

Capitolul IV

RISCU RUTIER ÎN MEDIUL RURAL

Preambul - Problematika mediului rural din punct de vedere al siguranței rutiere

Riscul rutier este o caracteristică a societății umane în epoca modernă și parte a vieții noastre cotidiene. În funcție de zona, mediul în care locuim, aceste pericole se manifestă în moduri și forme diferite. Adesea se consideră că șofatul în mediul urban este mai periculos datorită aglomerării umane și de vehicule dar statisticile dovedesc faptul că cele mai multe accidente mortale au loc în zonele rurale.

Dezvoltarea mediului rural și creșterea rapidă a numărului de autovehicule a condus treptat la o creștere a valorilor de trafic din localitățile rurale și implicit a numărului de evenimente rutiere. Mai mult, o mare parte a infrastructurii rutiere din mediul rural o reprezintă drumurile comunale, județene și naționale, care susțin dezvoltarea socială și economică a zonei rurale. Ceea ce este specific pentru România este așezarea localităților rurale de-a lungul drumurilor naționale și europene, fapt ce implică, în lipsa unei rețele extinse de autostrăzi și o tranzitare a acestora atât de către autoturismele cu mărfuri care traversează țara în ruta lor spre vestul Europei cât și de către autoturismele personale, aflate pe rutele planificate de vacanță.

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

Ca o consecință a unei astfel de dezvoltări, infrastructura rutieră se intersectează, uneori chiar până la suprapunere, cu traseele ce derivă din activitățile zilnice ale persoanelor din mediul rural (drumurile/ străzile din mediul rural sunt împărțite uneori între automobile, bicicliști, vehicule agricole, autovehicule atipice, căruțe, pietoni, spațiu de joacă pentru copii etc.).

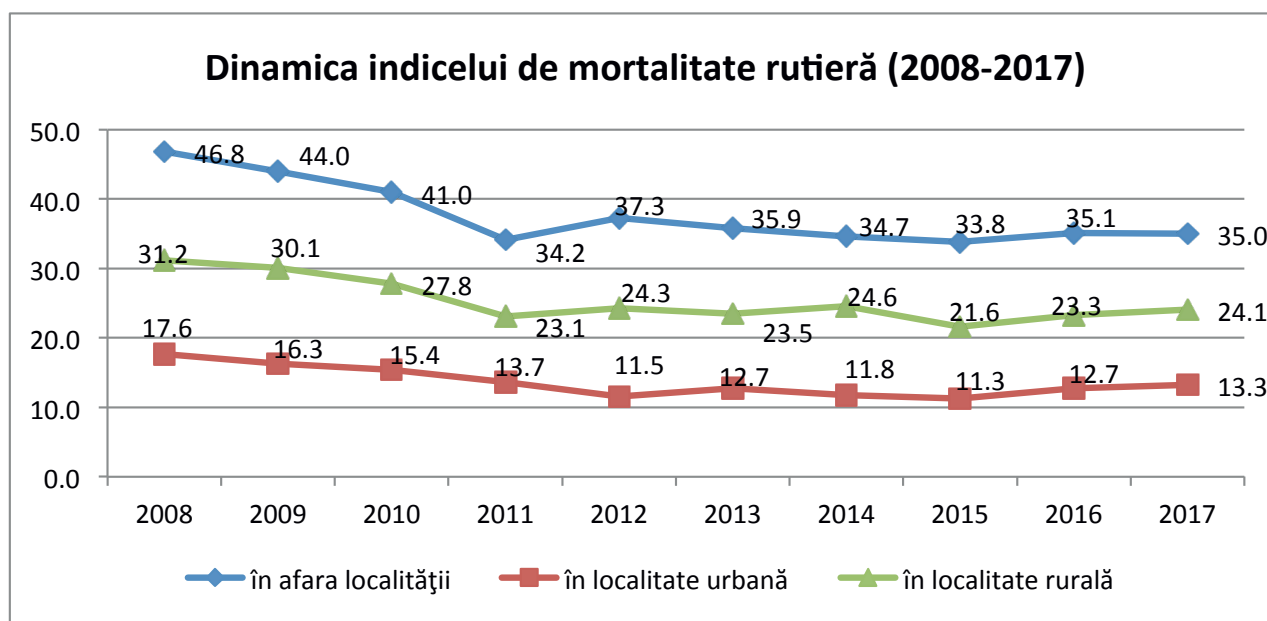
În acest capitol vom analiza particularitățile traficului rutier din localitățile rurale, ale șoferilor și ale altor categorii de participanți la trafic implicați în accidentele rutiere grave de-a lungul anului 2017 precum și a factorilor contributivi în producerea acestora.

1. Dimensiunile și specificul problemei (urban versus rural)

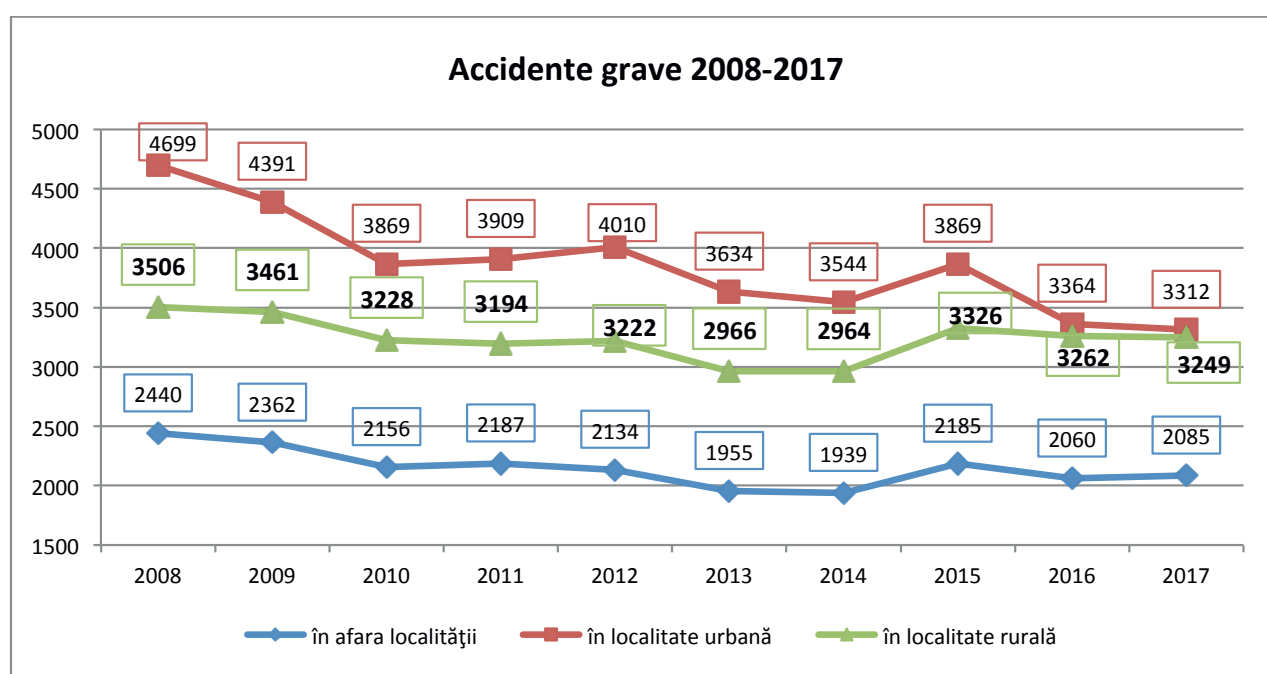
Din punct de vedere al siguranței rutiere, în România, orașele sunt mediul predilect de producere a accidentelor rutiere grave. Zona urbană, cu o densitate a populației mare se confruntă cu un număr mai mare de accidente (ex. tamponări) și cu o rată a rănilor mai mare decât zona rurală. În schimb, localitățile rurale cu o densitate a populației mai redusă experimentează un număr mai mic de accidente rutiere dar mai grave, cu un indice de mortalitate mai mare.

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.

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 deces la 4 accidente grave.



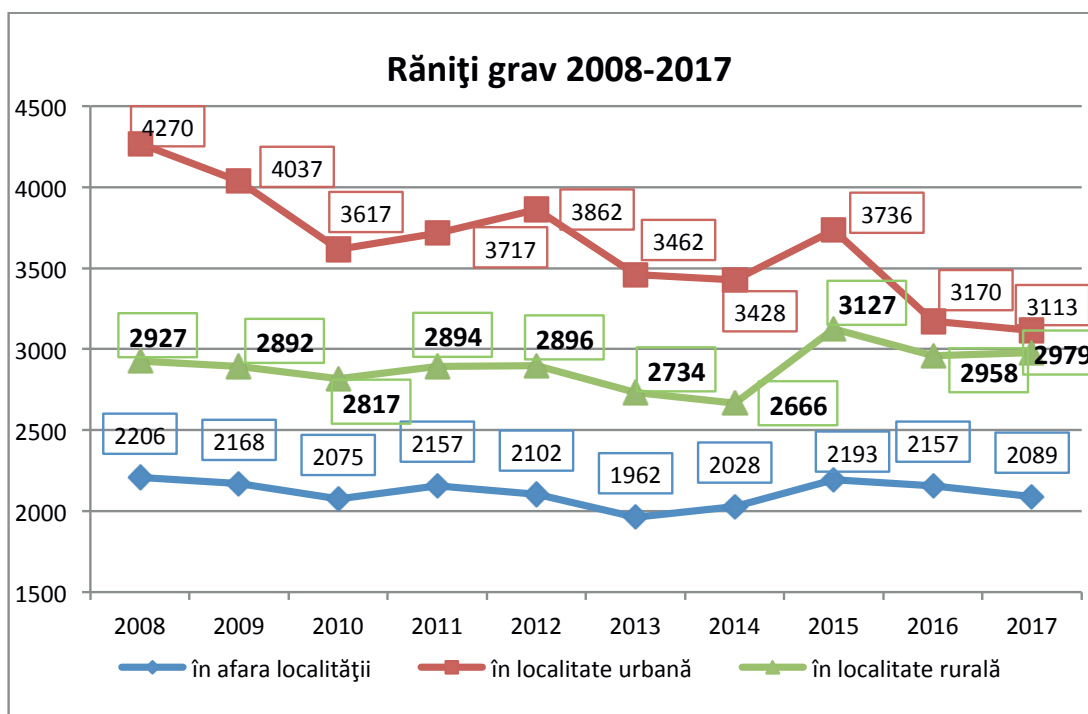
Mai mult, în ultimii 10 ani s-a observat o scădere mai puțin accentuată a evenimentelor rutiere grave produse în localitățile rurale (-7%) comparativ cu localitățile urbane (-30%) și în afara localităților (-15%).



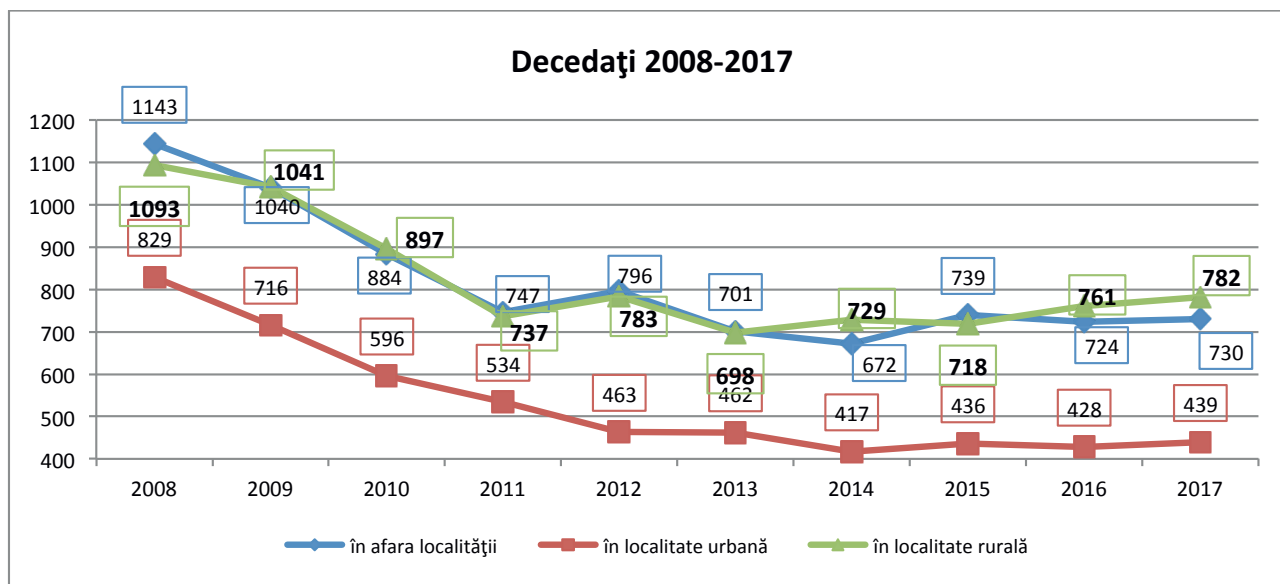
CAPITOLUL IV

În cazul victimelor rezultate în urma accidentelor rutiere de pe raza localităților rurale, evoluția pe ultimii 10 ani arată o tendință îngrijorătoare de înrăutățire a situației:

- Numărul de **răniți grav** înregistrați în anul 2017 a fost cu aproape 2% mai mare față de 2008, în condițiile în care numărul răniților grav a scăzut în orașe cu 27% și la nivel național cu 13%.

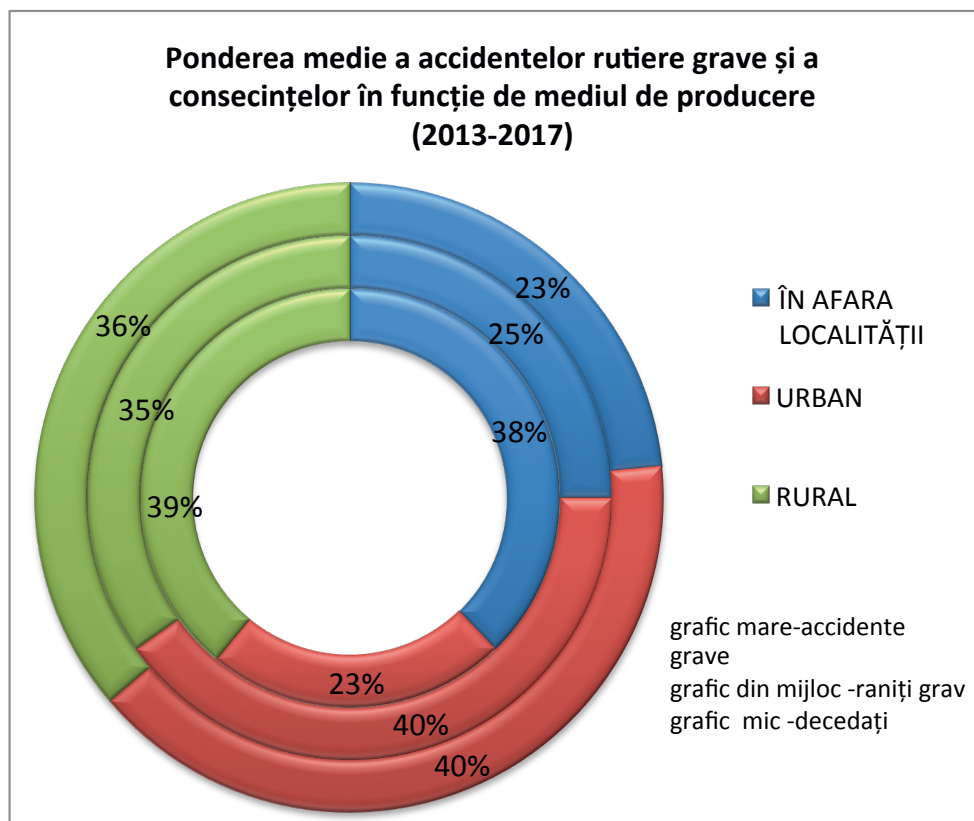


- Numărul de **decese**, deși în scădere față de acum 10 ani cu 28,5%, a depășit ca valoare, pentru a treia oară în ultimul deceniu, numărul de decese din afara localității, situându-se în ultimii 3 ani pe un trend ascendent; ca o comparație, **rata fatalității rutiere**²³ în mediul rural este cu 67% mai mare față de cea din urban.

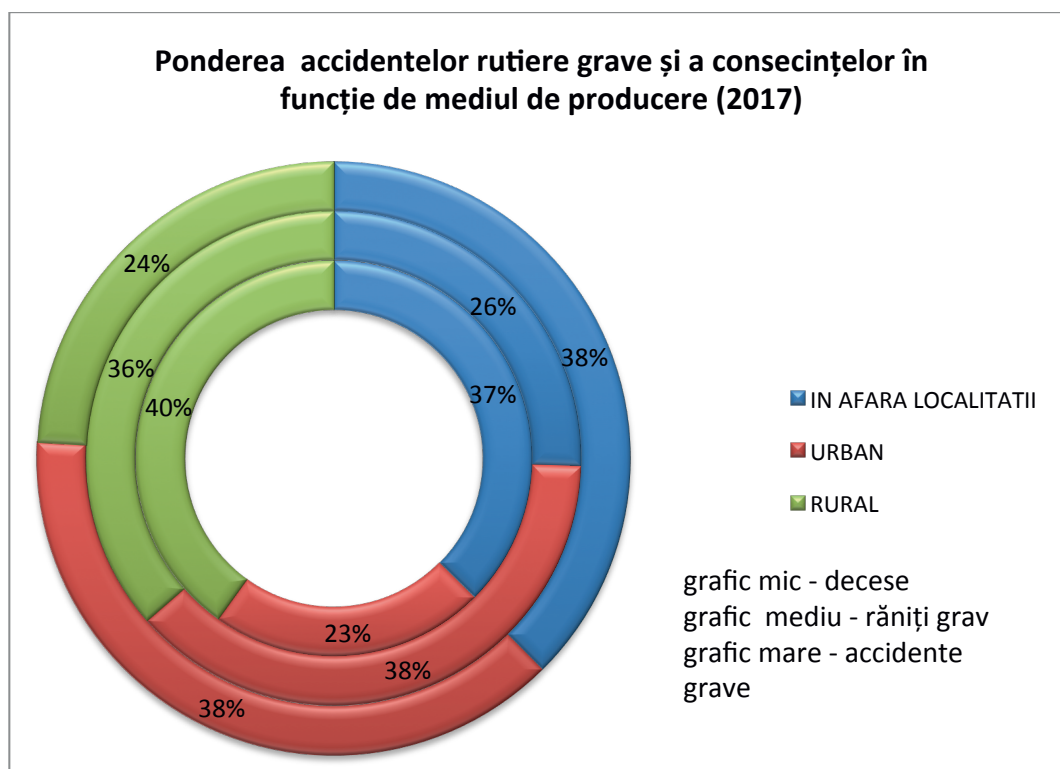


- În ultimii 5 ani, **ponderea medie a deceselor** în accidentele rutiere în localitățile rurale a fost de 39%, procent ce situează aceste localități pe primul loc în rândul mediilor de producere a deceselor rutiere.

²³Numărul de decedați în totalul victimelor x 100



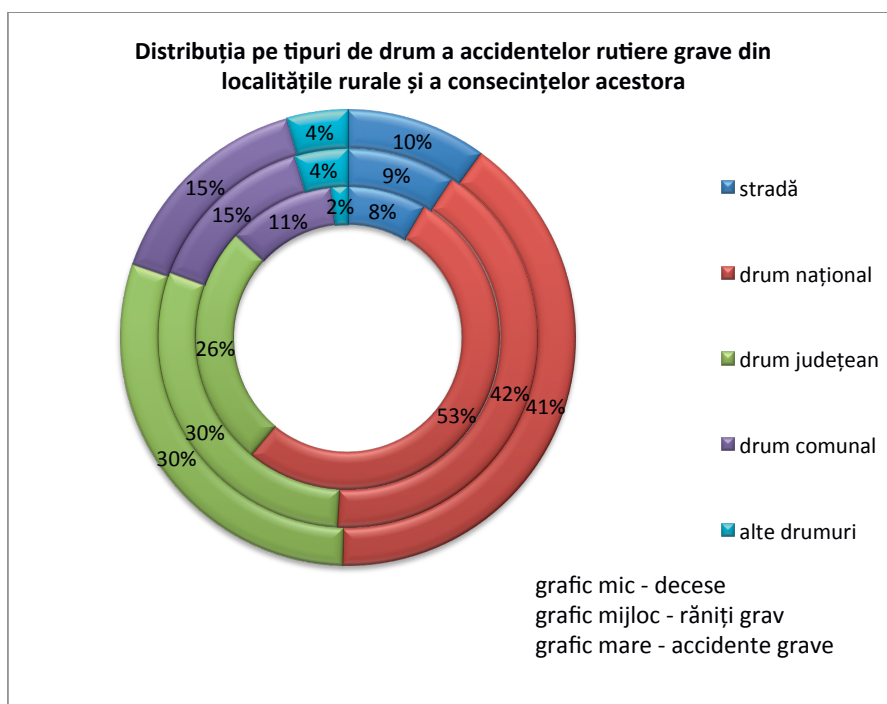
În anul 2017, 4 din 10 decese în accidente au avut loc pe drumurile de pe raza localităților rurale.



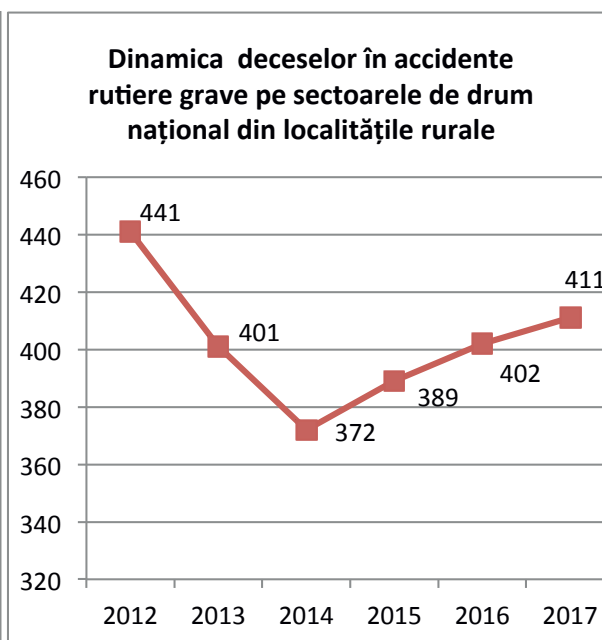
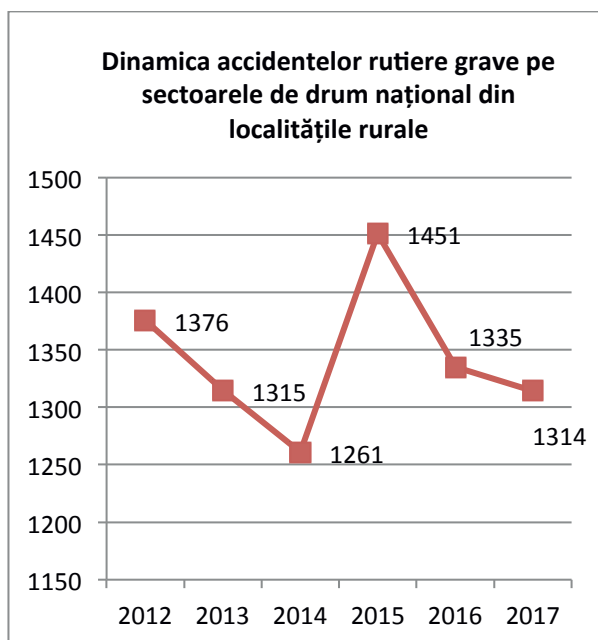
2. Caracteristicile accidentelor rutiere grave din localitățile rurale

Drumurile naționale- categoria de drum cu risc rutier cel mai ridicat în mediul rural

Localitățile rurale sunt străbătute de o rețea variată de drumuri, de la cele naționale sau europene până la drumuri comunale și sătești. Un factor cu impact asupra siguranței în trafic este dispunerea liniară a satelor pe ambele părți ale drumurilor din categoria celor cu viteze superioare de deplasare și lipsa unor șosele de centură care să evite tranzitarea localităților. Acest risc este reflectat și de datele statistice care indică faptul că 4 din 10 accidente grave din rural s-au produs pe drumurile naționale. Mai mult, peste jumătate dintre decesele în accidentele rutiere de pe raza localităților rurale au avut loc pe aceste categorii de drum, gravitatea evenimentelor fiind confirmată și de indicele de mortalitate, cel mai mare în cazul accidentelor pe această categorie de drum.(31.3, sau 1 deces la 3 accidente grave).



