



++

CARTA ALBĂ A SIGURANȚEI RUTIERE

Document strategic

Reflecții și scenarii pentru următorii ani

Versiunea 15 noiembrie 2023

Cuprins

Carta Albă

Introducere	3
Viziune	4
Misiune și obiective imediate	5
Pilonii de acțiune ai Coalitiei pentru Siguranță Rutieră	6
Cadrul instituțional	6
Context	6
Obiective 2024	7
Obiective 2025-2026	8
Bazele științifice	9
Context	9
Obiective 2024	10
Obiective 2025-2026	10
Direcții de acțiune	11
Managementul vitezei	11
Context	11
Obiective 2024	11
Obiective 2025-2026	11
Conducerea distrasă	12
Context	12
Obiective 2024	12
Obiective 2025-2026	12
Consumul de alcool și de droguri	13
Context	13
Obiective 2024	13
Obiective 2025-2026	13
Măsuri de siguranță	14
Context	14
Obiective 2024	14
Obiective 2025-2026	14
Concluzie	15

1. Introducere



România ocupă, de ani de zile, un loc de frunte în clasamentul tragic al frecvenței accidentelor rutiere soldate cu pagube materiale și/sau vătămări corporale la nivelul Uniunii Europene. Statisticile arată că accidentele rutiere reprezintă unul dintre riscurile la care românii sunt expuși cel mai mult. Conform datelor Inspectoratului General al Poliției Române, în anul 2022, la nivel național, au fost înregistrate 4.711 accidente grave, soldate cu decesul a 1.634 de persoane și rănirea gravă a altor 3.685, ceea ce indică o medie zilnică de aproape 13 accidente rutiere grave. Astfel, **rata deceselor cauzate de accidente rutiere înregistrată în România este de 86 la un milion de locuitori, față de 46 cât este media europeană.** Tot datele oficiale ne arată că, în țara noastră, în fiecare an, din fiecare 100 de mașini înmatriculate, cel puțin 6 produc accidente în trafic soldate cu pagube materiale sau vătămări corporale și decese. Aceste date devin și mai îngrijorătoare atunci când ne uităm către alte țări europene. În Polonia, la fiecare 100 de mașini înmatriculate, 3 produceau accidente în trafic soldate cu pagube materiale sau vătămări corporale și decese. În Cehia, frecvența înregistrată era de 2,7%, în Bulgaria – 4,08%, în Slovacia – de

3,88%, iar în Croația, mai puțin de 2 mașini din 100 înmatriculate produceau accidente, conform datelor UNSAR.

Planul Național de Redresare și Reziliență prevede o serie de jaloane și ținte care vizează creșterea siguranței rutiere. Ca parte a PNRR, **prin Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030, Guvernul și-a asumat reducerea cu 50%, până în anul 2030, comparativ cu anul 2019, a numărului persoanelor decedate și cu 50% a numărului persoanelor rănite grav în urma producerii accidentelor rutiere.**

Coaliția pentru Siguranță Rutieră (în continuare *CSR* sau *Coaliția*) **este un demers extins la nivel național** - un "proiect de țară", cu potențialul de a coaliza în jurul său cât mai mulți parteneri, alături de care să putem dezvolta politici publice și proiecte în parteneriat public-privat, care să vină în sprijinul obiectivului asumat de România.

Prezentul document a fost conceput ca un demers de agregare a inițiativelor și a propunerilor membrilor fondatori ai Coaliției.

2. Viziune

Pornind de la documente strategice la nivel internațional, precum Obiectivele de Dezvoltare Durabilă ale Organizației Națiunilor Unite, la nivel european, urmărind țintele înscrise în Viziunea Zero 2050 a Comisiei Europene (zero decese cauzate de accidente rutiere până în 2050), dar și la nivel național, prin alinierea demersurilor noastre cu Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030 adoptată de Guvernul României, Carta Albă privind siguranța rutieră, document inspirat din bunele practici europene, concretizează angajamentul ferm al Coaliției pentru Siguranță Rutieră pentru reducerea numărului de victime ale accidentelor auto.

Scopul ei fundamental este de a stabili un set integrat și cuprinzător de măsuri și de acțiuni pe termen mediu și lung în domeniul transportului și circulației rutiere, menite să asigure creșterea nivelului de siguranță pe șoselele din România, la nivel național, ținând cont și de categoriile vulnerabile de participanți la trafic precum conducătorii de motociclete, bicicliștii și pietonii.

