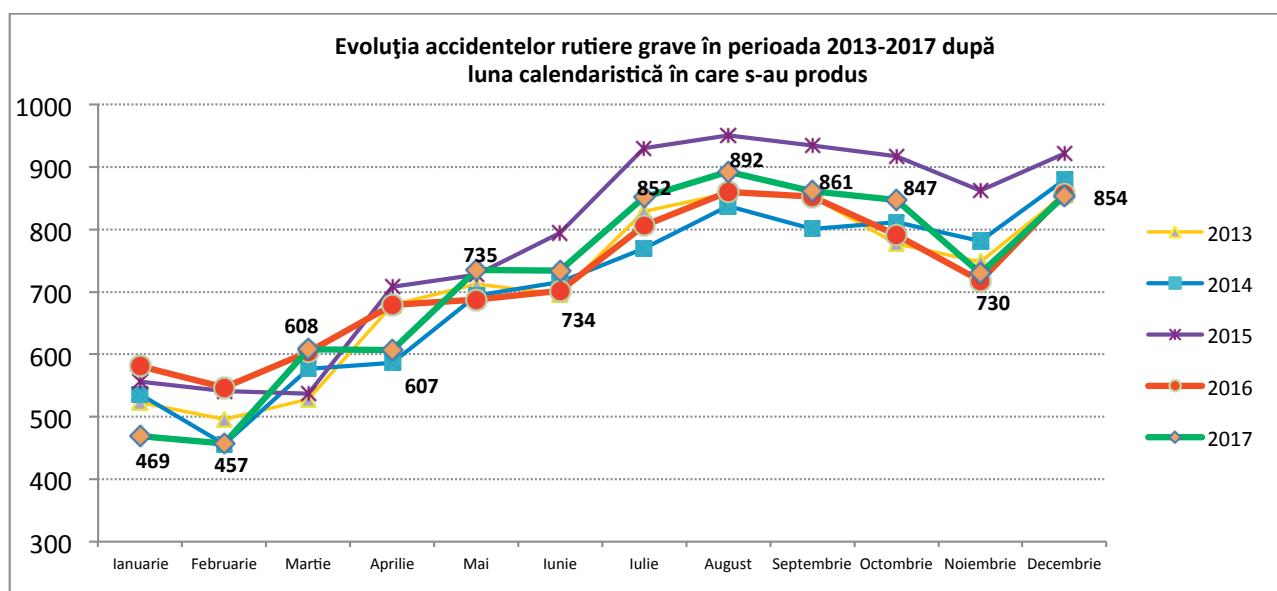




## Evoluția în funcție de momentul producerii accidentului

### Luna calendaristică

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.



După cum se observă din graficul cu media lunară a accidentelor grave din ultimii 5 ani, valorile minime ale accidentelor rutiere grave au fost înregistrate în lunile ianuarie – februarie, după care numărul acestora crește spre lunile de vară ajungând ca în luna august numărul de accidente grave să se dublează față de luna februarie. 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, respectiv a numărului mai mare de ore cu lumină naturală.

După valorile ridicate înregistrate pe parcursul lunilor iulie, august, septembrie urmează o reducere progresivă pe parcursul lunilor octombrie, noiembrie, pentru ca în luna decembrie să se constate o nouă creștere.

### Evoluția cauzelor producerii accidentelor rutiere grave

**Principalele cauze ale accidentelor rutiere grave produse pe drumurile publice din România, în perioada 2013-2017, au fost:**

**indisciplinarea pietonilor (21,3%)  
și viteza (19,2%)  
(viteza neregulamentară, viteza neadaptată la condițiile de drum),**

**acestea fiind responsabile pentru producerea a 40,5% din accidentele grave.**

Alte cinci cauze frecvente ale accidentelor rutiere grave, în ordinea incidenței lor, sunt:

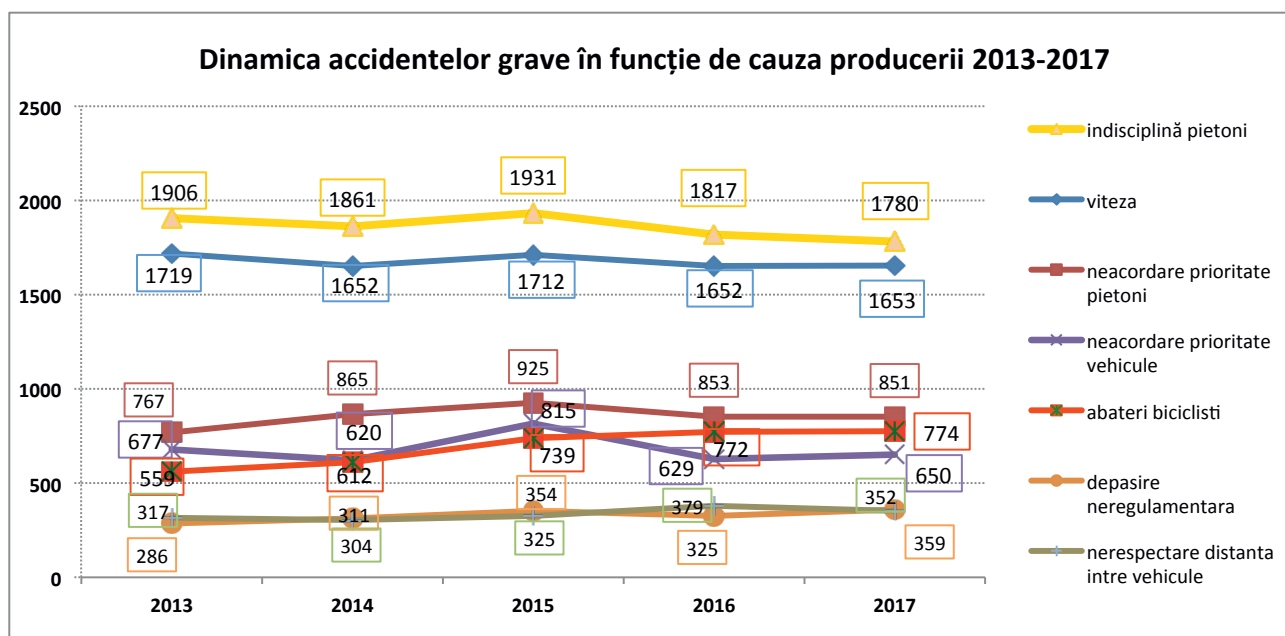
- neacordarea priorității pietonilor (9,7%);
- neacordarea priorității vehiculelor (7,8%);
- abateri ale bicicliștilor (7,9%);
- nerespectarea distanței între vehicule (3,8%);
- depășirea neregulamentară (3,7%)

Cele 7 cauze, reprezentate grafic mai jos, au dus la producerea a aproape trei sferturi dintre accidentele grave de circulație din România în perioada 2013-2017.

Lista de cauze ale accidentelor rutiere grave continuă cu alte trei, respectiv circulația pe sens opus,

## CAPITOLUL II

conducerea sub influența alcoolului și preocupări menite a distrage atenția care au determinat fiecare în parte, în perioada de referință, între 2 și 3% dintre evenimentele rutiere grave.



În raport cu anul 2013 reduceri semnificative s-au constatat la nivelul accidentelor rutiere produse din următoarele cauze:

- circulația pe sens opus – reducere cu 41%;
- indisciplină pietoni - reducere cu 6,6%;
- conducere sub influența alcoolului –reducere cu 7,1%.

Evoluții semnificative, de data aceasta însemnând creșteri au înregistrat accidentele produse de următoarele tipuri de cauze:

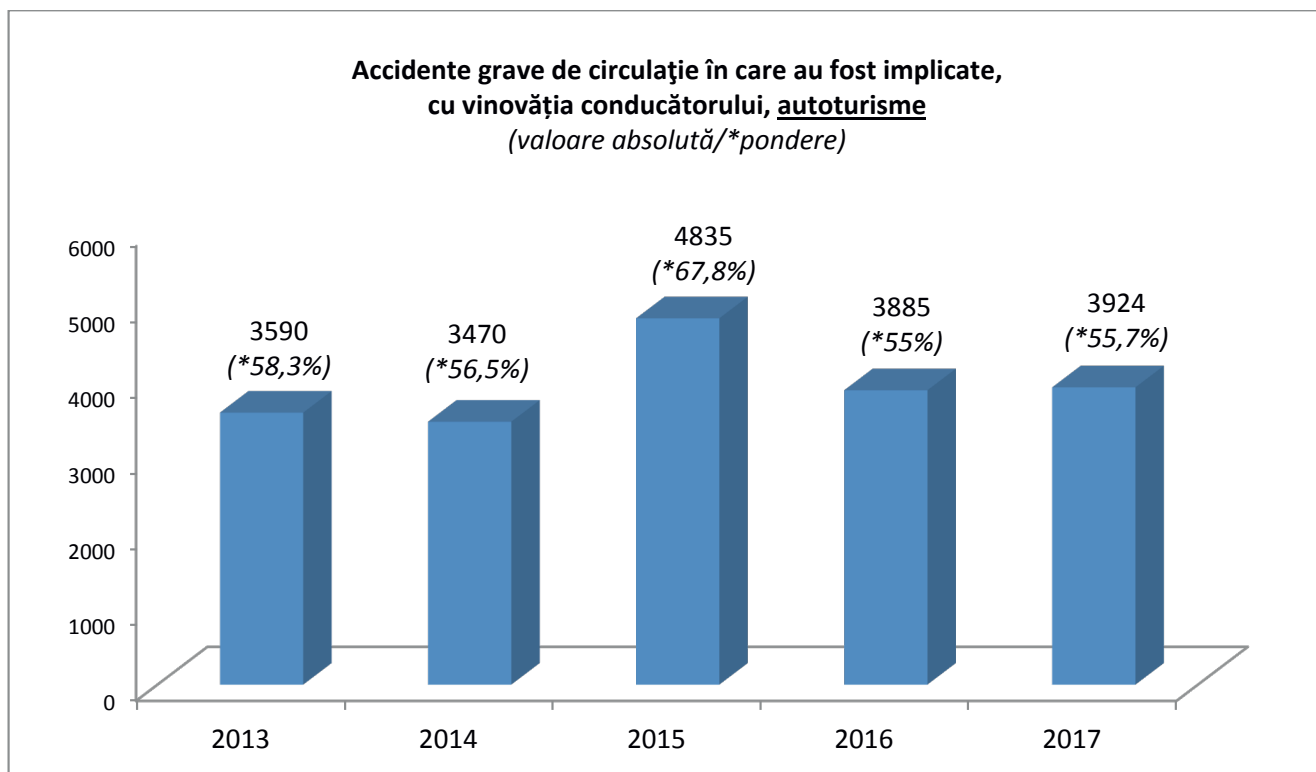
- preocupări menite a distrage atenția – creștere cu 45%;
- abateri ale bicicliștilor<sup>19</sup> - creștere cu 38,5%;
- depășire neregulamentară – creștere cu 25,5% ;

În ceea ce privește impactul abaterilor bicicliștilor în ansamblul fenomenului rutier, se observă că incidența acestei cauze a crescut permanent în ultimii 5 ani, atât ca valoare absolută, cât și ca pondere. Astfel, accidentele rutiere care au fost produse și ca urmare a nerespectării regulilor de circulație de către bicicliști au fost în anul 2017 cu 38,5% mai multe față de 2013, în contextul creșterii numărului utilizatorilor de biciclete în România, dar și a insuficienței unor amenajări rutiere specifice acestui tip de transport. Cele mai multe accidente care au inclus printre cauze și abaterile bicicliștilor au avut loc în mediul rural (53%), în mediul urban ponderea acestora fiind de 34%, situație corelată de altfel și cu un grad mai mare de înzestrare cu biciclete a gospodăriilor din mediul rural.

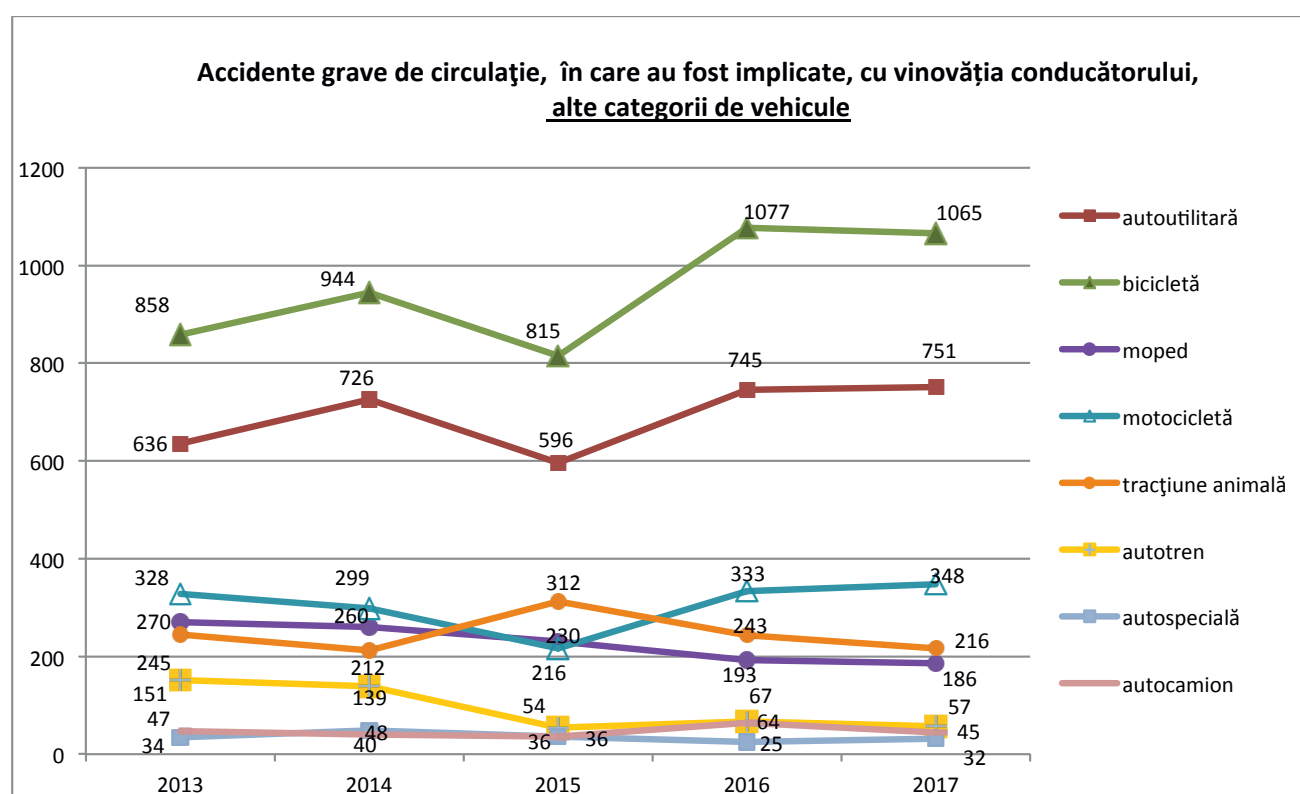
<sup>19</sup>abateri prevăzute în capitolul Circulația bicicletelor, art. 160 și 161 din HG nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (actualizată); celelalte încălcări ale legii, precum depășirea neregulamentară sau neacordarea priorității vehiculelor sunt prevăzute la regulile generale de trafic, pentru toți participanții la trafic, inclusiv bicicliștii.

### Evoluția în funcție de tipul vehiculului implicat cu vinovăția conducătorului

Mai mult de jumătate din vehiculele implicate în accidentele grave de circulație cu vinovăția conducătorului lor au fost autoturisme, numărul și ponderea acestora în totalul categoriilor principale de vehicule prezentând diverse variații în perioada analizată.



După creșterea înregistrată în anul 2015 se observă reducerea numărului și a ponderii autoturismelor implicate cu vinovăția conducătorului lor în accidente rutiere în anii 2016 și 2017. Totuși, comparativ cu anul 2013 se remarcă o creștere cu 9,3% a numărului autoturismelor implicate în accidente rutiere cu vinovăția conducătorului lor.



## CAPITOLUL II

În ceea ce privește accidentele rutiere grave produse din vina conducătorilor altor categorii de vehicule, continuă scăderea numărului de accidente din vina conducătorilor de mopede, scădere intervenită începând cu anul 2013, în contextul modificărilor aduse de Codului Rutier conform cărora 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). Astfel, în 2017 au fost cu 31% mai puține accidente din vina conducătorilor de mopede față de anul de referință 2013 (cu 71% mai puține față de 2012) .

Pe un trend ascendent de această dată se situează accidentele de circulație produse din vina bicicliștilor, conducătorilor de autoutilitare sau a motocicliștilor.

Implicarea cu vinovăție a bicicliștilor în producerea unor accidente rutiere grave începe să se manifeste începând din anii 2010, 2011, ajungând ca în anul 2017 să se înregistreze un număr dublu de accidente produse din vina acestora comparativ cu anul 2011. Concomitent, s-a înregistrat și o creștere gradată a procentului pe care acest tip de vehicul îl reprezintă în total accidente, de la 7% în 2010 la 9% în 2012 și la 15% în 2017.

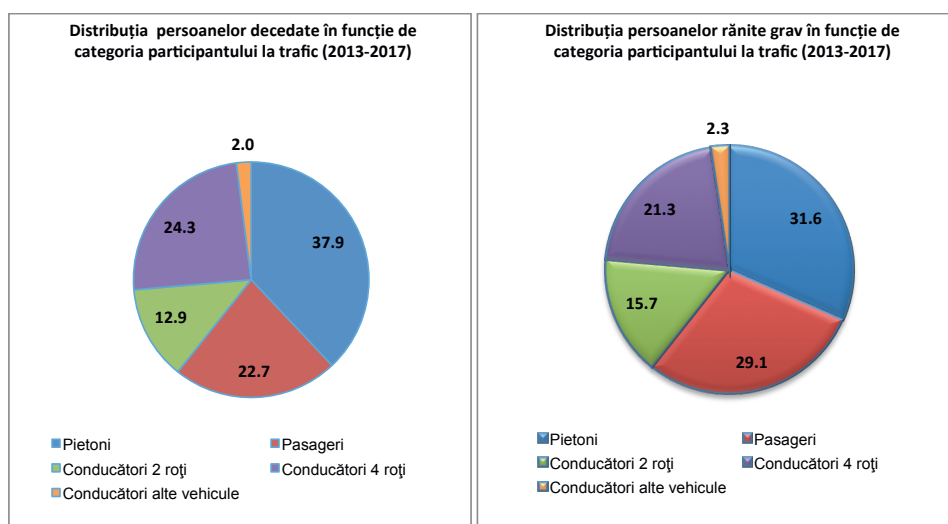
Totodată, accidentele cu implicarea autoutilitarelor din vina conducătorilor acestora au crescut cu 18% în ultimii 5 ani, fiind al treilea tip de vehicul, în ordinea frecvenței, implicat în producerea accidentelor rutiere grave.

