

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră

pentru perioada
2022 - 2030



Cuprins

Introducere	2
1. Informații generale relevante.....	5
2. Priorități, politici și cadrul juridic existent	12
3. Definirea problemei	15
4. Principii generale și obiective	16
5. Direcții de acțiune.....	17
6. Indicatori.....	25
7. Implicații bugetare și juridice.....	27
8. Proceduri de monitorizare și evaluare.....	35
9. Etape ulterioare și instituții responsabile.....	36



vision zero

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

Introducere

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030 este un document de politici publice, care stabilește cadrul și planificarea implementării obiectivelor și planurilor de acțiune în domeniul siguranței rutiere, definite ca atare în acord cu normele și liniile directoare ale noilor politici ale Uniunii Europene.

Scopul acestui document este de a defini coordonatele pragmatice definerii proprii inițierii și îndeplinirii acțiunilor viitoare, vizând ameliorarea siguranței rutiere pentru toate categoriile de participanți la trafic. În acest sens, cele două anexe, care sunt parte integrantă a Strategiei Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030, prezintă:

Anexa 1 - Planul de Acțiuni pentru implementarea Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră 2022-2030, cuprinzând totalitatea acțiunilor proiectate pentru întreaga perioadă de 10 ani, în vederea atingerii scopului și obiectivelor prezentei Strategii, și

Anexa 2 - Programul Național prioritar pentru perioada 2022-2024, pentru implementarea Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră 2022-2024, care cuprinde acțiunile pentru primii 3 ani ai implementării, etapizate, cu nominalizarea responsabilităților și a resurselor necesare implementării, precum și a referințelor de evaluare și monitorizare a gradului de îndeplinire a acestor acțiuni.

Având în vedere că numărul persoanelor decedate în accidente rutiere continuă să crească, la nivelul întregii lumi, UE și-a reafirmat obiectivul ambițios pe termen lung, de a se apropia de zero decese până în 2050 - „Vision Zero”.

Prin aprobarea Declarației de la Valleta, la obiectivul pe termen lung al UE - de apropiere de un nivel zero al deceselor cauzate de accidente rutiere până în 2050 - s-a adăugat faptul că același obiectiv ar trebui atins pentru vătămările grave. De asemenea, comunicarea a propus noi ținte intermediare de reducere a numărului de decese cauzate de accidente rutiere cu 50 % în perioada 2020-2030, precum și de reducere a numărului de vătămări grave cu 50 % în aceeași perioadă.

Pentru atingerea acestor obiective, Comisia Europeană stabilește o nouă abordare privind siguranța rutieră pentru deceniul 2021-2030, a ceea ce înseamnă „sistemul sigur”.

Potrivit abordării „sistemului sigur”, „decesele și vătămările grave cauzate de accidentele rutiere nu reprezintă un preț inevitabil al mobilității. Accidente se vor produce mereu, dar decesele și vătămările grave pot fi prevenite în mare măsură. Abordarea „sistemului sigur” vizează un sistem rutier mai puțin punitiv. Aceasta acceptă că oamenii fac greșeli, și susține o combinație de măsuri pe mai multe niveluri, pentru a preveni decesul persoanelor din cauza greșelilor lor, luând în considerare caracteristicile vulnerabilității umane. De exemplu, o construcție optimizată a vehiculelor, îmbunătățirea infrastructurii rutiere, viteze reduse, toate acestea au capacitatea de a reduce impactul accidentelor. Împreună, acestea ar trebui să onoreze niveluri de protecție, care asigură că, în cazul în care un element eșuează, un alt element va compensa pentru a preveni rezultatul cel mai grav. Această abordare implică o acțiune multisectorială și multidisciplinară, și o gestionare în funcție de obiective, ținte încadrate în timp și monitorizarea performanței.” (Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 - Următorii pași în direcția „Viziunii zero”, 2019)

Prin urmare, obiectivul pe termen lung trebuie să rămână acela de a ne apropia cât mai mult de un nivel zero al deceselor cauzate de accidente rutiere până în 2050, și același obiectiv ar trebui vizat și în ceea ce privește vătămările grave.

Scopul „sistemului sigur” pe termen lung este eliminarea deceselor și a rănilor grave pe drumurile unei țări. Sistemul sigur este adoptat de un număr din ce în ce mai mare de țări, și stă la baza Deceniului de acțiune al ONU pentru siguranța rutieră. Implementarea acestuia necesită o

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

implicare guvernamentală puternică și consecventă, cu activarea unor factori dintr-o gamă variată de domenii.

În acest sens, prezenta Strategie integrează abordarea „sistemului sigur” și recunoaște că, deși oamenii vor face greșeli și pot fi implicați în accidente rutiere, scopul trebuie să fie întotdeauna asigurarea unui mediu care să permită atenuarea consecințelor grave nedorite.

Viziunea urmărită prin această strategie este Viziunea Zero, prin implementarea ”sistemului sigur”, cu accent pe următoarele mesaje cheie (PIARC-World Road Association, 2020):

- ✓ Responsabilitatea principală a unei autorități cu atribuții în domeniul rutier, și a altor entități și instituții implicate, este de a sprijini utilizatorii drumurilor să ajungă la destinația dorită în condiții de siguranță.
- ✓ Abordarea sistemului sigur se bazează pe o poziție etică (Viziune Zero) în care nu poate fi niciodată acceptabil ca oamenii să fie grav răniți sau uciși pe rețeaua rutieră. Oferă un set de principii de proiectare și funcționare pentru a ghida acțiunile întreprinse în coordonate favorabile atingerii obiectivului asumat pe termen lung - cel de eliminare a victimelor.
- ✓ Există o responsabilitate partajată între proiectanții de sisteme (care proiectează și administrează drumurile) și utilizatorii drumurilor, pentru a rezulta o deplasare sigură pe rețeaua rutieră.
- ✓ Abordarea sistemului sigur îi obligă pe proiectanții de sistem să ofere un mediu sigur, și să considere sistemul combinat ca fiind cel preferat, față de abordarea tradițională, care a pus cel mai mare accent pe responsabilizarea utilizatorului drumului.
- ✓ Proiectarea și funcționarea sistemului trebuie să devină iertătoare pentru erorile factorului uman (utilizator de drum).
- ✓ Sunt necesare strategii de intervenție la nivelul întregului sistem pentru a elimina accidentele soldate cu morți și răniți grav, precum și pentru a îmbunătăți inclusiv asistența de urgență și cea medicală pentru victimele accidentelor.
- ✓ Abordarea sistemului sigur este cel mai eficient mod de a lua în considerare și de a anihila riscurile de accidente mortale și grave într-o rețea rutieră.
- ✓ Utilizarea noilor tehnologii orientate atât pentru protecția pasagerilor autovehiculelor noi/moderne cât și pentru dezvoltarea mecanismelor de prevenire, monitorizare și intervenție rapidă.

Prin punerea în aplicare a abordării „sistemului sigur”, măsurile prezentate în noul cadru privind siguranța rutieră vor avea impact real și vor aduce îmbunătățiri semnificative și necesare ale performanței în materie de siguranță pe drumuri și, mai presus de orice, vor salva vieți.

Obiectivul general al Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră este reducerea cu 50%, până în anul 2030, față de anul 2019, a numărului persoanelor decedate și cu 50% a numărului persoanelor rănite grav în urma producerii accidentelor rutiere.

În acest scop, principalele direcții de acțiune vizează:

- un management performant al siguranței rutiere;
- condiții sigure pentru utilizarea drumurilor;
- condiții sporite de siguranță pentru vehicule;
- condiții sporite de siguranță pentru infrastructură;
- prevenire, monitorizare și intervenții optime în cazul situațiilor de urgență.

Siguranța rutieră este o responsabilitate comună, care necesită acțiuni concrete și coordonate, iar îmbunătățirea parametrilor specifici domeniului se poate obține doar cu implicarea fiecăruia,

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

atât din postura de utilizator al drumului, cât și din cea de autoritate de reglementare și aplicare a legislației. Pentru o implementare eficientă a Strategiei este nevoie de sprijinul și implicarea tuturor actorilor cu atribuții în siguranța rutieră. În acțiunile conexe implementării este indispensabilă inclusiv implicarea organizațiilor neguvernamentale, sectorului privat, autorităților locale, sindicatelor, patronatelor, institutelor de cercetare-dezvoltare și inovare, sferei academice, precum și a mass media.