O analiză a evoluției numărului accidentelor rutiere grave pe drumurile naționale în ultimii 5 ani arată faptul că, exceptând anul 2015 când a fost o creștere spectaculoasă, în restul intervalului s-a manifestat o tendință de reducere, în schimb numărul de decese a crescut constant din 2014 până în prezent.



În ceea ce privește drumurile județene, pe care s-au înregistrat 3 din 10 accidente, riscul rutier ține de combinația dintre calitatea infrastructurii și gama largă de utilizatori de drum care, circulând cu viteze diferite, creează contextele de producere a unor evenimente rutiere grave prin manevre de depășire și trafic pe contrasens.

În ceea ce privește caracteristica drumului, 1 din 6 accidente au avut loc în curbe iar 1 din 10 într-o intersecție.

Cauze și mod de producere

Un indicator care ilustrează dinamica accidentelor rutiere și surprinde specificitatea din zona rurală este **tipul impactului**, însemnând modul cum se produce coliziunea între participanții la trafic.

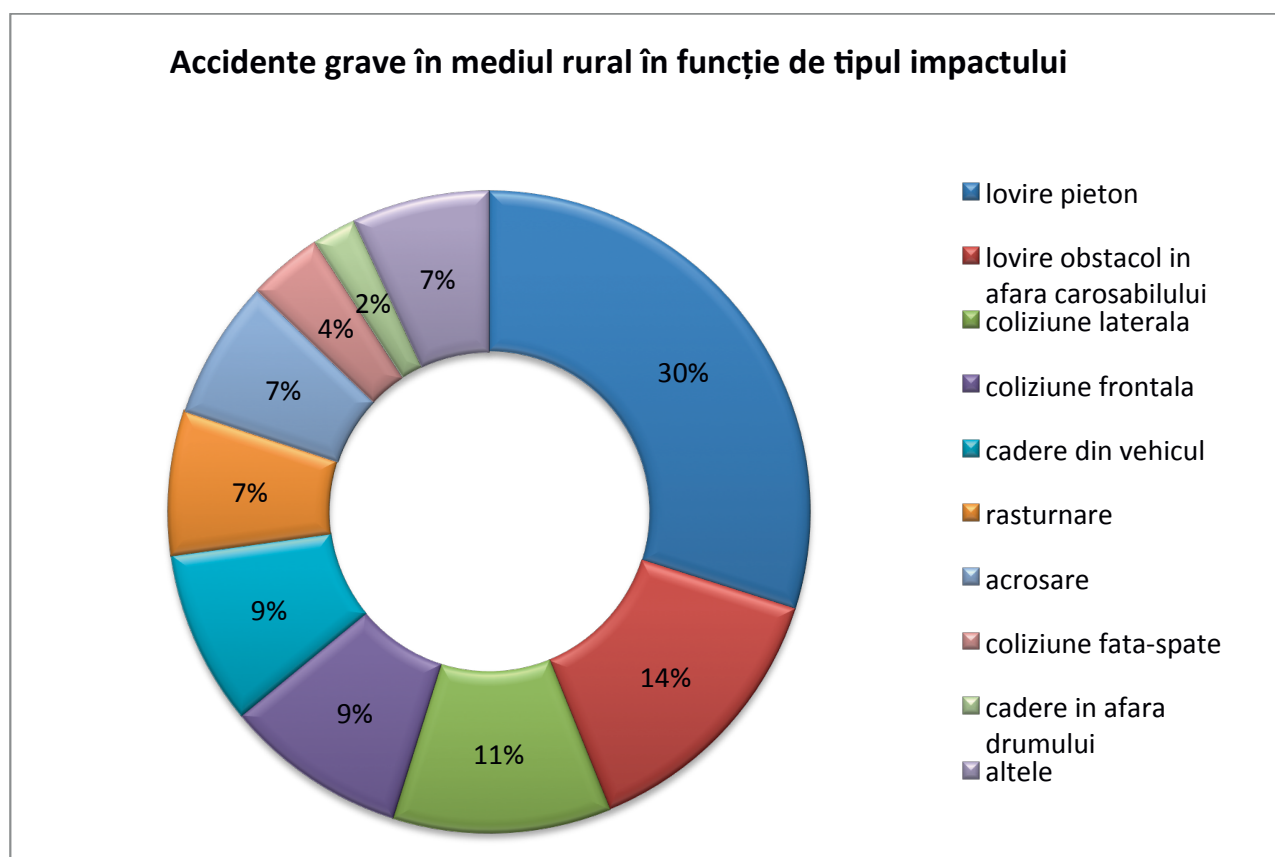
În localitățile rurale, principala modalitate de producere a accidentului rutier a fost: **lovirea pietonului**, 3 din 10 accidente fiind de acest tip, peste jumătate dintre ele având loc pe drumuri naționale/europene și producând 41,3% din totalul deceselor.

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 marea lor majoritate (85%) pe drumurile naționale.

În mediul rural, frecvente au fost și *lovirea obstacol în afara părții carosabile* (1 din 7 accidente), *coliziunea laterală* (1 din 9 accidente), *coliziunea frontală* și *cădere din vehicul* (1 accident din 11).

Dacă în cazul accidentelor cu lovire obstacol în afara drumului și coliziunea frontală cauza principală a fost neadaptarea de către șoferi a vitezei la condițiile de drum, la coliziunile laterale cauza a fost de regulă neacordarea priorității vehiculelor și neasigurarea la schimbarea direcției.

Accidentele care s-au produs prin **căderea din vehicul** au avut drept cauză principală abateri săvârșite de bicicliști (42%) și căruțași (37%).



CAPITOLUL IV

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.

Tabloul cauzal al accidentelor rutiere din localitățile rurale indică un mix de factori și de situații care au condus la producerea evenimentelor pe șosele. **Viteza neadaptată la condițiile de drum apare ca principala cauză de producere a accidentelor rutiere**, 1 din 6 evenimente având acest raport de cauzalitate.

Principalele cauze de producere a accidentelor în localitățile rurale

Cauza principală	Accidente	Morți	Răniți grav
viteza neadaptată la condițiile de drum	566	142	578
traversare neregulamentară pietoni	470	155	320
abateri bicicliști	412	77	339
pietoni pe partea carosabilă	214	87	134
abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	186	23	176

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). De menționat faptul că, atât în cazul vitezei, cât și a cauzelor ce țin de comportamentul pietonilor, acest **indice de mortalitate este și mai ridicat în condiții de luminozitate scăzută** (ex. iluminat stradal nefuncțional sau absent), ajungând la 5-8 decese la 10 accidente rutiere.

Reflectând diversitatea participanților la traficul rutier, și alte categorii și-au adus "contribuția" la producerea accidentelor prin nerespectarea regulilor de circulație care li se adresau, respectiv bicicliștii (1 din 8 accidente din vina lor) și conducătorii de atelaje sau animale.

Cauzele accidentelor variază și în funcție de categoria de drum pe care se produc astfel, dacă pe drumurile comunale cauzele țin de bicicliști și căruțași, pe drumurile județene și naționale principala cauză este **viteza neadaptată** la condiții de mers urmată de **traversarea neregulamentară** (cu numărul cel mai mare de decese). Pe străzile din localitățile rurale accidentele sunt cauzate de către pietoni și bicicliști dar și de neadaptarea vitezei de către șoferi.

Printr-o raportare la celelalte medii de producere, anumite cauze par a fi mai frecvente în mediul rural. Cum era de așteptat, trei sferturi dintre accidentele din vina căruțașilor au avut loc în perimetrul localităților rurale. De asemenea, mai mult de jumătate (53,2%) din accidentele din vina bicicliștilor au avut loc în rural.

Surprinzător și alarmant este faptul că două dintre comportamentele șoferilor extrem de riscante, respectiv **conducerea fără permis și conducerea sub influența alcoolului sunt mai frecvente în mediul rural**, cel puțin așa rezultă din statistica accidentelor rutiere: **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.**

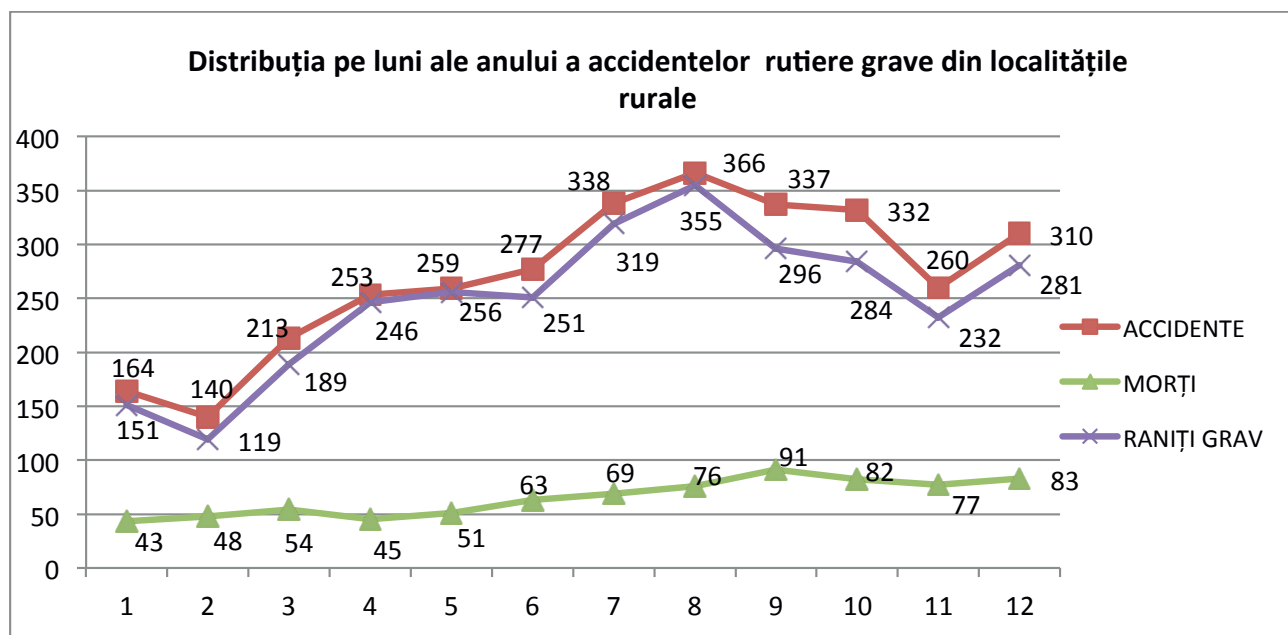
Conducerea fără permis, mai frecventă pe drumurile secundare (comunale 33%, județene 31%), a condus la accidente de o gravitate deosebită (răsturnare, lovire obstacol în afara carosabilului, lovire pieton sau coliziune frontală)

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. De remarcat că, **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)**²⁴.

²⁴Problema conducerii sub influența alcoolului o vom relua la subcapitolul referitor la responsabilitatea rutieră

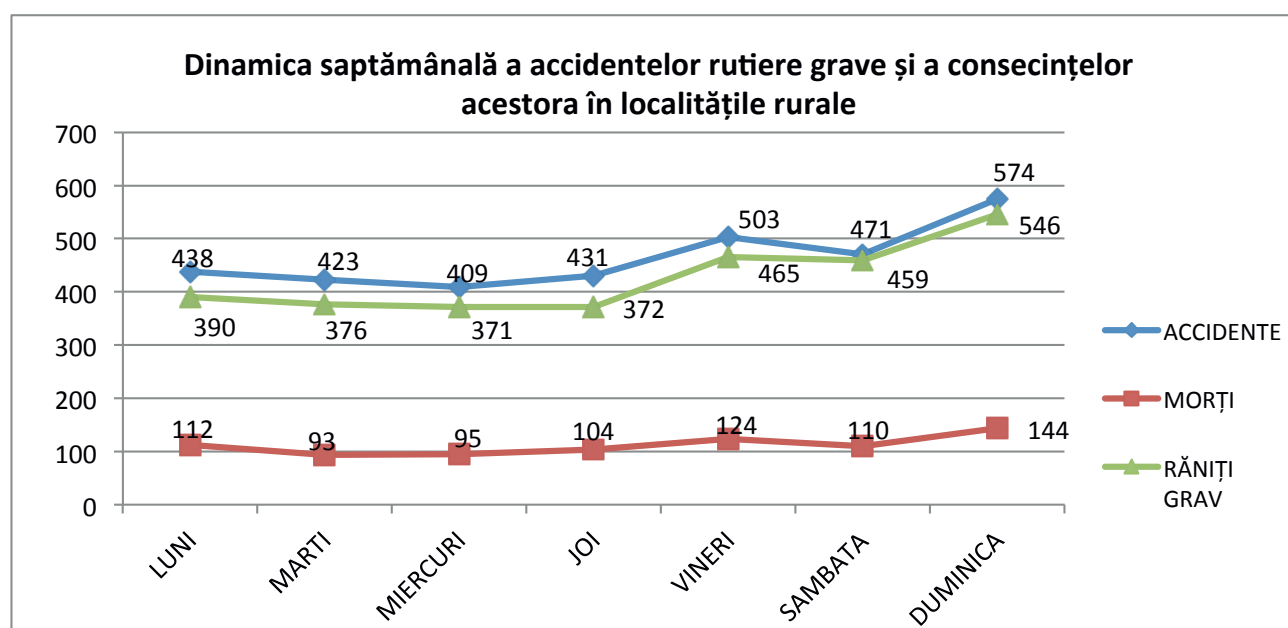
Caracteristici temporale (Luna/ziua/ora)

Distribuția lunară a accidentelor rutiere este, de regulă, în funcție de condițiile climatice și obiceiurile de călătorie ale participanților la trafic. 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. Cum se observă și din graficul de mai jos și la nivelul lunii decembrie numărul de accidente rutiere grave este ridicat, deplasările din perioada sărbătorilor de iarnă creând contextul producerii unor mai numeroase evenimente rutiere.



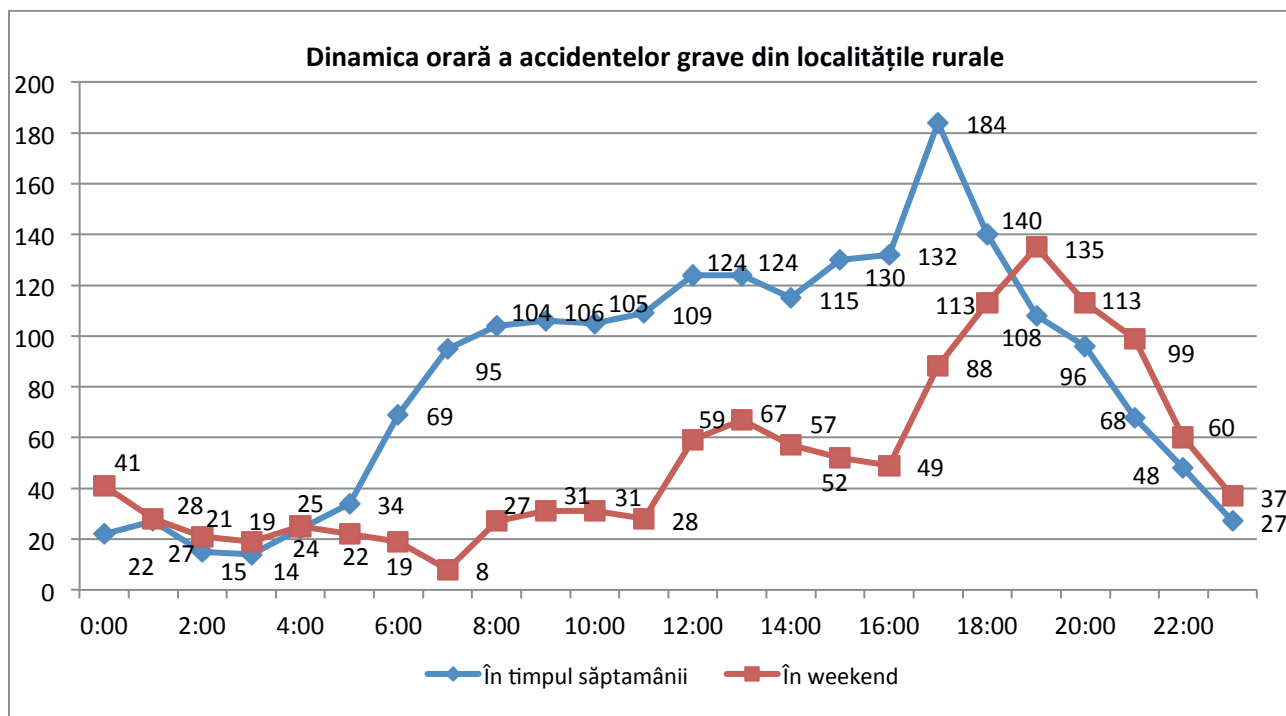
În ceea ce privește **decesele** în accidentele rutiere, numărul lor se menține la un nivel ridicat din iulie până la sfârșitul anului. Pentru sezonul rece, posibile explicații ar fi starea precară a vremii (ploi, ninsori) și perioada mai mare de lipsă a luminii solare care ar spori dificultatea deplasării și de a estima pericolele atât în calitate de șoferi, de bicicliști dar și de pietoni.

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.

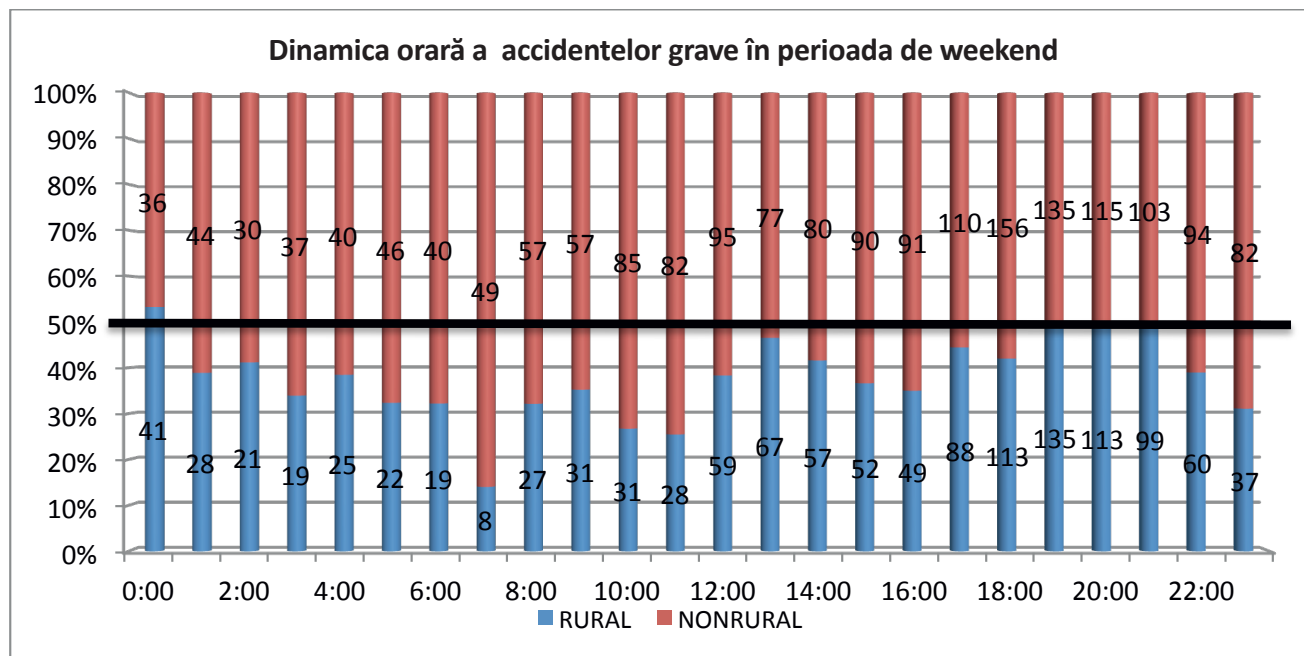


CAPITOLUL IV

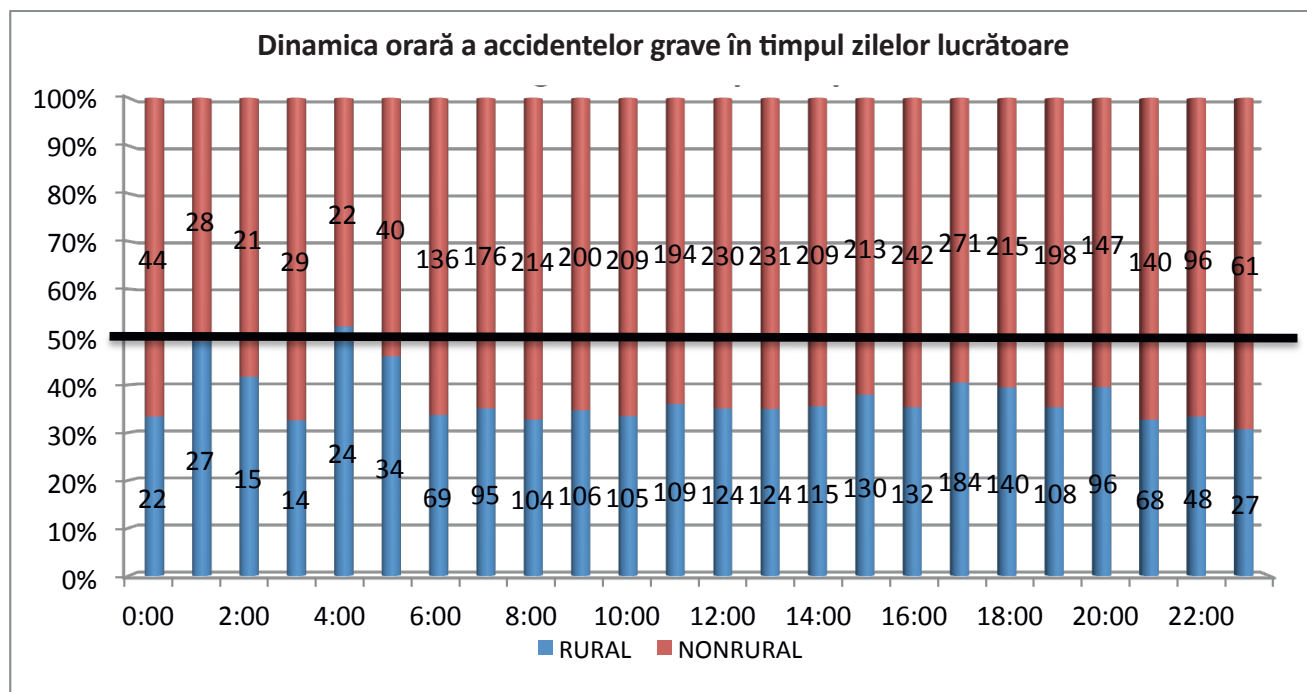
Dacă urmărim și **dinamica orară** a accidentelor rutiere în localitățile rurale, **intervalul critic este 17:00-20:00**, vârful de risc fiind, în timpul săptămânii, în jurul orei **17:00**, iar în weekend la ora **19:00**. Cel mai mic număr de accidente s-a înregistrat în weekend dimineața la ora 7:00 iar în timpul săptămânii între orele 0:00-04:00. În weekend, în intervalul 19:00-04:00 numărul de accidente este mai mare față de cel din timpul săptămânii, distribuția orară fiind legată strâns de stilul de viață și de obiceiurile de călătorie.