Acest deziderat se realizează în mod proactiv printr-un cadru legislativ precis, printr-un regim strict de inspecții de siguranță, sondaje și alte activități de aplicare și de monitorizare pentru a se asigura că standardele prescrise sunt

îndeplinite și menținute.

Prin urmare, Carta Albă este un document strategic regroupând potențiale proiecte, campanii și propuneri de politici publice cu scopul de a se adresa problemelor cu care se confruntă în prezent siguranța rutieră, reprezentând un sprijin din partea membrilor CSR cu experiență practică specifică în domeniul siguranței rutiere în implementarea Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră 2022-2030, întrucât siguranța rutieră este o responsabilitate comună a tuturor actorilor care participă la dinamica traficului auto din România.

În măsura în care demersurile Coaliției pentru Siguranță Rutieră vor deveni din ce în ce mai cunoscute, iar impactul lor va fi din ce în ce mai percutant, Coaliția va prezenta periodic rezultatele obținute după implementarea proiectelor, în comparație cu perioadele anterioare, pentru a arăta importanța și necesitatea acțiunilor în această direcție.



3. Misiune și obiective imediate

Coaliția pentru Siguranță Rutieră trebuie să contribuie în mod direct la reducerea semnificativă a numărului de accidente pe șoselele din România. **Prin proiecte și propuneri de politici publice, ne propunem să ajutăm la reducerea cu 50%, până în anul 2030, comparativ cu anul 2019, a numărului persoanelor decedate și cu 50% a numărului persoanelor rănite grav în urma producerii accidentelor rutiere.**

Obiective 2023

Inițierea demersurilor pentru decretarea prin lege a SĂPTĂMÂNII SIGURANȚEI RUTIERE

Pregătirea și promovarea unui demers ce va avea ca rezultat decretarea prin lege a unei Săptămâni a Siguranței Rutiere, fundamentată pe nevoia de educare a populației în spiritul unei responsabilități colective pentru a reduce nivelul accidentelor rutiere grave.

Manifestările publice și simpozioanele organizate în marja acestei săptămâni vor face cu atât mai

cunoscută românilor necesitatea de a beneficia de un nivel minim de educație rutieră și de a se interesa, în vederea obținerii de îndrumare și de sfaturi, privind măsurile sustenabile pentru creșterea nivelului de siguranță în trafic în plan național.

Demararea proiectului "ZONĂ LIBERĂ DE ACCIDENTE RUTIERE"- Un studiu de caz ce implică

o colaborare între mediul privat și structurile publice pentru "finanțarea" amenajării de zone rutiere critice (nr. mare de accidente rutiere), prin implementarea elementelor necesare pentru sporirea siguranței rutiere: signalistică, marcaje, limitatoare de viteză, treceri de pietoni etc.

Ne propunem alegerea unei zone critice din punctul de vedere al siguranței rutiere din București pe care, împreună cu parteneri instituționali, să o transformăm în "zonă liberă de accidente rutiere", finanțând implementarea elementelor necesare pentru sporirea siguranței rutiere: signalistică, marcaje, limitatoare de viteză, treceri de pietoni etc.



4. Pilonii de acțiune ai CSR

A. Cadrul instituțional

Context

Având în vedere că siguranța rutieră necesită acțiuni concrete și coordonate pentru a atinge obiectivul asumat, este nevoie de îmbunătățirea parametrilor specifici domeniului, care se poate obține doar cu implicarea activă a organelor de specialitate ale administrației publice și a altor instituții și organizații cu atribuții de reglementare și de aplicare a legislației în acest domeniu.

De aceea, unul dintre demersurile care trebuie puse în practică este reactivarea Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră, prin actualizarea instituțiilor participante. Funcționând în baza Hotărârii Guvernului nr. 437/1995 privind înființarea

Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră, act normativ modificat prin Hotărârea Guvernului nr. 901 din 20 august 2008, C.I.S.R. este organul consultativ al Guvernului, fără personalitate juridică, care asigură concepția de ansamblu și coordonarea pe plan național a activităților privind îmbunătățirea siguranței rutiere, desfășurate de organele de specialitate ale administrației publice și de alte instituții și organizații cu atribuții în aceste domenii, și evaluarea politicilor publice privind siguranța rutieră. Activitatea curentă a C.I.S.R. este condusă de Ministrul Transporturilor, având calitatea de Președinte, iar Prim-ministrul coordonează activitatea C.I.S.R.