Plecând de la experiența Strategiei precedente (2016-2020), în abordarea de față, eforturile sunt concentrate prioritar către îmbunătățirea comunicării privind siguranța rutieră, printr-o mai bună coordonare și o prezență crescută a experților în domeniu în spațiul public, eficientizarea modului de constatare a încălcării normelor legale specifice domeniului rutier, prin implementarea sistemelor tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor, identificarea soluțiilor de finanțare pentru activitățile de siguranță rutieră, precum și asigurarea unei mobilități sigure pentru toți participanții la trafic, prin implementarea sistemelor automate de management al traficului.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

1. Informații generale relevante

În această secțiune sunt prezentate o serie de date generale, relevante din punctul de vedere al traficului rutier și al siguranței rutiere la nivelul României, în comparație, acolo unde există date disponibile, cu situația la nivelul UE sau cu alte țări vecine.

În perioada 2010-2020, la nivelul Uniunii Europene, numărul deceselor cauzate de accidentele rutiere a scăzut cu 36%, de la 29.600 decese la 18.800 decese, o scădere care nu atinge însă obiectivul stabilit pentru această decadă și anume reducerea cu 50% a numărului de decese în accidente rutiere.

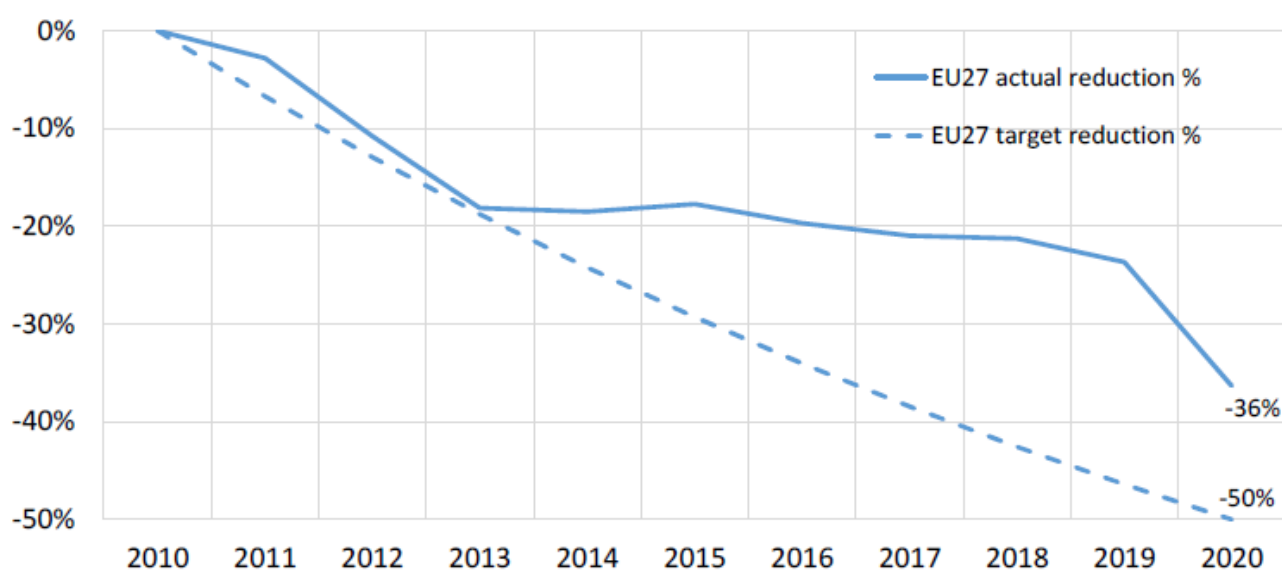


Figura 1. Numărul persoanelor decedate în accidente rutiere în perioada 2010-2020.

Sursa: Eu Road Safety - Result Conference 2021

România a înregistrat o scădere constantă a numărului de decese rutiere în ultimii ani. Această tendință descrescătoare a numărului de decese este în linie cu cea înregistrată la nivel european, bazată pe un set standard de variabile: o scădere mai accentuată în rândul grupurilor de vârstă mică și mijlocie, mai puține decese pe drumurile rurale, o scădere a accidentelor pe timp de noapte.

Potrivit cifrelor provizorii, 18 state membre au înregistrat o scădere record a numărului deceselor în accidente rutiere în anul 2020. La nivelul Uniunii Europene, numărul persoanelor decedate a scăzut în medie cu 17% față de anul 2019. Amplitudinea reducerilor înregistrate nu a fost uniformă la nivelul tuturor statelor, cele mai mari scăderi fiind observate în Belgia, Bulgaria, Danemarca, Spania, Franța, Croația, Italia, Ungaria, Malta și Slovenia. La polul opus, în cinci state membre s-a înregistrat o creștere a numărului de decese în accidente rutiere grave.

În acest context, în intervalul 2010-2020 România a înregistrat o reducere cu 21,6% a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere, puțin sub media europeană (care a fost de 23,7%).

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

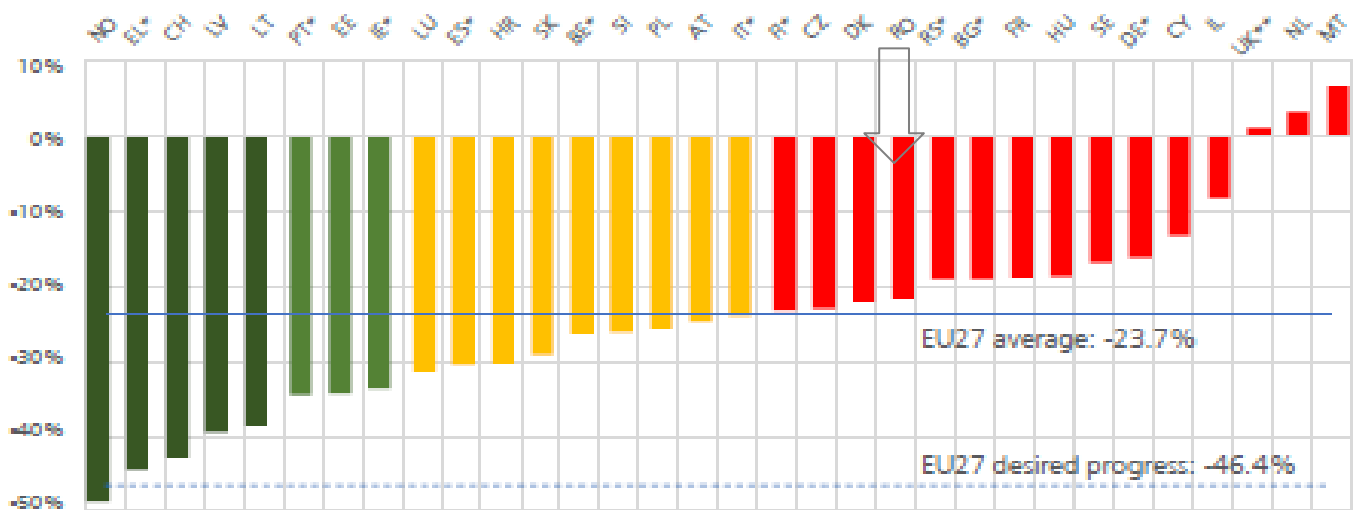


Figura 2. Evoluția relativă (procentuală) a deceselor rutiere între 2010 și 2020.

Sursa: RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY. 15th Road safety performance index report

Între 2010 și 2019, în România, numărul de decese cauzate de accidentele rutiere a scăzut cu 22%, o scădere similară cu media Uniunii Europene (23%), care însă situează România în treimea cea mai puțin performantă dintre țările UE.