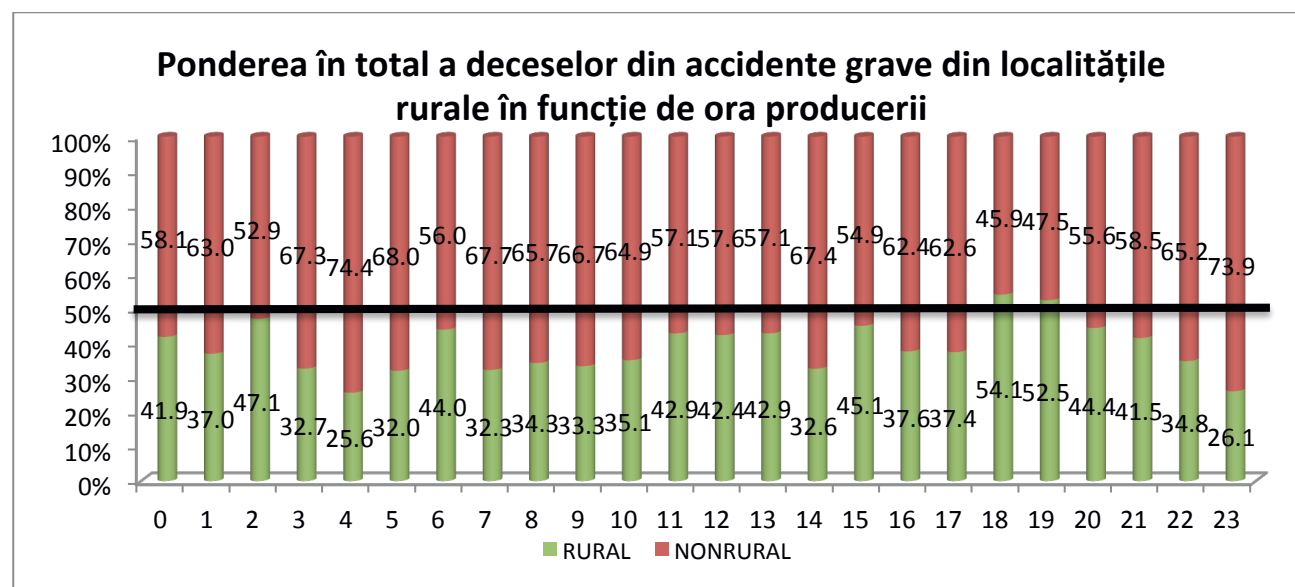
Intervalul **19:00-21:00** este o perioadă foarte vulnerabilă pentru traficul rutier de weekend din localitățile rurale, deoarece atunci s-au înregistrat jumătate din totalul accidentelor la nivel național. Același lucru este valabil și pentru **intervalul 0:00-1:00**.



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.



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.

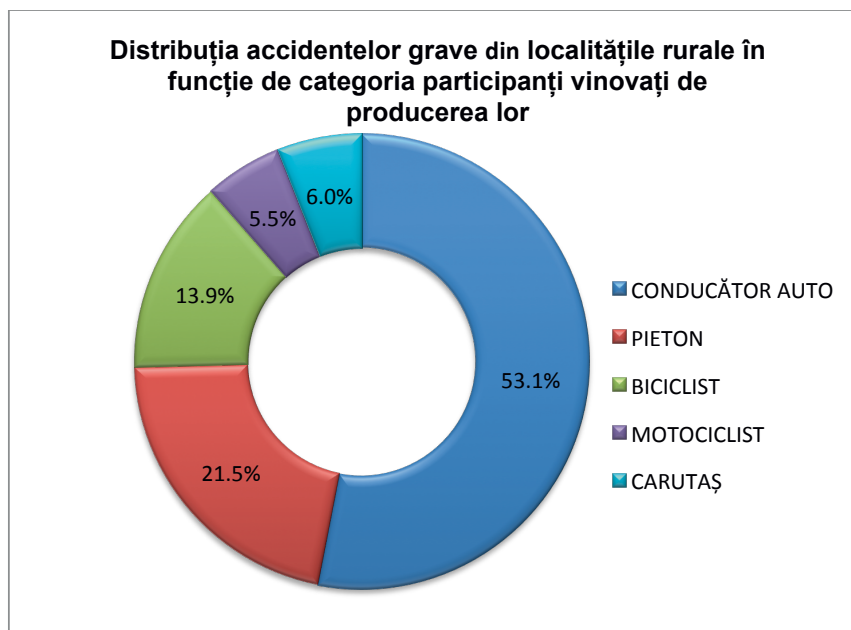


3. Responsabilitatea rutieră în mediul rural

Așa cum reiese și din analiza cauzelor accidentelor rutiere, o mare parte din responsabilitatea producerii acestora în general și, în cazul de față, în mediul rural, aparține participanților la trafic. În anul 2017 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.

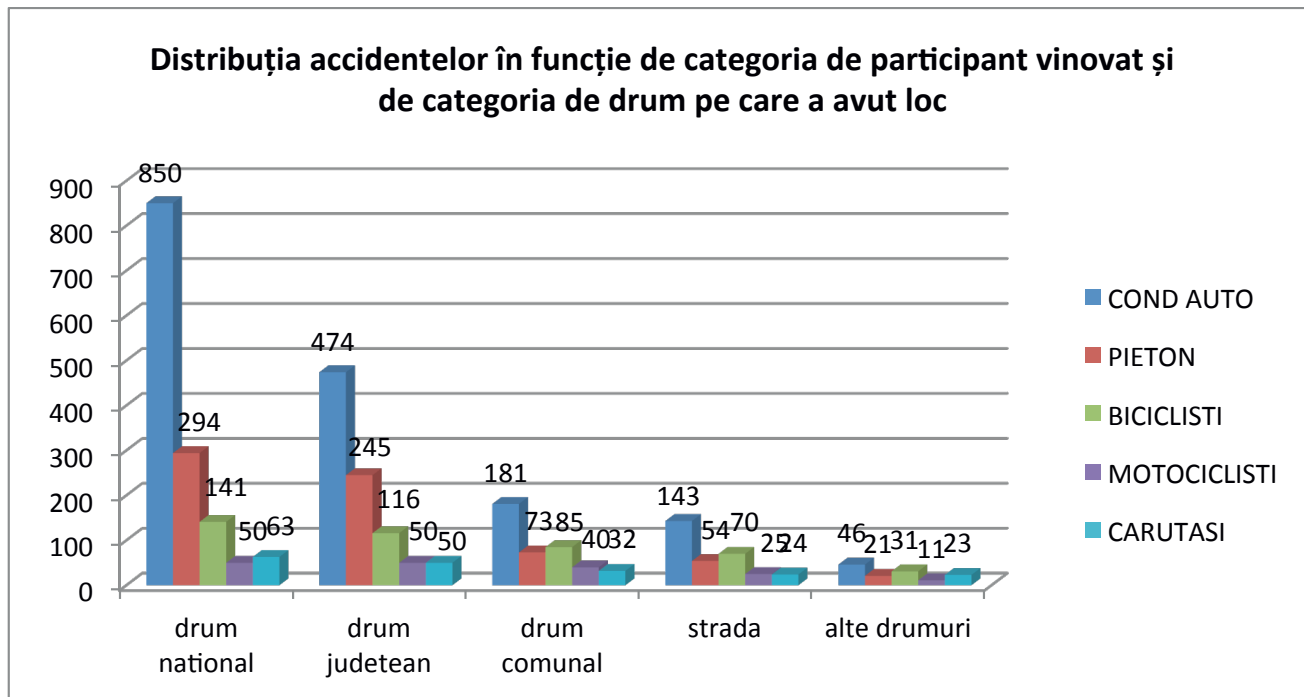
În general, 1 din 5 accidente în mediul rural este din vina unui pieton, iar 1 din 7 din vina unui biciclist. Pe categorii de drum, 1 din 4 accidente pe drumurile județene sunt din vina unui pieton, similar, 1 din 4 accidente pe drum comunal este în responsabilitatea unui biciclist.

CAPITOLUL IV



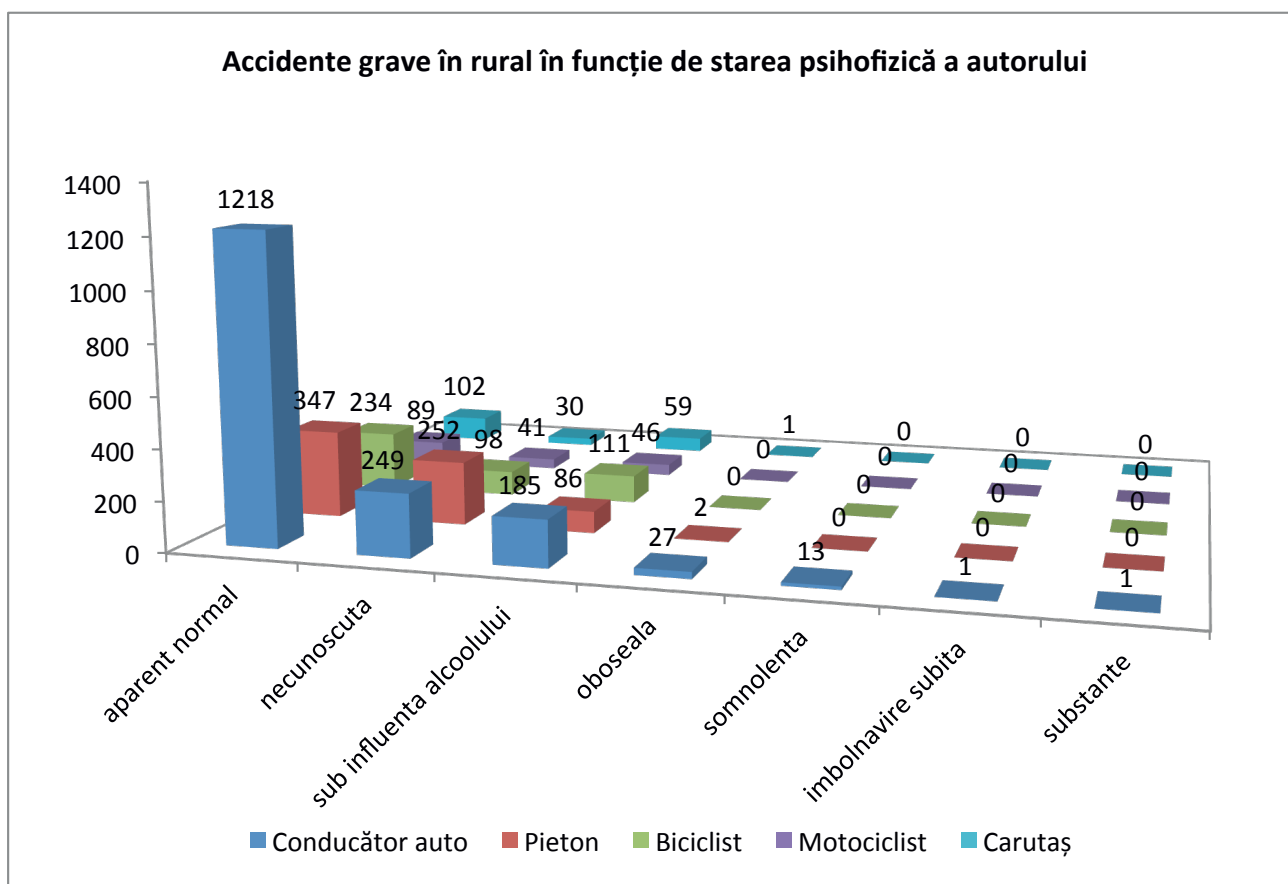
Jumătate dintre accidentele din vina șoferilor au avut loc pe drumurile naționale, 28% pe drumurile județene și doar o mică parte pe drumurile secundare din localități.

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.



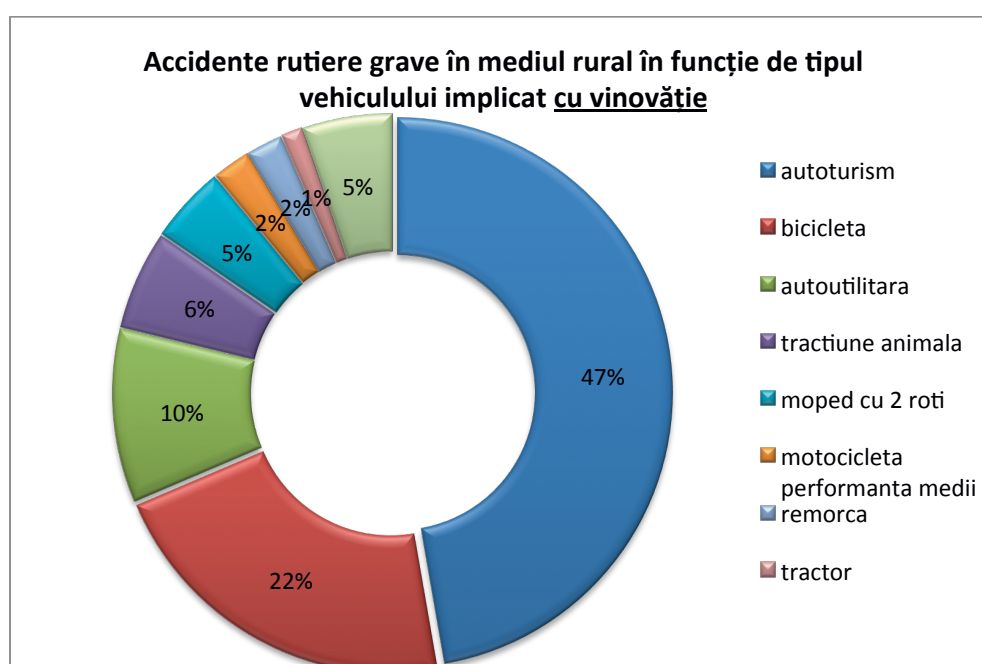
O statistică destul de îngrijorătoare referitoare la starea psihofizică a celor vinovați de producerea unui accident relevă faptul că **1 din 10 șoferi au făcut accidentul fiind sub influența alcoolului.**

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.



1 din 3 căruțași, 1 din 4 bicicliști sau motocicliști, 1 din 8 pietoni și 1 din 10 conducători auto consumaseră alcool înainte să provoace accidentul rutier.

Responsabilitatea ridicată a șoferilor în accidentele din mediul rural este evidențiată și de distribuția pe tip de vehicul implicat. Astfel, în cadrul accidentelor săvârșite (cu vinovăție) cu un vehicul (exceptând deci accidentele din vina pietonilor), 47% dintre accidente au fost săvârșite de către un conducător de autoturism, iar 10% de către un șofer pe o autoutilitară. În 22% din cazuri, vina a fost a unui posesor de bicicletă iar în 6% a fost vorba de implicarea unei căruțe. Cumulând toate tipurile de mopede și motociclete, 7% dintre accidente au fost produse cu un astfel de vehicul. Deși vorbim de zona rurală, doar 2% au fost din vina unui vehicul cu remorcă și 1% dintre accidente au fost din vina unui conducător de tractor.



CAPITOLUL IV

O perspectivă diferită care reflectă mai realist specificul zonei rurale este raportarea la totalul accidentelor cu un anumit tip de vehicul, înregistrate în România în anul 2017. Astfel, 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.

Fără a relua informațiile deja expuse, în continuare vom analiza caracteristicile participanților în accidentele rutiere din mediul rural, atât a principalilor responsabili de producerea accidentelor (șoferi, pietoni) cât și a categoriilor vulnerabile (pietoni, bicicliști etc.)

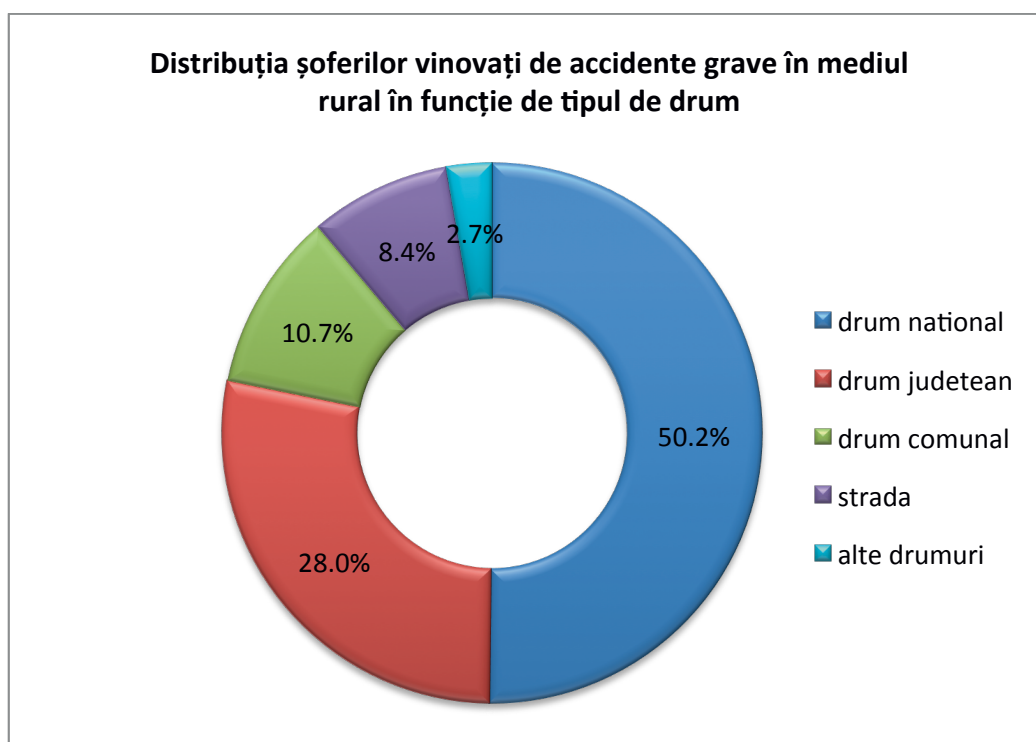
4. Caracteristici ale participanților în accidentele rutiere grave din localitățile rurale

ȘOFERII

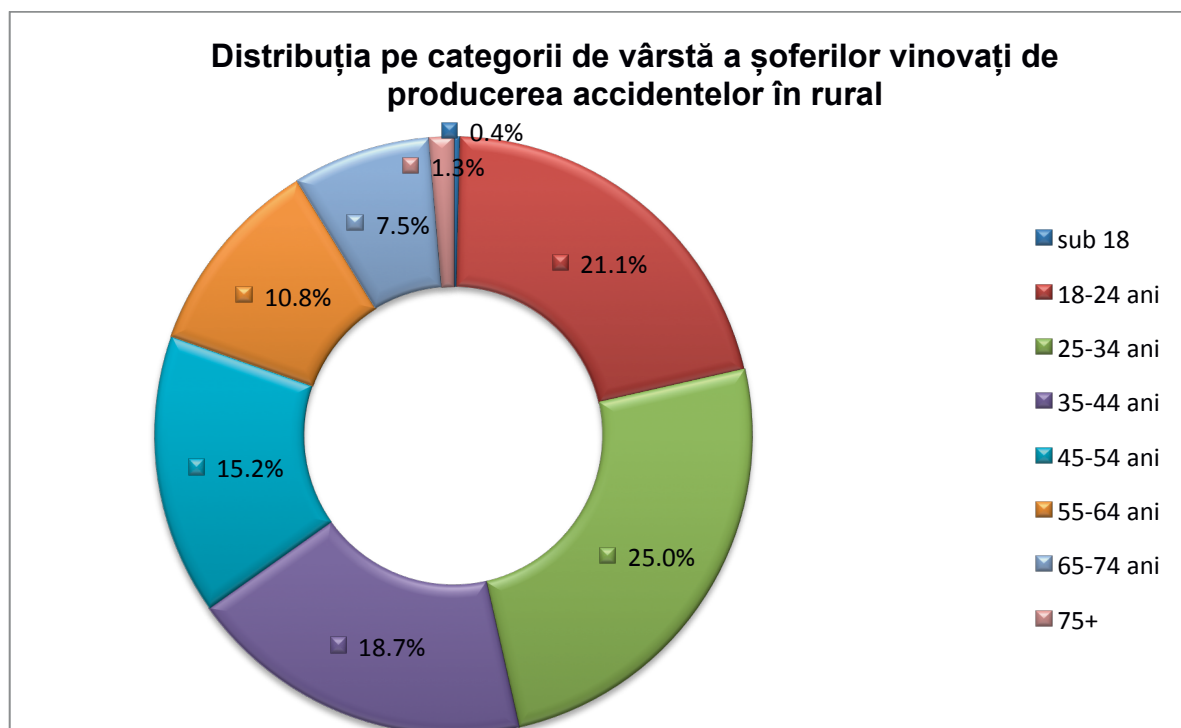
Caracteristicile fizice ale traficului din rural (densitatea locuirii redusă, densitate redusă de vehicule care duc la congestii în trafic reduse sau nule, majoritatea utilizatorilor de drum sunt pietoni și bicicliști, foarte puține semne rutiere) facilitează comportamentele de șofat mai riscante și reduc nivelul perceput al riscului de accident. De exemplu, în mediul rural, în general limitele de viteză sunt mai ridicate comparativ cu mediul urban și valorile densității traficului mai reduse, ceea ce ar putea reduce nivelul de atenție al șoferului și genera accidente mai puține dar mai grave.

În zonele rurale, puțini localnici dețin autovehicule, volumul de trafic înregistrat se datorează tranzitului de-a lungul localităților pe drumurile naționale. Șoferii "în tranzit" majoritatea bărbați, majoritatea rezidenți în mediul urban, pentru a salva timp de călătorie, măresc viteza de deplasare uneori peste limita legală. Chiar și în interiorul limitei de viteză, impresia de siguranță și de control al manevrelor predomină în defavoarea anticipării obstacolelor și pericolelor care apar pe carosabil, conducând la un șofat mai puțin prudent și la o viteză care nu e adaptată condițiilor. Atitudinile riscante sunt stimulate chiar mai mult de către mediul fizic, ce încurajează viteza, din cauza spațiului deschis, creând impresia de siguranță și libertate.