Printre **membrii C.I.S.R.** se numără **instituții publice și organizații din mediul asociativ**, enumerate mai jos pornind de la denumirea de la momentul constituirii, prin act normativ a Comitetului, și **a căror apartenență trebuie confirmată cu ocazia acestui demers**, în funcție de aria de competență actuală:

- **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii;**
- **Ministerul Afacerilor Interne;**
- **Ministerul Economiei, Antreprenoriatului și Turismului;**
- **Ministerul Finanțelor;**
- **Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației;**
- **Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor;**
- **Ministrul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației;**
- **Ministerul Cercetării, Inovării și Digitalizării;**
- **Ministerul Sănătății;**
- **Ministerul Educației;**
- **Reprezentanții autorităților administrației publice locale ale municipiului București;**
- **Reprezentanți ai structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale, respectiv:**
 - **Federația Autorităților Locale din România;**
 - **Asociația Municipiilor din România;**
 - **Asociația Orașelor din România;**
 - **Asociația Comunelor din România;**
 - **Uniunea Națională a Consiliilor Județene din România.**



Obiectivul C.I.S.R. îl constituie asigurarea unei concepții de ansamblu și coordonarea pe plan național, pe baza Strategiei naționale de siguranță rutieră și a programului național de acțiuni prioritare pentru implementarea strategiei, a activităților privind îmbunătățirea siguranței rutiere, desfășurate de organele de specialitate ale administrației publice și de alte instituții și organizații cu atribuții în acest domeniu, elaborarea de propuneri de acte normative, precum și elaborarea de propuneri către Guvern privind asigurarea și utilizarea mijloacelor financiare necesare pentru

realizarea programului, evaluarea politicilor publice de siguranță rutieră și coordonarea activităților de cercetare și comunicare privind siguranța rutieră. După reactivarea instituțiilor și autorităților publice cu competențe în domeniul siguranței rutiere, cu actualizarea implicită a componentei C.I.S.R., **Coaliția pentru Siguranță Rutieră va stabili proiectele și temele de importanță majoră pentru care va lucra împreună cu mediul public și privat deopotrivă pentru a elabora, a modifica și a implementa un cadru normativ propice pentru demersurile Coaliției.**

Obiective 2024



Dinamizarea activității Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră

Coaliția pentru Siguranță Rutieră a remarcat faptul că activitatea C.I.S.R. trebuie intensificată. Astfel, având în vedere că această entitate nu are răspundere legală, deși ea ar trebui să lucreze strategic și eficient în scopul siguranței rutiere pe șoselele din România, C.I.S.R. ar trebui probabil reorganizat, astfel încât să aibă o răspundere sporită. În plus, Ministerul Justiției ar trebui introdus în lista instituțiilor membre C.I.S.R., întrucât acesta are atribuții în domeniul siguranței rutiere.



Interoperabilitatea bazelor de date între BAAR și Poliția Română

Interoperabilitatea este baza infrastructurii digitale a României și temelia administrației publice de nivel european. Acest demers ar eficientiza schimbul de date între sistemele informatice ale celor două entități, ceea ce ar facilita monitorizarea actorilor rutieri asigurați, în final fiind în beneficiul tuturor participanților la trafic. În plus, ar consolida informații extrem de valoroase referitoare la cauzele accidentelor rutiere și al comportamentului participanților la trafic.



Campanii de informare publică asupra numărului mare de decese înregistrate în accidente rutiere în colaborare cu instituțiile și autoritățile publice de resort

Având în vedere impactul emoțional puternic pe care îl au mesajele privind siguranța rutieră, Coaliția pentru Siguranță Rutieră își propune să contribuie la eforturile Inspectoratului General al Poliției Române, cu campanii proprii de informare publică asupra necesității creșterii responsabilității fiecărui participant la trafic.



Identificarea fondurilor europene disponibile pentru securitate rutieră

Întrucât fiecare demers al Coaliției pentru Siguranță Rutieră trebuie acompaniat de colaborarea instituțiilor publice, dar și de eforturi financiare care să poată asigura sustenabilitatea proiectelor, trebuie identificate și accesate fonduri europene destinate securității rutiere prin întocmirea de proiecte adecvate care ulterior să fie implementate de către Coaliție.