Și în cazul conducătorilor de motociclete constatăm creșterea, în intervalul 2013-2017, cu 6% a numărului celor vinovați de producerea de accidente, reprezentând de altfel și 5% din totalul autovehiculelor implicate cu vinovăție, în condițiile în care ponderea motocicletelor în totalul vehiculelor din parcul auto este sub 2%.

### Victimele accidentelor grave de circulație în funcție de categoria participantului la trafic

Fenomenul victimizării rutiere este extrem de important în dezbaterile privind siguranța rutieră, atât la nivel național, cât și european. În rândul statelor europene, cele mai reduse rate ale mortalității cauzate de accidentele de circulație au fost înregistrate de Norvegia (20 decese/1 milion de locuitori) și Suedia (25 decese/ 1 milion de locuitori), media la nivel european fiind de 50 decese/1 milion locuitori<sup>20</sup>. În topul țărilor din UE cu cele mai ridicate rate ale mortalității în accidente de circulație se află România (99 decese/1 milion de locuitori), alături de Bulgaria (96 decese/1 milion locuitori).

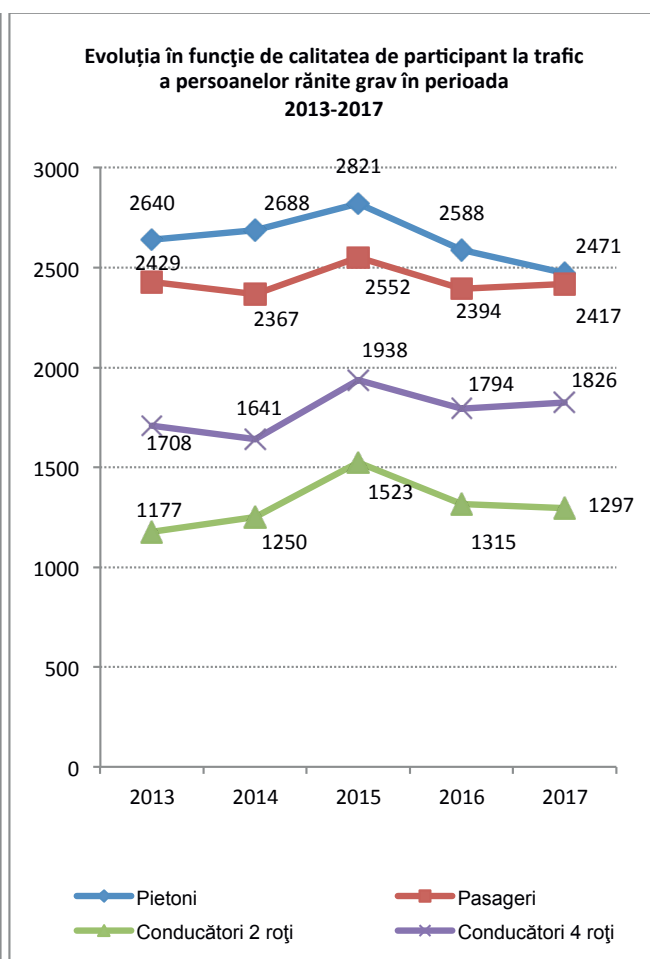
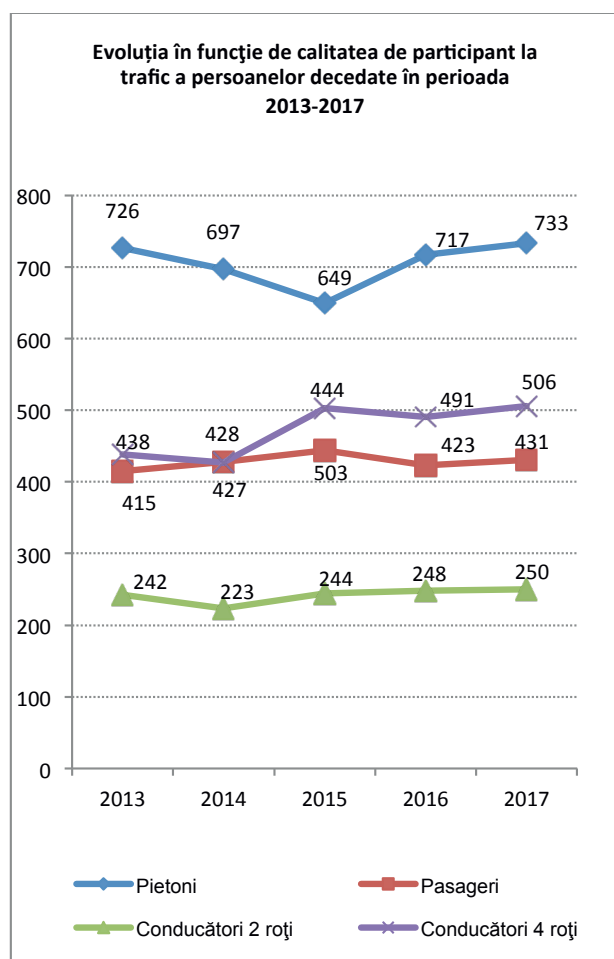
În România, distribuția numărului victimelor accidentelor rutiere în funcție de modul în care se deplasau în momentul accidentării (ca pietoni, pasageri, conducători de vehicule) indică faptul că vulnerabilitatea cea mai mare o au pietonii (38% dintre decedați, 32% dintre răniții grav, în ultimii 5 ani), urmați de pasagerii vehiculelor aflate în trafic și implicate în accident (23% dintre decese și 29% dintre răniții grave). Conducătorii de vehicule cu 4 roți au reprezentat, în medie, 24% dintre decedați și 21% dintre răniții grav, iar cei care conduceau vehicule cu 2 roți, 13% dintre decedați și 16% dintre răniții grav.



<sup>20</sup>Ranking EU Progress On Road Safety, 12th Road Safety Performance Index Report (PIN), European Transport Safety Council, June 2018

Anul	Pietoni		Pasageri		Conducători 2 roți		Conducători 4 roți	
	Morți	Răniți grav	Morți	Răniți grav	Morți	Răniți grav	Morți	Răniți grav
2013	726	2640	415	2429	242	1177	438	1708
2014	697	2688	428	2367	223	1250	427	1641
2015	649	2821	444	2552	244	1523	503	1938
2016	717	2588	423	2394	248	1315	491	1794
2017	733	2471	431	2417	250	1297	506	1826
2017-2013 (%)	1.0	-6.4	3.9	-0.5	3.3	10.2	15.5	6.9

Per ansamblu, în ceea ce privește victimizarea în accidentele rutiere, perioada 2013-2017 nu se caracterizează printr-o reducere a numărului victimelor decedate sau rănite grav în accidente rutiere ci mai degrabă de o ușoară creștere a acestor indicatori (cu 4,8% a persoanelor decedate, cu 0,3% a persoanelor rănite grav). Această creștere survine mai ales pe fondul creșterii numărului de decese înregistrate în rândul conducătorilor de autovehicule pe 4 roți (creștere cu 16%) sau a pasagerilor din autovehicule (creștere cu 4%) și mai puțin a creșterilor survenite în rândul pietonilor. Se remarcă totodată creșterile înregistrate la nivelul persoanelor rănite grav în rândul bicicliștilor și motocicliștilor (+10,2%).



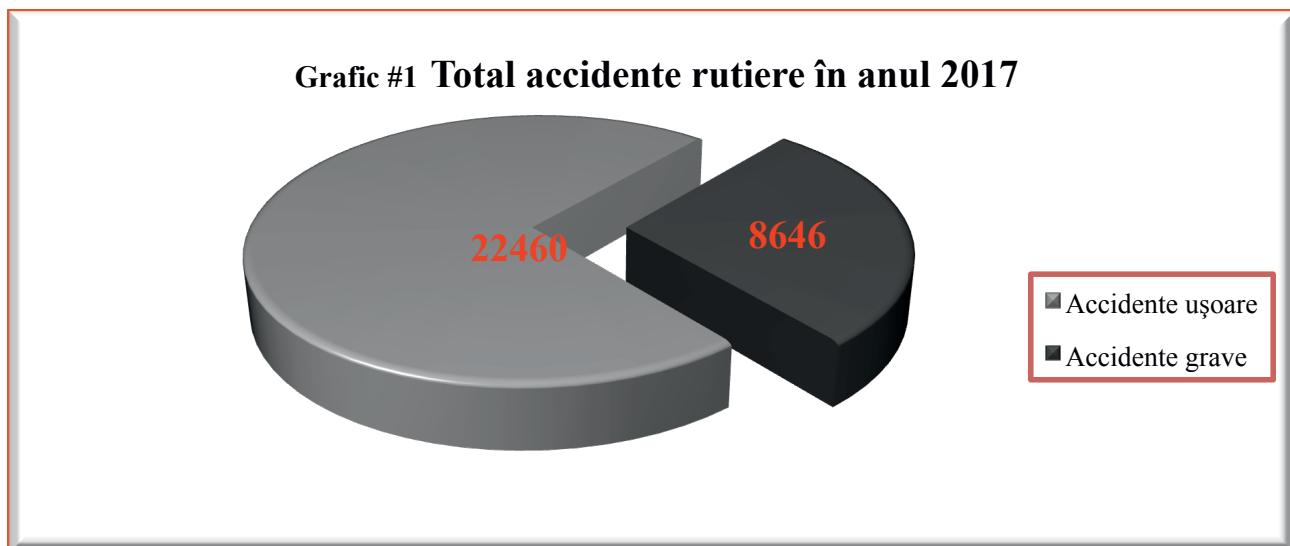




### Capitolul III

## ANALIZA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE PRODUSE IN ANUL 2017

În anul 2017, pe drumurile publice din România s-au înregistrat 31.106 accidente rutiere (graficul #1). Dintre acestea, 8.646 au fost accidente rutiere grave (27,8%), evenimente rutiere care au produs decesul a 1.951 persoane, rănirea gravă a 8.181 persoane și rănirea ușoară a altor 3.606 persoane. În alți termeni, potrivit valorilor estimate de către Comisia Europeană<sup>21</sup> în anul 2010, victimele rezultate în accidentele rutiere grave produse în anul 2017 în România reprezintă costuri sociale de peste 3 miliarde €.



<sup>21</sup>Comisia Europeană stabilea în anul 2010 următoarele valori: 1.048.000 € pentru un deces, 136.000€ pentru o vătămare gravă, 10.400€ pentru o vătămare ușoară.

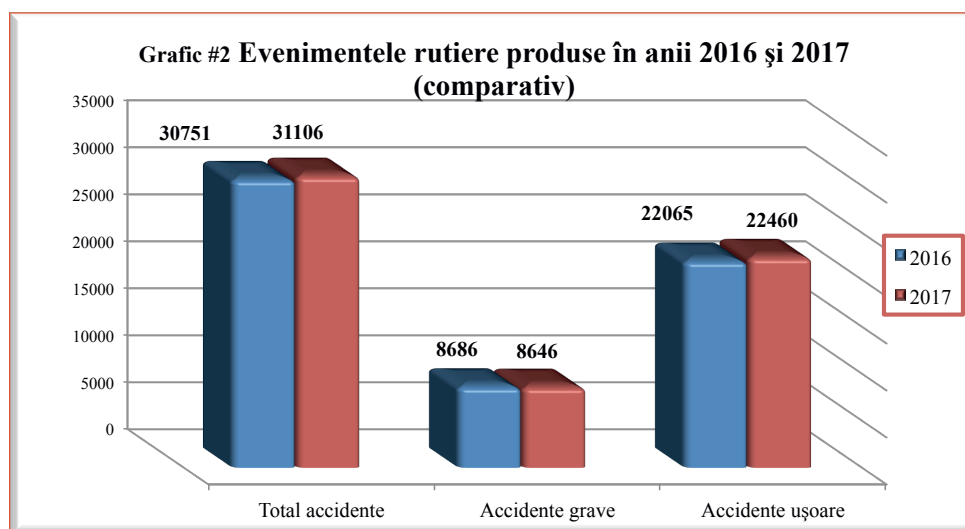
Costul social al accidentelor rutiere este un indicator deosebit de important în estimarea consecințelor pe care acestea le au asupra economiei și al nivelului de trai și stă la baza procesului elaborării de politici privind siguranța rutieră precum și în alte domenii de interes social.

El este exprimat ca proporție a Produsului Intern Brut, diferind de la țară la țară.

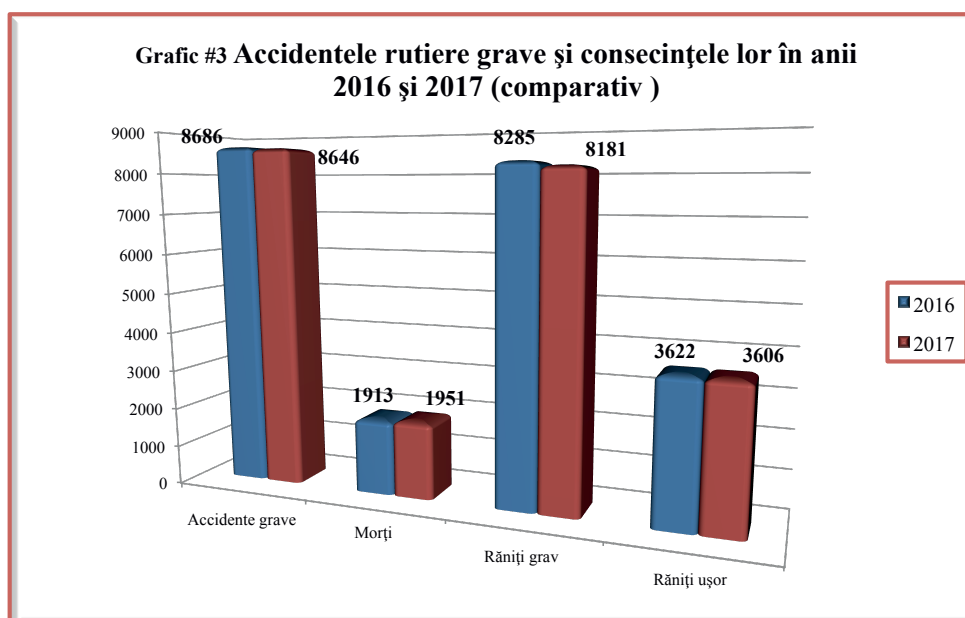
Există la nivel internațional mai multe metode de calcul a costului social al accidentelor rutiere, dar, ca regulă, el cuprinde următoarele componente:

- costuri medicale: spitalizare, recuperare, medicație etc.;
- costuri de producție: pierderi rezultate din pierderea temporară sau permanentă a capacității de muncă, pierderi în totalul consumului;
- costuri umane: costuri imateriale, implicând suferința, durerea, regretul, pierderea vieții sau diminuarea calității vieții; aceste costuri sunt cuantificate în indicatorul „value of a statistical life” VOSL, care apreciază bănește decesul, rănirea gravă sau rănirea ușoară a unei persoane ca urmare a unui accident rutier;
- pagube materiale: vehicule, drumuri, amenajări rutiere etc.

În comparație cu anul precedent, în anul 2017 s-au înregistrat cu 355 mai multe evenimente rutiere (+1.2%).



Pe acest fond, numărul accidentelor rutiere grave a fost mai mic cu 40 evenimente (0,5%), în timp ce numărul accidentelor ușoare înregistrate a crescut cu 395 evenimente (+1,8%) față de anul 2016. (graficul #2).





### CAPITOLUL III

Urmărind comparativ valorile înregistrate în anii 2016 și 2017 se observă faptul că, deși numărul accidentelor rutiere grave a scăzut ușor (-40, -0,5%), numărul celor decedați în aceste evenimente este mai mare (+38, ≈ +2%).

Scăderi ușoare se înregistrează în ce privește numărul anual al răniților grav (-1,3%), respectiv al răniților ușor (0, 4%)(graficul #3).

Se constată că diferențele dintre valorile anuale pentru primii doi indicatori sunt reduse iar în ce privește totalurile răniților – grav, respectiv ușor răniți – tendința este descrescătoare, corespunzând celei privind numărul accidentelor rutiere grave. Pornind de la aceste constatări, apreciem că este mai probabil ca creșterea mortalității de la 22% în anul 2016 la 22,6%<sup>22</sup> în anul 2017 să fie urmarea unui fenomen întâmplător, al manifestării cu frecvență sporită a diferitelor circumstanțe agravante, distribuite divers, fiind mai puțin probabil să regăsim această creștere asociată unui indicator major anume (tip de drum, de autovehicul, de comportament rutier) care descrie accidentele rutiere grave.

Analiza produsă în continuare va căuta validarea ori invalidarea ipotezei.

În anul 2017, cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs pe raza localităților urbane, 38,3% (graficul #4). În mediul rural s-au înregistrat 37,5% din totalul anual al accidentelor rutiere grave, în timp ce pe drumurile din afara localităților au avut loc 24,1% din totalul anual al acestora. Față de anul precedent nu există modificări în privința acestei proporționalități.

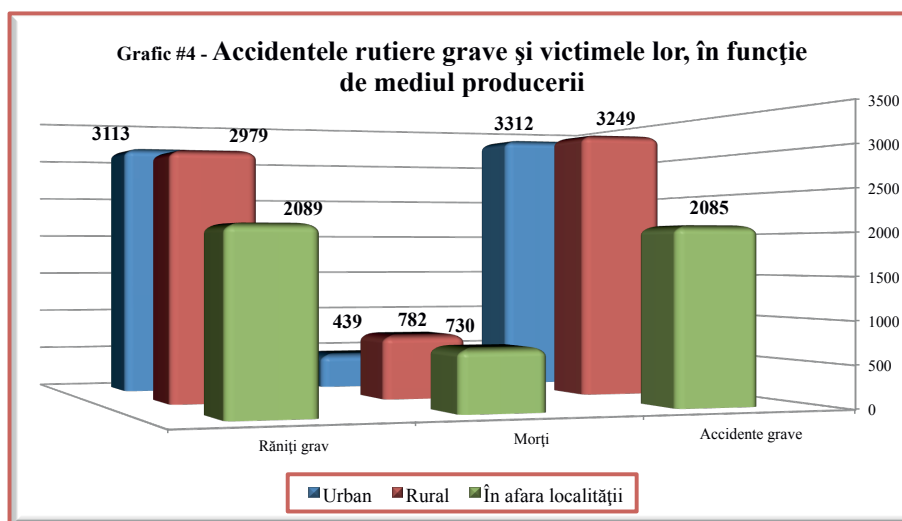
Consecințele pe care evenimentele rutiere grave le înregistrează sunt condiționate de mediul producerii, datorită specificității condițiilor de trafic prezente în fiecare dintre acestea.

Deși în mediul urban se înregistrează cel mai mare număr de accidente rutiere grave, numărul persoanelor decedate este cel mai redus (indice de mortalitate 13.3).