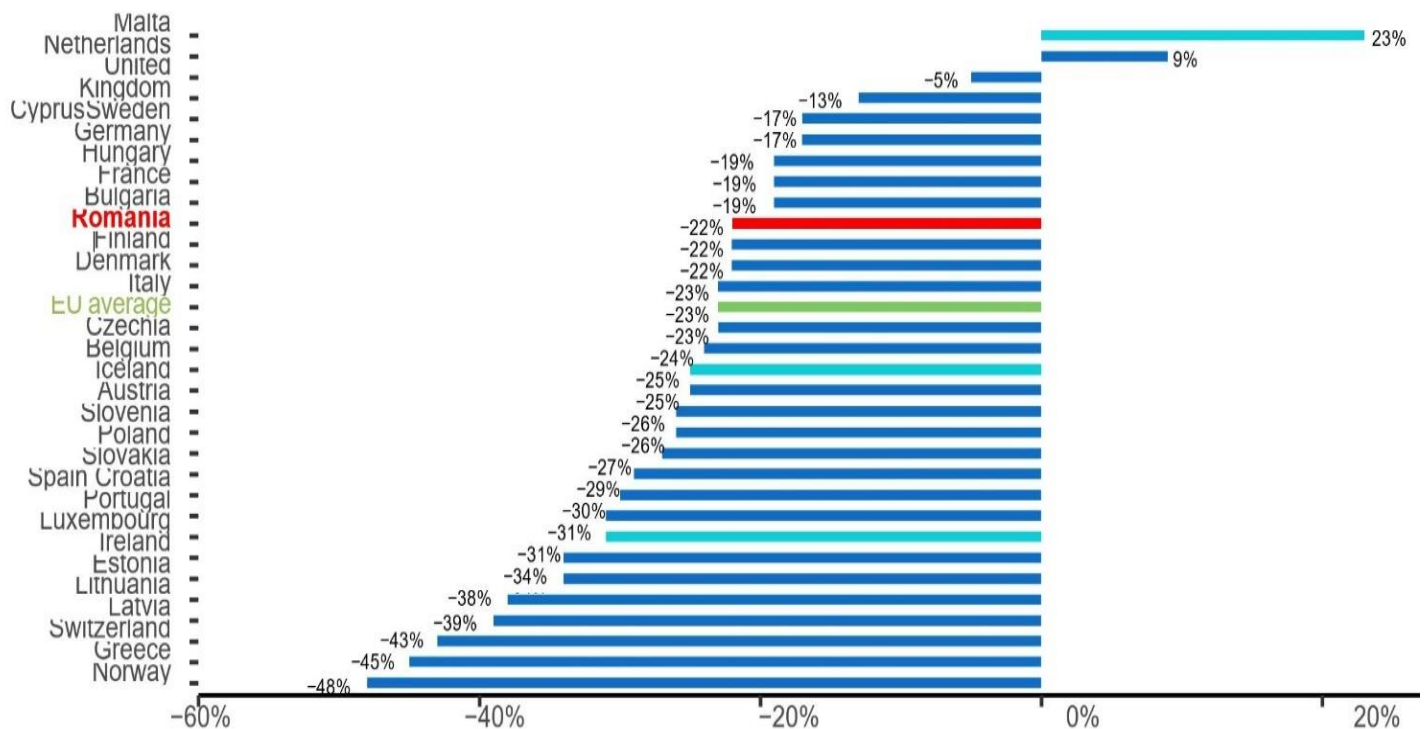


Figura 3. Modificarea numărului de decese rutiere în UE27, țările AELS și Regatul Unit (2010-2019).

Sursa: EAC, CARE & EUROSTAT

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

În anul 2019 s-au înregistrat în România 96 de decese rutiere la un milion de locuitori. Numărul de decese la un milion de locuitori este mai mare în România în comparație cu țările vecine, și semnificativ mai mare față de media UE (51 decese la un milion de locuitori).

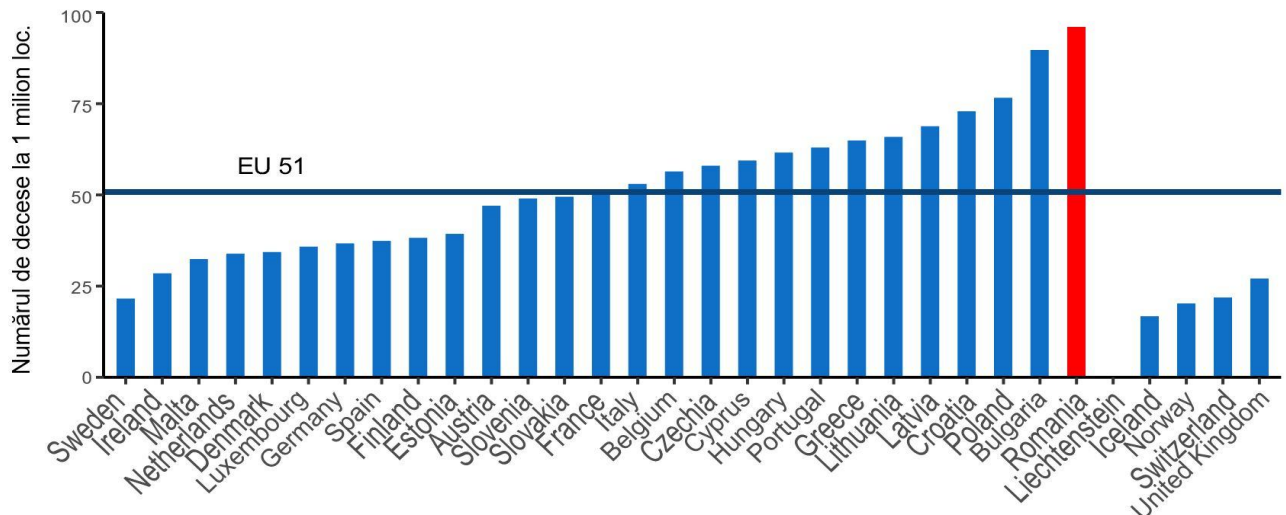


Figura 4. Numărul de decese rutiere pe milion de locuitori (2019).

Sursa: EAC, CARE & EUROSTAT

Aceeași situație se poate observa și în cazul deceselor la 10.000 de autovehicule înmatriculate, unde diferența este și mai pronunțată.

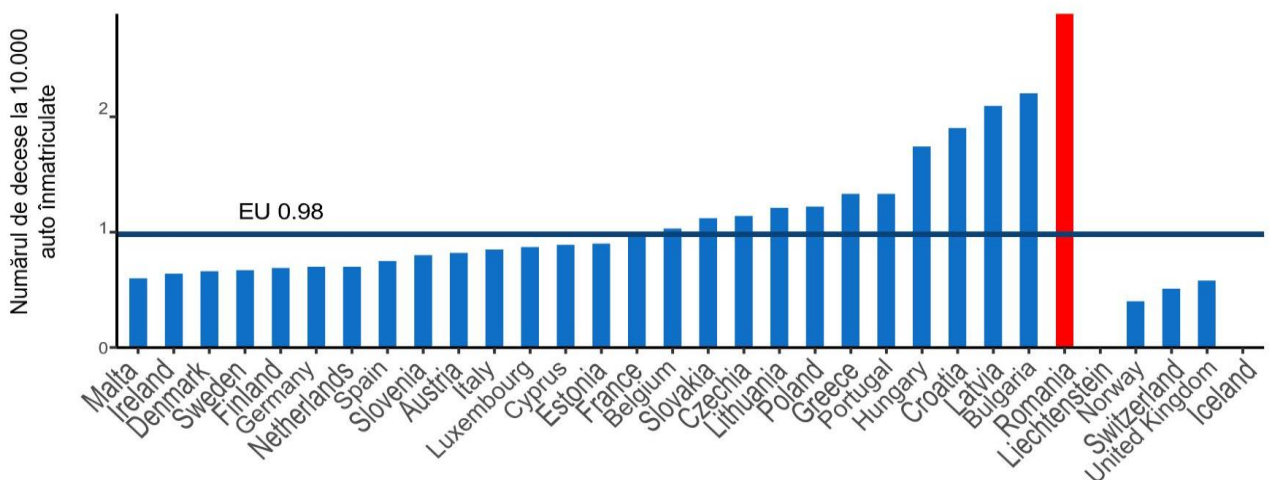


Figura 5. Numărul de decese rutiere la 10.000 de mașini înmatriculate (2018).

Sursa: CARE & EUROSTAT

Este de remarcă faptul că începând din 2001 se constată o tendință de scădere continuă a acestor valori, în concordanță cu cele înregistrate la nivelul Uniunii Europene.