Obiective 2025-2026



Educația rutieră - Materie opțională în școli

Siguranța rutieră trebuie să fie considerată o prioritate națională, fiind o problemă fundamentală pentru siguranța publică. De aceea, problema siguranței rutiere în România trebuie să fie combătută prin mijloace de prevenție, precum educația. Considerăm că este util un program adresat atât preșcolarilor și școlărilor, cât și tinerilor care urmează să devină șoferi.

Cunoscând importanța colaborării cu instituțiile și cu autoritățile publice, Coaliția pentru Siguranță Rutieră va milita pentru introducerea unei materii opționale în școli privind educația rutieră, deoarece copiii și elevii de toate vârstele trebuie să învețe cum să-și însușească un comportament care să-i mențină pe ei înșiși în siguranță mai întâi ca pietoni, dar mai apoi și pe ceilalți participanți la trafic, ca șoferi.



Reanalizarea modului de obținere a permisului auto

Potrivit unui comunicat al Inspectoratului General al Poliției Române din 10 mai 2023, 28% dintre accidentele grave din 2022 au fost cauzate de șoferi cu mai puțin de un an de experiență. Astfel, ar trebui demarate acțiuni pentru a ridica nivelul dificultății examenului auto, spre exemplu prin revenirea la probele de poligon și de conducere de noapte.



Modificarea sistemului sancționator pentru abaterile rutiere

Autoritățile publice au un rol fundamental atât în prevenția, cât și în sancționarea comportamentului iresponsabil la volan care dăunează siguranței rutiere. De aceea, măsuri precum creșterea sancțiunilor, de la ridicarea numerelor pentru contravenții medii, la confiscarea mașinii pentru contravenții grave și infracțiuni, ar putea avea un efect disuasiv pentru participanții la trafic care nu țin cont de măsurile de siguranță. Această măsură este corelată cu îmbunătățirea procedurii de executare silită, astfel încât să se îmbunătățească gradul de colectare a amenzilor acordate în urma abaterilor rutiere. Această măsură este considerată vitală pentru consolidarea responsabilității individuale și prevenirea comportamentelor care încalcă regulile de circulație.

B. Bazele științifice

Context

Institutul Național de Statistică și Poliția Română pun la dispoziție statistici detaliate și precise privind accidentele rutiere, actualizate trimestrial sau anual, după caz. Completarea datelor statistice disponibile cu rezultatele investigațiilor privind cauzele imediate și factorii legați de accidentele fatale ar genera un set extrem de bogat de date, care ar permite factorilor de decizie, precum și autorităților, să acționeze eficient și eficace pentru a reduce numărul de decese și leziuni grave cauzate de accidentele rutiere. În acest sens, România se confruntă în prezent cu o lacună analitică în ceea ce privește factorii contributivi la accidentele rutiere fatale.

Știința siguranței rutiere este crucială, deoarece reprezintă o modalitate eficientă de înțelegere a siguranței sistemului și a dinamicii accidentelor. Având în vedere complexitatea domeniului transportului și interacțiunile dinamice ale diferiților săi actori, investigația de siguranță

a accidentelor de transport trebuie să fie multifacetată pentru a înțelege cum s-a produs un accident. De fapt, Prof. Sidney DEKKER, cercetător renumit al științei siguranței, identifică cinci discipline principale, la intersecția cărora:

- **Științele sociale**, care analizează modurile în care societatea înțelege și reacționează la amenințarea accidentelor;
- **Psihologia**, care explică comportamentul actorilor înainte, în timpul și după accidente;
- **Sănătatea publică**, unde sunt identificați factorii de context care duc la „eroarea umană”, văzută ca o consecință a problemelor sistemice mai profunde;
- **Științele fizice**, care oferă o descriere a proceselor fizice care duc la accidente;
- **Ingineria**, care oferă detalii privind acțiunile necesare pentru a reduce riscul de accidente în ceea ce privește probabilitatea și consecințele.



Obiective 2024



Cercetare națională cu privire la atitudinea populației cu privire la accidente

Coaliția pentru Siguranță Rutieră își propune să desfășoare o cercetare națională cu privire la atitudinea populației cu privire la accidentele auto și moto pentru a identifica punctul de plecare în ceea ce privește campaniile de conștientizare a publicului.