Pe drumurile din afara localităților evenimentele rutiere grave, deși cel mai puțin numeroase, au un indice de mortalitate de 35.0. Cel mai mare număr de persoane decedate se înregistrează în mediul rural, valoarea indicelui de mortalitate fiind de 24.0.

În comparație cu anul 2016, se înregistrează creșteri ale numărului celor decedați pentru fiecare dintre cele trei medii considerate. Relativ însă la numărul accidentelor rutiere grave, letalitatea este în creștere, în anul 2017, pe drumurile din interiorul localităților și în scădere pe cele din afara localităților. Astfel, valoarea indicelui de mortalitate crește pentru mediul urban cu 0,5, pentru mediul rural cu 0,7, în timp ce pe drumurile din afara localităților aceasta scade cu 0,1.

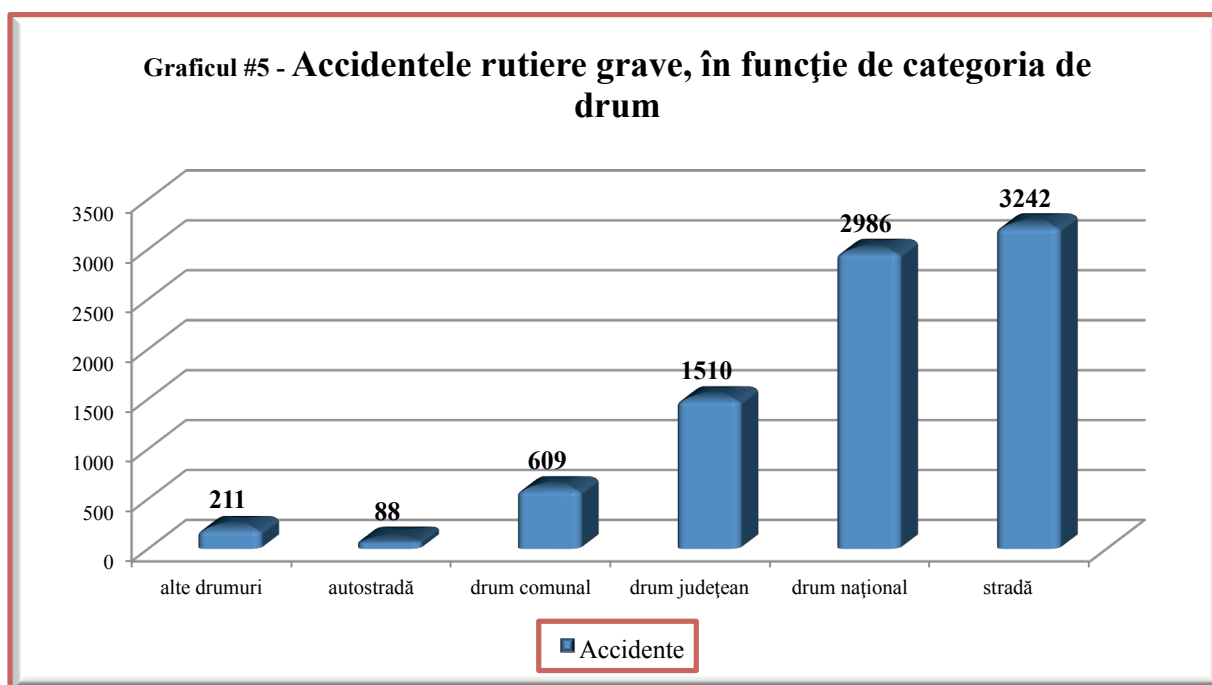
Deci, fenomenul creșterii letalității accidentelor rutiere grave produse în anul 2017 își are cauzele exclusiv în condițiile de trafic de pe drumurile din interiorul localităților. Contrar unei situații constante timp de mai mulți ani, drumurile din interiorul localităților au devenit în mai mare măsură periculoase comparativ cu cele din afara lor.



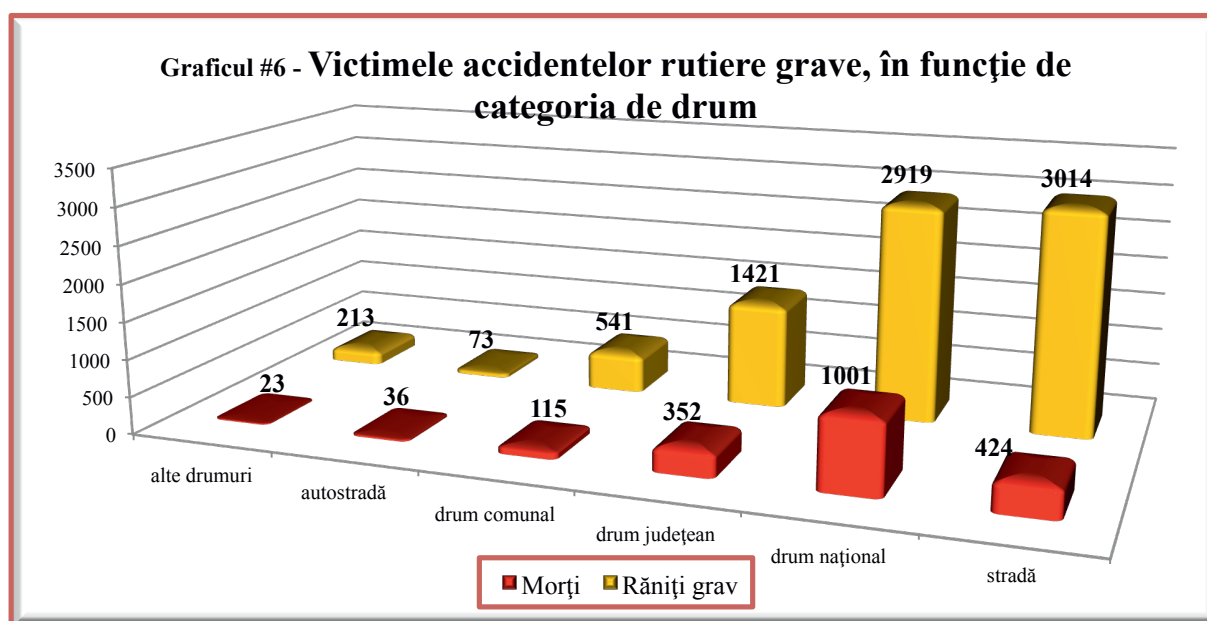
<sup>22</sup>Valoarea indicelui de mortalitate, calculat ca valoare a raportului dintre numărul persoanelor decedate și numărul accidentelor rutiere grave x100.

În graficul #5 este ilustrată distribuția accidentelor rutiere grave în funcție de tipul de drum pe care s-au produs. Strada, drum care descrie preponderent mediul urban, este scena celor mai multe evenimente rutiere produse în anul 2017 (37,5% din totalul anual). Pe drumurile naționale au avut loc aproximativ 34.5% dintre accidentele rutiere grave. Situația este asemănătoare celei din 2016, pe stradă și pe drumurile naționale producându-se, însumat, aproape trei sferturi din totalul anual al evenimentelor rutiere grave. **În anul 2017, numărul accidentelor rutiere grave produse pe stradă, respectiv pe drumurile naționale este în scădere față de anul precedent. În schimb, crește totalul anual al evenimentelor rutiere grave care au avut loc pe drumurile județene, pe cele comunale și pe autostradă.**

Valorile procentuale ale acestor scăderi și creșteri sunt mai mici de 1%, dar dincolo de traducerea acestor valori subunitare în zeci de răniți și morți, ele pot semnala apariția unor modificări în complexul de factori – autovehicul, drum, comportament rutier, sistem de control (în sens larg, sociologic) – care definesc condiția de siguranță a traficului rutier.



Fiecare categorie de drum reprezintă un sistem specific de condiții, fizice și normative. Datorită acestui caracter specific, accidentele rutiere produse de-a lungul lor determină diferențe în ansamblul consecințelor înregistrate (graficul #6).



### CAPITOLUL III

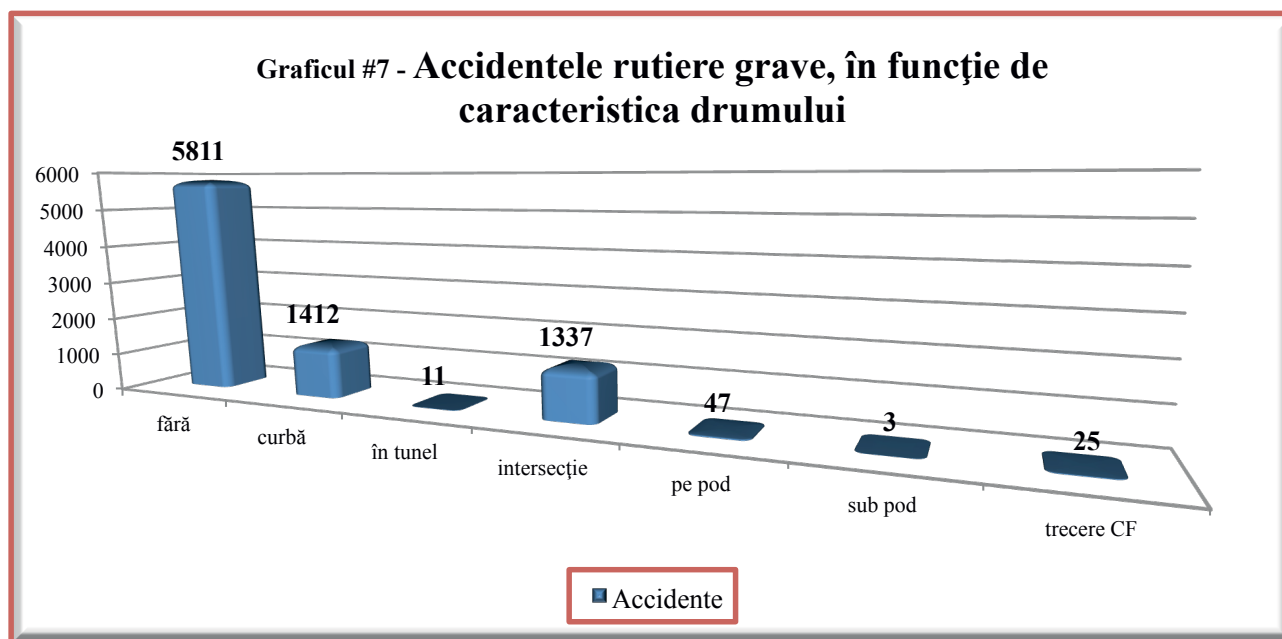
Cele mai numeroase accidente rutiere grave sunt produse pe stradă, dar letalitatea acestora este cea mai redusă. În anul 2017 valoarea indicelui de mortalitate este de 13.1. Pe drumurile naționale mortalitatea are o valoare aproape triplă, de 33.5. De altfel, accidentele rutiere grave produse pe stradă au cea mai redusă rată de mortalitate, comparativ cu oricare alt tip de drum public. În anul 2017, valorile indicelui de mortalitate sunt mai ridicate decât cele înregistrate în anul precedent, pentru patru categorii de drum (Tabelul #1), iar în ce privește autostrada și drumurile comunale creșterea fiind mai mare de 1.0.

O subliniere se cere făcută în legătură cu evenimentele rutiere grave produse pe autostradă. Numărul lor anual este cel mai redus, iar din acest punct de vedere, autostrada reprezintă cel mai sigur tip de drum public. În același timp, atunci când se produc, accidentele rutiere grave pe autostradă au efecte devastatoare, aici înregistrându-se cea mai mare valoare a indicelui de mortalitate – 40.9 în anul 2017.

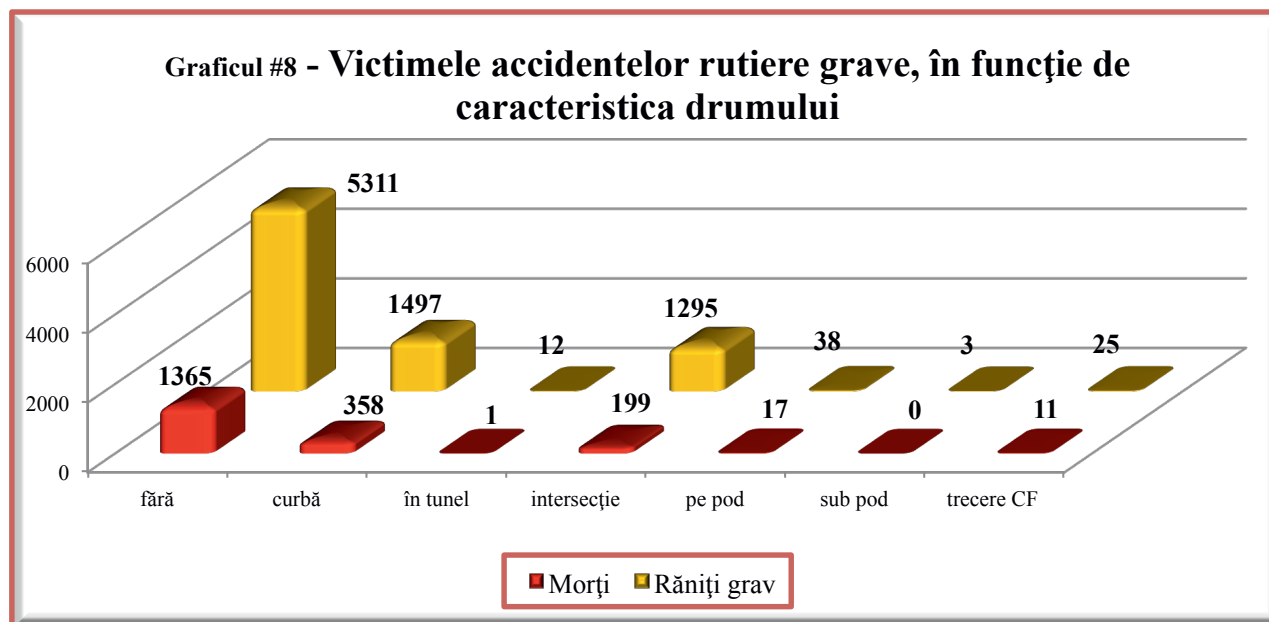
Tabelul #1: Valorile indicelui de mortalitate ale accidentelor rutiere grave, în funcție de tipul de drum pe care au avut loc.

Tip drum	alte drumuri	autostradă	drum comunal	drum județean	drum național	stradă
2016	13.8	39.4	17.7	23.6	33.2	12.2
2017	10.9	40.9	18.9	23.3	33.5	13.1

Caracteristica drumului, înțelesă ca element de configurare a drumului care poate influența modul de rulare și siguranța în trafic, nu constituie un factor cu o covârșitoare capacitate de a influența insecuritatea rutieră. Numărul accidentelor rutiere grave care s-au produs pe un sector de drum fără o caracteristică specială este de peste două ori mai mare decât totalul evenimentelor de același fel, produse pe sectoare de drum cu caracteristici speciale (graficul #7). În ansamblu, se păstrează aceeași distribuție ca cea din anul 2016.



Din perspectiva victimelor rezultate, analiza oferă concluzii diferite (graficul #8). Indicele de mortalitate este o valoare care exprimă violența evenimentelor rutiere petrecute în anumite condiții, fiind așadar un indicator al pericolului pe care-l implică anumite caracteristici care descriu accidentul rutier grav.



**Curba și intersecția reprezintă sectoare de drum cu potențial de risc ridicat.** În anul 2017, față de anul precedent, a crescut numărul accidentelor grave produse în *curbă* (+4,2%), în același timp scăzând numărul celor care au avut loc în *intersecții* (-3,8%). Totodată, față de anul 2016 s-a modificat proporția dintre totalurile anuale ale accidentelor rutiere grave produse pe sectoarele de drum cu aceste două caracteristici. Evenimentele rutiere grave produse în curbă au devenit mai numeroase. Intersecția, spre deosebire de curbă, presupune un grad sporit de restricționare a manevrelor și de regulă, existența unui ansamblu suplimentar de mijloace de semnalizare. De aceea consecințele evenimentelor rutiere produse în curbă sunt mai grave iar mortalitatea este mai ridicată. În anul 2017 valoarea indicelui de mortalitate este mai ridicată atât pentru accidentele produse în curbă, cât și pentru cele produse în intersecție, chiar în condițiile în care numărul celor din urmă a scăzut față de anul 2016 (Tabelul #2).

Este însă surprinzător că accidentele rutiere grave produse pe segmentele de drum drept, fără caracteristici deosebite, înregistrează o valoare a mortalității (23.1) apropiată celei pe care o implică un element de drum cu risc ridicat – curbă (25.4).

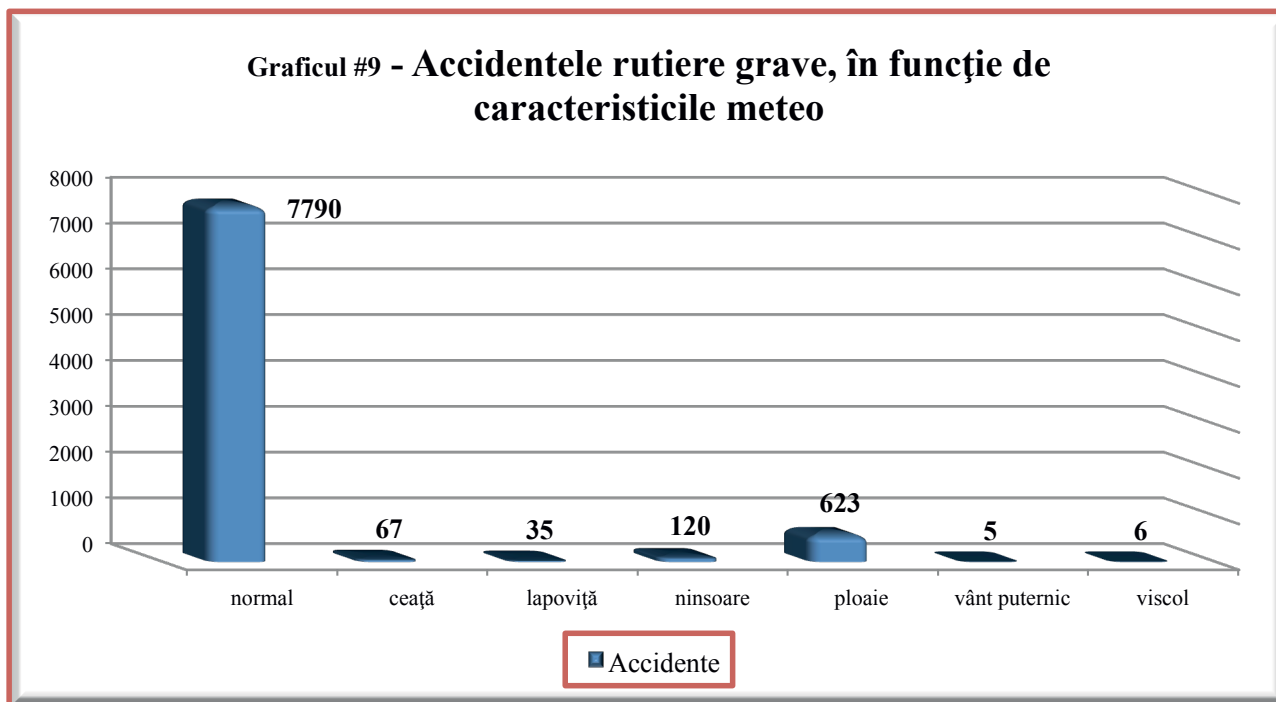
Din aceeași perspectivă, a mortalității, reiese că accidentele rutiere grave care s-au produs pe pod și la trecerea de cale ferată sunt și cele care implică cel mai ridicat risc. În cele 47 de accidente care au avut loc pe pod au decedat 17 persoane, indice de mortalitate 36.2, iar ce privește evenimentele produse la trecerea căii ferate, valoarea indicelui de mortalitate se ridică la 44.0, ambele scăzând față de anul 2016.