Din analiza datelor statistice cu privire la accidentele de circulație înregistrate în anul 2019 reiese că în România, din numărul total de decese înregistrate în anul 2019, cea mai mare pondere o reprezintă pietonii (39%) și șoferii/pasagerii autovehiculelor implicate în accidente de circulație (37%), față de 44% cât reprezintă ponderea șoferilor și pasagerilor decedați și 20% cât reprezintă ponderea pietonilor decedați ca urmare a accidentelor de circulație înregistrate la nivelul Uniunii Europene.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

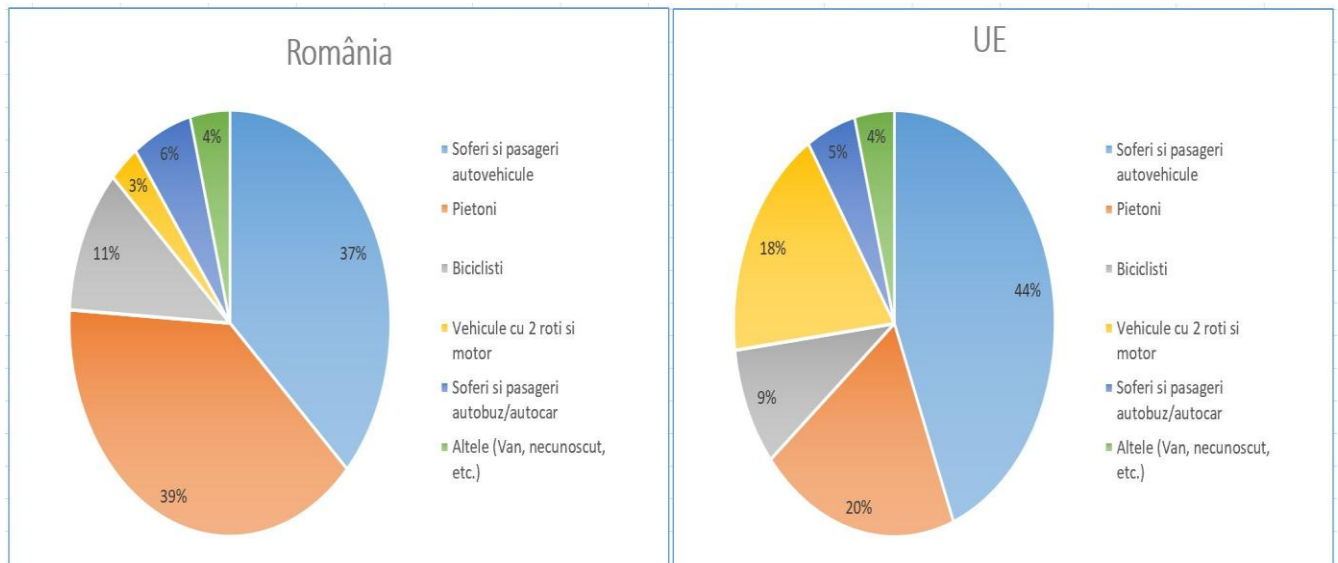


Figura 6. Proporția de decese rutiere după modul de transport 2019.

Sursa: EAC, CARE & EUROSTAT

Conform datelor statistice publicate de EAC și EUROSTAT, începând din 2010 se poate constata că la nivelul Uniunii Europene numărul de decese înregistrate din rândul ocupanților vehiculelor cu două roți cu motor a scăzut cu mai mult de jumătate. Raportându-ne la aceeași perioadă, este de remarcat faptul că deși s-a înregistrat o scădere semnificativă cu 12% a deceselor pasagerilor din automobilele angajate în accidente de circulație, a crescut însă cu 19% numărul de decese în rândul bicicliștilor implicați în accidente de circulație.

În privința distribuției deceselor rutiere înregistrate în 2019 pe grupe de vârstă, se poate constata că cea referitoare la România este similară cu cea din Uniunea Europeană, cu mențiunea că datele analizate reflectă o vulnerabilitate crescută a persoanelor implicate în accidente de circulație înregistrate în România, care au vârsta cuprinsă între 50-64 de ani.

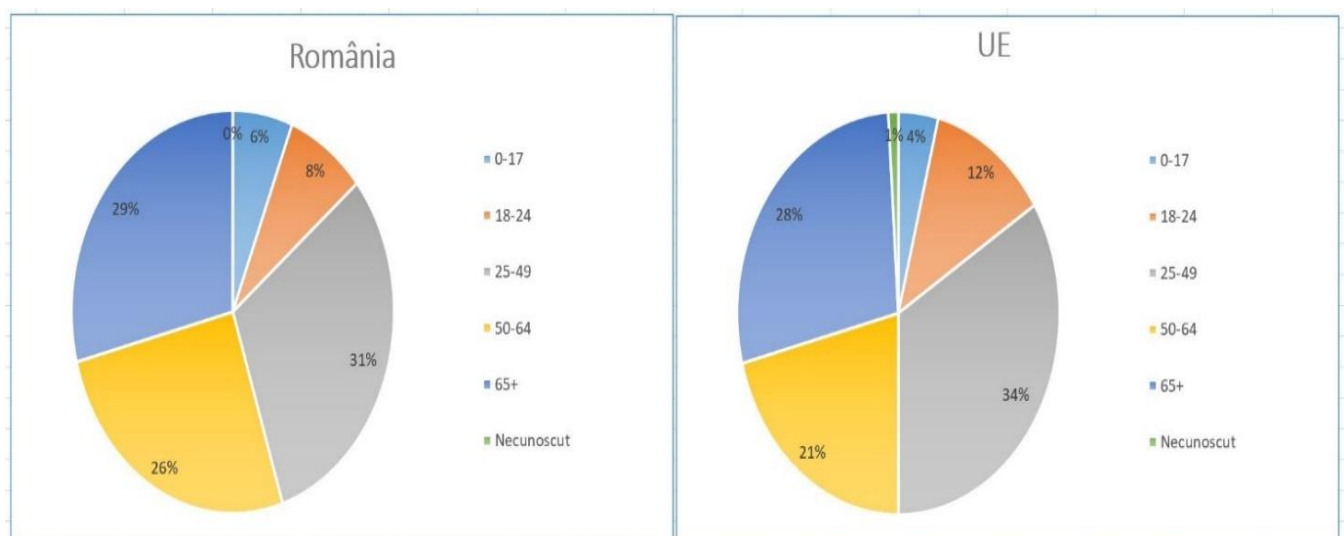


Figura 7. Proporția de decese rutiere pe grupe de vârstă (2019).

Sursa: EAC, CARE

Rețeaua de drumuri publice a României avea, la sfârșitul anului 2020, o lungime totală 86.791 de kilometri, din care: 17.913 km (20,6%) drumuri naționale, 35.085 km (40,4%) drumuri județene și 33.793 km (39,0%) drumuri comunale, fără a putea evidenția străzile din lipsa datelor.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

Conform datelor publicate de EUROSTAT în 2019, atât densitatea drumurilor cât și a autostrăzilor din România (358 km/1000 km², respectiv 3 km/1000 km²) este mult inferioară mediei din Uniunea Europeană, caracterizată de o densitate a drumurilor de 944 km/1000 km² și de 17 km/1000 km² a autostrăzilor.

Conform datelor de la finele anului 2020, din lungimea totală a drumurilor, doar 45,2% erau modernizate și aveau suprafețe asfaltice de tip greu și mijlociu (39.189 km), iar 24,9% aveau îmbrăcămînți rutiere ușoare (21.651 km). La aceeași dată, aproximativ o cincime din drumuri (19,7% din lungimea totală - 17.052 km) erau pietruite, iar 10,3% (8.899 km) erau de pământ. Față de anul precedent, lungimea totală a drumurilor din România s-a menținut relativ constantă, însă se poate remarca o ușoară creștere (cu 6,2%) a numărului de kilometri de autostradă (de la 866 km la 920 km).

Conform Raportului Forumului Economic Mondial publicat în 2019, România se situează pe locul 119 din 141 țări analizate și pe ultimul loc în Uniunea Europeană, atât prin prisma calității infrastructurii rutiere, cât și a numărului de km de autostradă, raportat la 100.000 de locuitori.

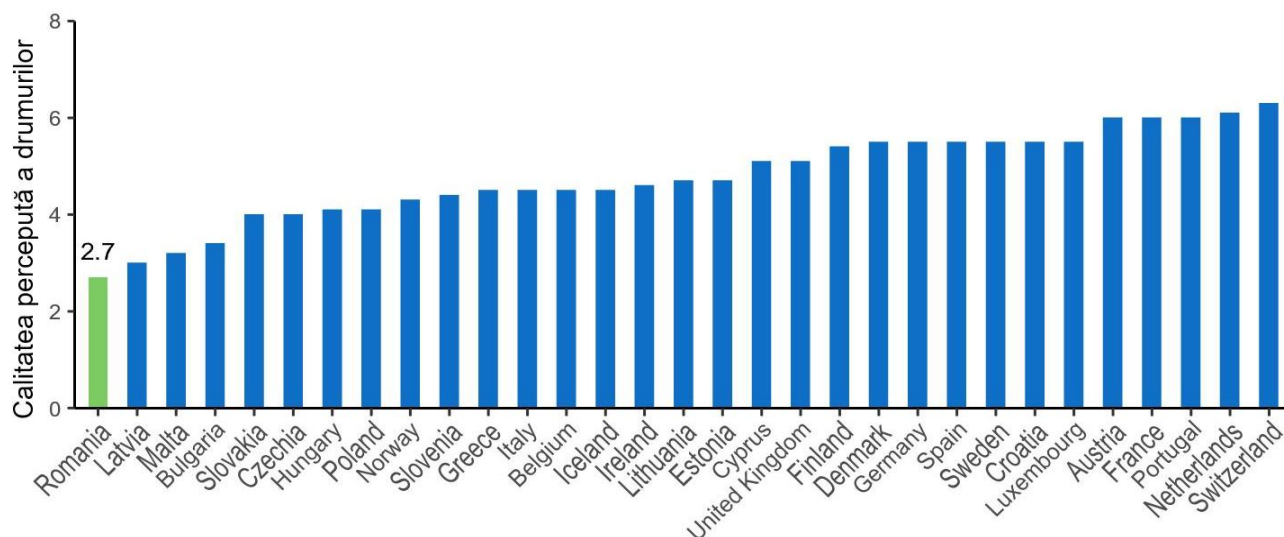


Figura 8. Calitatea infrastructurii rutiere (1 = extrem de slabă, 7 = printre cele mai bune din lume).