Analiză accidentologică

Studiul diverselor accidente rutiere produse de-a lungul timpului permite evaluarea viitoarelor riscuri, dar și elaborarea unor măsuri menite să prevină viitoarele accidente rutiere. Analiza accidentelor rutiere produse în decursul timpului trebuie să reprezinte o sursă de informare și de învățare pentru a nu se repeta.



Atragerea de specialiști pe domenii de interes pentru CSR și managementul alocării resurselor oferite de specialiști (competențe, disponibilitate, etc.) în raport cu nevoile specifice ale unor proiecte CSR, respectând desigur principiul aderării voluntare.



Colaborarea multidisciplinară, abordarea profesională, sistemică și eficientă

Inițierea unui proiect de anvergură prin care autoritățile publice sunt asistate în elaborarea și în punerea în practică a unei acțiuni transversale prin care să se pună în mișcare toate mecanismele de care dispune statul pentru a putea promova soluții validate în materie de siguranță rutieră precum cele existente în manualul siguranței rutiere (PIARC). Coaliția pentru Siguranță Rutieră poate reprezenta un sprijin, oferind know-how-ul profesioniștilor în siguranță rutieră.

Obiective 2025-2026



Introducerea celorlalte discipline în analiza cauzelor accidentelor rutiere

Introducerea celorlalte discipline, precum psihologia, științele tehnice sau cele de comunicare, în analiza cauzelor accidentelor, poate oferi o perspectivă de ansamblu asupra fenomenului accidentelor rutiere, contribuind la o analiză extensivă care ar putea edifica rădăcinile comportamentului inadecvat sau teribilist în trafic, conducând astfel la un progres către un mediu în care siguranța rutieră devine o realitate concretă.

C. Direcții de acțiune

I. Managementul vitezei

Context

Conform datelor furnizate de către Direcția Rutieră a Inspectoratului General al Poliției Române, viteza este cauza principală a accidentelor rutiere grave. Participanții la trafic încalcă regulile privind limitele de viteză din dorința de a ajunge mai repede la destinație, la ieșirea din zone aglomerate, preponderent în zone și intervale de timp nesupravegheate de Poliție sau din cauza subaprecierii riscului și al supraaprecierii aptitudinilor și capacității proprii sau al autovehiculelor acestora. Astfel, tentația

vitezei se naște cu precădere în rândul tinerilor și este favorizată de insuficiența sistemelor tehnice performante menite să contribuie la schimbarea comportamentelor șoferilor participanți la traficul rutier din România, și nu numai.

Managementul vitezei se referă la ansamblul de măsuri și de mecanisme cu rol de echilibrare a siguranței rutiere prin utilizarea unei viteze adecvate adaptată la condițiile de trafic, având în vedere că o viteză adecvată se raportează la nivelul de siguranță rutieră ca obiectiv principal.

Obiective 2024



Impunerea unui sistem automat de camere video, inclusiv în zonele urbane care să fie însoțite de amenzi automate

Acest sistem ar avea un rol în sancționarea comportamentelor neadecvate în trafic și ar contribui la prevenirea încălcărilor de viteză în zonele astfel supravegheate.



Dotarea Poliției Rutiere cu vehicule neînscrisurate

În Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022 – 2030 una din țintele propuse este Viziunea Zero morți din accidente rutiere. Modelul de bune practici în UE care aduce eficiență pentru reducerea vitezei în trafic este utilizarea dispozitivelor de măsurare a vitezei și din autovehicule care nu au înscrisurile Poliției și nu sunt amplasate în locuri vizibile.

Un prim pas pentru atingerea acestui obiectiv, care va scădea cu cel puțin 20% numărul de accidente rutiere va fi cu cel puțin 5 vehicule de diferite mărci neînscrisurate în fiecare județ.

Obiective 2025 – 2026



Parteneriat cu primăriile pentru realizarea sistematică a zonelor urbane cu limitare 30 km/h

Astfel, în apropierea șolilor și pe străduțe înguste cu vizibilitate redusă, ar trebui instalate limitatoare de viteză care să fie însoțite de acțiuni sistematice de control al vitezei în aceste zone.

II. Conducerea distrasă

Context

În contextul siguranței rutiere, conduita distrasă se referă la orice activitate care distrage atenția șoferului de la sarcina principală a condusului. Acest lucru poate pune în pericol siguranța rutieră, deoarece șoferul nu este complet concentrat asupra drumului și condițiilor de trafic.