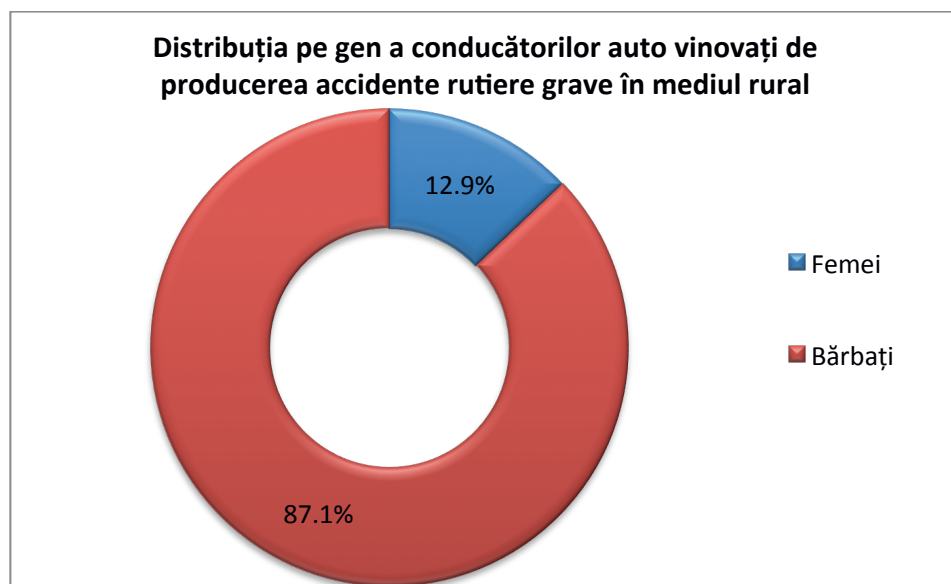
Așa cum am arătat anterior, jumătate dintre accidentele din vina șoferilor au avut loc pe drumurile naționale, poziționarea nefericită a localităților rurale de-a lungul unor căi de comunicație intens tranzitate reprezentând un risc rutier major deoarece aduce laolaltă în trafic categorii vulnerabile (pietoni, bicicliști) și categorii de vehicule care circulă cu viteză.



Privind graficul de mai jos, am putea trage concluzia că 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.** Așa cum se observă în graficul următor, implicarea femeilor șofer în evenimente rutiere grave în rural este redusă (13% din totalul șoferilor vinovați) și restrânsă la segmentul de vârstă tânăr (două treimi dintre șoferii de sex feminin vinovați aveau sub 45 ani).



Analizând cauzele accidentelor rutiere care țin de statusul șoferului (obosit, neatent, fără permis, sub influența alcoolului) și cele ce țin de comportamentul său la volan (viteză, depășire, neacordare prioritate etc) am constatat că **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.

CAPITOLUL IV

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.

Status șofer	Rural		Rural/Urban	
	Accidente	Decedați	Accidente	Decedați
oboseala/adormire la volan	90	23	3.3	4.6
neatenție	130	29	3.1	7.3
afecțiuni medicale	3	1	3.0	0
fără permis/lipsă experiență	85	18	2.7	9.0
alcool	116	24	1.7	2
TOTAL	424	95		
Comportament șofer	Accidente	Decedați	Accidente	Decedați
circulație pe sens opus	48	14	2.1	2
depășire neregulamentară	122	33	2.1	3.7
neadaptare viteză la condiții	566	142	2.1	3.8
viteză excesivă	619	163	2.0	3.3
viteză ilegală	53	21	1.6	1.6
nerespectare distanță	110	19	1.1	6.3
trecere cale ferată	9	2	1.1	0.3
nerespectare distanță între vehicule	110	19	1.1	6.3
neacordare prioritate vehicule	165	20	0.4	0.5
neacordare prioritate pietoni	115	34	0.2	0.5
TOTAL	1298	304		

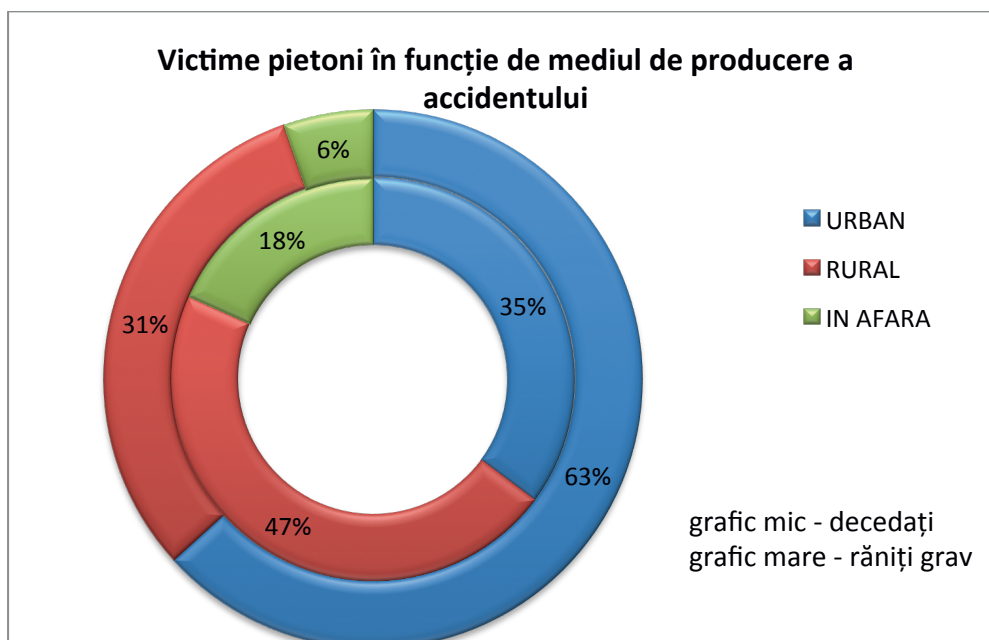
În cazul cauzelor ce țin de **comportamentul în trafic al șoferului**, diferența față de mediul urban nu este atât de mare, doar **în cazul vitezei, a depășirii neregulamentare și a circulației pe sens opus numărul accidentelor din rural este dublu față de cele din urban.**

De altfel, 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.

PIETONII

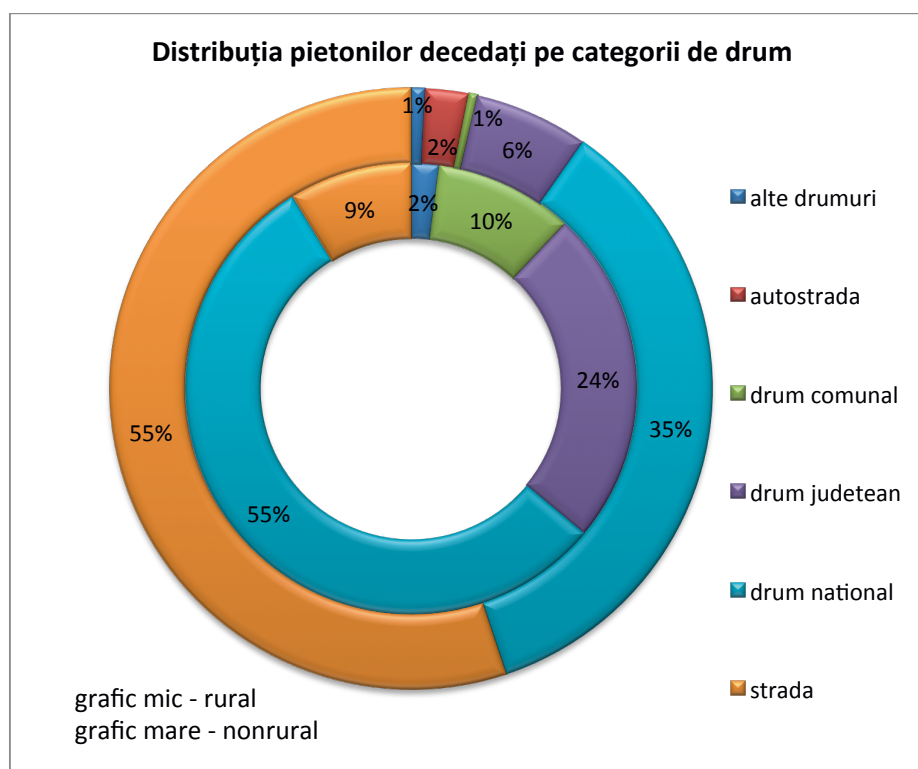
În anul 2017, 1.157 de accidente grave s-au produs în localitatea rurală cu implicarea a cel puțin unui pieton, ceea ce reprezintă 13,4% din totalul accidentelor grave din anul respectiv. Practic 1 din 7 accidente grave din România a avut ca victimă un pieton în mediul rural.

Deși în mediul rural au avut loc o treime din totalul la nivel național al accidentelor rutiere grave cu victime pietoni, înregistrând o treime din totalul victimelor, aceste accidente au fost mult mai grave comparativ cu mediul urban, demonstrat de faptul că **în rural au murit aproape jumătate (47%) dintre pietonii accidentați.**



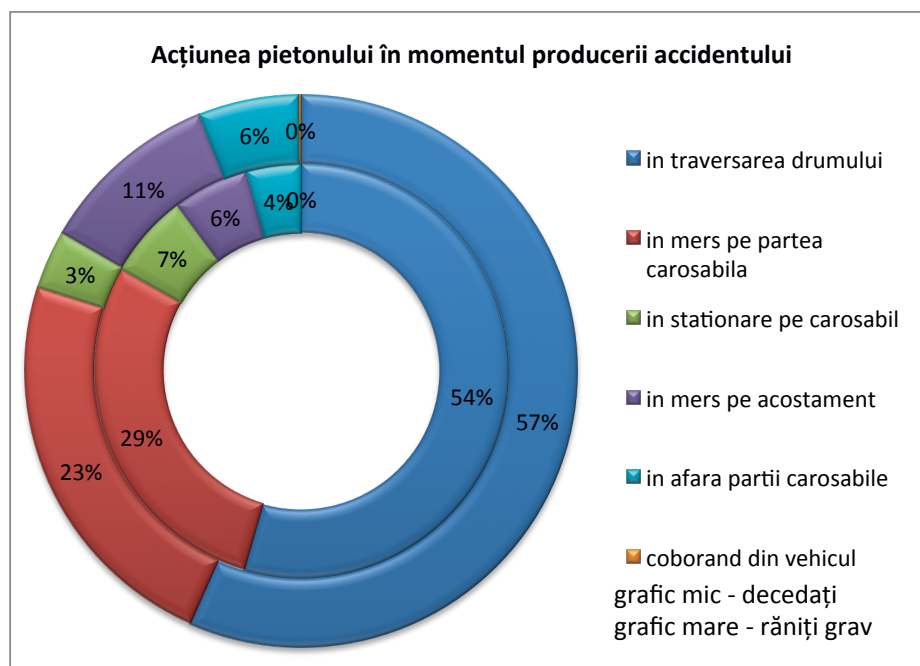
În anul 2017 au avut loc 1.157 accidente grave cu victime pietoni soldate cu 341 morți și 775 răniți grav.
În 60% dintre accidente pietonii au fost vinovați de producerea lui.
66% dintre decese rezultate din accidentele cu implicare pietoni au fost din vina pietonilor.

Analizând mai îndeaproape contextul producerii acestor evenimente rutiere tragice, observăm că **peste jumătate dintre ele (55%) au avut loc pe drumurile naționale** care străbat localitățile rurale, iar un sfert pe drumurile județene.



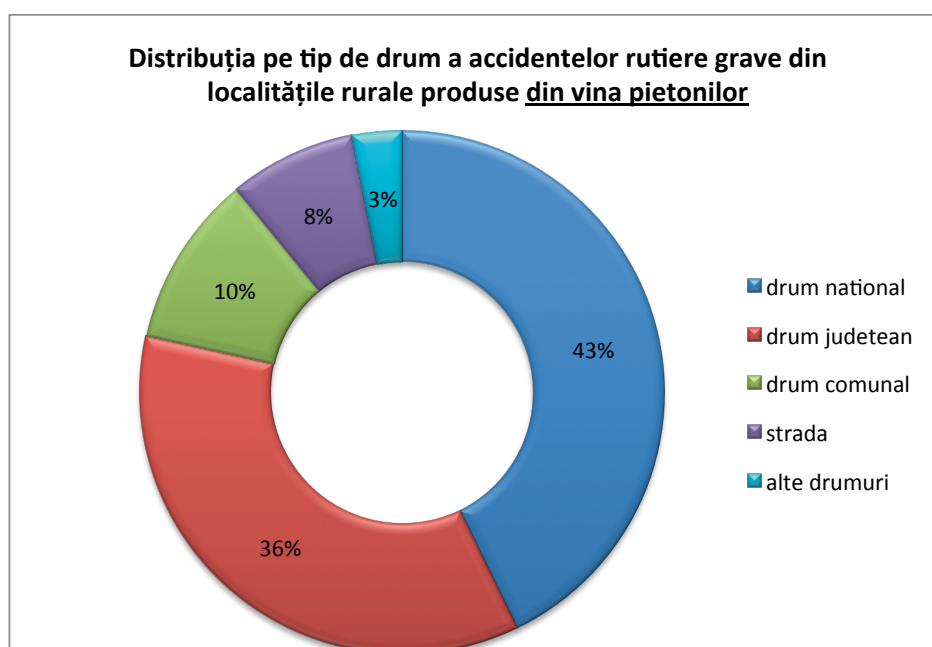
CAPITOLUL IV

Graficul de mai jos arată foarte clar că **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*. Dintre cei ce se aflau în momentul accidentului pe partea carosabilă (în mers sau în staționare), 91% dintre decedați și 77% dintre răniți grav au determinat prin această poziționare nepermisă producerea accidentului. Observăm tot din graficul de mai jos că o pondere foarte mică dintre victime (6% dintre decedați și 4% dintre răniți grav) se aflau în afara părții carosabile

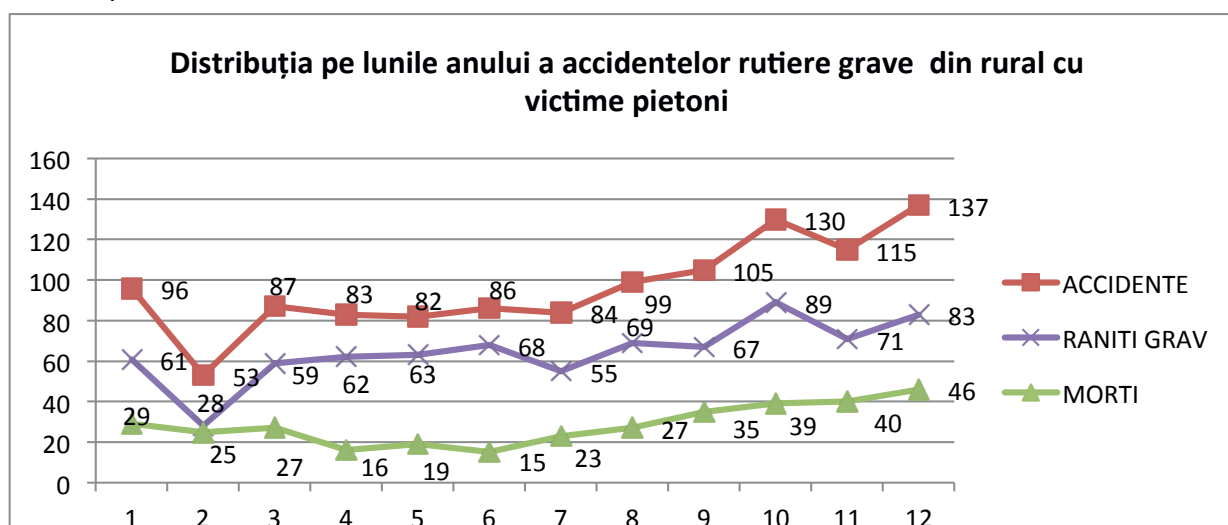


Aceasta înseamnă că, cel puțin în cazul pietonilor, în mediul rural, datorită probabil amplasării localităților pe drumurile intens circulate (europene, naționale), riscul de a provoca un accident nerespectând regulile de circulație este mai ridicat față de situația în care ar fi implicați fără vinovăție în accidente.

Cum era de așteptat, cele mai multe accidente din vina pietonilor (43%) au avut loc pe **drumurile naționale**, dar nu e de neglijat nici procentul de 36% al celor care au avut loc pe **drumurile județene**. Graficul de mai jos ilustrează faptul că riscul din partea unui pieton de a provoca un accident rutier grav scade cu categoria de drum (de la DN la stradă și altă categorie de drum).



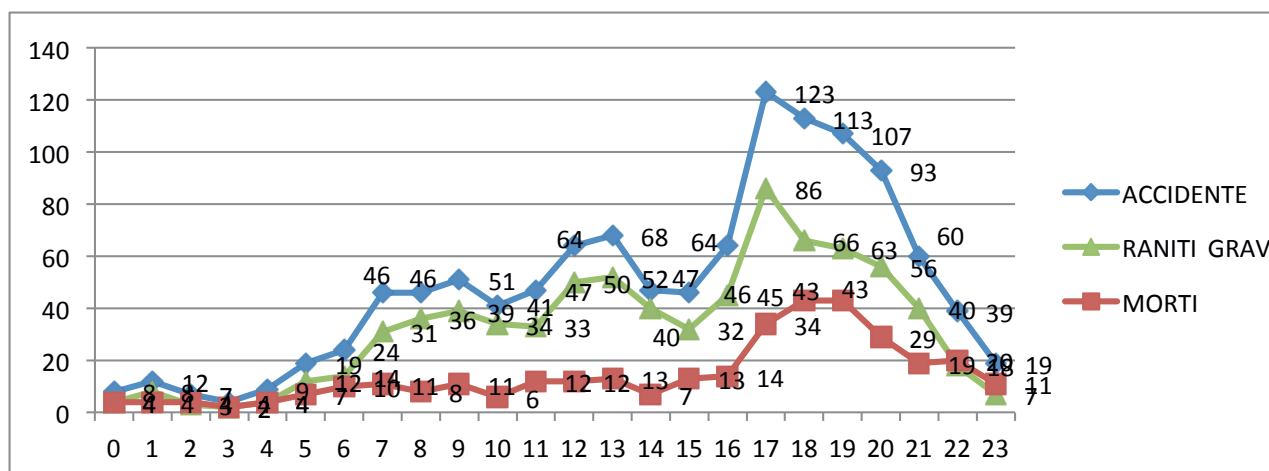
Din graficele de mai jos observăm o creștere a numărului de accidente în sezonul de toamnă (septembrie-noiembrie), determinate probabil așa cum am mai spus anterior, de umiditatea și de reducerea perioadei de lumină. În sezonul rece (decembrie – februarie) trendul este în scădere, condițiile naturale nefavorabile deplasării ca și pieton pe distanțe mai mari fiind o posibilă explicație. În perioada sezonului cald sunt înregistrate cele mai mici valori ale accidentelor în rândul pietonilor din rural.



Și în ceea ce privește distribuția orară se observă intervale mai critice din punct de vedere al riscului de accident la pietonii: în cazul celor din vina pietonilor după amiaza între 17:00-20:00, corespunzător unei perioade mai intensă a deplasărilor, atât a vehiculelor cât și a pietonilor.

Între 22:00- 04:00 rata fatalității (decese din total victime) este peste 50%, dovadă că noaptea impactul poate fi mult mai violent iar riscul de deces mult mai mare (lipsa vizibilității, viteza excesivă, consum de alcool).

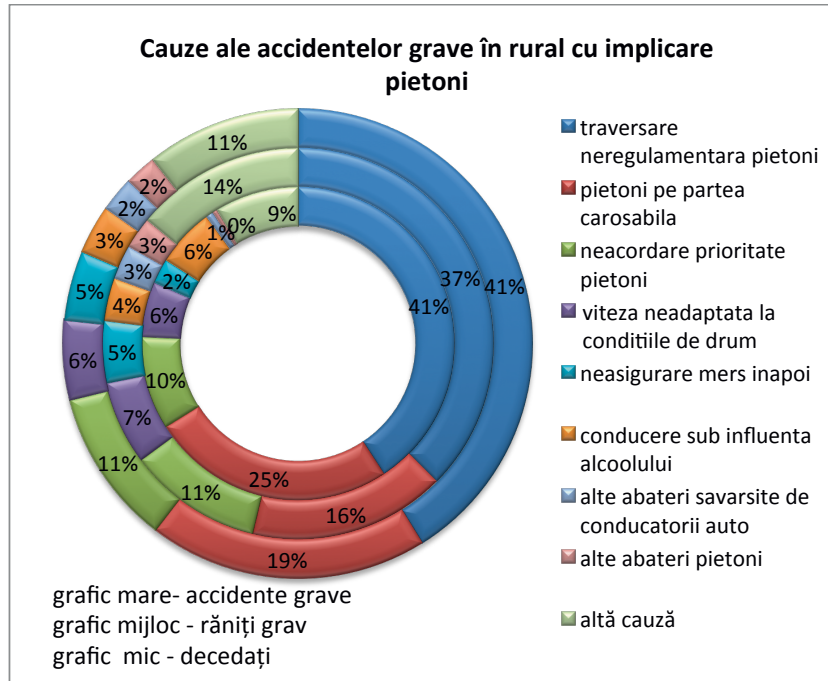
Distribuția orară a accidentelor rutiere grave din rural cu victime pietoni



În ceea ce privește cauzalitatea accidentelor cu pietoni, 4 din 10 accidente rutiere cu pietoni au fost cauzate de o traversare neregulamentară, 2 din 10 de prezența acestora pe partea carosabilă, iar 1 din 10 din vina conducătorilor auto care nu au acordat prioritate pietonilor.

În total, aproximativ două treimi din decese au fost din cauze ce țin de pietoni iar o treime din vina altor participanți la trafic. Comparativ, în cazul rănilor grave, doar jumătate din ele au fost din cauze ce țin de pieton.