Tabelul #2: Valorile indicelui de mortalitate ale accidentelor rutiere grave, în funcție de caracteristica specială a drumului pe care au avut loc.

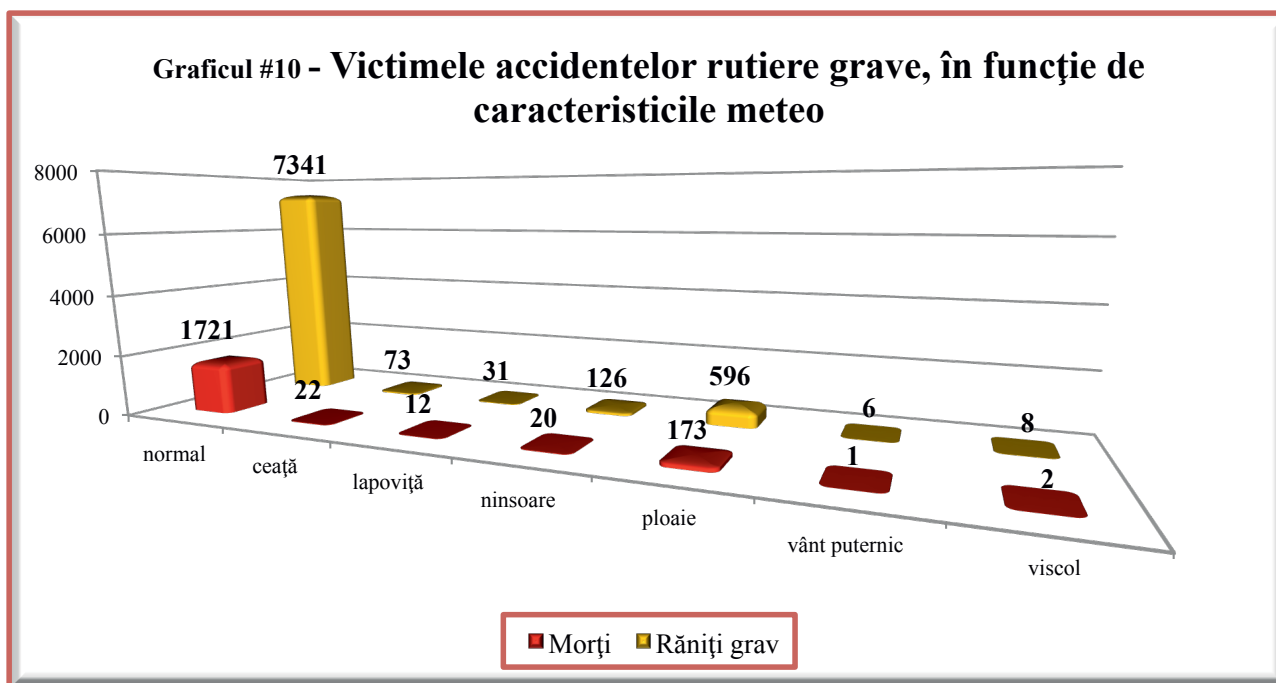
Caracteristică drum	fără	curbă	în tunel	intersecție	pe pod	sub pod	trecere CF
2016	23.1	24.8	0.00	13.5	47.6	0.0	56.7
2017	23.5	25.4	9.1	14.9	36.2	0.0	44.0

Majoritatea accidentelor rutiere grave produse în anul 2017, ≈ 90%, au avut loc în condiții meteo normale (graficul #9). Dintre diferitele circumstanțe meteorologice nefavorabile în care accidentele rutiere grave s-au produs, ploaia este cel mai frecvent întâlnită (7,2%).

Explicația este firească, condițiile meteo deosebite fiind însoțite de avertizări repetate din partea autorităților, densitatea traficului este mult diminuată și instinctiv, în situații de vreme nefavorabilă prudența și atenția diverșilor participanți la trafic sporește. În sens invers, în absența unor condiții meteo deosebite valorile ridicate de trafic sunt însoțite de o lipsă a solicitării speciale a atenției și probabil, a prudenței.

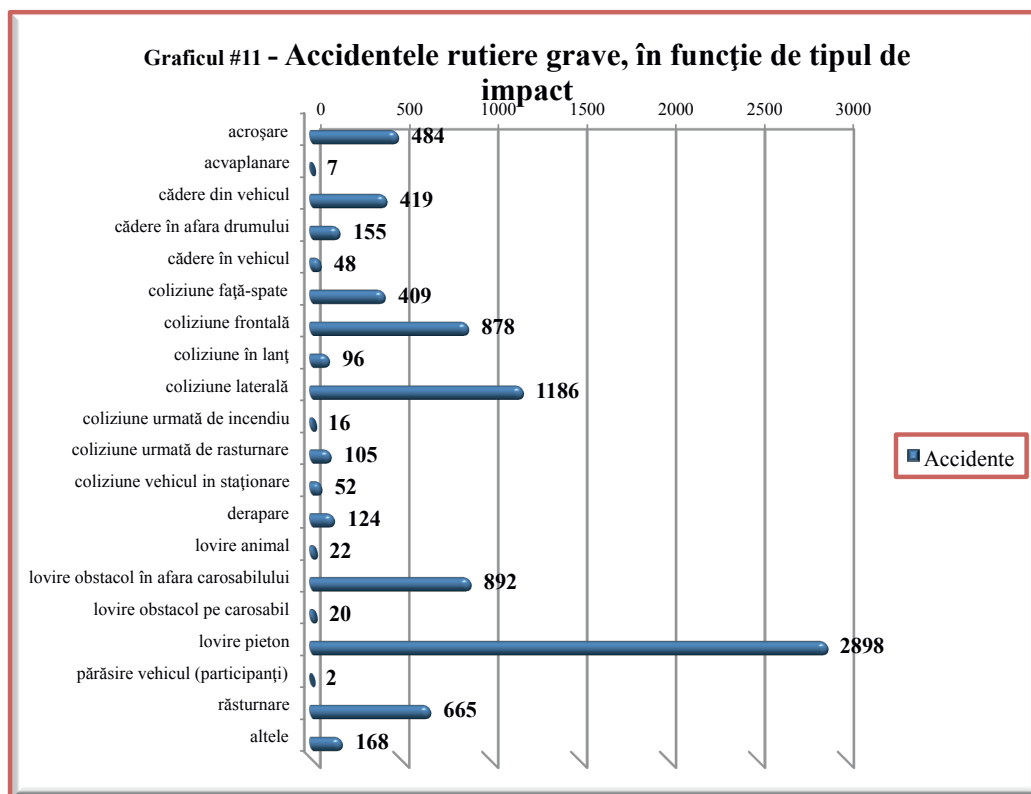


În raport de victimele rezultate (graficul #10), indicele de mortalitate al accidentelor produse în condiții de ceață (32.8), lapoviță (34.3) și viscol (33.3) demonstrează că factorul condițiilor meteorologice reprezintă unul care accentuează pericolul pentru circulația rutieră, evenimentele produse în aceste condiții predispunând la efecte mult mai grave.



La fel ca în anul care l-a precedat, în anul 2017 **coliziunea dintre vehicul și pieton** a reprezentat cea mai frecventă situație de producere a accidentelor rutiere grave în termenii tipului de impact (graficul #11). Din totalul evenimentelor rutiere grave, 33,5% au fost cele care s-au produs în acest fel, ducând la moartea unei persoane la fiecare patru astfel de coliziuni.

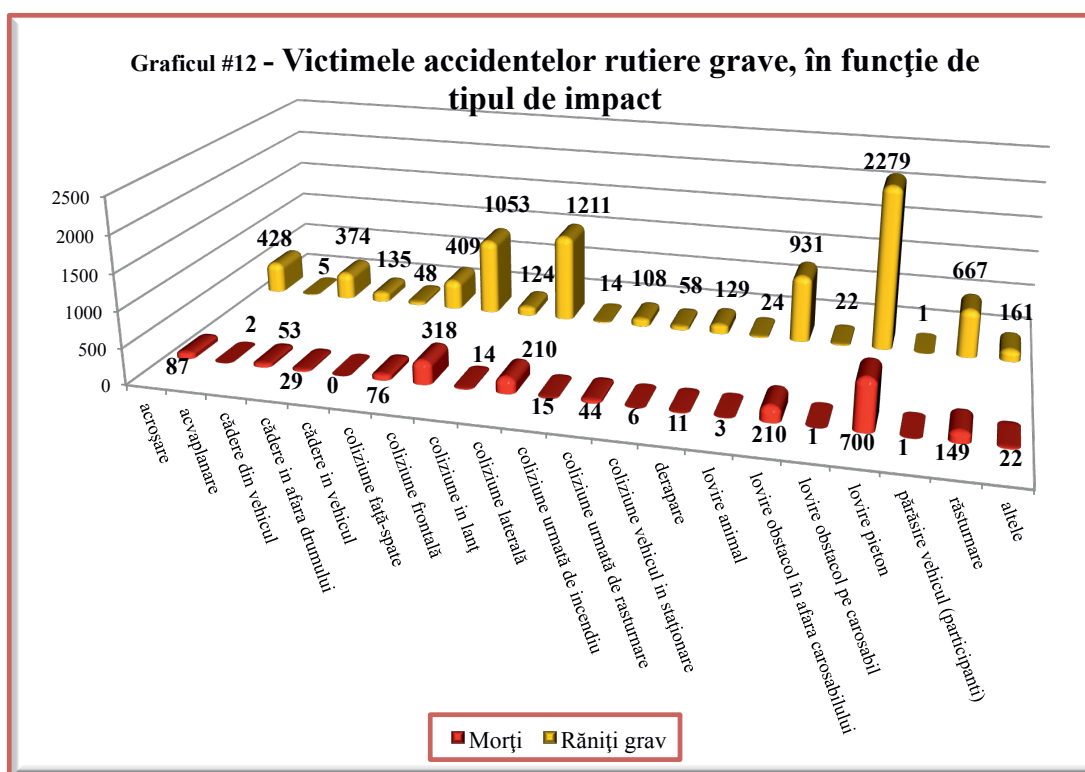
Pe un al doilea palier de frecvență se înscriu coliziunea laterală (13,7%), lovirea unui obstacol în afara carosabilului (10,3%) și coliziunea frontală între vehicule (10,1%). Ordinea este identică celei din anul 2016 iar valorile, extrem de apropiate.



Din punctul de vedere al consecințelor (graficul #12, Tabelul #3), coliziunea urmată de incendiu este tipul de impact cu cea mai ridicată letalitate, în cele 16 evenimente de acest fel înregistrându-se 15 morți și 14 răniți grav. În anul 2017 s-au produs de patru ori mai multe accidente grave de acest fel decât în anul precedent, totalul victimelor, morți și răniți grav fiind de aproape opt ori mai mare.

Mult mai frecvente, coliziunile urmate de răsturnare au o valoare mare a mortalității (aproximativ 41.9), a doua în această clasificare.

Coliziunea frontală dintre vehicule, al treilea tip de impact ca letalitate, a produs aproape 37 de morți la fiecare 100 de accidente produse astfel.



### CAPITOLUL III

Tabelul #3: valorile indicelui de mortalitate ale accidentelor rutiere grave, în funcție de tipul de impact.

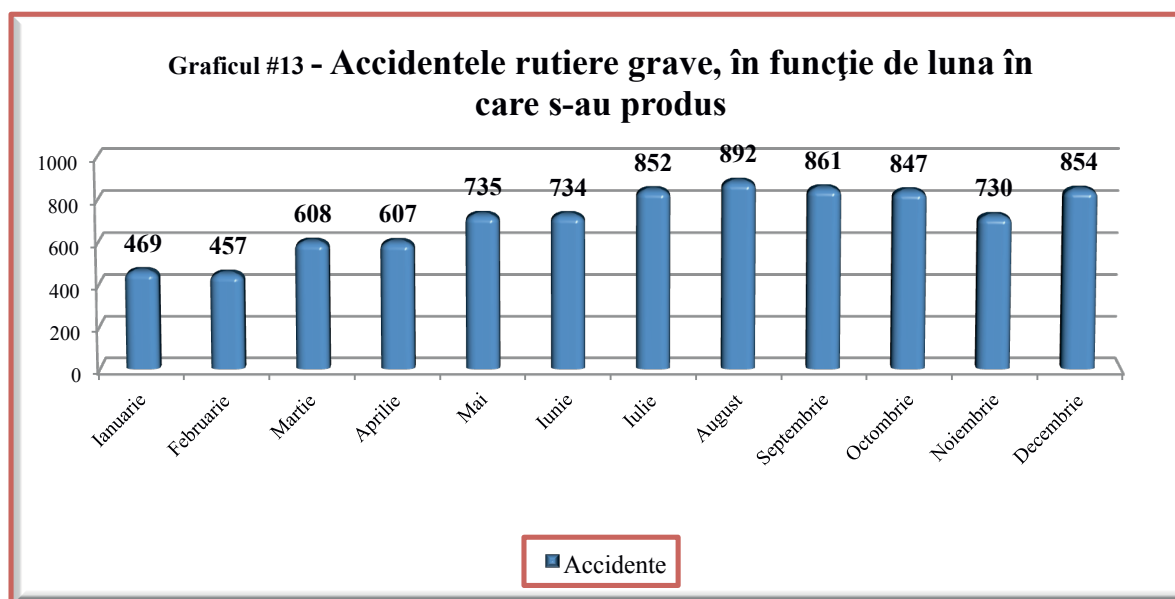
Tip impact	2016	2017
alte	15.1	2.5
răsturnare	18.4	22.4
lovire pieton	22.3	24.2
lovire obstacol pe carosabil	33.3	5.0
lovire obstacol în afara carosabilului	24.7	23.5
lovire animal	25.0	13.6
derapare	13.2	8.9
coliziune vehicul în staționare	17.3	11.5
coliziune urmată de răsturnare	45.9	41.9
coliziune urmată de incendiu	75.0	93.8
coliziune laterală	17.1	17.7
coliziune în lanț	24.2	14.6
coliziune frontală	37.0	36.2
coliziune față-spate	22.1	18.6
cădere în afara drumului	17.8	18.7
cădere din vehicul	12.4	12.7
acvoplanare	20.0	28.6
acroșare	17.0	18.0

Distribuția lunară a accidentelor rutiere grave produse în anul 2017 (graficul #13) reflectă o sezonabilitate influențată de comportamentul cultural al populației și condițiile meteo, care propun o densitate diferită a traficului în perioadele de referință și predispoziții atitudinale și comportamentale ale participanților la trafic.

Față de anul anterior, în 2017, distribuția pe luni a evenimentelor rutiere grave structurează pentru prima jumătate a anului trei paliere de câte două luni, diferite prin numărul accidentelor înregistrate. În ianuarie și februarie, media lunară este de 463 accidente grave (15,7/zi), în intervalul martie-aprilie aceasta urcă la 607,5 accidente grave/lună (19,9/zi), pentru ca în intervalul mai-iunie media să ajungă la 734,5 accidente grave/lună (24,1/zi). Față de prima jumătate a anului anterior, în perioada similară a anului 2017 media lunară a accidentelor rutiere grave este mai redusă cu 32 de evenimente. Același exercițiu comparativ, realizat doar pentru primele patru luni ale anului, arată că media lunară a scăzut de la 602,8 accidente grave/lună în 2016, la 435,3/lună în 2017.

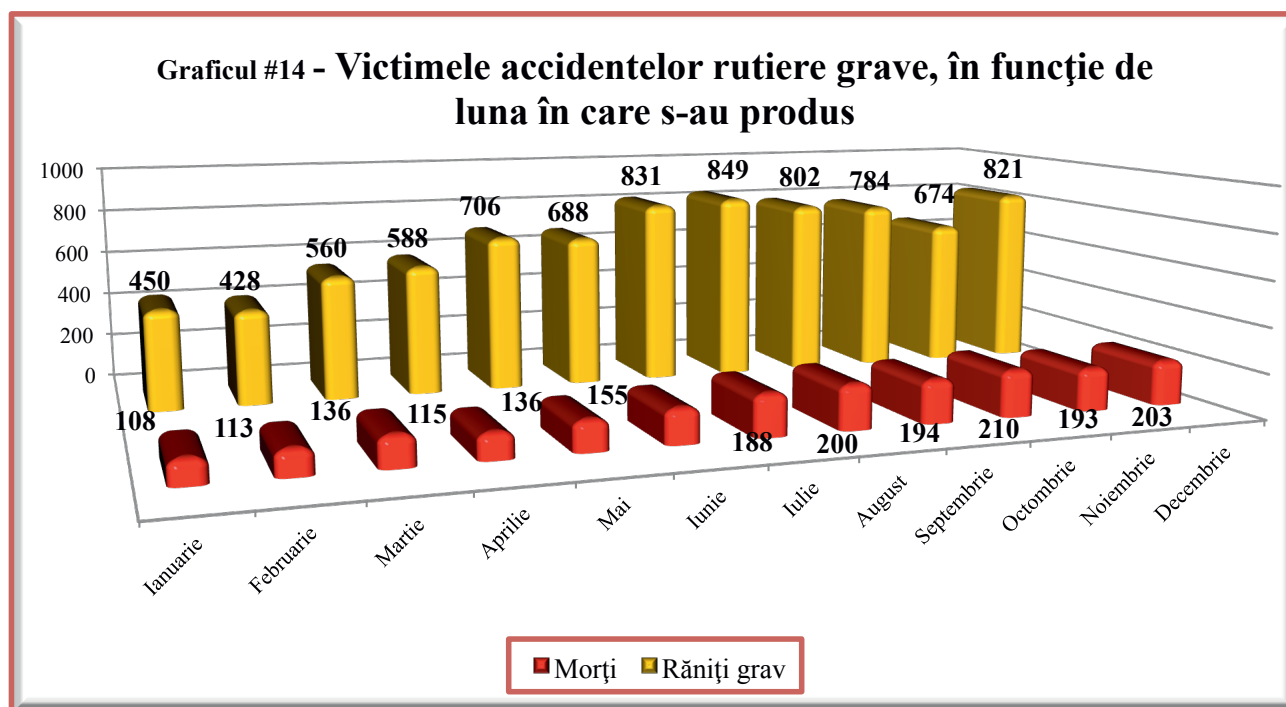
Dincolo de acest interval, anul 2017 a înregistrat până în decembrie valori lunare mai mari ale numărului de accidente rutiere grave, comparativ cu 2016.