Sursa: Forumul Economic Mondial, Sondajul Opiniei Executivului (2017-2018)

Deficitul de infrastructură se reflectă într-o mobilitate redusă, conectivitate insuficientă la nivelul anumitor regiuni, slabă interconectare a principalelor centre economice și urbane, trafic de tranzit ridicat la nivelul a numeroase localități care nu beneficiază de variante de ocolire, timpi mari de parcurs, blocaje în trafic.

Creșterea volumului de trafic pe fondul unei dinamici lente de dezvoltare a infrastructurii rutiere poate influența în mod negativ evoluția numărului de accidente rutiere, putând reprezenta un indicator predictiv în domeniul siguranței rutiere.

Analiza evoluției numărului de vehicule înmatriculate în România în ultimii zece ani relevă o creștere continuă atât a numărului de autoturisme, cât și a numărului de vehicule în general.

Astfel, la sfârșitul anului 2020 parcul auto de autoturisme era mai mare cu 2.968.445 unități față de cel înregistrat la finele anului 2010 - ceea ce înseamnă o creștere cu 69%, iar pe ansamblu, la sfârșitul anului 2020 numărul vehiculelor înmatriculate era cu 3.803.099 mai mare față de cel înregistrat la finele anului 2010 - ceea ce înseamnă o creștere cu 70% a parcului de vehicule în ultimii 10 ani.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

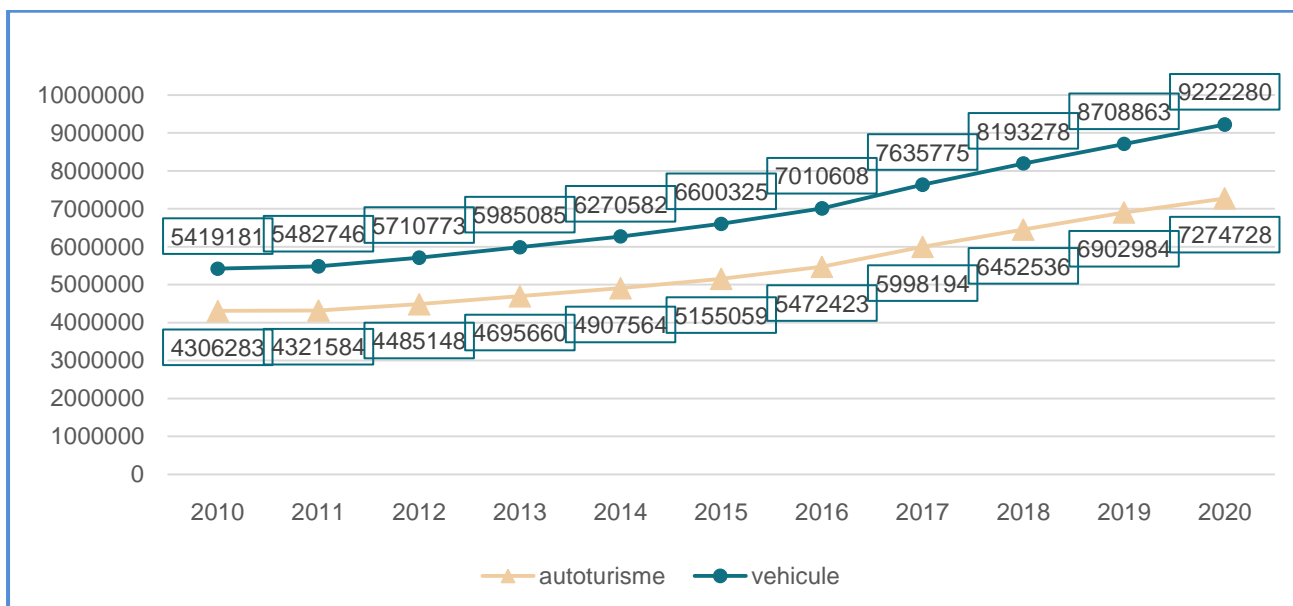


Figura 9. Evoluția parcului de vehicule înmatriculate în perioada 2010-2020.

Sursa: I.N.S. / D.R.P.C.I.V.

Vechimea medie a autoturismelor din România a fost de 15,9 ani în 2020, plasându-se printre țările din UE cu cele mai vechi flote de autoturisme, alături de Lituania și Estonia. Această vechime ridicată a autovehiculelor determină ca starea tehnică a acestora să fie de multe ori necorespunzătoare pentru asigurarea unui grad ridicat de siguranță în circulația pe drumurile publice.

În anul 2020, **35,25%** din totalul vehiculelor controlate tehnic în trafic au fost **neconforme** din punct de vedere al siguranței rutiere
(sursa R.A.R.)

5,11% din totalul vehiculelor controlate tehnic în trafic prezentau **pericol iminent de accident**
(sursa R.A.R.)

Comparativ cu celelalte state ale Uniunii Europene, în ceea ce privește rata de motorizare, exprimată prin numărul de autoturisme la 1000 de locuitori, România se afla pe ultimul loc în anul 2019 (357 de autoturisme/1.000 locuitori), mult sub media din UE. Alături de țara noastră, cele mai mici rate de motorizare din Uniunea Europeană se înregistrează în Letonia și Ungaria (sub 400 de autoturisme la 1000 de locuitori)

La sfârșitul anului 2020 numărul deținătorilor de permis de conducere era de 8.065.846 de persoane, ceea ce reprezintă 41,7% din totalul populației țării și 51,4% din populația adultă. Asta înseamnă că una din 2 persoane adulte din România deține permis de conducere.

În privința evoluției numărului deținătorilor de permis de conducere, se poate observa o creștere continuă. Dacă la finele anului 2011 erau 6.431.415 de deținători de permise de conducere, la finele anului 2020 numărul acestora era de 8.065.846. Astfel, în perioada respectivă numărul deținătorilor de permise de conducere a crescut cu 25,4%.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

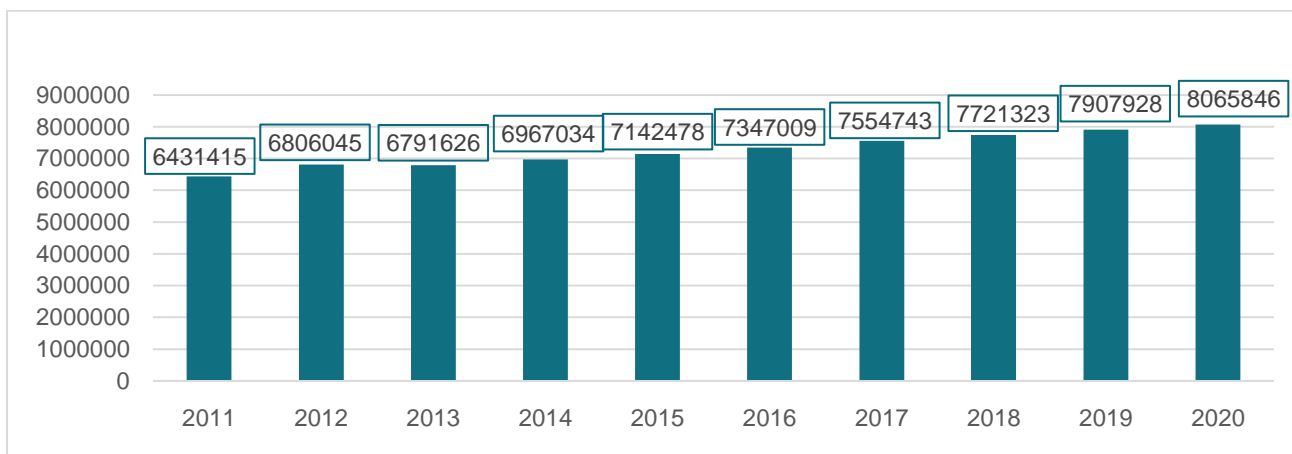


Figura 10. Evoluția numărului de deținători de permise de conducere în decada 2011-2020.