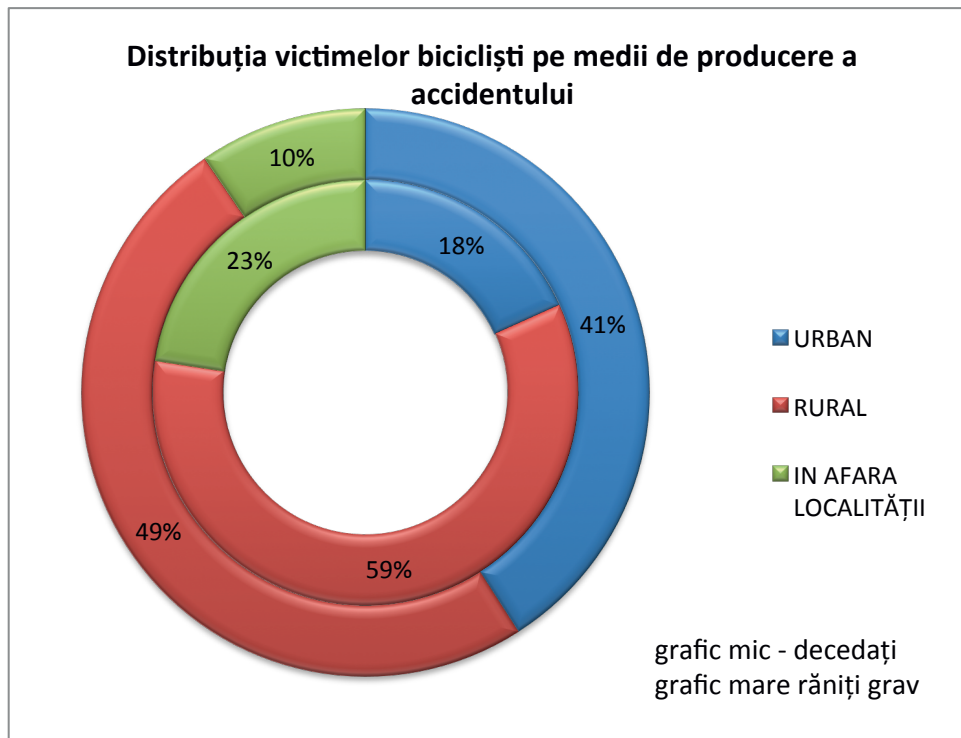
CAPITOLUL IV



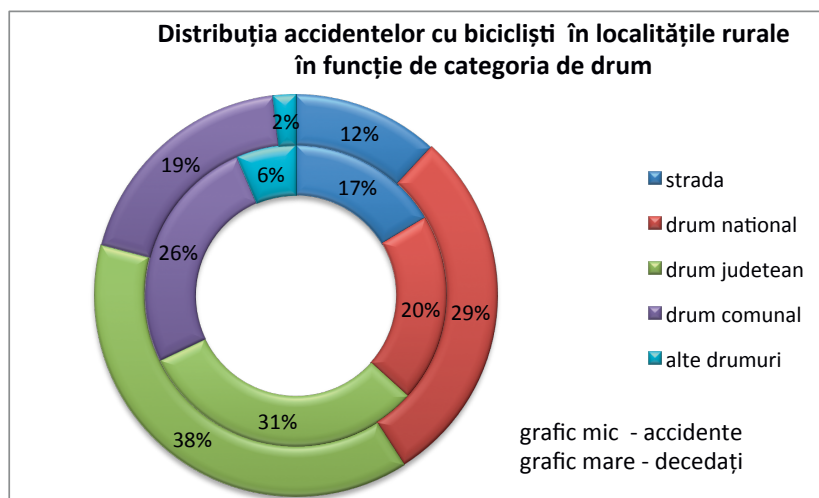
Cu toate acestea, indicii cei mai mari de mortalitate au fost în cazul cauzelor ce țin de **comportamentul șoferilor: viteza neregulamentară (80), adormirea la volan (66.7), conducerea sub influența alcoolului (59.0), circulația pe sensul opus (50.0)**. Și circulația pietonilor pe partea carosabilă a însemnat un indice de mortalitate ridicat (43.5).

BICICLIȘTII

1 din 7 victime decedate sau rănite grav în accidentele rutiere grave petrecute în localitățile rurale în cursul anului 2017 au fost bicicliști. 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 (6.4), iar pe anumite categorii de drum au fost peste 20 decese la 100 de accidente (drum județean -23.7 și drum național – 27.8). De altfel, pe cele două categorii de drum au avut loc jumătate dintre accidentele cu bicicliști și s-au înregistrat două treimi dintre decese.



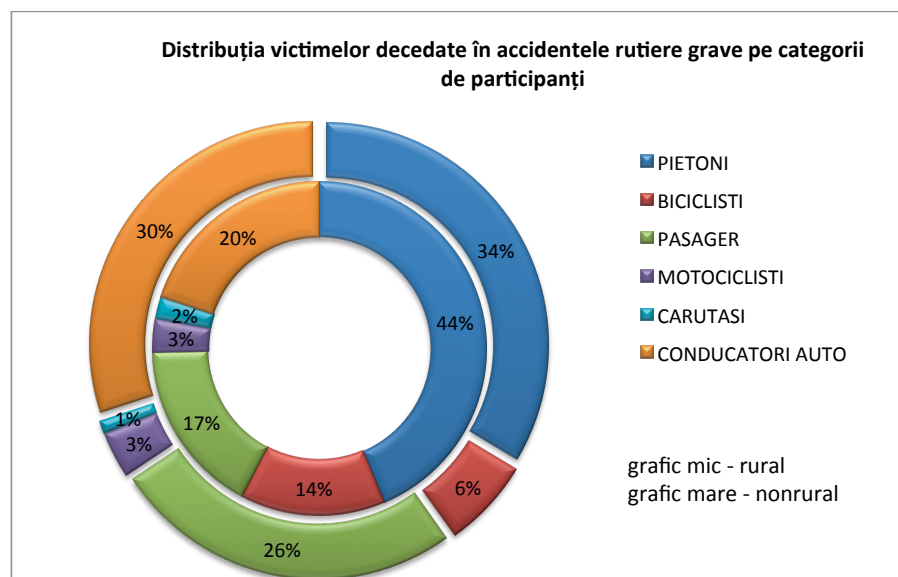
Cauză principală a accidentelor cu victime bicicliști a fost *încălcarea regulilor de circulație de către aceștia*, trei sferturi din accidentele grave, respectiv răniurile grave și două treimi din decese fiind din vina lor.

Unul din 5 accidente grave cu victime bicicliști au 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.

Bicicliștii din mediul rural sunt considerați o categorie de bicicliști care ridică în mod deosebit probleme de siguranță în trafic. O cercetare sociologică realizată de Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității privind **Percepția riscului în trafic de către bicicliști**, a arătat că bicicliștii din rural se disting în traficul pe drumurile publice prin aceea că folosesc des bicicleta pentru transporturi agabaritice și/sau periculoase (ex. unelte agricole), conduc biciclete vechi, cu improvizații, fără dotări minime de siguranță și semnalizare, nu cunosc și implicit nu respectă nicio regulă de circulație și conduc frecvent sub influența alcoolului. În schimb, un aspect pozitiv observat este folosirea îmbrăcămintei reflectorizante.

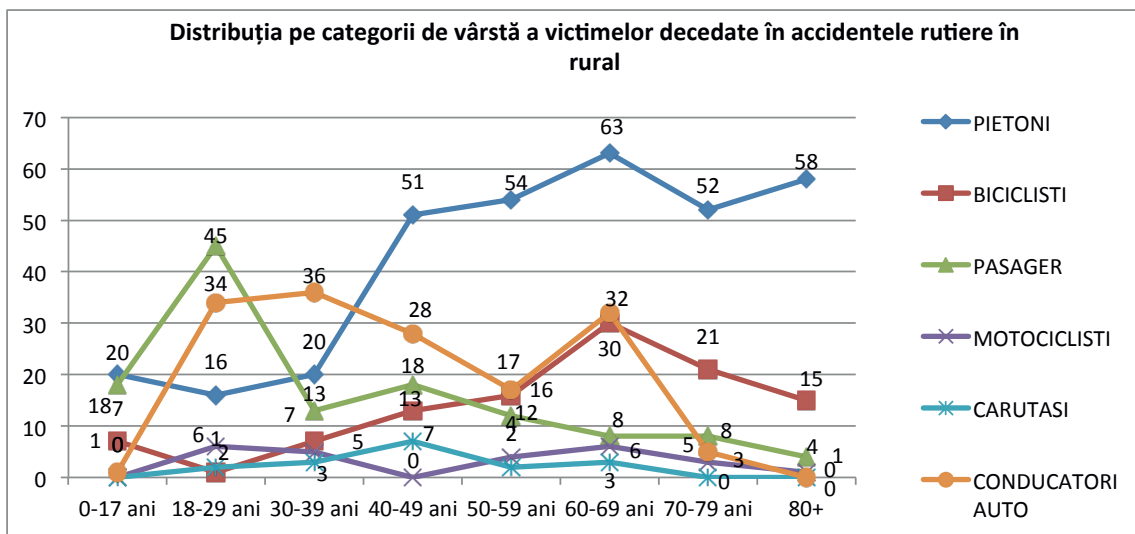
5. O privire de ansamblu asupra victimelor accidentelor din localitățile rurale

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. De asemenea, celelalte categorii suprareprezentate în rural sunt **bicicliștii și căruțașii**, (59% dintre victime decedate bicicliști și 61% dintre victime căruțași au fost în rural).



CAPITOLUL IV

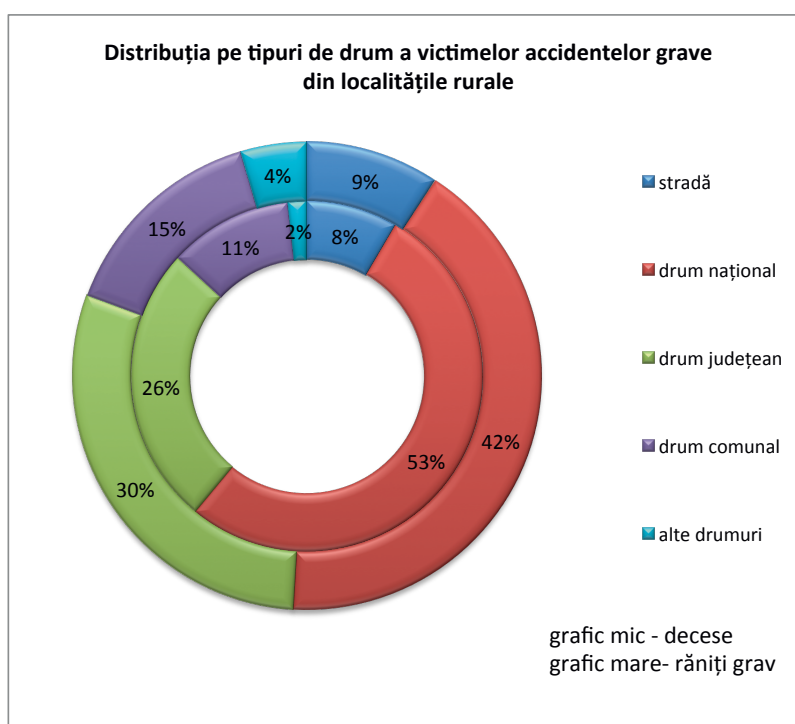
Mai mult decât atât, riscul rutier pentru pietonii din rural crește cu vârsta, după cum observăm și în graficul de mai jos, după 40 de ani, numărul victimelor se dublează sau chiar se triplează comparativ cu victimele tinere. În cazul conducătorilor auto și a pasagerilor, un risc mai mare de deces în accident rutier se observă la categoria de tineri (18-29 ani).



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 vârsnicilor. 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 evenimente rutiere în România au fost accidentați pe drumurile din localitățile rurale (mai exact 6 din 10 pietoni/bicicliști și o treime din pasagerii copii).

Așa cum am menționat în repetate rânduri pe parcursul acestui capitol, dar și în edițiile anterioare ale Buletinului, **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).



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.**

6. Riscul rutier în mediul rural

Un studiu realizat de către Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității, privind atitudinile și comportamentele pietonilor în traficul rutier, menționa unele **deficiențe de infrastructură rutieră** cu rol în apariția unor situații periculoase pentru pietoni. În opinia subiecților din mediul rural, principalele probleme sunt: *lipsa trotuarelor (45%), lipsa trecerilor de pietoni sau distanțe mari între acestea (45%), marcarea necorespunzătoare a drumurilor (35,3%) și iluminatul necorespunzător (27,2%)*.

Putem adăuga desigur și alte caracteristici ale mediului rural care, într-o măsură mai mare sau mai mică, au impact asupra siguranței traficului rutier mai ales prin aceea că facilitează viteza excesivă și reduce nivelul perceput al riscului de accident:

- Densitate mică a locuirii
- Densitate redusă de vehicule (congestii în trafic reduse sau nule)
- Foarte puține semne rutiere

Factorii contributivi la creșterea gravității accidentelor în rural comparativ cu urban:

Există o serie de premise care sunt specifice infrastructurii rutiere din mediul rural sau comportamentului în trafic al persoanelor care domiciliază în mediul rural care se transpun implicit în veritabili factori de risc în ceea ce privește siguranța rutieră. În acest sens avem în vedere următoarele aspecte caracteristice traficului rutier din mediul rural:

1. **Viteza de rulare ridicată pe drumurile comunale și naționale:** comparativ cu mediul urban unde nivelul ridicat de congestie a traficului conduce la o viteză scăzută de deplasare, în mediul rural drumurile libere dau oportunitatea de a mări viteza, ceea ce crește riscul de accidente. Utilizatorii care călătoresc frecvent pe aceleași segmente de drum au un sentiment de securitate rezultat din cunoașterea zonei și tind să mărească viteza. În zona rurală spațiul fiind deschis, limitele de viteză sunt ridicate (ex. 50km/h în centrul satelor) și ca atare, majoritatea șoferilor tind să crească viteza peste această limită legală.
2. **O gamă extinsă de utilizatori de drumuri:** pe drumurile din localitățile rurale circulă o varietate mare de participanți la trafic - șoferi, motocicliști, bicicliști, pietoni și căruțași, alături de vehicule comerciale, utilaje și mașini agricole; combinația de viteză excesivă și diferențe mari în vitezele de deplasare între acești utilizatori, conduce la manevre de depășire și trafic pe contrasens și implicit crește riscul de producere a accidentului.
3. **Rețeaua de drumuri învechită, cu pericole și obstacole:** spre deosebire de drumurile din oraș, drumurile din zona rurală pot avea **curbe cu vizibilitate** redusă care neestimate sau neobservate pot conduce la accidente. **Vehiculele staționare sau lente** pot apărea neașteptat pe bandă sau într-o curbă fără vizibilitate și sunt periculoase mai ales dacă **benzile nu sunt clar delimitate sau sunt înguste**,

Elemente de siguranță –probleme în rural

- lipsa semnalizării rutiere și hărți adecvate
- pante sau curbe fără vizibilitate
- lățime redusă a benzilor de circulație
- absența liniilor mediane
- margini înguste ale benzilor cu șanțuri sau obstacole (copaci, stâlpi)
- suprafața carosabilă distrusă, neuniformă sau murdară
- obstacole pe carosabil (vehicule cu viteză redusă, animale).
- iluminat public deficitar
- vehicule nesemnalizate corespunzător.

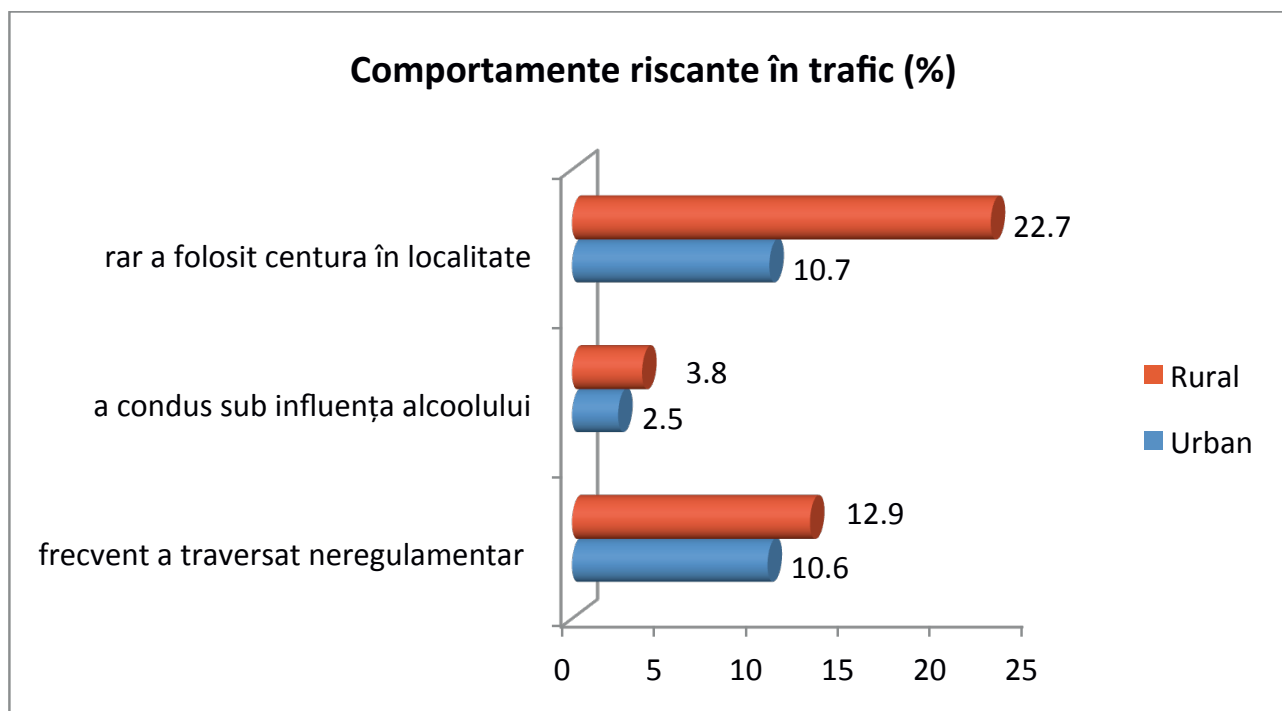
insuficient pentru vehicule ca să depășească, scăzând astfel și vizibilitatea conducătorilor de vehicule asupra pietonilor care pot trece prin spatele acestora fără să se asigure (în special copiii nesupravegheați care pot traversa în fugă). În categoria obstacolelor de pe drum un risc major este reprezentat de **resturile menajere sau de altă natură (ex. animale)** de pe carosabil care obstrucționează traficul. Prezența pe carosabil a animalelor nesupravegheate poate lua conducătorii auto prin surprindere.

În multe sate **lipsesc trotuarele** pentru deplasarea în siguranță a pietonilor, astfel încât pietonii sunt nevoiți să se deplaseze pe partea carosabilă a drumului. Drumurile ce străbat satele au adeseori **carosabilul deteriorat, neîngrijit**. Adesea **indicatoarele și marcajele rutiere lipsesc sau nu sunt adecvate stării de fapt**; există multe

intersecții nedirijate sau nemarcate corespunzător, unde pot apărea în mod surprinzător tractoare, mașini/utilaje agricole, căruțe, animale. Anumite elemente de design al drumurilor pot crește la rândul lor riscul de accidente mortale. Dacă, de exemplu, în caz de ciocniri sau rostogoliri, vehiculul părăsește banda, **copacii sau stâlpii utilitari de pe marginea drumului sunt obstacole** care pot cauza răni sau chiar deces. Pe timpul nopții în sate, comune, pot fi întâlnite în trafic **vehicule neșemnalizate corespunzător** (căruțe, biciclete, etc.). Toate aceste pericole sunt accentuate de **iluminatul public inexistent sau redus**.

4. **Nivel scăzut de cunoaștere și aplicare a legii:** în localitățile rurale se pot întâlni multe persoane care conduc autovehicule, tractoare, mașini agricole, motociclete **fără a poseda permis de conducere** sau a cunoaște regulile de circulație (unele persoane nu au nici măcar vârsta legală pentru a putea conduce autovehicule pe drumul public). Această tendință poate fi corelată, pe de o parte cu nivelul scăzut de trai și venituri ce nu permite plata școlii de șoferi, iar pe de altă parte, cu traseele scurte și numărul scăzut al lucrătorilor de poliție din mediul rural, ceea ce îi face pe cetățeni încrezători că nu vor fi supuși unor controale în trafic. Nu în ultimul rând, pot fi întâlniți în trafic conducători de vehicule (bicicliști, căruțași) dar și pietoni aflați **sub influența băuturilor alcoolice. Lipsa educației rutiere** care se concretizează în necunoașterea incriminării legale a conducerii vehiculelor fără permis sau sub influența alcoolului poate crește riscul producerii unui accident rutier. În ceea ce privește aplicarea legii, **numărul semnificativ mai redus de camere fixe și radare mobile** comparativ cu mediul urban, efectivele reduse ale poliției rutiere care să poată acoperi simultan toate localitățile rurale din județ asigură o supravegere limitată a traficului, ceea ce implică și o activitate de combatere diminuată comparativ cu zona urbană. Desigur, drumurile naționale și europene, datorită valorilor ridicate de trafic și a riscului rutier crescut sunt o prioritate în activitatea de prevenire a accidentelor și de sancționare a abaterilor dar, datorită segmentelor foarte lungi de astfel de drumuri dintr-un județ, supravegherea lor permanentă pe raza tuturor localităților rurale este imposibilă de realizat.
5. **Asigurarea răspunsului medical:** viteza de reacție la apelul de urgență este esențială pentru minimizarea pierderilor umane în accidentele rutiere. Din cauza distanței mai mari față de cel mai apropiat spital ajutorul medical în caz de accident poate fi greu de obținut sau indisponibil; timpii de detectare, sosire și transport de la un accident e aproape dublu comparativ cu un accident în mediul urban. Densitatea scăzută a populației și izolarea comunității rurale poate spori timpii de detectare, pentru serviciile medicale, ceea ce reduce supraviețuirea (comparativ, în urban rata fatalității este 60% din cea în rural, deci numărul de decedați din totalul victimelor este redus semnificativ în orașe).
6. **Factorul uman, asociat contextului socio cultural:** spre deosebire de urban, în zona rurală cultura traficului rutier implică o reglementare redusă a circulației pe drumurile publice iar aplicarea legii este mai scăzută, ceea ce explică de ce populația din rural afișează o cultură a comportamentului de asumare a riscului asociată cu accidente de circulație (exemple: traversarea prin alte locuri decât trecerile de pietoni, circulația pe carosabil a pietonilor precum și a bicicliștilor și căruțașilor pe drumurile naționale/europene). Atitudinea participanților la trafic se manifestă în felul în care se comportă în trafic. Atitudinea negativă față de viteza redusă sau față de șemnalizarea rutieră se transpune în comportamente de risc: pietonii traversează pe unde doresc indiferent cât de apropiată e o trecere de pietoni și indiferent cât de aglomerat este traficul; șoferii la rândul lor nu opresc la trecerea de pietoni sau conduc fără permis (majoritatea accidentelor din această cauză au avut loc în rural). Adesea pietonii pot avea un comportament imprevizibil și riscant (copii la joacă, persoane sub influența bauturilor alcoolice, persoane în vârstă care nu se asigură în mod corespunzător etc.). La sfârșit de săptămână și nu numai, drumurile publice din mediul rural se pot aglomera înregistrându-se concentrări de populație cu ocazia unor petreceri, nunți, botezuri, târguri, etc.);

Rezultatele *Anchetei Siguranței Publice* realizată de Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității în colaborare cu Institutul Național de Statistică în anul 2017 au surprins faptul că în rândul persoanelor din rural există o **percepție mai favorabilă asupra siguranței pe drumurile publice**, iar această situație se înregistrează în condițiile în care **locuitorii din acest mediu afirmă într-o mai mare măsură decât persoanele din mediul urban că adopta în trafic comportamente imprudente** (fie ca pieton - traversări neregulate, fie ca șofer/pasager - port centură, condus sub influența alcoolului).