În al doilea semestru al anului 2017, media lunară a fost de 839,3 evenimente, față de 814,8 evenimente/lună în aceeași perioadă a anului 2016. Vârful anual, înregistrat ca și în 2016 în august, a contabilizat 892 de evenimente, cu 32 mai multe accidente rutiere grave decât în anul precedent.





Distribuția lunară a accidentelor rutiere grave nu urmează un raport direct între numărul de evenimente și numărul victimelor rezultate (graficul #14). Aceasta înseamnă că, în descrierea respectivelor evenimente, circumstanțele care au influențat în mai mare măsură producerea accidentelor a diferit, de la lună la lună.

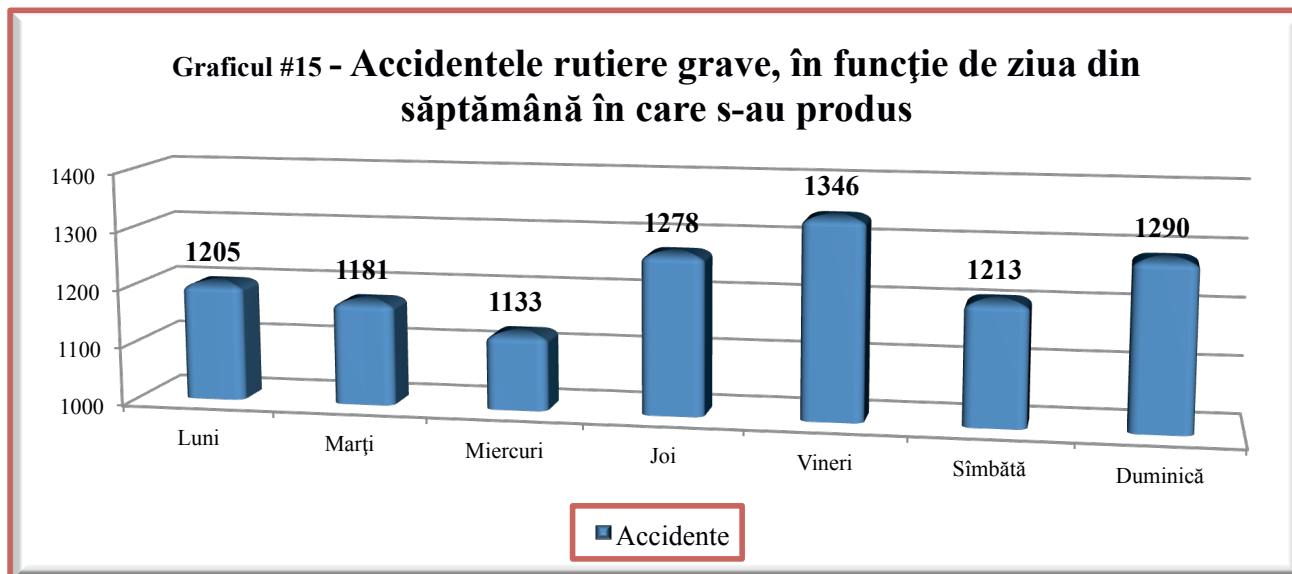


În Tabelul #4 se pot observa valorile indicelui de mortalitate pentru accidentele produse în fiecare lună în anii 2016 și 2017. **Luna ianuarie 2017, în condițiile producerii cu 112 accidente rutiere grave mai puțin decât în aceeași lună a anului 2016, valoarea indicelui de mortalitate este cu 5,4% mai mare.** Invers, în luna octombrie 2017 s-au produs cu 56 de evenimente rutiere grave mai mult decât în octombrie 2016, dar valoarea indicelui de mortalitate este mai mică cu 2,3%. Situații similare dar la valori mai mici sunt cele ale lunilor iunie și august.

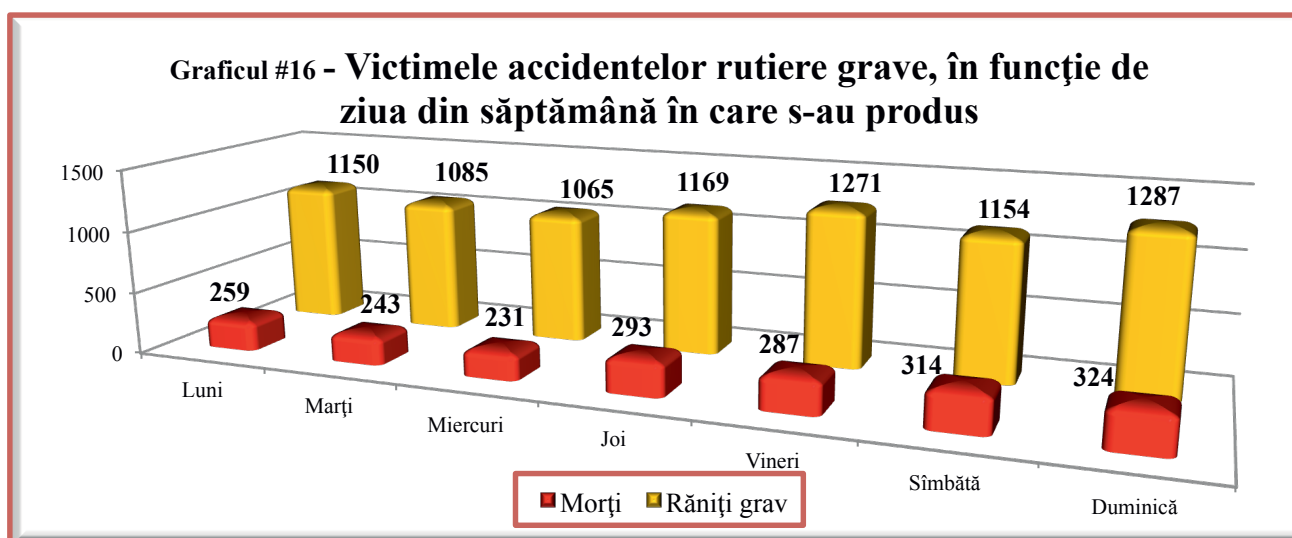
Tabelul #4: valorile indicelui de mortalitate ale accidentelor rutiere grave, în funcție de luna calendaristică în care s-au produs.

LUNA	Ianuarie	Februarie	Martie	Aprilie	Mai	Iunie	Iulie	August	Septembrie	Octombrie	Noiembrie	Decembrie
2016	17.7	24.1	20.2	19.6	18.5	24.1	20.2	24.4	21.3	27.1	23.0	22.5
2017	23.0	24.7	22.4	19.0	18.5	21.1	22.1	22.4	22.5	24.8	26.4	23.8

Distribuția săptămânală a accidentelor rutiere grave care au avut loc în anul 2017 indică o descreștere a numărului de accidente în intervalul luni-miercuri, urmată de o creștere pentru zilele de joi și vineri, apoi de o nouă scădere bruscă pentru ziua de sâmbătă. Cea mai interesantă este scăderea în 2017 cu 11,3% a numărului de accidente produse sâmbăta, față de anul 2016. Avem în vedere inclusiv specificul acestei zile de weekend, în care sporește mobilitatea populației și în care se manifestă anumite comportamente rutiere asociate dispoziției de loisir (lipsa concentrării/neatenție, grabă, scăderea prudenței, consum de alcool etc.).



În general, între numărul evenimentelor înregistrate și consecințele acestora, exprimate în morți și răniți, există un raport proporțional. În graficul #16 sunt ilustrate valorile numerice ale persoanelor decedate și ale răniților grav, înregistrate în accidentele rutiere grave produse în zilele săptămânii.



Valorile indicelui de mortalitate, corespunzătoare graficelor de mai sus, prezente în Tabelul #5 pun în evidență violența crescută a evenimentelor rutiere care au avut loc **sâmbăta**. Aceasta poate fi observată în relație cu valoarea similară pentru anul 2016, fiind mai mare în condițiile producerii cu 155 mai puține evenimente rutiere. De asemenea, poate fi apreciată în raport cu zilele de vineri, respectiv duminică ale anului 2017. Față de zilele de vineri, sâmbăta au avut loc cu 133 mai puține accidente rutiere grave, dar valoarea indicelui de mortalitate este mai mare cu 21,6%.

Tabelul #5: valorile indicelui de mortalitate ale accidentelor rutiere grave, în funcție de ziua din săptămână în care s-au produs.

ZIUA	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
2016	21.5	20.3	20.7	20.4	23.1	22.2	25.5
2017	21.5	20.6	20.4	22.9	21.3	25.9	25.1

Analiza accidentelor rutiere grave produse în anul 2016, în funcție de intervalul orar al unei zile medii, ilustrat în graficul #17, reflectă legătura dintre fenomenul rutier și ritmul activității umane zilnice. Numărul evenimentelor rutiere direct raportat la densitatea traficului reproduce ciclul zilnic al activității sociale și se constituie ca efect al nivelurilor de capacitate ale funcționării organismului uman.

Intervalul orar 00.00 – 06.00 este caracterizat de un număr relativ redus de evenimente grave, între 87 și 143 de accidente produse într-o oră (în medie 118,2/oră, mai mare cu  $\approx 5$  evenimente/oră față de intervalul corespunzător din anul precedent).

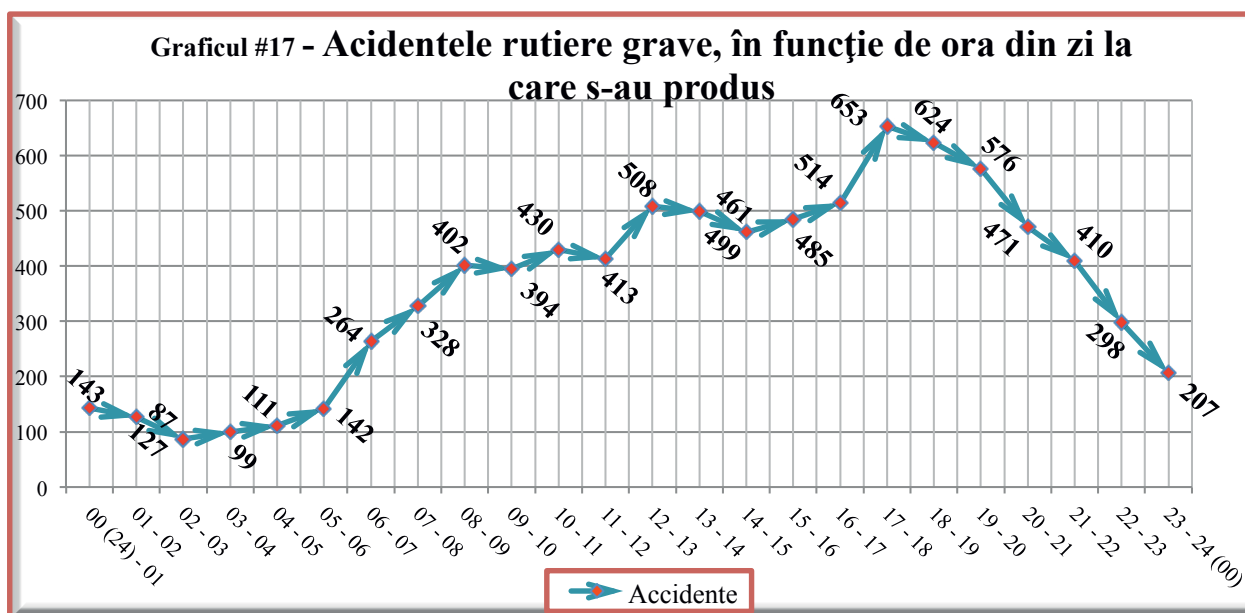
În intervalul de trei ore imediat următor, valoarea orară a accidentelor grave crește brusc, atingând valoarea de 328 evenimente la ora 08.00 și de 402 evenimente la ora 09.00, de 2,8 ori mai mult decât valoarea înregistrată la ora 06.00.

În intervalul 09.00 – 12.00, numărul de evenimente rutiere grave înregistrate orar are tendința de a rămâne constant, cu o medie de 409,8 evenimente rutiere grave/oră.

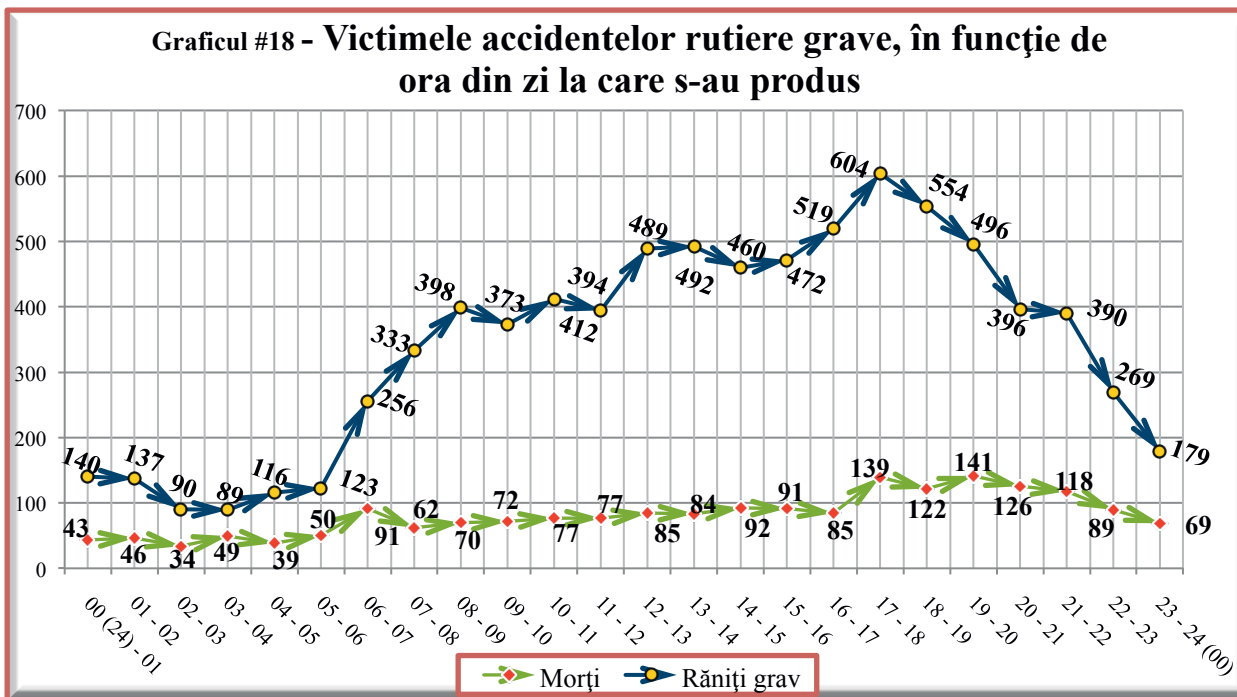
La ora 13.00 se înregistrează o nouă creștere, depășindu-se nivelul de 500 de evenimente /oră, care continuă în intervalul 13.00-17.00, cu o medie de 493,4 accidente rutiere grave/oră.

Pe durata următoarei ore, 17.00 – 18.00, are loc o creștere bruscă, până la maximul zilei (653), nivel care se menține ridicat timp de încă o oră, până la ora 19.00. Este perioada de timp care corespunde încetării lucrului pentru o mare parte a populației (în special din mediul urban) și deplasării către domiciliu ori zone de petrecere a timpului liber. Este de asemenea o parte a zilei în care stresul acumulat în orele de muncă, combinat cu deplasarea preocupării către viața privată poate influența negativ comportamentul rutier.

Începând cu ora 19.00 se înregistrează o scădere a numărului evenimentelor rutiere produse în fiecare oră, dar abia la finalul a încă două ore (19.00 – 21.00) se ating valorile palierului de dinainte de ora 17.00 (410). Evoluția este similară celei din anul 2016.



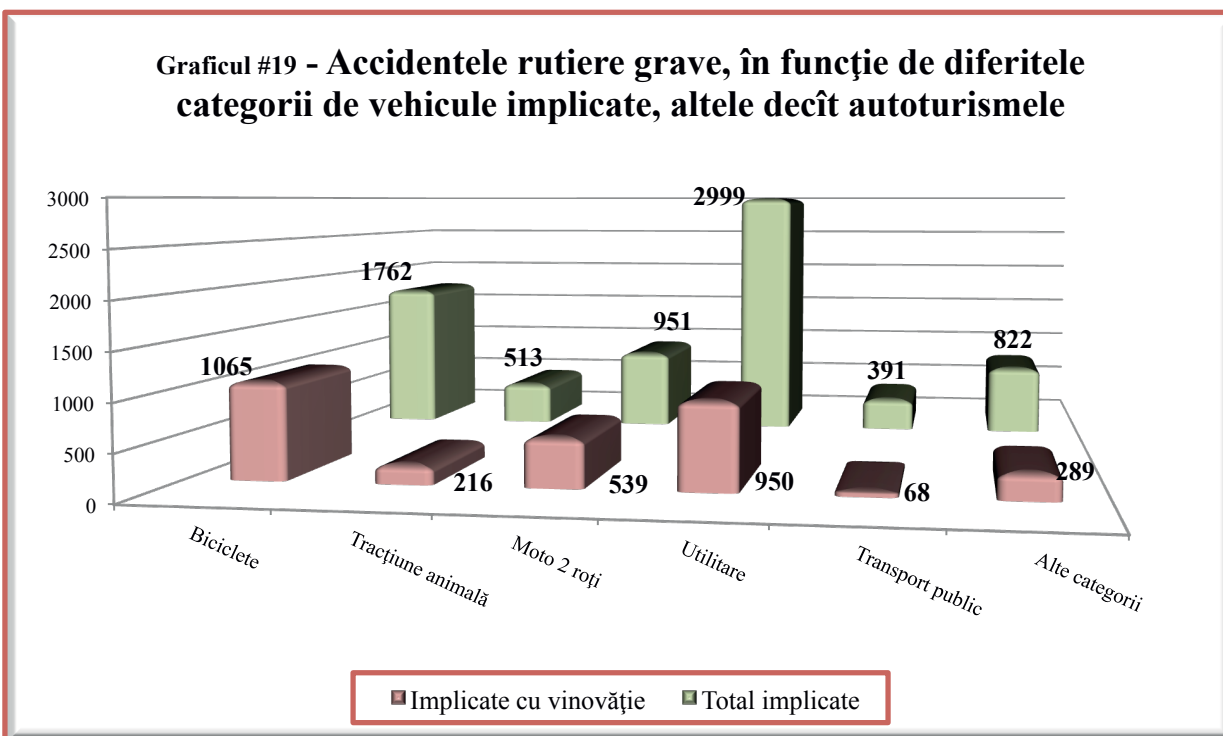
Dinamica victimelor pentru cele 24 de ore ale unei zile medii se găsește într-un raport direct cu cea a evenimentelor rutiere care le-au generat. Atât numărul persoanelor decedate, cât și cel al răniților grav se structurează pe aceleași paliere corespunzând intervalelor orare analizate mai sus (graficul #18). Există și două excepții. În intervalele orare 06.00 – 07.00 și 19.00 – 20.00 mortalitatea este substanțial mai ridicată, contrazicând tendința. Situația este identică celei din anul 2016 iar explicațiile pot fi găsite doar în analiza complexului de circumstanțe care descriu accidentele rutiere grave produse în aceste intervale de timp.