Iată câteva exemple comune de comportamente distractive în timpul condusului:

- 1. Utilizarea telefonului mobil:** A vorbi la telefon, trimiterea de mesaje text sau utilizarea altor funcții ale telefonului mobil pot distrage atenția șoferului.
- 2. Consumul de alimente sau băuturi:**

Mâncatul sau băutul în timpul condusului poate implica atenția șoferului și poate duce la situații nedorite.

- 3. Folosirea sistemelor de divertisment în mașină:** Reglarea radio-ului, setarea sistemului de navigație pot distrage atenția de la drum.

- 4. Conversații cu pasagerii:** Discuțiile intense cu pasagerii pot implica atenția șoferului și pot afecta capacitatea acestuia de a reacționa rapid la schimbările din trafic.

- 5. Stresul sau prea multă oboseală:** Șoferii oboseți sau stresați pot avea o atenție redusă și o capacitate de reacție mai lentă.

Obiective 2024



Campanii de reamintire a importanței atenției la volan

Publicul are nevoie întotdeauna de un rapel în ceea ce privește pericolul conducerii distrase. Un spot de informare pe canalele de televiziune sau de radio nu ar putea decât să împrăștiere conștiința publică referitor la nevoia primordială a atenției la volan.



Campanii de conștientizare specifice siguranței rutiere moto

Întrucât în curând ar putea intra în vigoare ceea ce este cunoscută drept Legea 125B, care va permite șoferilor cu permis categorie B să conducă și scutere de până la 125 cmc, estimăm o creștere considerabilă a numărului de vehicule cu 2 roți în traficul urban și nu numai. Trecerea de la un vehicul auto la unul moto poate fi însoțită de anumite întârzieri în maniera de adaptare a comportamentului în trafic și de o nevoie de adaptare a reflexelor. Astfel, o campanie de conștientizare destinată unora dintre participanții vulnerabili la trafic ar fi necesară.

Obiective 2025 – 2026



Cursuri de responsabilizare rutieră pentru șoferii care au dobândit permisul în urmă cu 10-15 ani

Inițierea unor proiecte privind cursuri de responsabilizare a șoferilor care se bazează pe experiența dobândită, dar subapreciază riscul la care se supun atunci când conduc distras sau atunci când nu mai sunt la curent cu actualele reglementări.

III. Consumul de alcool și droguri

Context

Conform datelor publicate de Inspectoratul General al Poliției Române în 22 august 2023, consumul alcoolului și al drogurilor la volan afectează grav capacitatea de a aproxima distanțele și pericolele și, astfel, scade capacitatea de a conduce un vehicul. Astfel, în perioada 1 ianuarie - 20 august 2022, la nivel național, polițiștii au constatat 1.880 de infracțiuni de conducere sub influența unor substanțe psihoactive. Pe întreg parcursul anului 2022, au

fost constatate 2.866 de astfel de fapte.

Statisticile din 2023 arată o creștere cu +3% față de aceeași perioadă în 2022, întrucât între 1 ianuarie și 20 august 2023, la nivel național, polițiștii au constatat 1.938 de infracțiuni de conducere sub influența unor substanțe psihoactive; în timp ce de-a lungul aceleiași perioade de timp, au fost constatate 5.375 de infracțiuni de conducere sub influența alcoolului, fiind constatate 5.948 de astfel de fapte, în aceeași perioadă din 2022.

Obiective 2024



Campanie pentru conștientizarea riscului rutier

Conștientizarea responsabilității pe care o au șoferii când se află la volan, și problema consumului de alcool și a substanțelor psihoactive, sunt fundamentale. Ținând cont de evenimentele petrecute în 2023, o campanie de conștientizare care să folosească toate mijloacele de comunicare în masă (tv, radio, internet) privind riscul consumului de alcool și de droguri la volan ar fi necesară.



Dotarea corespunzătoare a Poliției Rutiere cu aparatura necesară

Evenimentele din 2023 au reliefat dotarea insuficientă a Poliției Rutiere cu aparate de depistare a drogurilor. Este nevoie evidentă de o dotare corespunzătoare a Poliției, în special în zonele predispușe la consumul de droguri.