Diferențele între rezidenții urbani și cei rurali **privind atitudinile și comportamentele cu risc victimal în trafic** relevă o **imprudență mai frecvent manifestată de cei din comunitățile rurale**. Aceasta poate fi determinată, în ceea ce privește comportamentul rutier, de o reprezentare mai deficitară a consecințelor comportamentelor neadecvate, datorată atât volumului redus al traficului rutier cât și condițiilor obiective care fac ca prezența poliției să fie mai puțin vizibilă.

Atitudinea privind încălcarea regulilor de trafic și comportamentele de asumare a riscului ar putea fi asociate cu **cultura traficului** din zonă. Persoanele cu status socioeconomic scăzut au o motivație redusă pentru siguranță și își asumă riscuri în mai mare măsură. O realitate statistică este că zonele rurale sunt mai sărace comparativ cu zonele urbane; aici sunt mai puține persoane cu studii superioare, iar populația vârnă deține o pondere semnificativă în populația satelor. De asemenea, în orice societate, mobilitatea crește cu venitul: persoanele cu venituri mai mari vor călători mai mult decât cele cu venituri scăzute. În cazul ruralului românesc, mobilitatea populației rezidente este redusă, distanța de călătorie în centrul localității rurale este mică și riscul rutier scăzut datorită nivelului scăzut de motorizare (majoritatea folosesc biciclete, mopede sau căruțe și mai puțin autovehicule, în deplasările cotidiene). Pe de altă parte, distanța și durata călătoriei spre și dinspre școală e mai mare în rural și așa cum am arătat în acest capitol, există o incidență mai mare a accidentelor cu victime copii în rural comparativ cu urbanul. Mobilitatea ridicată în rural aparține vehiculelor care tranzitează localitățile rurale pe principalele drumuri de circulație din țară (europene, naționale), vehicule care interferează cu cele ale localnicilor cu o motorizare inferioară sau chiar cu pietonii.

În concluzie, există anumite aspecte care particularizează condițiile de trafic din mediul rural și influențează, fie în mod direct, fie mediat, nivelul de siguranță în traficul rutier. Comparația cu mediul urban la care am făcut referire în mai multe rânduri în acest capitol a scos în evidență anumite elemente specifice, datorate în primul rând diferențelor între mediul fizic inconjurător din urban și rural (rețeaua de drumuri și numărul de vehicule) dar și diferențelor în cultura siguranței (controlul traficului, mecanismul de aplicare a legii sau valori legate de siguranță) și nu în ultimul rând, diferențelor de percepție și interpretare a riscului legat de accidente rutiere.

INTERVENȚII DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ ÎN MEDIUL RURAL



Indicatoare de limite de viteză



Semne de avertizare pentru scăderea treptată a vitezei



Reducerea lășimii străzii pentru a forța reducerea vitezei



Căi pietonale sau trotuare



Indicator de intrare în localitate



Capitolul V

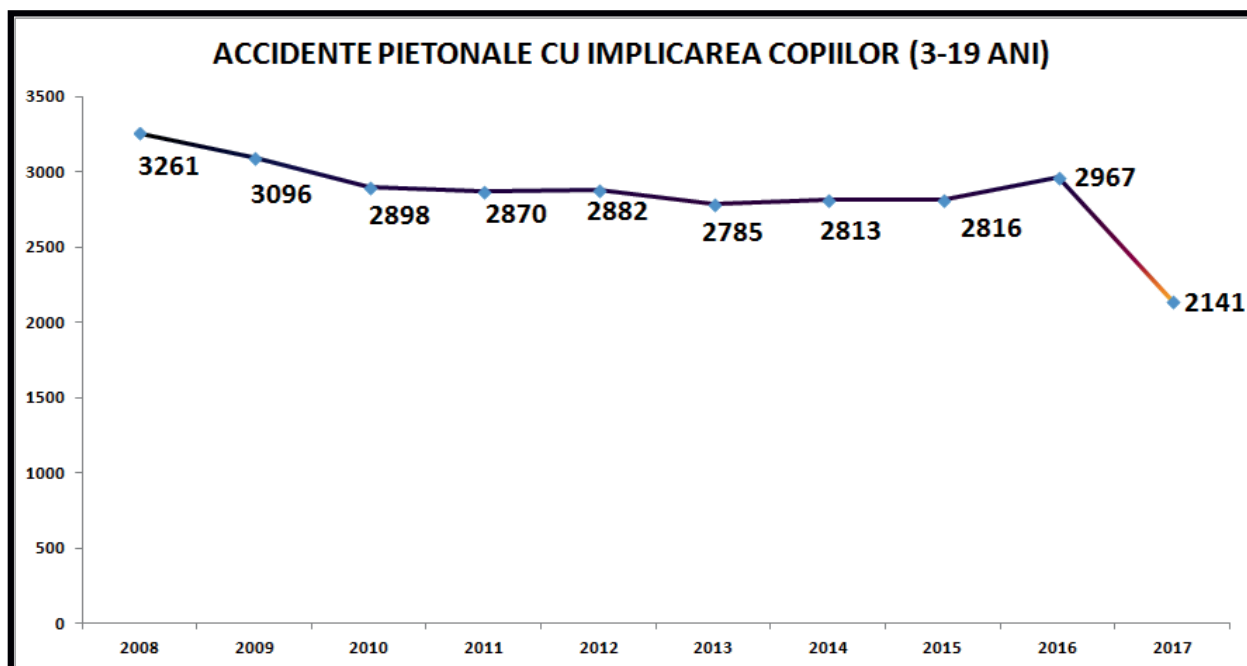
ACCIDENTE RUTIERE ÎN PERIMETRUL ȘCOLILOR

- o analiză a riscului rutier în rândul copiilor în proximitatea unităților de învățământ (2008 – 2017)

I. EVOLUȚIA ACCIDENTELOR CU IMPLICAREA PIETONILOR CU VÂRSTE CUPRINSE ÎNTRE 3 - 19 ANI

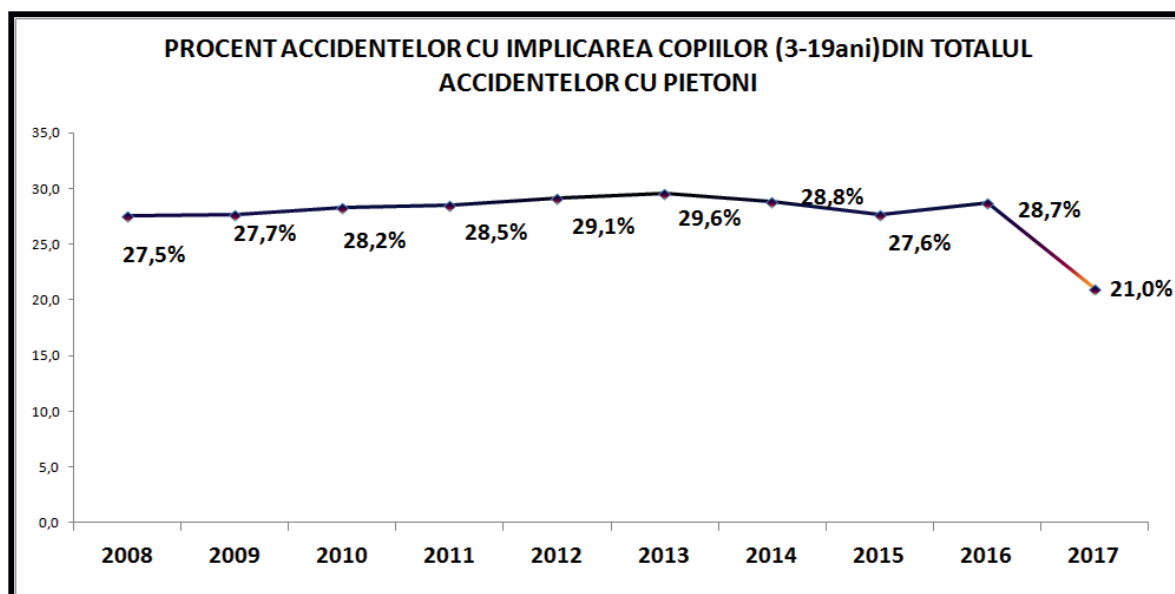
În perioada 2008-2017, în România s-au înregistrat în total **28.529** accidente cu implicarea **pietonilor cu vârste cuprinse între 3 și 19 ani**, ce au avut drept consecințe **657 de morți**, **6.126 răniți grav** și **21.721 răniți ușor**.

Analizând evoluția acestor accidente se evidențiază faptul că în perioada 2008-2016 numărul lor s-a menținut constant, în jurul valorii de 3.000 de accidente, însă în anul 2017 s-a înregistrat o scădere, respectiv la **2.141 de accidente cu implicarea copiilor (3-19 ani)**:

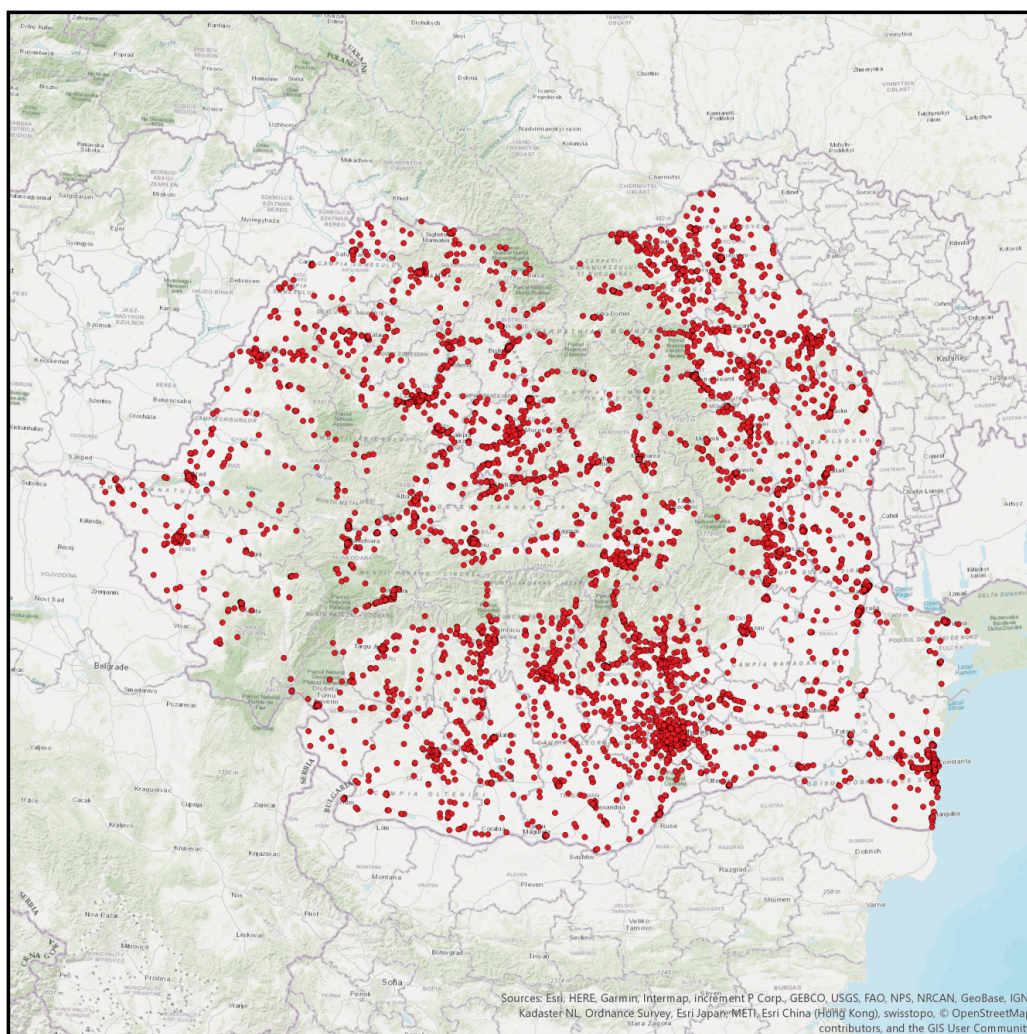


CAPITOLUL V

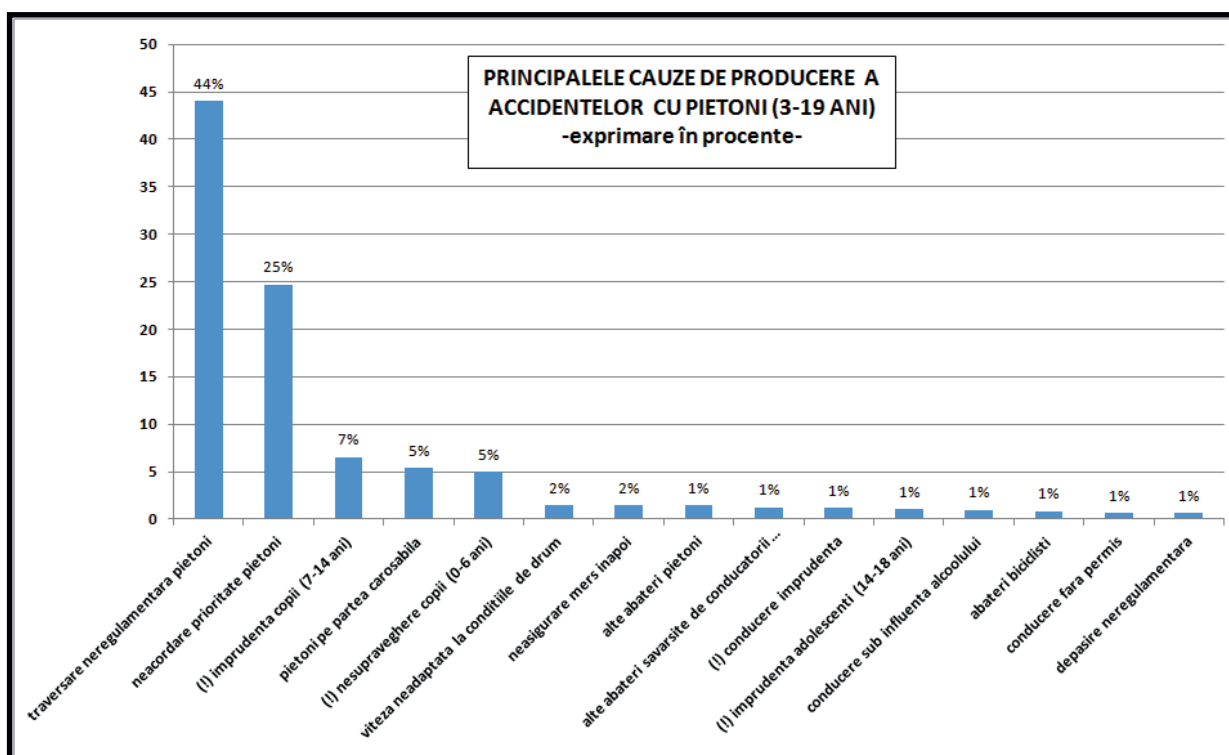
Accidentele cu implicarea pietonilor copii (3-19 ani) reprezintă 28% din totalul accidentelor cu pietoni iar din evoluția acestora, în perioada 2008-2017, se constată o menținere a trendului până în anul 2016 urmat de o ușoară scădere în anul 2017.



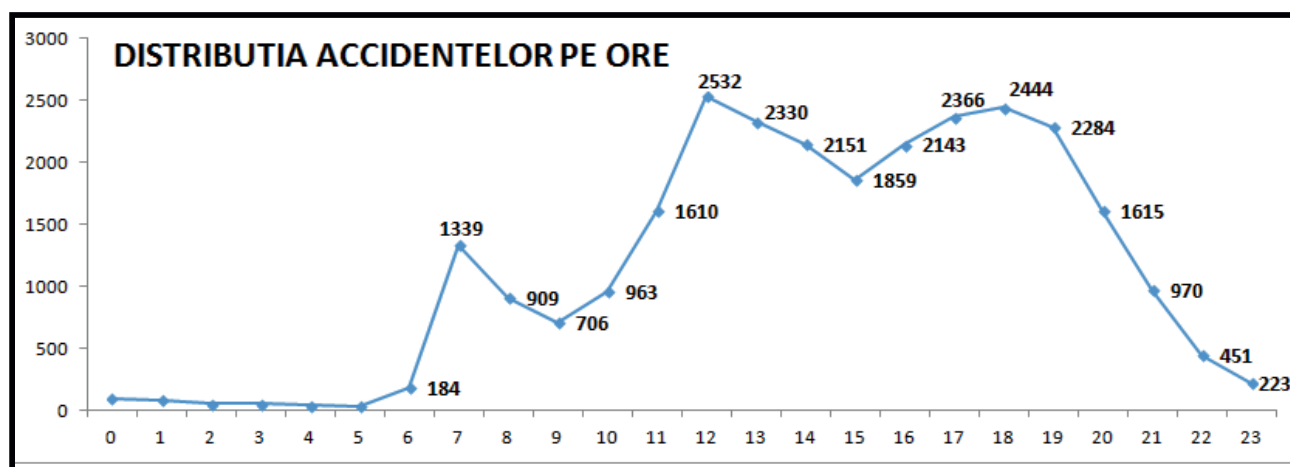
În ceea ce privește distribuția generală a accidentelor rutiere cu implicarea pietonilor cu vârste cuprinse între 3-19 ani, 97% dintre acestea s-au înregistrat în interiorul localităților, harta de mai jos ilustrând situația la nivel național:



Din analiza legăturii de cauzalitate în cazul accidentelor cu implicarea pietonilor copii, se relevă faptul că 44% din totalul accidentelor s-au produs pe fondul traversării neregulamentare a acestora, situația principalelor cauze prezentându-se astfel:



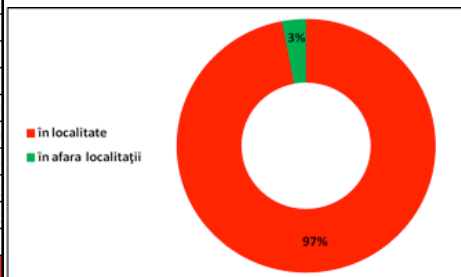
Din analiza datelor privind implicarea pietonilor cu vârsta cuprinsă între 3-19 ani în accidente rutiere, se constată că sunt 3 puncte de maxim, în decursul unei zile care însumează 23% din totalul acestora, situația fiind următoarea:



În perioada analizată se constată că localitățile cu cel mai mare număr de accidente în care au fost implicați copiii sunt: Constanța, Iași, București, Cluj Napoca, Brașov, Craiova, Galați, Ploiești, Bacău, Timișoara, Pitești, Suceava, Baia Mare, Oradea, Botoșani, conform tabelului de mai jos:

CAPITOLUL V

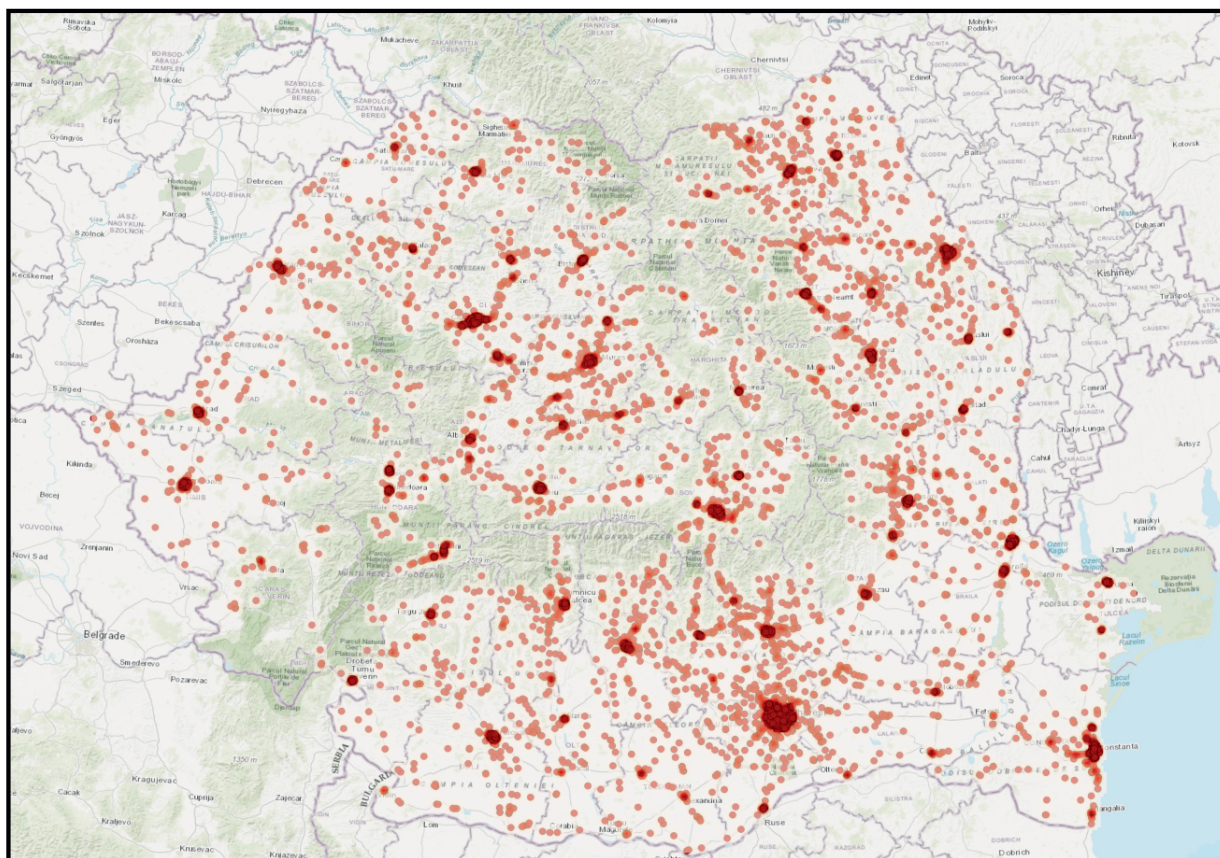
Localitate	Accidente	Morți	Răniți grav	Răniți ușor	Total victime
Constanta	989	9	91	1010	1110
Iasi	723	5	161	621	787
B-Sector 2	690	7	136	601	744
B-Sector 4	643	2	127	591	720
B-Sector 3	627	3	105	569	677
B-Sector 5	590	6	102	533	641
B-Sector 1	535	11	97	479	587
B-Sector 6	490	3	76	461	540
Cluj-Napoca	490	2	123	402	527
Brasov	442	2	118	371	491
Craiova	413	4	89	368	461
Galati	402	5	103	337	445
Ploiesti	411	0	68	377	445
Bacau	353	3	105	285	393
Timisoara	357	4	75	310	389
Pitesti	347	2	55	313	370
Suceava	283	2	39	265	306
Baia Mare	267	4	62	226	292
Oradea	255	3	59	220	282
Botosani	256	3	31	237	271
Bucuresti*	3575	32	643	3234	3909



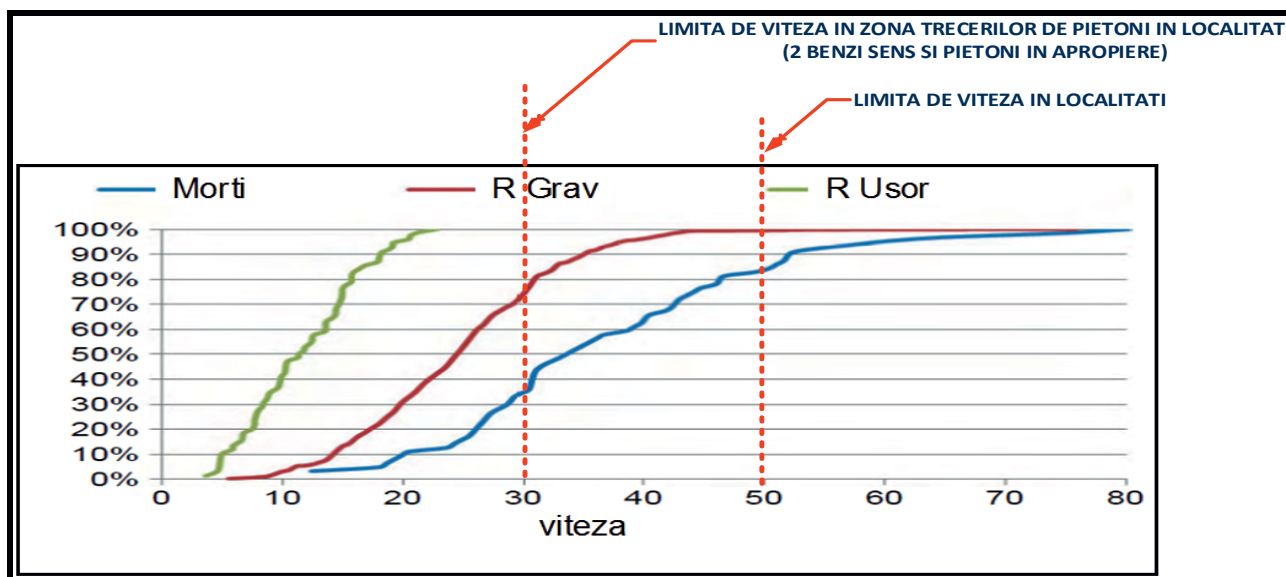
Totodată se poate observa că doar 3% dintre accidentele analizate s-au produs în afara localităților.