În accidentele rutiere grave care au avut loc în anul 2017 au fost implicate 20.868 vehicule de cele mai diverse categorii. Din totalul acestora, 13.430 (64,4%) au fost autoturisme.

Conform datelor pe care Poliția Română le deținea la data de 31.03.2018, 7.051 de vehicule au implicat vinovăția conducătorilor lor în producerea unor accidente rutiere grave. Dintre acestea, 3.924 (55,7%) reprezintă autoturismele, rezultând că **în 45,4% dintre accidentele grave produse în anul 2017, vinovăția, integral sau în parte, aparține unui conducător de autoturism.**

Raportul dintre numărul vehiculelor dintr-o anumită categorie, implicate în accidentele rutiere și cele din aceeași categorie ai căror conducători au fost vinovați de producerea unui eveniment rutier, are o valoare orientativă cu privire la responsabilitatea pe care o dovedesc în conducerea pe drumurile publice diferitele categorii de conducători de vehicule. În graficul #19 este ilustrată participarea la producerea accidentelor rutiere grave a diferitelor categorii de vehicule, altele decât autoturismele, respectiv implicarea cu vinovăție a aceluiași categorii.

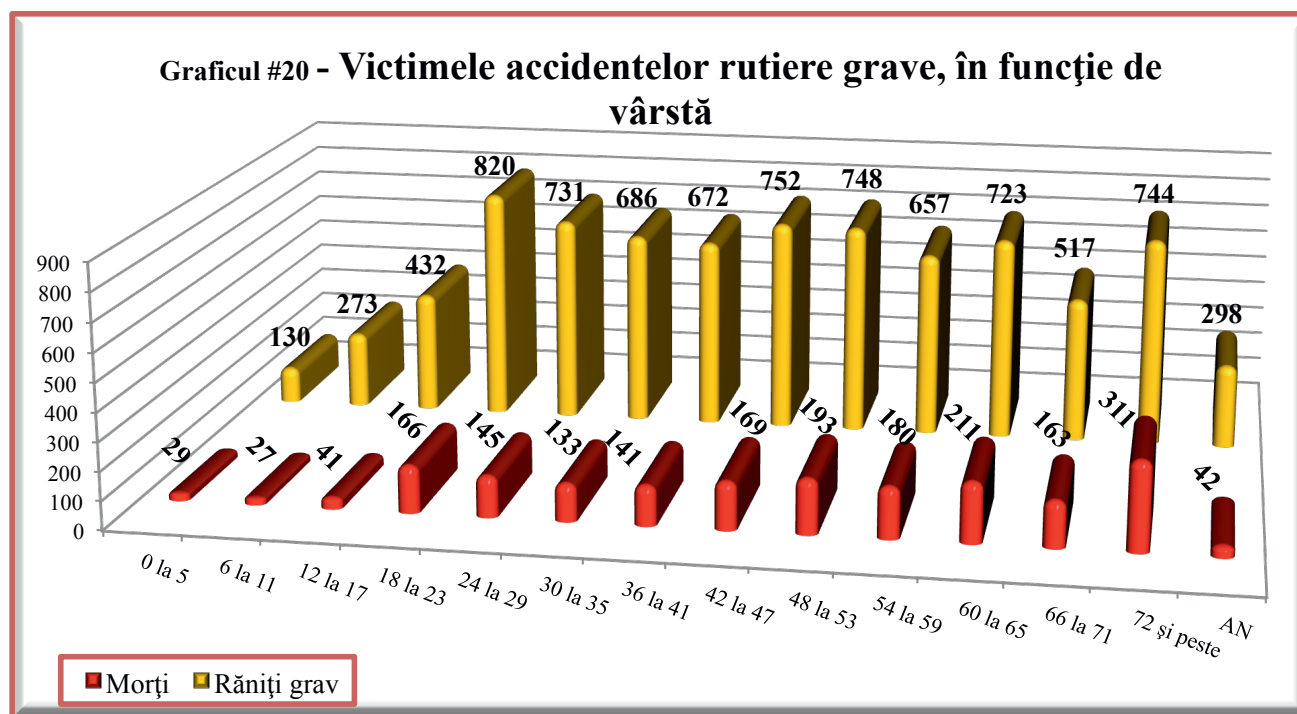


Tabelul #6: valoarea indicelui de responsabilitate a conducătorilor diferitelor categorii de vehicule

Categ. vehicul	Biciclete	Tracțiune animală	Moto 2 roți	Utilitare	Transport public
2016	59.2	41.8	59.0	32.4	20.6
2017	60,4	42,1	56.7	31.7	17.4

În graficul #20 este prezentată structura de vârstă a victimelor celor 8.646 accidente rutiere grave care au avut loc în anul 2017. Circumstanțele în care o persoană poate deveni victima unui accident rutier sunt deosebit de complexe iar această situație are o legătură neconcludentă cu vârsta victimei, în absența altor indicatori, mai ales în cazul pasagerului unui vehicul, care de cele mai multe ori este subiect pasiv al evenimentului rutier.

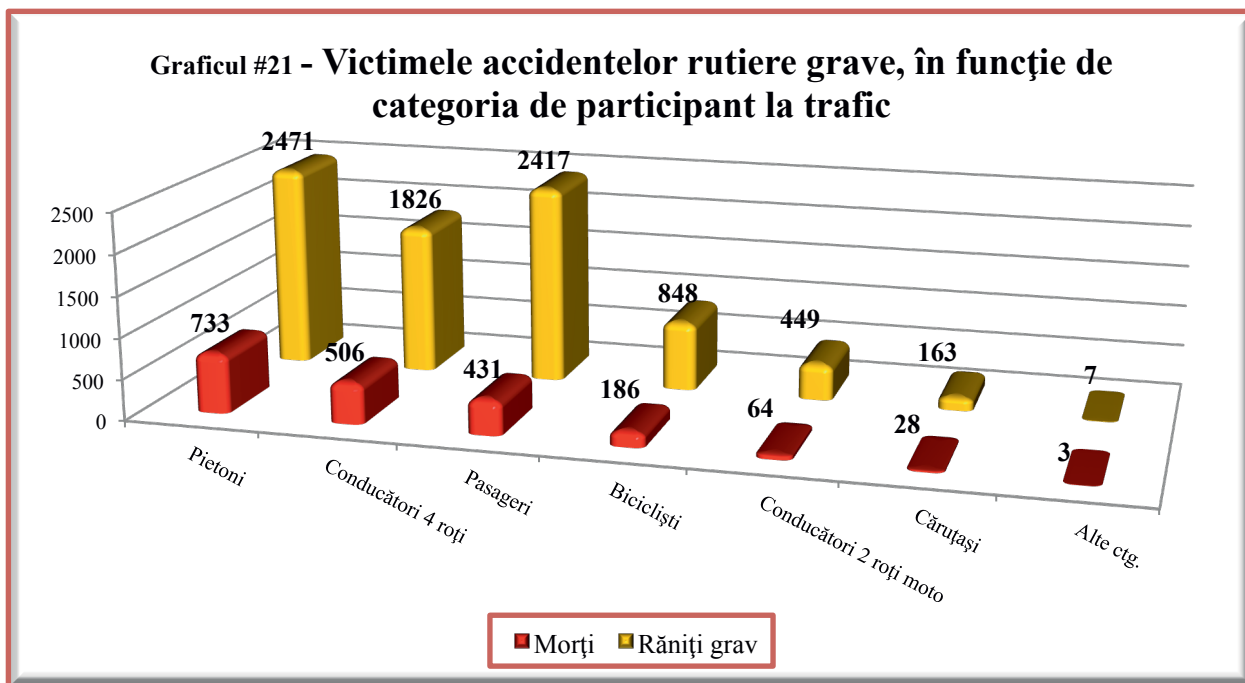
Graficul ilustrează o corespondență între activismul social al diferitelor vârste, exprimat prin nivelul de prezență în fenomenul rutier și probabilitatea de a deveni victimă a acestuia. Surprinde însă numărul mare de victime, atât morți, cât și răniți grav, înregistrat pentru intervalul de vârstă +70 ani.



Analiza victimelor în funcție de categoria de participant la trafic pe care au reprezentat-o la momentul accidentului rutier în care au fost implicați este ilustrată în graficul #21. Din analiză excludem pasagerii, care în dinamica producerii unui accident rutier grav au un rol pasiv.

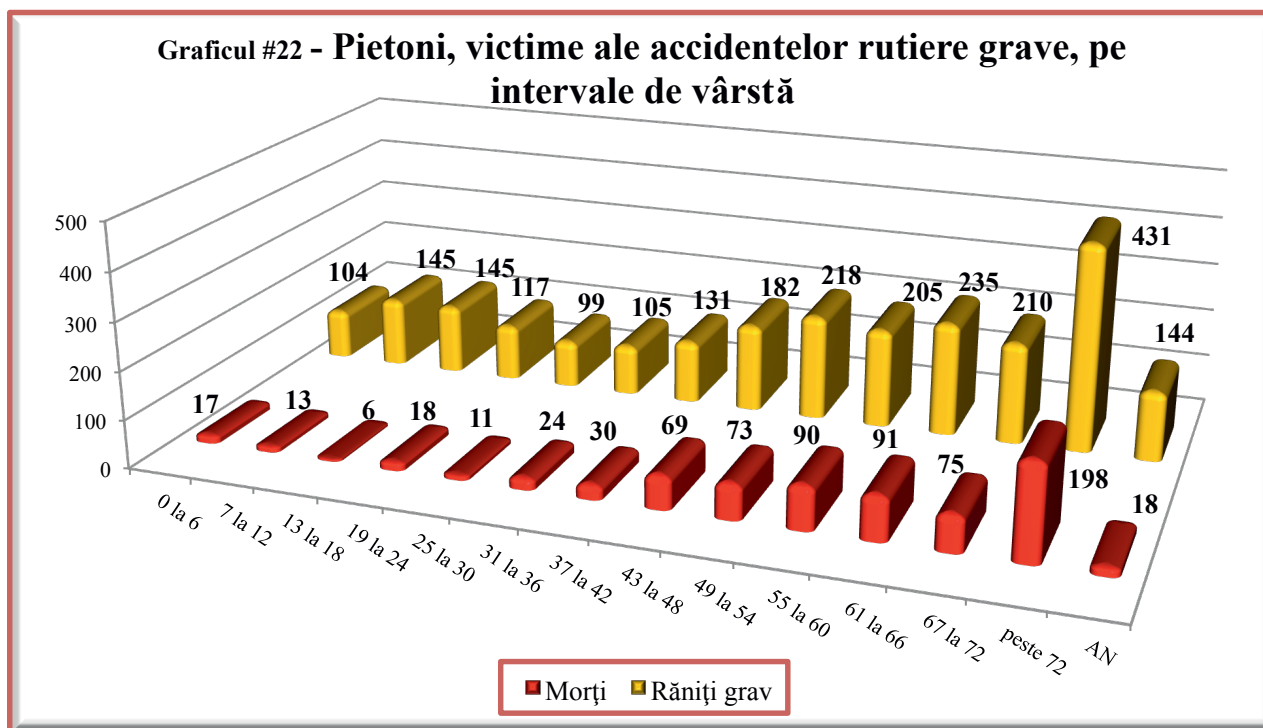
Cel mai mare număr îl constituie **pietonii**, atât persoanele decedate cât și răniți grav. Această cifră arată gradul ridicat de vulnerabilitate al acestei categorii și nivelul de indisciplină rutieră pe care îl manifestă. Pietonii victime ai accidentelor rutiere grave reprezintă 37,6% din totalul celor decedați și 30,2% din totalul celor răniți grav. Numărul pietonilor decedați crește în 2017 față de anul anterior cu 16 persoane.

Un număr mai ridicat de persoane decedate se înregistrează în anul 2017 față de anul anterior și în rândul conducătorilor autovehiculelor cu 4 roți și al biciclistilor.



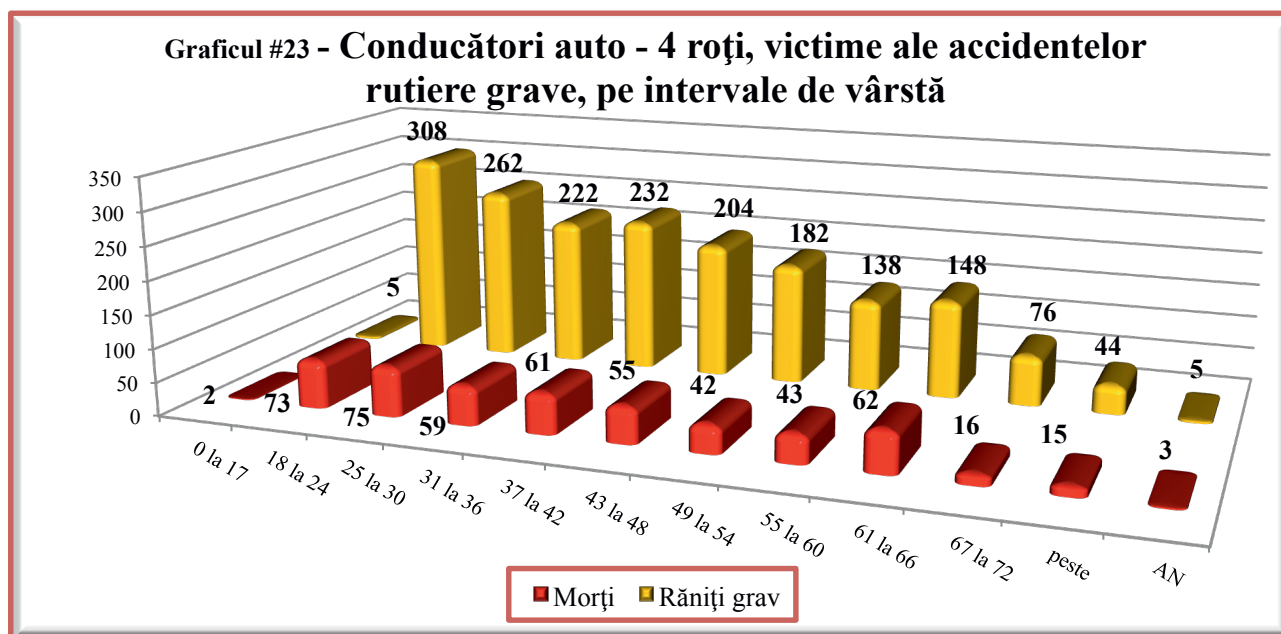
Structura de vârstă a pietonilor, victime ale accidentelor rutiere grave produse în anul 2017, structură reprezentată în graficul #22 pe intervale de vârstă, pune în evidență categoriile de persoane care, din diferite cauze, manifestă o vulnerabilitate mai mare. Față de anul 2016, numărul copiilor și adolescenților decedați în accidente rutiere scade semnificativ, cu 9 persoane pentru intervalul 7-12 ani și cu 23 de persoane pentru intervalul 13-18 ani. Pentru aceleași intervale de vârstă scade semnificativ și numărul răniților grav. Procentual, pentru intervalul mai larg 7-18 ani, numărul celor decedați scade în anul 2017 cu 62,7%, iar cel al răniților grav cu 57,3%, față de anul 2016. Pentru alte paliere de vârstă se remarcă creșterea numărului pietonilor decedați având între 43 și 66 de ani, pe fiecare interval de 5 ani considerat. În același timp, crește în 2017 numărul celor răniți grav, pietoni având între 48 și 66 de ani.

Situația înregistrată în anul 2016, privind numărul mare de pietoni cu vârsta +72 de ani victimizați în desfășurarea accidentelor rutiere, se menține și în 2017, chiar dacă numărul celor decedați scade ușor, crescând în schimb cel al persoanelor rănite grav.

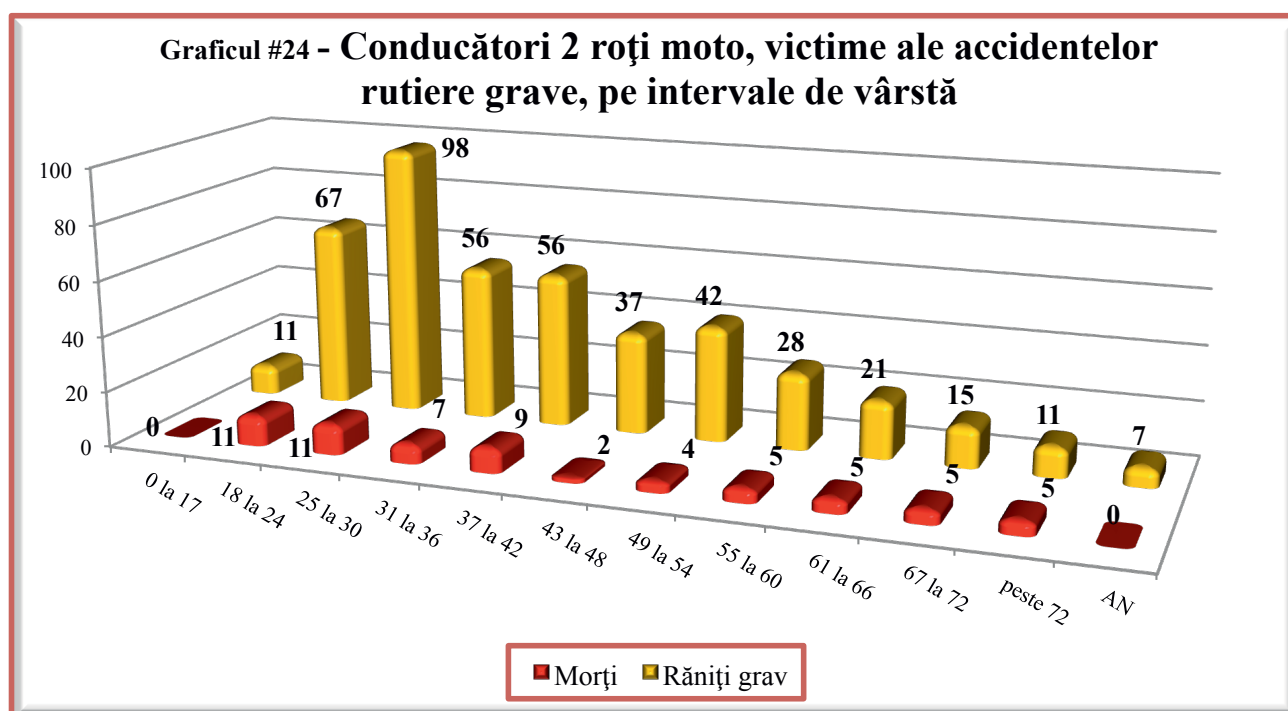




La fel ca în anul precedent, situația **conducătorilor autovehiculelor cu patru roți**, victime ale accidentelor rutiere grave reflectă raportul invers proporțional dintre vârsta victimelor și numărul lor. Graficul #23 reflectă consecințele nivelului de experiență șoferistică, precum și influența unor caracteristici psihologice care se întâlnesc preponderent la persoanele tinere, influențând comportamentul acestora la volan. Așa cum se observă, numărul celor decedați, respectiv răniți grav, scade aproape constant pe măsura creșterii vârstei. Această situație este probabil influențată și de frecvența prezenței în trafic a șoferilor de diferite vârste.