Obiective 2025 – 2026



Inițierea unor demersuri legislative privind înăsprirea pedepselor pentru cei care consumă alcool sau substanțe psihoactive la volan

Acest demers ar avea un rol de prevenție, în concordanță cu celelalte eforturi depuse pentru atingerea obiectivului de reducere a numărului de accidente rutiere.

IV. Măsurile de siguranță

Context

Măsurile de siguranță în accidentele auto sunt extrem de importante pentru a proteja viața și integritatea participanților la trafic. Aceste măsuri includ o serie de elemente, cum ar fi centura de siguranță, airbag-uri, scaune pentru copii, frâne bune și anvelope în stare bună,

controlul tehnologic al vehiculului sau verificări periodice ale vehiculului, dar și ale instalațiilor și ale marcajelor rutiere.

Măsurile de siguranță în accidentele auto sunt vitale pentru a preveni sau pentru a minimiza consecințele accidentelor rutiere.

Obiective 2024



Campanie de informare privind necesitatea utilizării corecte a echipamentului de siguranță

Centurile de siguranță se numără printre cele mai eficiente instrumente pentru a salva viețile ocupanților vehiculelor. Cu toate acestea, conform unui articol publicat de către Poliția Română¹, cu referire la un studiu IMAS, în România există prejudecata că nu e nevoie de centură, întrucât din cauza aglomerației se circulă încet și pericolele sunt mai mici, dar se omite că mare parte din accidente au loc în mediul urban.

Tot în mediul urban au loc și majoritatea accidentelor moto, de aceea casca și echipamentul de protecție protejează o parte deosebit de fragilă și critică a corpului utilizatorilor de vehicule cu două roți, fiind nevoie de reglementări privind standardele minime de calitate pentru echipamentele individuale de protecție.

Obiective 2025 – 2026



Susținerea unei demers legislativ privind constituirea unor zone speciale de siguranță rutieră, prin definirea, delimitarea și reglementarea zonelor din proximitatea unităților din învățământ

Crearea unei zone de siguranță rutieră în care pietonii, în speță preșcolarii și școlarii, participanți vulnerabili la trafic, să beneficieze de o protecție suplimentară.



Inițierea unui proiect de verificare și de reface a marcajelor rutiere

Marcajele rutiere sunt componente esențiale ale infrastructurii rutiere și joacă un rol crucial în siguranța circulației și prevenirea accidentelor rutiere. Astfel, legea ar trebui să menționeze viciile de semnalizare a marcajelor rutiere. În același sens, ar trebui inițiate proiecte de reface a marcajelor rutiere precum proiecte de înălțare a trecerilor de pietoni și/sau care să forțeze conducătorul auto să fie atent, inclusiv metode de penalizare.

1. Articol disponibil pe pagina web a Poliției Române accesând linkul: https://vl.politiaromana.ro/files/pages_files/20-03-24-06-54-59CENTURA_-_UN_MOFT_SAU_O_NEVOIE.pdf

5. Concluzie

Coaliția pentru Siguranță Rutieră își propune ca prin viziunea și prin obiectivele sale să constituie un sprijin activ pentru instituțiile și autoritățile publice cu competențe în domeniul siguranței rutiere, și nu numai.

Prezenta Cartă propune politici publice pentru îmbunătățirea legislației, campanii de educație și informare adresate mai multor grupuri țintă (șoferi, părinți, tineri etc.), dar și proiecte punctuale și concrete pentru creșterea gradului de siguranță rutieră, care împreună vor contribui la crearea unui cadru legal, a unui spațiu de informare și de comunicare menite să crească nivelul securității rutiere atât în ceea ce privește infrastructura, cât și în ceea ce privește comportamentul participanților la

trafic, astfel încât cei care circulă pe drumurile publice să beneficieze de un nivel al siguranței rutiere la standarde europene.

Concret, Coaliția pentru Siguranță Rutieră va acționa prin elaborarea unor proiecte legislative pe care le va propune autorităților competente, se va implica în aducerea la cunoștința publică a tuturor aspectelor ce țin de siguranța în trafic și va constitui un cadru de discuții și analiză pentru a transforma șoselele din România într-un spațiu sigur pentru toți cei care le utilizează.

COALIȚIA PENTRU
**SIGURANȚĂ
RUTIERĂ**





Membrii CSR



**Expert Auto:
Stelian BRATU**

pentrusigurantarutiera.ro