În urma analizării datelor privind accidentele rutiere ce au ca victimă copii cu vârste cuprinse între 3 și 19 ani, produse în intervalul 2008-2017, se constată faptul că acestea **se produc în localitățile cu cea mai mare densitate de populație dar și de autovehicule peste medie, respectiv București (3.575 de accidente), Cluj Napoca (490 de accidente), Brașov (442 de accidente), Iași (723 de accidente).**

Distribuția hotspoturilor privind implicarea pietonilor copii în accidente rutiere, se poate distinge în harta de mai jos:

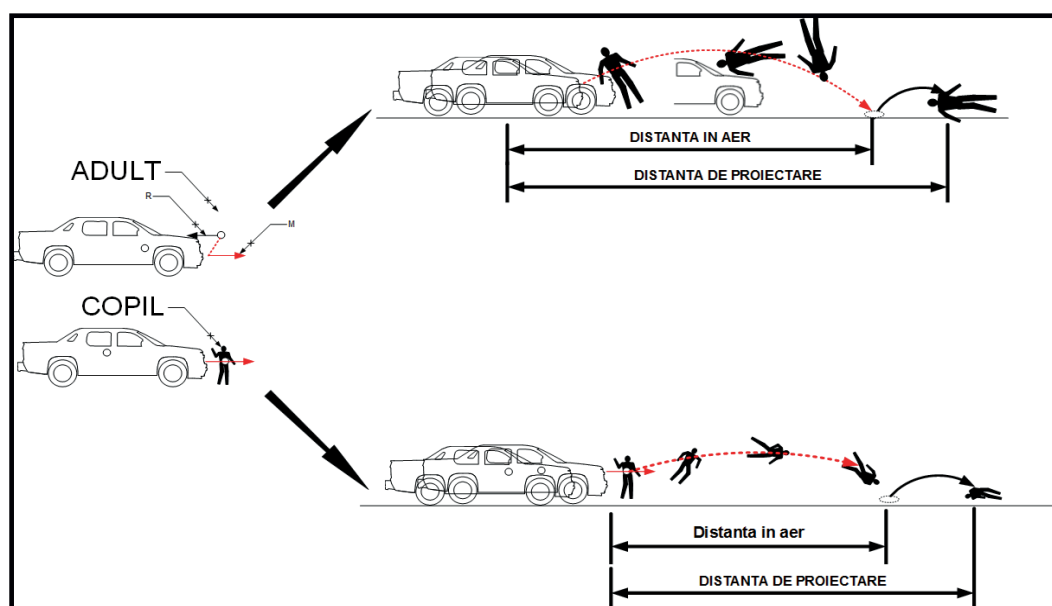


- În contextul celor menționate, acest gen de accidente reprezintă unul dintre cele mai înalte grade de victimizare (1 persoana decedată sau rănită grav la 1 accident) dintre toate cauzele de producere a accidentelor cu implicarea pietonului, sens în care se poate concluziona că acest lucru este determinat direct de vulnerabilitatea pietonului în raport cu autovehiculele dar și din cauza nerespectării vitezei de către conducătorii auto în cazurile prevăzute de lege. Astfel, în raport de viteza autovehiculului, leziunile vor fi direct proporționale conform graficului privind viteza la impactul cu pietonul:



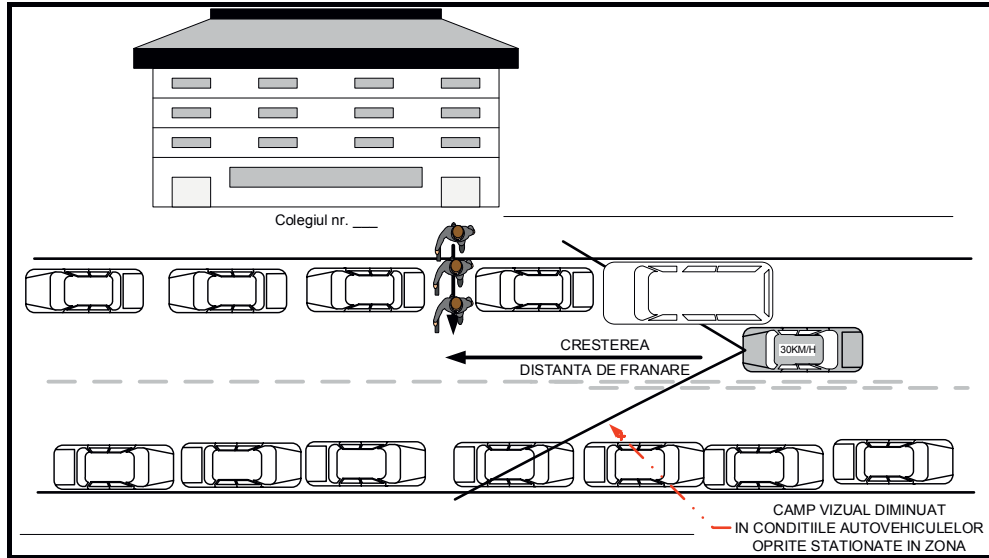
Prin urmare, **un pieton care este lovit la viteza de 50 de kilometri la oră are 87% probabilitatea de deces** în urma impactului, șansele cresc exponențial în cazul unui pieton copil.

- 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 proiectare acestuia, în cazul impactului cu un copil va avea loc doar momentul proiectării ceea ce produce leziuni grave, astfel:

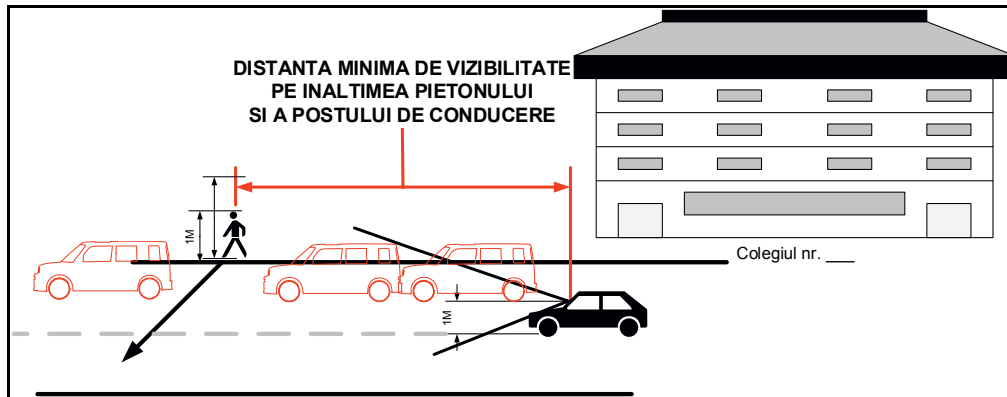


- Având în vedere faptul că 97 % din accidente, sunt produse în localități și au drept cauză principală traversarea neregulamentară (44%), prin corelare cu insuficiența locurilor de oprire/staționare/parcare din jurul imobilelor și/sau al școlilor, se poate concluziona că, în cazul copiilor există un risc suplimentar, generat de lipsa de vizibilitate în cazul apariției acestora pe partea carosabilă, astfel:

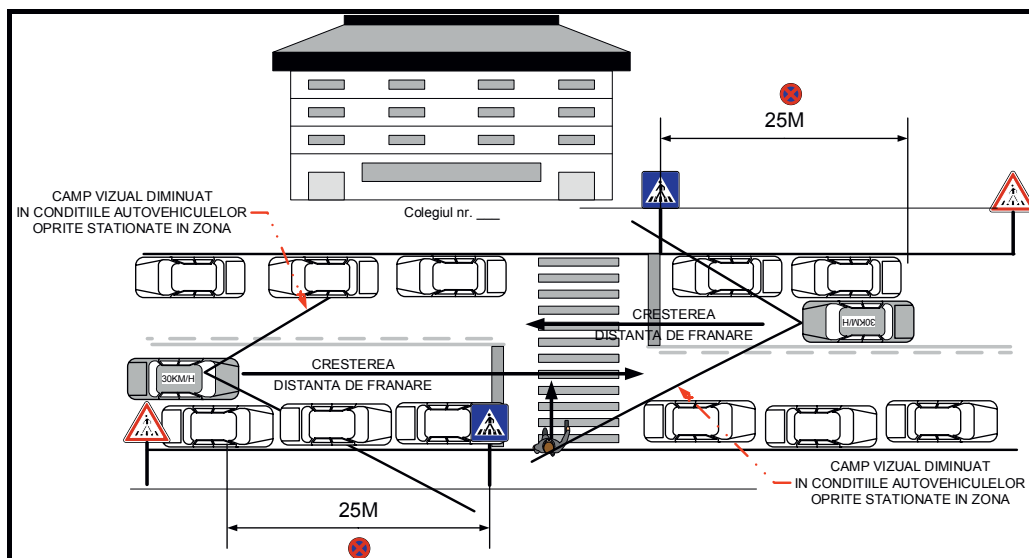
CAPITOLUL V



Prin urmare 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 copii de la școală:

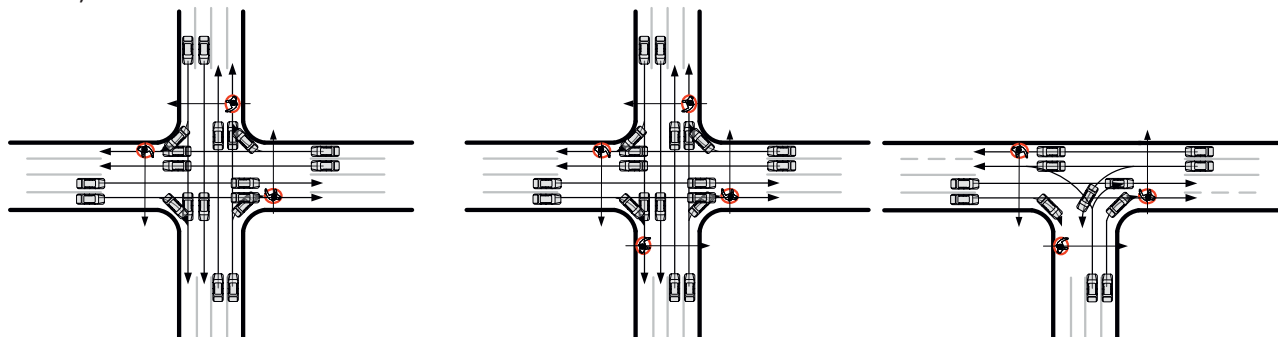


Riscul potențial de producere a unui accident în zona școlilor este asociat totodată și cauzei de neacordare prioritate copiilor angajați în traversarea drumului la trecerile pentru pietoni, situație în care câmpul vizual (*distanța de percepție*) este restrâns în condițiile opririi/staționării autovehiculelor 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 (înălțime mică)**:



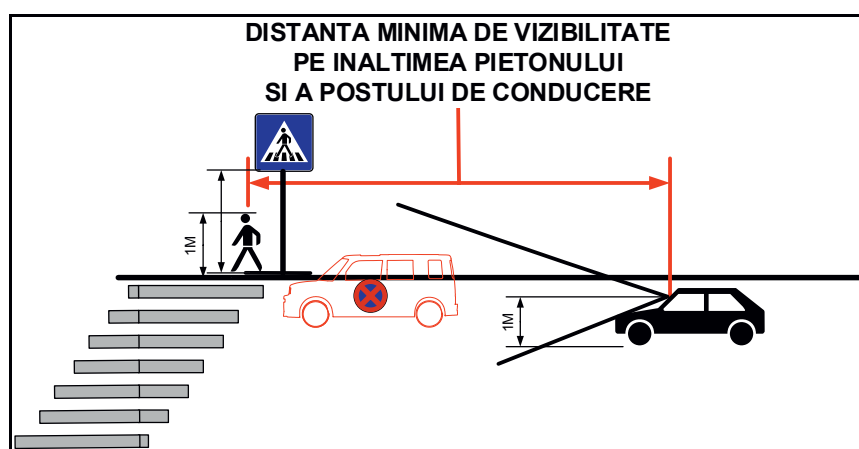
- Luând în calcul faptul că traversarea neregulamentară este prezentă ca și cauză generatoare a accidentelor din zona unităților de învățământ, se poate concluziona necesitatea aprofundării unor studii de reamplasare și amplasare de noi treceri în funcție de nevoile de tranzit al copiilor pietoni, spre/dinspre unități de învățământ.

Astfel, deși nu sunt amplasate treceri pentru pietoni, sunt puncte²⁵ de trecere obligatorii pentru acele trasee școlare:

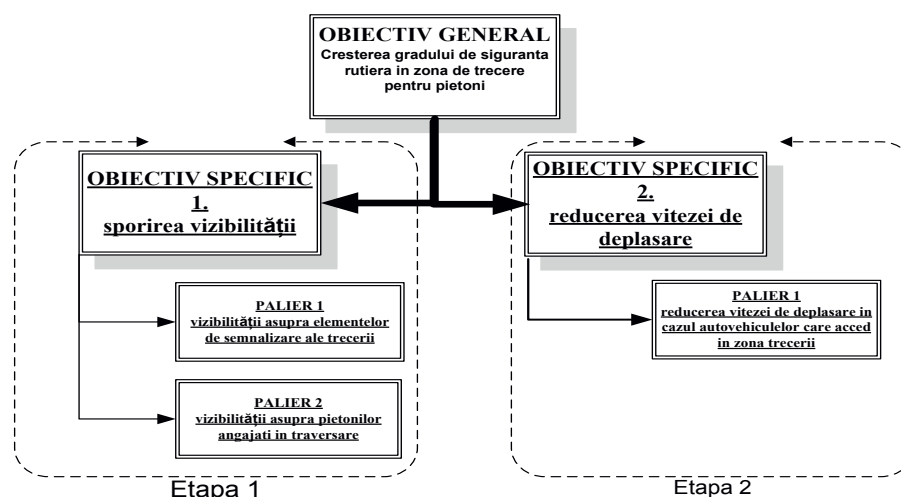


II. MĂSURI PENTRU REDUCEREA RISCULUI RUTIER

Înălțimea de percepție a unui pieton copil în cazul unui autovehicul oprit neregulamentară este diminuată în zona trecerilor pentru pietoni de către opririle neregulamentare în aceste zone.



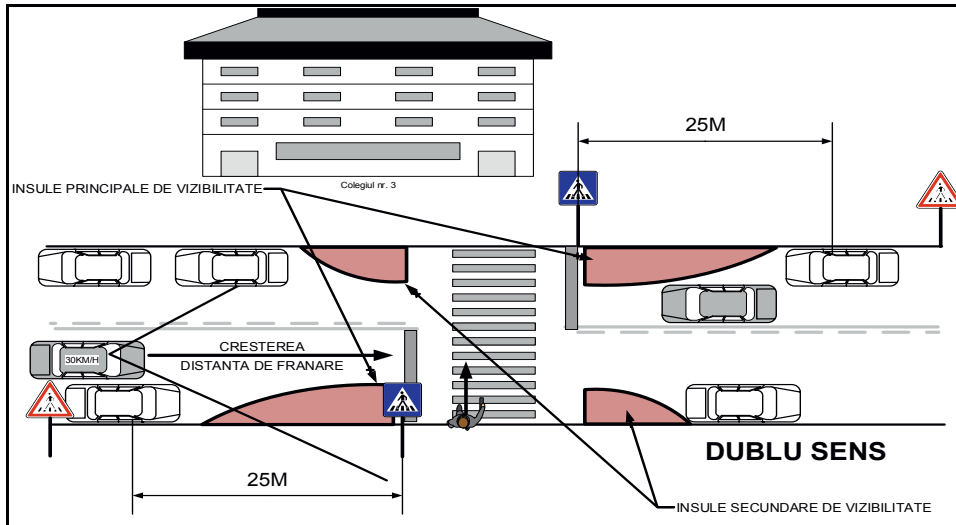
- Creșterea gradului de siguranță rutieră în zona trecerilor pentru pietoni concomitent cu diminuarea numărului de accidente ce au drept cauză neacordarea priorității de trecere pietonilor angajați în traversarea drumului public prin locuri semnalizate și marcate, urmărind obiectivele specifice, astfel



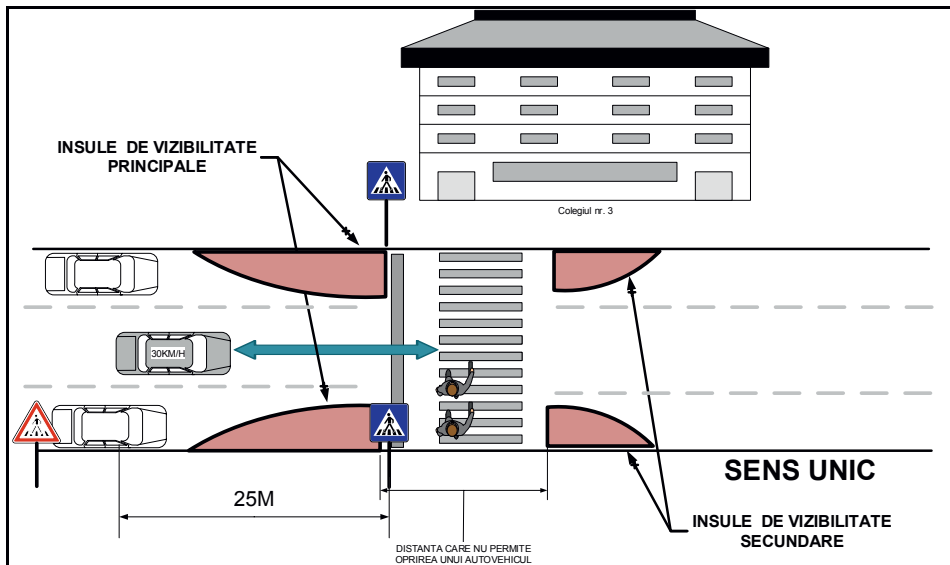
²⁵Sunt considerate a fi puncte obligatorii de trecere acele locuri prin care pietonul este obligat să traverseze drumul public pentru a-și continua deplasare către puncte de interes (ex:) întrucât pe o anumită zonă (rezonabilă ca întindere) nu există altă amenajare rutieră (treceri pentru pietoni, pasaje supra/sub terane) care să poată fi utilizată în acest sens.

OBIECTIV SPECIFIC 1

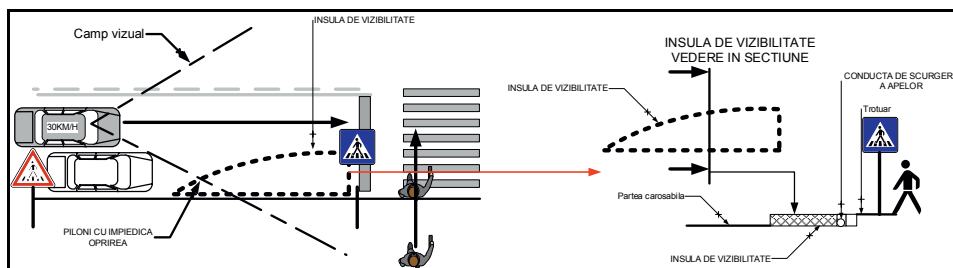
- Reevalurea semnalizării instalate la nivelul trecerilor pentru pietoni și modul în care aceasta poate fi percepută²⁶ de către participanții la trafic pe diferite²⁷ categorii de vehicule:
 - dublu sens:



- sens unic:



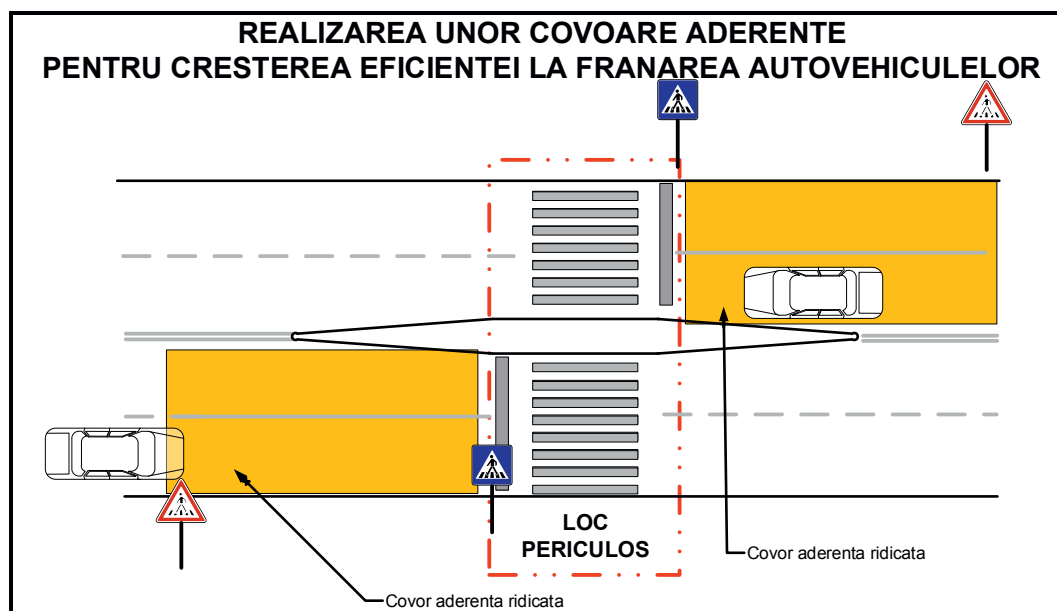
- **Notificarea administratorului drumului pentru a crește gradul de siguranță rutieră prin sporirea vizibilității asupra trecerii de pietoni, prin realizarea unor amenajări rutiere ce interzic oprirea în cazul străzilor din apropierea unităților de învățământ, astfel:**



²⁶Inclusiv toaletarea vegetației din zona semnalizării rutiere

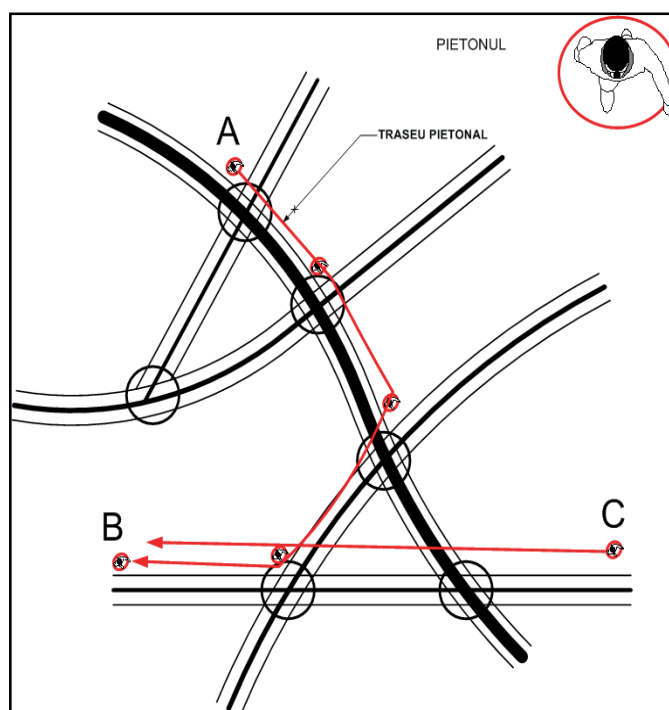
²⁷Categoriile de vehicule vor fi stabilite prin distanța la care se afla percepția vizuală a conducătorului auto în actul de conducere.