În graficul #24 este reprezentată structura de vârstă, pe intervale, a victimelor produse de către accidentele rutiere grave în rândul **conducătorilor de vehicule motorizate cu două roți**. Mai mult decât oricare alt tip de vehicul, acestea îndeplinesc pentru cei care le conduc o semnificație culturală, chiar înaintea celei utilitare. Din această perspectivă, graficul reproduce structura de vârstă a utilizatorilor acestui tip de vehicul, precum și efectele pe care caracteristicile comportamentale asociate vârstei le amplifică pe cele care țin de puterea și vulnerabilitatea vehiculului. Aceste aspecte au fost analizate și descrise pe larg în studiul consacrat acestei categorii de participanți la trafic.

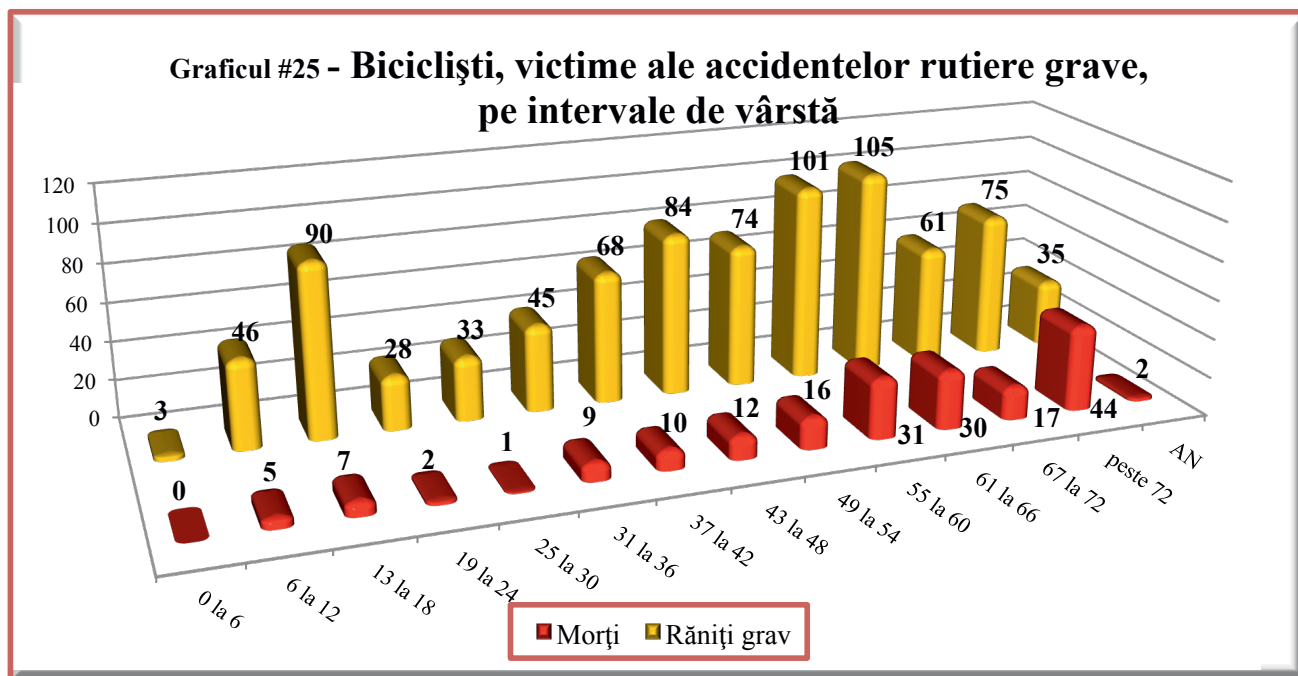




### CAPITOLUL III

Distribuția pe intervale de vârstă a bicicliștilor, victime ale accidentelor rutiere grave în anul 2017, arată faptul că, asemănător anului precedent, copiii, adolescenții și persoanele în vârstă sunt categoriile cele mai vulnerabile (graficul #25).

După un prim vârf pe care îl marchează numărul victimelor produse în rândul copiilor și mai ales al adolescenților (13-18 ani), urmează o scădere semnificativă. Pe măsură ce vârsta participanților la trafic bicicliști crește, sporește și numărul victimelor, decedați și răniți grav. Astfel, față de anul 2016 crește totalul victimelor persoanelor cu vârsta între 55 și 60 de ani, care adăugându-se celor din intervalul următor, fac ca în 2017 **bicicliștii avînd vârsta între 55 și 66 de ani să reprezinte un sfert din totalul anual al răniților grav și o treime din cel al persoanelor decedate înregistrate în rândul acestei categorii de participanți la trafic**. Un număr important de victime se înregistrează între persoanele de peste 72 de ani, categorie care dă cel mai mare număr de morți.



În funcție de mediul producerii lor – urban, rural ori în afara localității – accidentele rutiere au consecințe diferite raportate pe categoriile de participanți la trafic (graficul #27).

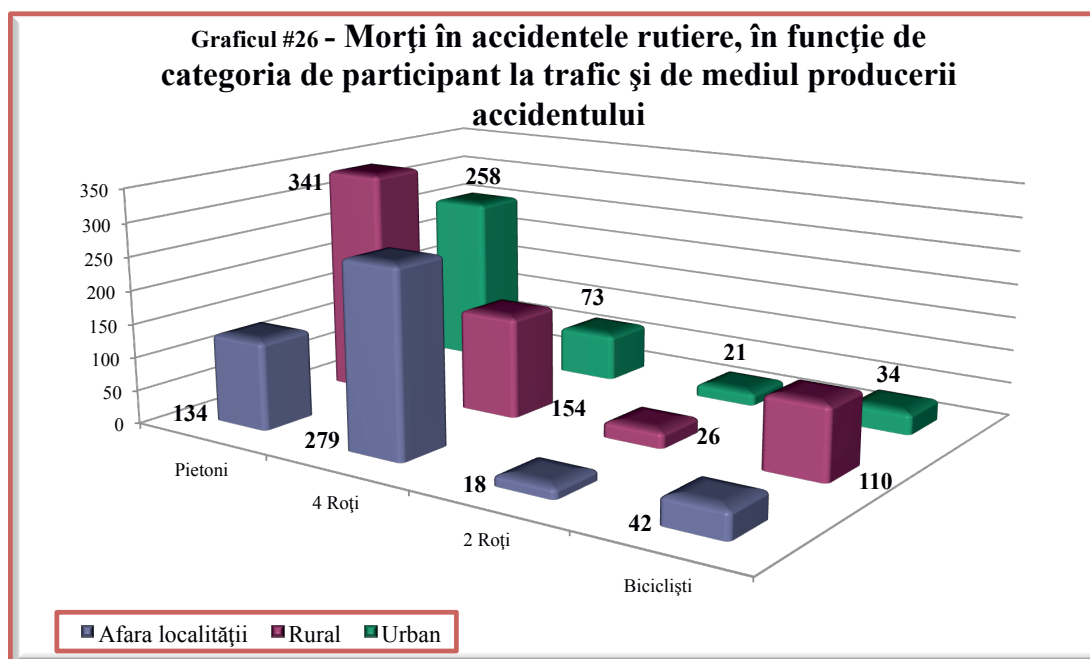
Desigur, categoriile acestor persoane sunt inegale numeric și inegal prezente pe drumurile din mediile considerate, iar din acest punct de vedere comparația are un caracter relativ, relevanța analizei se păstrează pentru raportul dintre diversele valori particulare ale indicatorilor, ilustrând violența, letalitatea accidentelor produse.

În anul 2017, cele mai multe persoane decedate pe drumurile din afara localităților sunt conducătorii de autovehicule pe patru roți. În același timp, pentru șoferi, drumurile din afara localităților sunt cele pe care se înregistrează cea mai ridicată mortalitate în rândul acestora, 55,1% dintre decesele înregistrate în rândul acestei categorii producându-se în afara localităților.

În mediul rural se înregistrează cel mai mare număr de morți pentru trei din cele patru categorii considerate, și anume cele mai vulnerabile. În accidentele din mediul rural au decedat aproape jumătate (46,5%, în scădere față de anul anterior) din totalul pietonilor iar în privința bicicliștilor procentul ajunge la 59,1% (cu aproape două procente mai mare decât în anul 2016). În evenimentele rutiere produse în mediul rural și-au pierdut viața 40% (în scădere față de anul 2016) dintre conducătorii vehiculelor pe două roți, motorizate, care au decedat în anul 2017.

În perspectiva acestei analize, mediul urban se descrie ca fiind, relativ și în ansamblu, în cea mai mică măsură periculos, letalitatea avînd cea mai redusă valoare în cazul bicicliștilor și al conducătorilor auto pe patru roți. În ceea ce îi privește pe pietoni, 35,2% din totalul acestora care și-au pierdut viața în anul 2017 au fost înregistrați în accidentele produse pe drumurile din mediul urban.

Sub cele mai multe aspecte, situația este similară celei din anul 2016.

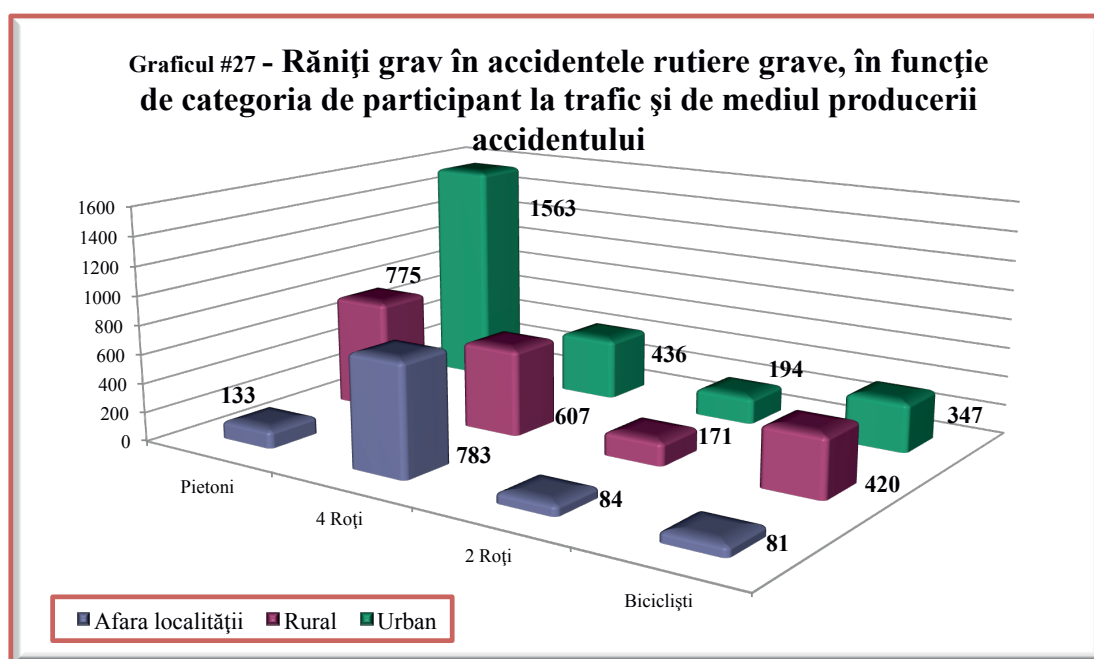


Din perspectiva numărului de răniți grav înregistrați în accidentele rutiere grave în anul 2017 (graficul #27), analiza evidențiază anumite diferențe față de situația privind persoanele decedate.

În ceea ce îi privește pe conducătorii autovehiculelor, drumurile din afara localităților constituie mediul care îi predispune în cea mai mare măsură la a fi vătămați grav, aproximativ 43% din totalul șoferilor răniți grav fiind înregistrați în acest mediu, respectiv 72,4% din totalul persoanelor rănite grav în accidentele produse pe drumurile din afara localităților.

Drumurile publice din mediul urban constituie contextul rutier pe care se înregistrează cel mai mare număr de pietoni răniți grav, 63,3% din totalul acestei categorii de participanți la trafic și 61,5% din totalul persoanelor rănite grav în accidentele produse în mediul urban.

Drumurile din mediul rural reprezintă spațiul în care se înregistrează cea mai ridicată valoare a bicicliștilor care au fost răniți grav în accidentele rutiere, aproape jumătate dintre aceștia (49,5%). Mediul rural presupune un risc sporit de vătămare și pentru conducătorii vehiculelor cu două roți, motorizate, numărul răniților grav în accidentele produse aici depășind 38% din totalul categoriei de participanți la trafic.



### CAPITOLUL III

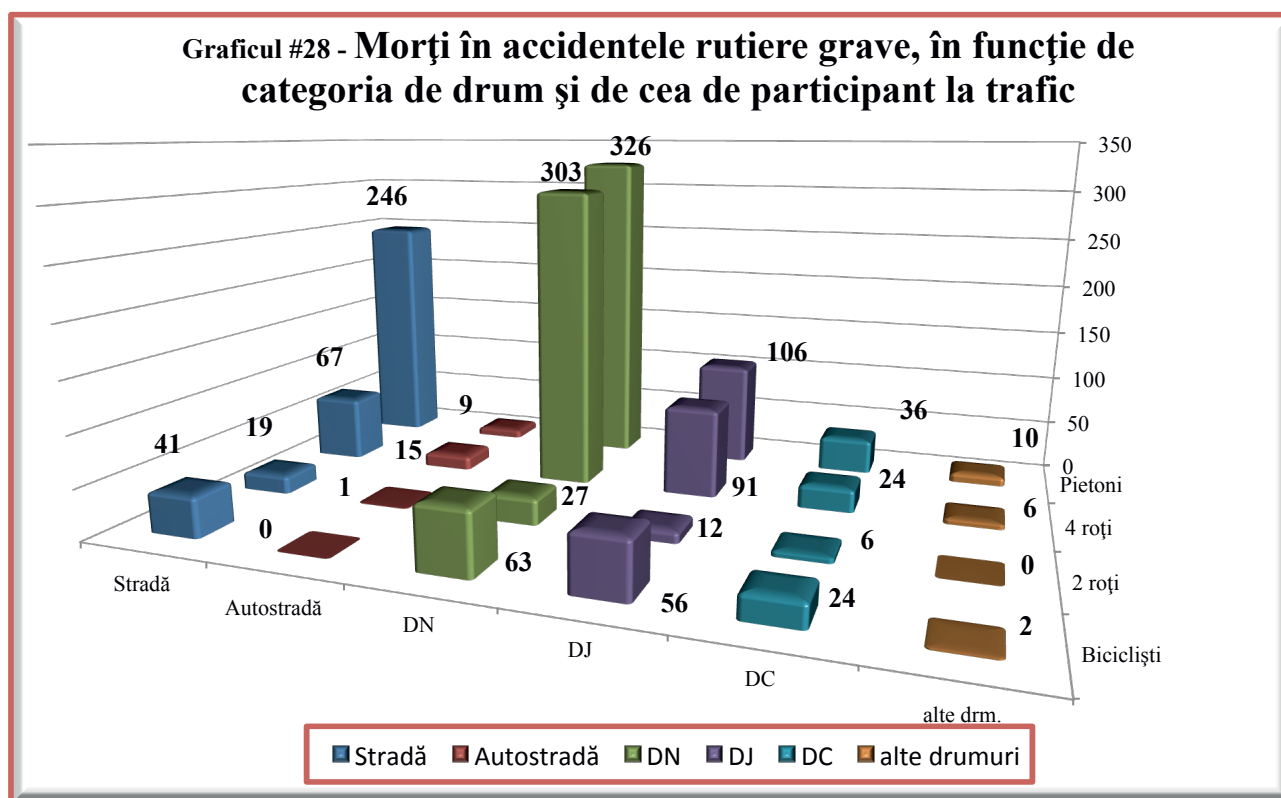
O analiză similară celei dinaintea dar care ia în considerare tipurile de drumuri, în locul mediului administrativ în care se află respectivele drumuri, pune în evidență o distribuție diferită a victimelor înregistrate ca urmare a producerii accidentelor rutiere grave din anul 2017. Desigur, între aceste categorii de drum există diferențe semnificative, atât în ceea ce privește densitatea traficului, cât și în privința prezenței pe diferitele categorii de drum a tuturor participanților la trafic luați în considerare.

În graficul #28 este ilustrată situația privind persoanele decedate.

Se remarcă faptul că pe drumurile naționale a fost înregistrat, în total, cel mai mare număr de persoane decedate. Pietonii și conducătorii auto sunt participanții la trafic care dau cel mai mare număr al morților pe acest tip de drum. În același timp, pe drumurile naționale au murit 45% din totalul pietonilor decedați, 61,7% din cel al șoferilor, respectiv 33,8% dintre bicicliști, drumul național înregistrând pentru aceste categorii de participanți la trafic cele mai ridicate valori ale decedaților în accidente rutiere, dintre toate categoriile de drum considerate.

Strada, drum preponderent urban, este contextul rutier care implică, pentru pietoni, dintre toate categoriile de participanți la trafic, cel mai ridicat risc de deces, 66% din totalul persoanelor decedate în accidentele rutiere produse pe stradă fiind pietoni.

Drumul județean dă al doilea cel mai ridicat număr al conducătorilor auto decedați, la fel și în privința bicicliștilor.