Sursa: D.R.P.C.I.V.

Prin prisma analizei datelor din tabelul de mai jos, care relevă ponderea deținătorilor de permis de conducere din numărul total de cetățeni cu vârsta cuprinsă în intervalele precizate în tabel, se poate concluziona că peste 65% din cei tineri, din categoriile de vârstă de 21-30 de ani și 31-50 de ani, sunt deținători de permis de conducere. În acest context se poate remarca și faptul că mai mult de o treime dintre tinerii până în 21 de ani sunt posesori de permis de conducere.

Categoriile de vârstă	Numărul deținătorilor de permis de conducere, pe categorii de vârstă	Ponderea deținătorilor de permis de conducere în categoria de vârstă*
până în 21 de ani	218.479	35,8%
21-30 ani	1.273.007	67,7%
31-50 ani	3.587.153	65,9%
51-70 ani	2.255.795	42,7%
≥ 71 ani	731.412	32,9%

Figura 11. Ponderea deținătorilor de permis de conducere.

Sursa: DRPCIV și INS, *din populația adultă

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

2. Priorități, politici și cadrul juridic existent

Anul 2012 a constituit un debut pentru autoritățile române în sensul elaborării unui proiect de strategie națională menită să reducă mortalitatea provenită din accidentele de circulație, și să creeze un climat de siguranță în rândul participanților la trafic. Ulterior, în anul 2016, Guvernul României a adoptat Hotărârea nr.755, privind aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră pentru perioada 2016-2020 și a Planului de acțiuni pentru implementarea acesteia, act normativ care a fost publicat în Monitorul Oficial al României nr. 902 din 9 noiembrie 2016. Astfel, începând cu anul 2016, politica de siguranță rutieră a devenit un obiectiv important, imperativ și de maximă prioritate, asumat și prevăzut în documentele strategice ale statului român.

Politicele naționale de siguranță a traficului rutier reprezintă cele mai importante instrumente care precizează direcțiile de urmat pentru implementarea de soluții de siguranță rutieră pe drumurile intens circulate și/sau periculoase, iar documentul precedent de politici publice - Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră - a fost elaborat doar pentru perioada 2016-2020, astfel că în prezent nu există un document care să însumeze toate necesitățile de intervenție din domeniul siguranței rutiere, rol care îi revine, conform legii, Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră.

În plus, Constituția României garantează, conform art. 34 și art. 35:

- **dreptul la ocrotirea sănătății** - statul fiind obligat să ia măsuri pentru asigurarea sănătății publice, pentru organizarea asistenței medicale în caz de accidente și luarea de măsuri de protecție a sănătății fizice a persoanei, și
- **dreptul la un mediu înconjurător sănătos și echilibrat ecologic.**

Prioritățile Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2022 - 2030, de reducere a numărului de victime ale accidentelor rutiere și de creștere a parametrilor siguranței rutiere sunt în strânsă legătură cu obiectivele Programului de Guvernare, privind creșterea investițiilor finanțate din bugetul de stat și prioritizarea investițiilor în domeniul transporturilor, astfel încât să reflecte nevoile de conectivitate și de mobilitate, de reducere a congestiei și de asigurare a unei rețele rutiere de transport modernă, eficientă și sigură, cu obiectivele prevăzute în Master Planul General de Transport al României, precum și cu obiectivele europene transpuse în legislația română prin Legea nr. 265/2008 privind siguranța circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și prin Legea nr. 5/2014, privind unele măsuri pentru facilitarea schimbului transfrontalier de informații referitoare la încălcările normelor de circulație, care afectează siguranța rutieră și pentru facilitarea executării sancțiunilor aplicate acestor încălcări, cu modificările și completările ulterioare.

Obiectivele și prioritățile Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2022 - 2030 sunt totodată în coordonare și completează obiectivele și acțiunile prevăzute în Planul Național de Redresare și Reziliență și în alte strategii de nivel național (Strategia ITS, Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030, Planuri de mobilitate urbană, Strategii din domeniul protecției mediului privind eliminarea treptată din registrul național a vehiculelor vechi/deficitare, etc.)

Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră (C.I.S.R.) este organul consultativ al Guvernului, fără personalitate juridică, care funcționează în baza Hotărârii Guvernului nr.437/1995, cu modificările și completările ulterioare, care asigură concepția de ansamblu și coordonarea pe plan național a strategiei naționale de siguranță rutieră, pe baza planului de acțiuni aferent și a programului național de acțiuni prioritare pentru implementarea strategiei, desfășurate de organele de specialitate ale administrației publice și de alte instituții și

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

organizații cu atribuții în acest domeniu, precum și evaluarea politicilor publice, vizând ameliorarea continuă a siguranței rutiere.

C.I.S.R. se compune din conducătorii sau, după caz, reprezentanții conducătorilor ministerelor transporturilor, internelor și reformei administrative, economiei și finanțelor, dezvoltării, lucrărilor publice și locuințelor, mediului și dezvoltării durabile, comunicațiilor și tehnologiei informației, sănătății publice, educației, cercetării și tineretului, precum și reprezentanții autorităților administrației publice locale ale municipiului București și ai structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale recunoscute de lege. La lucrările C.I.S.R. pot participa, în calitate de invitați, reprezentanți ai comisiilor de specialitate ale Parlamentului României și, după caz, reprezentanți ai mediului universitar, ai institutelor de cercetare, organizațiilor neguvernamentale sau ai companiilor publice ori private din domeniul siguranței rutiere. De asemenea, la lucrările C.I.S.R. pot fi invitați reprezentanți ai autorităților administrației publice locale din unitățile administrativ-teritoriale interesate. Primul-ministru coordonează activitatea C.I.S.R., iar activitatea curentă a C.I.S.R. este condusă de ministrul transporturilor, în calitate de președinte.

În structura C.I.S.R. funcționează Delegația Permanentă Interministerială de Siguranță Rutieră și Secretariatul C.I.S.R. Activitatea D.P.I.S.R. se desfășoară la sediul Ministerului Transporturilor sub coordonarea secretarului de stat pentru transport rutier, în cadrul următoarelor grupuri de lucru:

- a) Grupul de lucru pentru colectare și analiză a datelor și informare publică;
- b) Grupul de lucru pentru infrastructură și semnalizare rutieră;
- c) Grupul de lucru pentru educație rutieră;
- d) Grupul de lucru pentru supravegherea circulației rutiere;
- e) Grupul de lucru pentru dezvoltare urbană, mediu și sănătate;
- f) Grupul de lucru pentru intervenția în caz de accident;
- g) Grupul de lucru pentru vehicule rutiere;
- h) Grupul de lucru pentru transporturi rutiere, formare a conducătorilor auto și comunicare de siguranță rutieră.

Activitatea C.I.S.R. se desfășoară în reuniuni plenare ordinare care au loc, de regulă, semestrial. Primul-ministru sau președintele C.I.S.R. poate hotărî convocarea unor reuniuni extraordinare pentru soluționarea unor probleme urgente. Activitatea D.P.I.S.R. este permanentă și se desfășoară la sediul Ministerului Transporturilor, sub coordonarea secretarului de stat pentru transporturi rutiere. La întâlnirile grupurilor de lucru ale D.P.I.S.R. pot fi invitați ca membri, fără drept de vot, specialiști și experți din universități sau institute de cercetare, experți din organizații neguvernamentale, din companii publice sau private interesate în problemele siguranței rutiere.