- **Notificarea administratorului drumului pentru amplasarea corectă a semnalizării rutiere** și dispunerea măsurilor de sancționare a opririlor neregulate în cazul apropierii trecerilor pentru pietoni, (insule mediane, covoare prealabile trecerilor de pietoni pentru aderență la frânare, etc.) astfel:



- Pentru creșterea gradului de siguranță rutieră, dar și pentru reglementarea corespunzătoare a situațiilor în care copiii nu pot face distincția clară privind pericolul iminent rezultat ca urmare a traversării prin colțul intersecției (fără trecere pentru pietoni) se impun aplicate măsuri de:
 - Instituire a unei treceri de pietoni (cu elemente de siguranță), conform celor menționate.
 - Deviere a punctului de trecere obligatoriu prin montarea de garduri ornamentale către alte zone adiacente (distanță rezonabilă) unde sunt instituite treceri pentru pietoni dintr-o clasă corespunzătoare de siguranță.

Exemplu de calcul al continuității traseelor pietonale:

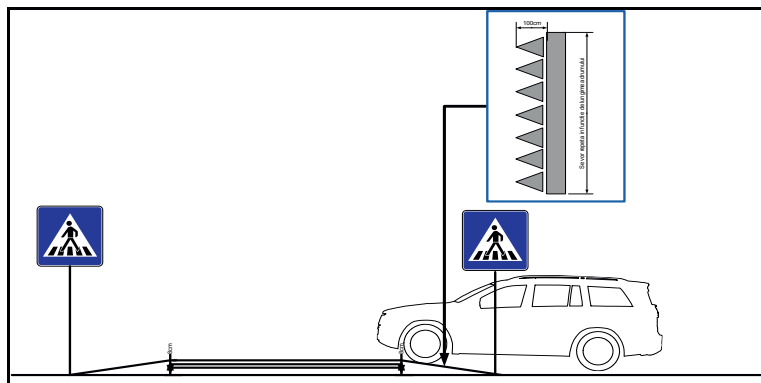


Ca și în cazul pistelor pentru bicicliști se vor lua în calcul traseele pietonale și posibilitatea acestora de a ajunge la anumite destinații.

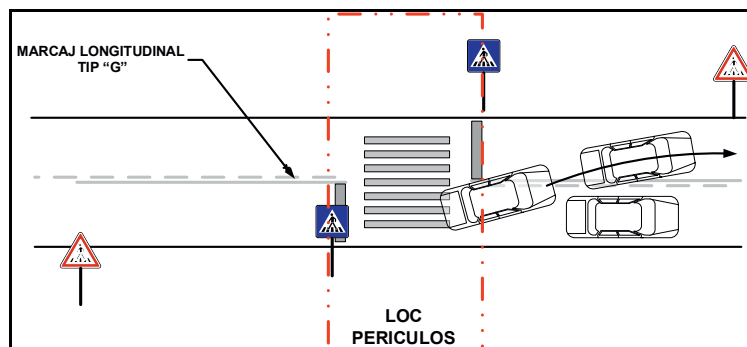
²⁸Art. 72 alin (3) din OUG 195 din 2002 republicată și modificată - Traversarea drumului public de către pietoni se face perpendicular pe axa acestuia, numai prin locurile special amenajate și semnalizate corespunzător, iar în lipsa acestora, în localități, pe la colțul străzii, numai după ce s-au asigurat că o pot face fără pericol pentru ei și pentru ceilalți participanți la trafic.

OBIECTIV SPECIFIC 2

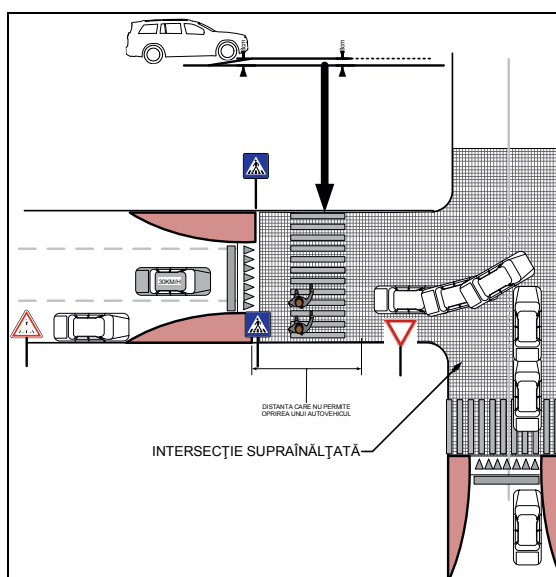
- Reevaluarea modului de reglementare al vitezei de deplasare în cazul trecerilor pentru pietoni din apropierea unităților de învățământ și notificarea administratorului drumului, conform art. 53 din OUG 195 din 2002²⁹ republicată și modificată, pentru instituirea supraînălțării trecerilor pentru pietoni, astfel încât comportamentul rutier al conducătorilor auto să fie influențat în sensul reducerii vitezei autovehiculelor până la maxim 30 km/h:



- Analizarea modului de realizare a marcajelor longitudinale în zonele trecerilor pentru pietoni (ce sunt considerate locuri periculoase dat fiind vulnerabilitatea celor care acced în zonă) și solicitarea administratorului drumului pentru realizarea acestora în concordanță cu celelalte zone periculoase din imediata apropiere, ținându-se cont totodată de existența distanței de corelare de 50 de metri, astfel:



- Notificarea administratorului drumului pentru supraînălțarea întregii suprafețe a intersecției conform art. 53 din OUG 195 din 2002 republicată și modificată, astfel încât comportamentul rutier al conducătorilor auto să fie influențat în sensul reducerii vitezei autovehiculelor până la maxim 30 km/h:



²⁹Autoritățile publice locale, cu autorizația administratorului drumului public și cu avizul poliției rutiere sau la solicitarea acesteia, sunt obligate să ia măsuri pentru realizarea de amenajări rutiere destinate circulației pietonilor, bicicliștilor, vehiculelor cu tracțiune animală și calmării traficului, semnalizate corespunzător, în apropierea unităților de învățământ, piețelor, târgurilor, spitalelor, precum și în zonele cu risc sporit de accidente.



Capitolul VI

ACTIVITAȚI DESFĂȘURATE LA NIVEL NAȚIONAL PRIVIND COMBATEREA INDISCIPLINEI ȘI INFRAȚIONALITĂȚII RUTIERE

Pentru **combaterea principalelor elemente care pun în pericol siguranța participanților la trafic**, pe baza concluziilor desprinse din analizele de risc și a observațiilor privind evoluția fenomenului rutier, în anul 2017, structurile Poliției Rutiere au organizat **53.085 acțiuni**. Cele mai multe dintre acestea au vizat, în principal:

combaterea principalelor cauze generatoare de accident

- încălcarea regimului legal de viteză – 10.658 acțiuni
- conducerea sub influența băuturilor alcoolice – 7.157 acțiuni
- nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni – 4.888 acțiuni
- neacordarea priorității de trecere pietonilor – 4.659 acțiuni
- depășirile neregulate – 2.637 acțiuni

consolidarea climatului de siguranță rutieră în zonele de frontieră comună cu statele vecine

- pe drumurile care converg către/dinspre punctele de frontieră cu:
 - Ungaria
 - Bulgaria

impunerea normelor rutiere prin nouă acțiuni tematice, organizate la nivel european

- corespunzătoare operațiunilor TISPOL (Organizația Profesională a Polițiilor Rutiere din Europa)
 - „TRUCK/BUS”
 - „SEATBELT”
 - „SPEED”
 - „ALCOHOL / DRUGS”

CAPITOLUL VI

Totodată, pentru combaterea indiscipliniei și infraționalității rutiere, în perioada de referință, au fost organizate 11.706 acțiuni tematice care au vizat controlul legalității transportului rutier public de mărfuri și persoane (inclusiv taxi), verificarea în trafic a stării tehnice a autovehiculelor, respectiv combaterea încălcării regulilor privind trecerea la nivel cu calea ferată, în majoritatea cazurilor acționându-se în sistem integrat cu celelalte structuri ale Poliției Române.

În acest context, în cursul anului 2017, la nivel național, au fost aplicate **2.030.025 sancțiuni contravenționale** pentru încălcarea normelor rutiere (cu 12,8% mai puține decât în anul 2016), principalele abateri sancționate fiind:

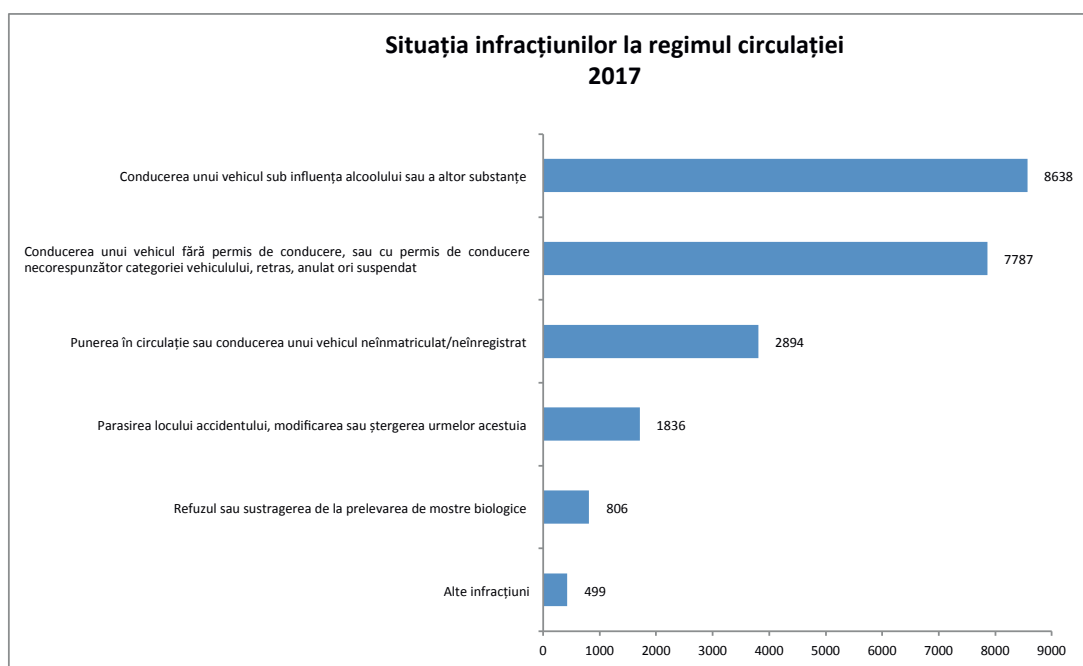


În ceea ce privește conducătorii de vehicule, sancțiunile contravenționale au fost aplicate în marea lor majoritate (86,9%) conducătorilor de autovehicule (1.818.080 contravenții), restul de 13,2% fiind acordate pentru încălcarea normelor rutiere de către bicicliști (46.324 contravenții), căruțași (16.046 contravenții), motocicliști (1.043 contravenții) și mopediști (999 contravenții), precum și pentru alte categorii.

Valoarea totală a contravențiilor aplicate, prevăzute de O.U.G nr. 195/2002 actualizată și H.G nr. 85/2003 s-a ridicat în anul 2017 la 557.127,77 mii lei.

Comparând cifrele referitoare la sancțiunile contravenționale aplicate în anul 2017 cu cele înregistrate în 2016, se constată o scădere a abaterilor constatate, în primul rând cele referitoare la utilizarea telefonului mobil fără dispozitiv sau accesorii de tip „mâini libere” (cu 20,8%), neacordarea priorității de trecere pietonilor (cu 17,2%), neportul centurii de siguranță sau neutilizarea dispozitivelor de retenție omologate (cu 16,6%), depășirea regimului legal de viteză (cu 13,9%), neutilizarea luminilor de drum în timpul zilei, în deplasarea pe drumurile publice (cu 11,9%), nerrespectarea regulilor de circulație de către pietoni (cu 10,1%). În schimb, a crescut numărul sancțiunilor acordate pentru nerrespectarea regulilor de circulație referitoare la depășire (cu 5,2%), nerrespectarea regulilor de circulație de către bicicliști (cu 1,2%), conducerea unui autovehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice (cu 0,5%), neacordarea priorității de trecere vehiculelor (cu 0,3%).

Totodată, în anul 2017, au fost constatate la nivel național **22.460 (-3,8%) infracțiuni contra siguranței circulației pe drumurile publice**. Așa cum ilustrează și graficul următor, cele mai multe infracțiuni în anul 2017 au fost constatate ca urmare a conducerii unui vehicul sub influența alcoolului sau a altor substanțe, urmate de conducerea unui vehicul fără permis de conducere sau cu permis de conducere necorespunzător categoriei vehiculului, retras, anulat ori suspendat



În perioada de referință, la nivel național, lucrătorii din cadrul structurilor de poliție rutieră au reținut **187.563 permise de conducere în vederea suspendării** exercitării dreptului de a conduce autovehicule pe drumurile publice. Dintre acestea, cele mai multe au fost reținute pentru *depășirea vitezei cu mai mult de 50 km/h* (22,2%), *neacordarea priorității de trecere pietonilor* (15,3%) și *efectuarea unor depășiri neregulate* (14,7%).

Situația permiselor de conducere reținute, pe genuri de contravenții, este prezentată în următorul tabel:

Abatere	Număr permise de conducere reținute - 2017	%
- depășirea vitezei cu mai mult de 50 km/h	41.641	22,2
- neacordarea priorității de trecere pietonilor	28.784	15,3
- nerespectarea normelor privind depășirea vehiculelor	27.548	14,7
- neacordarea priorității de trecere vehiculelor	12.405	6,6
- nerespectarea culorii roșii a semaforului electric	12.253	6,5
- conducere sub influența băuturilor alcoolice	12.162	6,5
- cumulul de puncte de penalizare	3.491	1,9
- depășirea coloanelor oprite la semafor și trecerile la nivel cu CF	1.671	0,9
- neoprirea la semnalul regulamentar al polițistului în scopul sustragerii de la control „cu urmărire”	1527	0,8
- nerespectarea regulilor de trecere la nivel cu calea ferată	1453	0,8
- defecțiuni tehnice grave	639	0,3
- circulație pe sensul opus	2.948	1,5

Tot în cursul anului 2017, au fost retrase **68.362 certificate de înmatriculare**, cele mai multe dintre acestea pentru defecțiuni tehnice (56,5%) și pentru neconcordanța dintre datele din document și caracteristicile tehnice ale vehiculului (4,8%).

BREVIAR TERMINOLOGIC

Siguranța rutieră

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

Accidentul rutier

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

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

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

☞ Accidentele de circulație se clasifică în raport de:

- a) urmările pe care le au – accidente soldate numai cu pagube materiale sau accidente soldate cu victime. La rândul lor, accidentele soldate cu victime se împart în accidente ușoare, din care au rezultat doar leziuni minore, care nu necesită spitalizarea victimelor și accidente grave, soldate cu decesul victimelor sau rănirea gravă a acestora, necesitând pentru vindecare spitalizarea celor răniți;
- b) consecințele juridice pe care le implică – context în care sunt accidente ce atrag răspunderea contravențională și civilă (soldate numai cu pagube materiale) și respectiv care atrag răspunderea penală a celor care le-au produs (accidentele soldate cu victime);
- c) cunoașterea autorului – accidentele pot fi cu autori cunoscuți sau cu autori neidentificați, care au părăsit locul producerii evenimentului fără încuviințarea poliției, sustrăgându-se cercetării.

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

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

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

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

Alți indicatori utilizați:

1. **Rata de motorizare** – măsoară gradul de înzestrare a populației cu autoturisme și se exprimă prin numărul de autoturisme raportat la 1000 de locuitori;
2. **Rata mortalității cauzată de accidente rutiere** – numărul deceselor cauzate de accidente rutiere raportat la 1 milion de locuitori;
3. **Rata fatalității rutiere** - raportul dintre numărul de decedați și numărul total de victime (morți+răniți grav) X 100;
4. **Indice de mobilitate** – Reprezintă o măsură a mobilității rutiere (se măsoară în milioane vehicule × km parcursi);
5. **Indicele de mortalitate rutieră** – raportul dintre numărul de decedați și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100;
6. **Indicele de victimizare rutieră** – raportul dintre numărul total al victimelor (morți și răniți grav) și numărul de accidente grave din care au rezultat aceste victime X 100.
7. **Indice „de responsabilitate”** – o măsură invers proporțională a corectitudinii conducătorilor diferitelor tipuri de vehicule, valorile ridicate indicând o frecvență înaltă în producerea cu vinovăție a evenimentelor rutiere grave, deci o măsură redusă a responsabilității rutiere a anumitor categorii de conducători de vehicule. Acest indice a fost calculat prin raportarea, pentru fiecare categorie de vehicul în parte, a numărului celor implicate cu vinovăția conducătorului la numărul celor total implicate.

INSTITUȚIILE CU ATRIBUȚII ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE

I. Ministerul Transporturilor, prin:

1. AUTORITATEA RUTIERĂ ROMÂNĂ

Contact: Adresa: B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, etaj 8, sector 1, București

Telefon: 021/318.21.00;021/312.15.19

Fax: 021/318.21.02, 021/318.21.07

E-mail: arutiera@arr.ro, relatii_publice@arr.ro

Pagina web: www.arr.ro

2. REGISTRUL AUTO ROMÂN

Contact: Sediul central – Adresa: Calea Griviței, nr. 391A, sector 1, București, cod 010719

Tel. centrală: 021/202.70.00

Programări online și informații: 021/9672 (tarif normal RCS&RDS)

Fax: 021/318.17.54

E-mail: rarom@rarom.ro

Pagina web: www.rarom.ro

3. INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER

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

Telefon: 021/3136320

Fax: 021/3116680

E-mail: relatii_publice@isctr-mt.ro

Pagina web: www.isctr-mt.ro

II. COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE

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

Telefon: 021/264.32.02

Tel. Verde: 021.9360

Fax: 021/312.09.84

E-mail: dispecerat@andnet.ro; relpub@andnet.ro

Pagina web: www.cnadnr.ro

III. Ministerul Afacerilor Interne, prin:

1. INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE – Direcția Rutieră

Contact: Adresa: Bd. George Coșbuc, nr. 83 - 85, sect. 5, București;

Telefon.: 021/208.25.25 /19652 sau 19653

Fax: 021/335.36.66

E-mail: circulatie@politiaromana.ro, oug41.2016.dr@politiaromana.ro - Adresă de poștă electronică dedicată numai primirii copiei de pe cartea de identitate în vederea furnizării serviciilor publice privind activitatea poliției rutiere și pentru primirea copiei după dovada plății amenzii rutiere aplicată de către lucrătorii Direcției Rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române.

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

2. DIRECȚIA REGIM PERMISE DE CONDUCERE ȘI ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR

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

Telefon: 021/ 301.95.70

Fax: 021.232.16.61

E-mail: drpciv@mai.gov.ro

Pagina web: www.drpciv.ro

IV. AUTORITATEA DE SUPRAVEGHERE FINANCIARĂ

Contact: Adresa: Splaiul Independenței, nr. 15, sector 5, București

Fax: 021/659.6051, 021/659.64.36

Tel. Verde: 0800 825 627

E-mail: office@asfromania.ro

Pagina web: www.asfromania.ro

V. BIROUL ASIGURĂTORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMÂNIA

Contact: Adresa: Str. Vasile Lascăr nr. 40 - 40bis, Et. 5 și 6, sector 2, București, cod 020502, România; C.P. 37 - 7 București, România

Telefon: 021/319.13.02, 021/319.13.03, 021/319.13.04, 031/805.68.14, 031/805.68.15, 0743/17.47.47

Fax: 021/319.13.01

E-mail: secretariat@baar.ro

Pagina web: www.baar.ro

DIRECȚIA FONDUL DE PROTECȚIE A VICTIMELOR STRĂZII

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

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

Informații asiguratori RCA: 021/300.18.86; 021/.300.18.87

Departament daune: 021/300.18.84

Fax: 021/312.31.82

E-mail: fpvs@baar.ro, office@fpvs.ro

Pagina web: www.fpvs.ro

VI. CONSILIUL INTERMINISTERIAL PENTRU SIGURANȚA RUTIERĂ

Contact - Secretariatul Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră

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

Telefon: 021/310.53.75

Fax: 021/318.21.00, 021/318.21.05

Pagina web: www.arr.ro, www.csir.ro

VII. ASOCIAȚIA PRODUCĂTORILOR ȘI IMPORTATORILOR DE AUTOMOBILE

Contact: Telefon:031/405.83.35; 031/405.83.36

Fax: 021/668.52.70

E-mail: apia@apia.ro

Pagina web: www.apia.ro

VIII. ASOCIAȚIA CONSTRUCTORILOR DE AUTOMOBILE DIN ROMÂNIA

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

Telefon: 0248/211.245;

Fax: 0248/217.990

E-mail: acarom@acarom.ro

Pagina web: www.acarom.ro

IX. AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

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

Centrala de alarmă și informații: Telefon: 021/222.22.22, 0745/382.715,
0722/382.715

Fax: 021/317.15.52

E-mail: acr@acr.ro

Pagina web: www.acr.ro