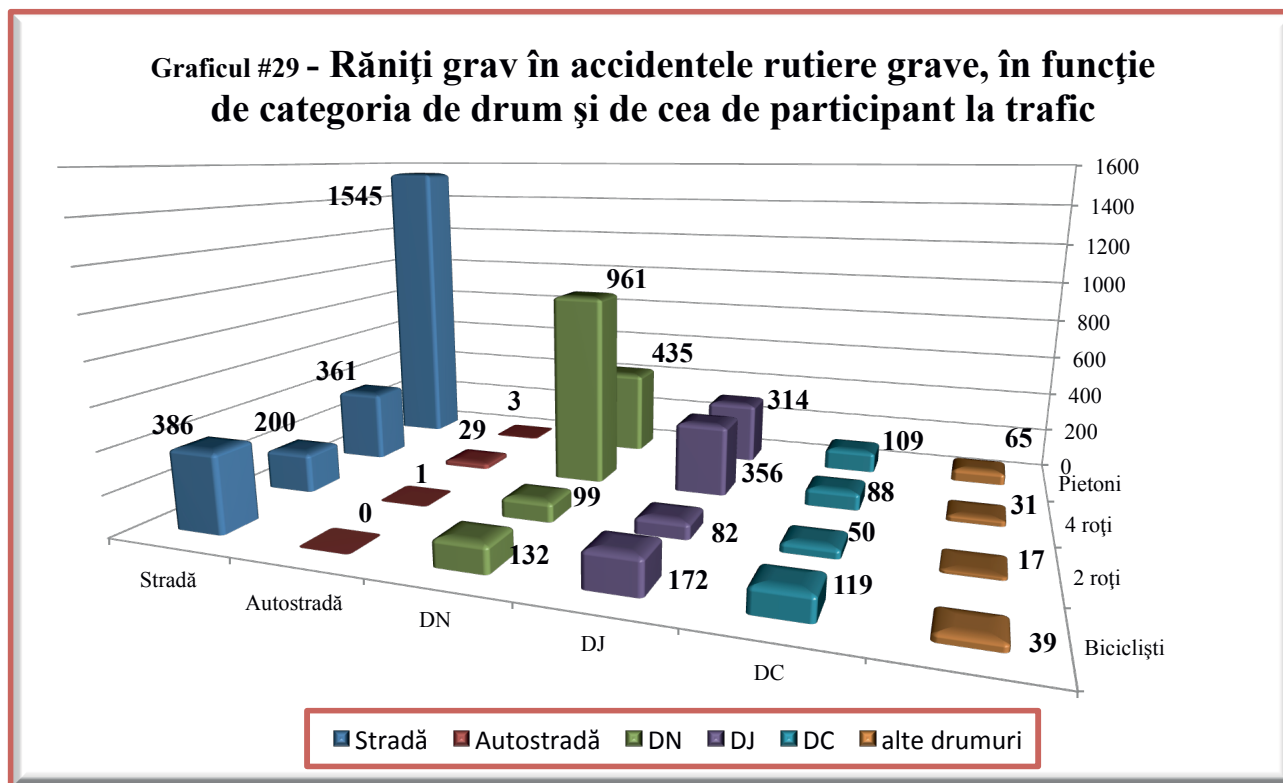


În privința vătămarilor grave, categoriile de drum oferă distribuția ilustrată în graficul #29.

Strada reprezintă locul în care au fost răniți grav cei mai mulți dintre pietoni (62,5%), bicicliști (45,5%) și conducătorii vehiculelor motorizate cu două roți (44,5%).

Cei mai mulți răniți grav din rândul șoferilor se înregistrează în accidentele rutiere produse pe drumurile naționale. În privința drumurilor naționale și a pietonilor se remarcă faptul că valorile celor decedați și răniților grav sunt destul de apropiate (42,9% decedați, 57,1% răniți grav, din totalul pietonilor victimizați pe drumurile naționale), ceea ce avertizează încă o dată asupra înaltului risc privind consecințele impactului vehicul-pieton pe această categorie de drum.

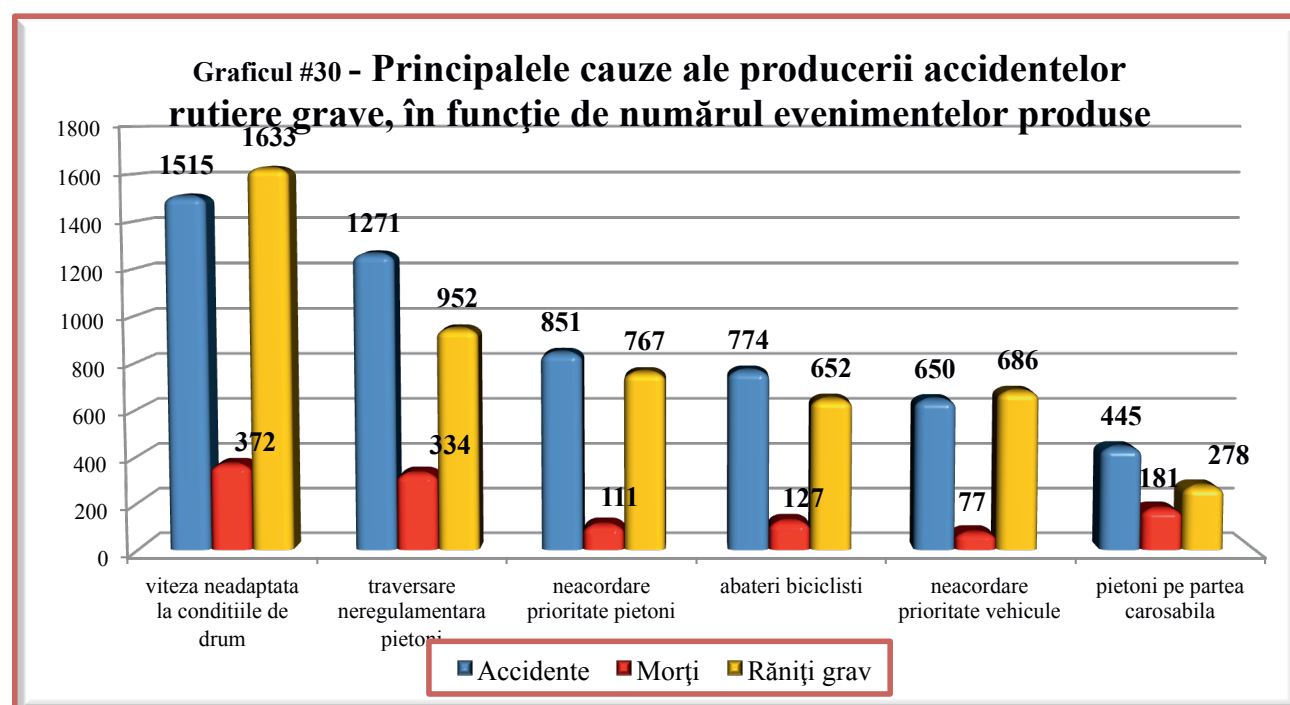
În ce privește drumul județean, se remarcă numărul șoferilor răniți grav în acest context de trafic rutier, valoare apropiată celei înregistrată în accidentele rutiere produse pe stradă.



Între multiplele cauze care au stat la originea producerii accidentelor rutiere grave în anul 2017, unele se detașează prin numărul mare de evenimente provocate (graficul #30).

*Neadaptarea vitezei la condițiile de drum* reprezintă cea mai frecventă dintre acestea, 17,5% din totalul accidentelor produse, urmată de *traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni*, 14,7% din total, astfel că doar aceste două cauze au determinat împreună aproape o treime dintre evenimentele rutiere grave din 2017.

Situația este similară celei din anul 2016.



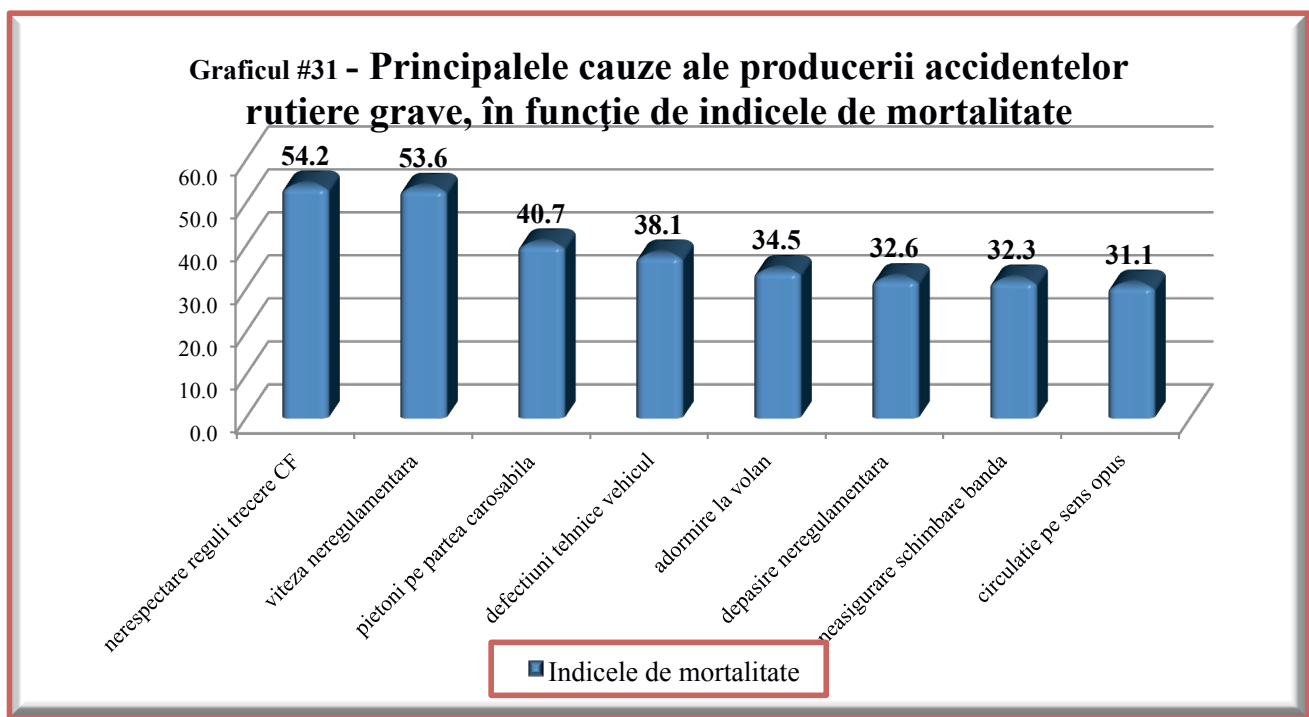
### CAPITOLUL III

Cauzele care au provocat un număr mare de accidente nu sunt neapărat și cele care implică cel mai înalt grad de risc privind mortalitatea. În graficul #31 este prezentat topul acelor cauze care implică un grad ridicat de pericol, datorită numărului mare de persoane decedate în accidentele rutiere pe care le-au produs.

Accidentele produse datorită **nerespectării regulilor de trecere a căii ferate**, chiar dacă, relativ puțin numeroase, rămân cele cu o mortalitate foarte ridicată (54,2%), în 24 de evenimente înregistrându-se 18 persoane decedate.

**Viteza neregulamentară** este a doua cauză cu mare probabilitate a decesului. Depășirea vitezei regulamentare a provocat în 2017 cel puțin un mort la fiecare două accidente rutiere cauzate de viteză (53,6%, în scădere cu 5,6% față de anul 2016).

**Prezența pietonilor pe partea carosabilă** reprezintă, în același timp, una dintre primele șase cauze ca număr de evenimente rutiere produse și între primele cinci ca valoare a indicelui de mortalitate. Deci accidentele rutiere astfel produse, sunt nu numai foarte periculoase prin consecințe, dar și frecvente. Această situație reprezintă o diferență față de anul 2016, când niciuna dintre cauzele de letalitate ridicată nu era una care totodată să producă și un mare număr de evenimente rutiere grave.



În tabelul următor prezentăm totalitatea cauzelor care au produs accidente rutiere grave în anul 2017, numărul evenimentelor rutiere provocate de către fiecare dintre acestea și victimele omenești rezultate.

Tabelul #7: Cauzele accidentelor rutiere grave produse în anul 2017 și consecințele acestora

Cauză	Accidente	Morți	Răniți grav	Indice mortalitate
abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	245	33	233	13.5
abateri ale conducătorilor de utilaje	18	2	16	11.1
abateri biciclisti	774	127	652	16.4
abateri pasageri/calatori/insotitori	56	2	55	3.6
adormire la volan	200	69	235	34.5
alte abateri pietoni	64	11	53	17.2
alte abateri savarsite de conducatorii auto	234	57	216	24.4
alte cauze referitoare la drum	1	0	2	0.0
alte preocupari de natura a distrage atentia	298	75	319	25.2
animale sau alte obiecte	12	2	13	16.7
circulatie pe sens opus	119	37	134	31.1
conducere agresiva	1	0	1	0.0
conducere fara permis	159	42	157	26.4
conducere sub influenta alcoolului	247	63	249	25.5
conducere sub influenta drogurilor	2	0	2	0.0
defectiuni tehnice vehicul	21	8	23	38.1
depasire neregulamentara	359	117	410	32.6
drum deteriorat sau in lucru	1	0	1	0.0
infirmitati sau afectiuni medicale	7	4	4	57.1
intoarcere neregulamentara	53	11	61	20.8
neacordare prioritate pietoni	851	111	767	13.0
neacordare prioritate vehicule	650	77	686	11.9
neasigurare la schimbarea directiei de mers	275	47	282	17.1
neasigurare mers inapoi	164	20	145	12.2
neasigurare schimbare banda	31	10	33	32.3
neasigurare stabilitate incarcatura	5	0	5	0.0
nerespectare distanta intre vehicule	352	46	372	13.1
nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare	12	1	15	8.3
nerespectare reguli trecere CF	24	13	18	54.2
nerespectare semnalizare semafor	29	3	27	10.3
obstacol nesemnalizat pe carosabil	3	2	1	66.7
oprire, stationare neregulamentara	5	0	5	0.0
pietoni pe partea carosabila	445	181	278	40.7
semnalizare rutiera incompleta / insuficienta	5	0	5	0.0
traversare neregulamentara pietoni	1271	334	952	26.3
viteza neadaptata la conditiile de drum	1515	372	1633	24.6
viteza neregulamentara	138	74	121	53.6

### CAPITOLUL III

Cauzalitatea accidentelor rutiere se manifestă diferit în funcție de mediul în care se desfășoară traficul rutier, atât în ce privește numărul accidentelor rutiere provocate, cât și în privința gradului de victimizare. Specificitatea condițiilor pe care circulația din urban, rural ori din afara localităților le presupune, se reflectă în specificitatea cauzalității, determinând ca o aceeași cauză să fie mai mult sau mai puțin prezentă ori să producă o victimizare diferită.

În mediul urban, cele mai multe accidente rutiere se produc în relația dintre pietoni și conducătorii auto (tabelul #8), în timp ce viteza neregulamentară este prima între cauze, considerate din punctul de vedere al mortalității.

Tabelul #8: Principala cauzalitate în mediul urban, în funcție de numărul evenimente, respectiv, de nivelul mortalității

Cauze frecvente	Accid.	Morți	Răniri grav	Indice mortalitate	Cauze cu risc major	Accid.	Morți	Răniri grav	Indice mortalitate
neacordare prioritate pietoni	723	74	671	10.2	nerespectare reguli trecere CF	8	6	7	75.0
traversare neregulamentară pietoni	699	124	580	17.7	viteza neregulamentară	33	13	30	39.4
neacordare prioritate vehicule	381	35	386	9.2	Circulație pe sens opus	23	7	24	30.4
viteza neadaptată la condițiile de drum	269	37	296	13.8	întoarcere neregulamentară	16	4	18	25.0
abateri bicicliști	263	21	243	8.0	pietoni pe partea carosabilă	124	30	95	24.2

În mediul rural, viteza neadaptată și comportamentul rutier neregulamentat al pietonilor și bicicliștilor stau la baza cauzelor care provoacă cel mai mare număr de accidente (tabelul #9).

În privința riscului pe care îl presupun, prezența pietonilor pe partea carosabilă și 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.

Tabelul #9: Principala cauzalitate în mediul rural, în funcție de numărul de evenimente, respectiv, de nivelul mortalității

Cauze frecvente	Accid.	Morți	Răniri grav	Indice mortalitate	Cauze cu risc major	Accid.	Morți	Răniri grav	Indice mortalitate
viteza neadaptată la condițiile de drum	566	142	578	25.1	pietoni pe partea carosabilă	214	87	134	40.7
traversare neregulamentară pietoni	470	155	320	33.0	viteza neregulamentară	53	21	52	39.6
abateri bicicliști	412	77	339	18.7	traversare neregulamentară pietoni	470	155	320	33.0
pietoni pe partea carosabilă	214	87	134	40.7	depasire neregulamentară	122	33	131	27.1
abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	186	23	176	12.4					



Pe drumurile din afara localității, cauzele care stau la originea producerii accidentelor rutiere grave se structurează diferit.

În privința frecvenței, viteza neadaptată la condițiile de drum se detașează, 32,6% dintre accidentele produse în afara localității având această cauză. În raport cu aceasta, toate celelalte cauze se manifestă mult mai rar.

În privința gravității consecințelor produse, pentru un inventar larg de cauze, accidentele care au loc pe drumurile din afara localității se caracterizează printr-un ridicat nivel al mortalității. Specificul circulației care se desfășoară în afara localității presupune viteze mai mari, segmente mai lungi de drum nesupuse semnalizării ori altor mijloace de control al traficului, iluminare mai redusă a drumului etc. În aceste condiții, orice încălcare a normelor rutiere, considerată ca și cauză de producere a unui accident, se asociază unei probabilități crescute de a produce efecte mai grave decât în condițiile traficului în localitate.

În tabelul #10 prezentăm cauzele care au stat la originea producerii accidentelor rutiere grave în afara localității, în anul 2017 și al căror indice de mortalitate a depășit 50%. Menționăm că nu au fost introduse în tabel acele cauze care au produs mai puțin de 10 accidente pe parcursul întregului an, chiar dacă indicii de mortalitate depășeau 40%.

Tabelul #10: Principala cauzalitate a accidentelor produse în afara localității, în funcție de nivelul mortalității

Cauze frecvente	Accd.	Morți	Răniri grav	Indice mortalitate	Cauze cu risc major	Accd.	Morți	Răniri grav	Indice mortalitate
<b>viteza neadaptată la condițiile de drum</b>	<b>680</b>	<b>193</b>	<b>759</b>	<b>28.4</b>	<b>viteza neregulamentară</b>	<b>52</b>	<b>40</b>	<b>39</b>	<b>76.9</b>
<b>depășire neregulamentară</b>	<b>178</b>	<b>75</b>	<b>219</b>	<b>42.1</b>	<b>nerespectare reguli trecere CF</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>71.4</b>
<b>nerespectare distanța între vehicule</b>	<b>143</b>	<b>24</b>	<b>159</b>	<b>16.8</b>	<b>pietoni pe partea carosabilă</b>	<b>107</b>	<b>64</b>	<b>49</b>	<b>59.8</b>
<b>alte preocupări de natura a distrage atenția</b>	<b>126</b>	<b>42</b>	<b>125</b>	<b>33.3</b>	<b>traversare neregulamentară pietoni</b>	<b>102</b>	<b>55</b>	<b>52</b>	<b>53.9</b>
					<b>conducere fără permis</b>	<b>43</b>	<b>22</b>	<b>39</b>	<b>51.1</b>