Deși cadrul general determinat de H.G. nr. 437/1995, privind înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră, cu modificările și completările ulterioare, stabilește responsabilități doar în sarcina membrilor Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră, abordarea propusă este bazată pe implicarea tuturor actorilor cu responsabilități în acest domeniu, precum: mediul privat (în special operatorii de transport, constructorii de drumuri, producătorii de vehicule și prestatorii de servicii de asigurare), societatea civilă reprezentată prin ONG-uri și asociații, alte autorități/ instituții publice centrale (Serviciul de Telecomunicații Speciale, Ministerul Muncii) sau locale (Instituțiile Prefecturii, Consiliile Județene) și mediul academic. Astfel, abordarea în mod integrat și multidisciplinar va conține obiective specifice pentru:

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

- introducerea unui sistem de management al vitezei pentru consolidarea aplicării legii, precum și sancțiuni mai mari pentru încălcarea legii și eficientizarea achitării amenzilor;
- educație și formare continuă, formală și informală;
- pregătirea infrastructurii și a legislației pentru vehiculele „inteligente” prin alinierea la standardele tehnice și la normele specifice privind siguranța vehiculelor autonome;
- eficientizarea sistemului național de intervenții de urgență;
- măsuri pentru utilizarea drumurilor în condiții de siguranță, inclusiv prin reducerea limitelor de viteză în anumite zone sau pe anumite drumuri, în funcție de datele privind accidentele/analiza riscurilor și de cele mai bune practici de la nivelul Uniunii Europene, introducerea elementelor obligatorii de siguranță, revizuirea normelor de circulație, inclusiv asigurarea priorității pentru utilizatorii vulnerabili, etc.;
- inspecții și verificări sporite în materie de siguranță rutieră;
- utilizarea tehnologiei pentru prevenire, monitorizare și intervenții;
- campanii de informare.

Aprobarea prezentei strategii de către Guvernul României este o expresie elocventă a continuității preocupărilor în domeniul siguranței rutiere și a unui angajament instituțional responsabil, dedicat ameliorării continue a riscurilor circulației pe drumurile publice din România, bazat pe valorificarea pragmatică și eficientă a bunei cooperări interinstituționale. Totodată, atragerea partenerilor din societatea civilă care au preocupări sau responsabilități în acest domeniu de activitate, vizează consolidarea garanțiilor indispensabile realizării dezideratelor ce țin de protecția vieții umane și a mediului.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

3. Definirea problemei

România se situează pe ultimele locuri în UE și în ultima treime a listei țărilor din lume, în ceea ce privește mortalitatea datorată accidentelor rutiere, atât ca număr, cât și raportat la un milion de locuitori sau la 10.000 de autovehicule înmatriculate. Această realitate reclamă recunoașterea că parametrii caracteristici, precum și calitatea interacțiunii elementelor sistemului de transport rutier, sunt alterate, cel puțin prin prisma următoarelor aspecte relevante:

- 1) infrastructura rutieră (rețeaua de drumuri) - România deține o infrastructură de transport învechită, insuficientă și neadaptată realităților cotidiene;
- 2) utilizatorii infrastructurii rutiere - datorită condițiilor întâlnite în trafic, pe fondul unei culturi atitudinale lipsite de consistența preocupărilor reale ori raționale pentru a circula în condiții de siguranță, utilizatorii de infrastructură rutieră din România adoptă deseori un comportament riscant, prin manifestări imprevizibile ori ezitante sau chiar agresive, ceea ce conduce în mod implicit la creșterea riscului de accidente;
- 3) flota auto - cu unele excepții și cu disparități semnificative între regiuni, utilizatorii de infrastructură rutieră dispun de o flotă auto relativ învechită și într-o stare tehnică necorespunzătoare condițiilor și comportamentelor manifestate în trafic de către conducătorii de autovehicule;
- 4) intervenții post accident - România duce în multe cazuri lipsa unei rețele de drumuri adecvate, care să faciliteze intervențiile imediate în situații de urgență, iar participanții la trafic dovedesc un comportament imprevizibil și uneori chiar inadecvat la întâlnirea vehiculelor de intervenție în caz de accident;
- 5) managementul siguranței rutiere - toate elementele enumerate mai sus (punctele 1-4), dublate de un management deficitar al siguranței rutiere, determină rezultatele nefavorabile pe care România le înregistrează în privința accidentelor de circulație și a numărului de victime ale acestora.

Prin urmare, dezideratul ameliorării continue a siguranței rutiere pe drumurile publice din România reclamă, ca în baza identificării și înțelegerii particularităților, corelațiilor și interdependențelor relaționare dintre elementele constitutive ale sistemului rutier, să inițiem și să promovăm acțiuni pragmatice, care printr-o abordare coroborată a măsurilor corective adecvate și necesare de implementat, să conducă la îmbunătățirea apreciabilă a parametrilor de stare caracteristici sistemului rutier. Astfel, printr-un management performant al siguranței rutiere, prin dezvoltarea și adecvarea infrastructurii la cerințele traficului rutier actual, prin impulsivarea utilizării unor mașini sigure, dublate de campanii de educație și conștientizare a riscurilor rutiere și a necesității asumării la nivel de interiorizare a responsabilităților ce țin de onorarea exigențelor proprii creșterii siguranței rutiere, ne putem aștepta la constituirea și consolidarea ulterioară a garanțiilor indispensabile promovării unor repere atitudinale și referințe de comportament sigur, preventiv și responsabil al participanților la trafic.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

4. Principii generale și obiective

Prezenta Strategie este guvernată de următoarele principii generale:

- îmbunătățirea permanentă a legislației din domeniul transporturilor și al siguranței rutiere, precum și al controlului respectării acesteia;
- identificarea soluțiilor de finanțare pentru activitățile de siguranță rutieră, din surse legal constituite;
- îmbunătățirea comunicării privind siguranța rutieră, printr-o mai bună coordonare și o prezență crescută a experților în domeniu în spațiul public;
- eficientizarea modului de constatare a încălcării normelor legale specifice domeniului rutier, prin implementarea sistemelor tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor;
- utilizarea tehnologiei pentru prevenire, monitorizare și intervenții;
- asigurarea unei mobilități sigure pentru toți participanții la trafic, prin implementarea sistemelor automate de management al traficului.

Obiective

Așa cum reiese din Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „Europa în mișcare - Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată”, siguranța este esențială pentru orice sistem de transport și trebuie să constituie prioritatea majoră în cadrul politicilor publice asumate de statele membre.

În acest context, Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 - Următorii pași în direcția „Viziunii zero”, prevede că obiectivul pe termen lung al UE va rămâne acela de a se apropia cât mai mult de un nivel zero al deceselor cauzate de accidente rutiere până în 2050 („viziunea zero”). Același obiectiv ar trebui îndeplinit și în ceea ce privește vătămările grave. De asemenea, Uniunea Europeană va urmări noi obiective intermediare de reducere cu 50 % a numărului de decese cauzate de accidente rutiere în perioada 2022-2030 și de reducere cu 50 % a numărului de vătămări grave în aceeași perioadă.

În calitate de stat membru, și fiind preocupat de a asigura o mobilitate sigură pentru toți participanții la trafic, **România se alătură efortului european și preia obiectivul european de reducere cu 50% a numărului de decese și cu 50% a numărului de răni grave cauzate de accidentele rutiere în perioada 2022-2030.**

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

5. Direcții de acțiune

Pentru crearea unui cadru de politici publice privind siguranța rutieră congruente cu orientările la nivel european, România preia viziunea bazată pe un „sistem sigur”.

Acest concept presupune abordarea sistemică a siguranței rutiere, care se raportează la identificarea particularităților elementelor constitutive, a rolului fiecăruia și a dinamicii relațiilor dintre acestea. Gestiunea responsabilă a funcționării sistemului necesită implicarea și buna colaborare a tuturor factorilor care pot contribui în mod constructiv la ameliorarea parametrilor de stare ai acestuia. În acest sens rolul cheie revine autorităților publice centrale și locale, asociațiilor, mediului academic, instituțiilor din mediul public și privat.

”Sistemul sigur” are în centrul său omul, cu toate vulnerabilitățile sale, și se bazează pe faptul că accidentele sunt inerente, însă este important ca efectele acestora să fie menținute în limite predictibile și raportate la onorarea dezideratului reducerii continue ale acestora.

Măsurile prevăzute în acest document vizează definirea coordonatelor implementării ”sistemului sigur”, în sensul capacitării tuturor factorilor implicați, precum și a celor care sunt chemați să se implice, în mod subordonat onorării dezideratului de a proteja viața umană și al ameliorării continue a siguranței rutiere.

Abordarea holistică și integrată, dublată de explicitarea responsabilităților asumate de factorii implicați în implementarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră, creează premisele consolidării unor tendințe evolutive favorabile stabilizării unui mediu sigur de deplasare, supus monitorizării și optimizării continue, în funcție de rezultatele evaluării secvențiale a stadiilor și a finalității implementării obiectivelor în fiecare etapă, raportat la indicatori predefiniți.

Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră pentru perioada 2016-2020 și Planul de acțiuni pentru implementarea strategiei au preluat obiectivele europene de creștere a siguranței rutiere și reducerea la jumătate a numărului de decese din accidentele rutiere până în anul 2020, față de anul 2010. În conformitate cu nota de fundamentare a Hotărârii de Guvern nr. 755/2016 privind aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră pentru perioada 2016-2020 și a Planului de acțiuni pentru implementarea acesteia, obiectivul general al strategiei a fost reducerea la jumătate a numărului de decese din accidente rutiere până în anul 2020, față de anul 2010, astfel încât în anul 2020 să se înregistreze cel mult 1188 de decese, față de 2377 în 2010.

În baza analizei parcursului implementării planului de acțiuni menționat, se poate constata că eficacitatea acesteia a fost grevată de următoarele obstacole definitorii:

1. Lipsa susținerii la nivel politic, și a prioritizării acțiunilor specifice siguranței rutiere la nivel guvernamental;
2. Lipsa unui sistem de monitorizare și evaluare a stadiului implementării și a gradului de realizare a acțiunilor specifice din domeniului siguranței rutiere;
3. Lipsa stabilirii responsabilităților instituționale în privința implementării acțiunilor prevăzute în planul aprobat;
4. Lipsa resurselor financiare necesare implementării unor acțiuni specifice;
5. Întârzieri în procesele de inițiere, promovare și adoptare a actelor normative cu impact asupra domeniului siguranței rutiere;
6. Comunicare interinstituțională deficitară în ceea ce privește coordonarea onorării atribuțiilor și responsabilităților asumate, care derivă din cuprinsul Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră 2016-2020.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

Din datele furnizate de Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române, pentru anul 2019 s-au înregistrat 1872 decese din accidentele rutiere, comparativ cu obiectivul de 1307 decese.

În atare situație, un pas important este reprezentat de concretizarea rolului Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră, axat pe capacitatea și coagularea pragmatică a disponibilităților de implicare proactivă a factorilor cu responsabilități în domeniul siguranței rutiere, dublată de eficientizarea procesului de identificare și accesare a resurselor financiare dedicate de la bugetul statului, precum și de atragerea altor fonduri, concomitent cu efectuarea demersurilor necesare extinderii eligibilității instituțiilor.

Prezentul document de politici publice a preluat obiectivele Uniunii Europene în domeniul siguranței rutiere și indicatorii asociați, adăugând elemente privind managementul siguranței rutiere, care să permită o mai bună coordonare a acțiunilor, vizând maximizarea eficacității acestora, din perspectiva rezultatelor obținute.

Principalele măsuri pe care le aduce prezentul document de politici publice pentru perioada 2022-2030, sunt următoarele:

- O mai bună comunicare în materie de siguranță rutieră, atât la nivel interinstituțional, cât și în relația cu societatea civilă și presa, în scopul conștientizării opiniei publice cu privire la responsabilități individuale și la riscurile caracteristice traficului rutier, prin desemnarea unor purtători de cuvânt/experti în comunicare pe domeniul siguranței rutiere;
- Introducerea ratingului de siguranță a infrastructurii rutiere, ca și mecanism de clasificare a tronsoanelor rutiere din punct de vedere al gradului de risc, în conformitate cu prevederile Directivei 2019/1936 privind managementul infrastructurii rutiere;
- Operaționalizarea unor sisteme tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor de la regimul circulației rutiere, vizând creșterea siguranței rutiere;
- Utilizarea tehnologiei pentru prevenire, monitorizare și intervenții;
- Crearea unui mecanism sustenabil și transparent de finanțare a activităților de siguranță rutieră din sumele încasate cu ajutorul sistemelor tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor rutiere. În acest fel, vor putea fi urmărite atât încasările la bugetul de stat generate de sistemul automat, cât și cheltuielile cu investițiile în siguranță rutieră, necesare pentru implementarea programelor de acțiuni prioritare în domeniul siguranței rutiere;
- Monitorizarea progresului atingerii obiectivului general în mod raportat la indicatorii cheie de performanță în siguranța rutieră, elaborați de Comisia Europeană cu sprijinul experților din statele membre și incluși în Raportul de țară, care vor permite armonizarea la nivel european și vor ajuta astfel la comparații între statele membre;
- O mai bună monitorizare și evaluare a implementării acțiunilor propuse, prin stabilirea de responsabili (prin funcția deținută la nivelul instituțiilor implicate), indicatori intermediari de realizare a acțiunilor, precum și estimări de costuri și resurse implicate în realizarea Programelor de acțiuni prioritare în domeniul siguranței rutiere;
- Organizarea furnizorilor de cercetare și intensificarea cercetării în domeniul siguranței rutiere (studii, cercetare, analize, etc.), în colaborare cu parteneri din sistemul public, privat și/sau societăți civile.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

Principalele elemente care formează sistemul sigur, adaptate dinamicii rutiere din România, sunt:

5.1. Managementul siguranței rutiere

O mai bună coordonare a acțiunilor din domeniul siguranței rutiere este prioritară. Experiența anilor trecuți, așa cum este reflectată prin prisma datelor statistice, ne arată că este necesară întărirea coordonării la nivel național 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, precum și crearea mecanismelor de finanțare pentru respectivele activități - prevăzute în prezenta strategie națională de siguranță rutieră.

În acest sens, propunerea pe termen scurt din prezenta strategie este de a întări activitatea Secretariatului Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră din cadrul Autorității Rutiere Române - ARR, prin suplimentarea numărului de posturi, cu scopul de a oferi sprijin cu privire la comunicarea privind siguranța rutieră, implementarea, monitorizarea și evaluarea Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră. Rolul Secretariatului Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră este de a asigura o comunicare operativă și eficientă între membri, cât și o comunicare publică corespunzătoare, menită să capteze sprijinul mass-media și al societății civile în vederea susținerii implementării măsurilor de siguranță și de conștientizare a responsabilității individuale ca participant la trafic, dar și să reprezinte un punct de contact cu restul statelor membre ale Uniunii Europene și cu Organizația Națiunilor Unite, în ceea ce privește cooperarea subordonată susținerii efortului global de reducere a numărului de victime ca urmare a accidentelor rutiere. De asemenea, pe termen lung se are în vedere stabilirea unei mai bune comunicări între nivelul central și local care să permită intervenții optime adaptate mediului.

Identificarea și/sau crearea, precum și valorificarea mecanismelor de finanțare dedicate siguranței rutiere reprezintă condiții esențiale proprii sustenabilității aplicării planurilor de acțiuni ale căror implementare/operationalizare este dependentă ori condiționată de asigurarea resurselor materiale dedicate. În acest sens, pe termen lung, încasările generate ca urmare a amenzilor aplicate prin intermediul sistemului automat de detecție, procesare și sancționare a abaterilor - prevăzut a fi operationalizat, conform programului național prioritar 2022-2024 - reprezintă o sursă de finanțare, care va permite inclusiv acoperirea totală sau parțială, după caz, a cheltuielilor aferente implementării acelor acțiuni, care presupun asigurarea de resurse financiare, la nivelul necesarului evaluat în prezenta strategie.

Tot pe termen lung, pentru optimizarea raportului cost/beneficiu, la implementarea acțiunilor din domeniu, se va avea în vedere crearea unui mecanism de gestionare a cercetării în domeniul siguranței rutiere. Acest mecanism ar urma să vizeze identificarea entităților care pot derula aceste activități specifice, și intensificarea colaborării cu acestea, în vederea derulării de studii, analize și proiecte de cercetare, ale căror rezultate să evidențieze acele componente, care se apreciază/recomandă să fie incluse din viitoarele propuneri de investiții, proiecte sau inițieri/modificări de acte normative în domeniul siguranței rutiere.

5.2. Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță

Această direcție reunește două mari priorități, și anume: factorul uman și sistemele automate.

În ceea ce privește factorul uman, acțiunile cuprinse în prezenta strategie vizează educația rutieră desfășurată la nivelul unităților de învățământ și reconsiderarea condițiilor de acces la profesie și/sau ocupații, precum și de menținere în funcție - specifice entităților supuse autorizării din partea ministerului transporturilor și infrastructurii și respectiv a persoanelor care exercită ocupații cu responsabilități în domeniul siguranței rutiere. Planul de acțiuni pentru implementarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2022-2030 vizează inclusiv perspectiva reglementării cursurilor de conducere responsabilă și a programelor de reabilitare pentru conducătorii auto care au săvârșit abateri repetate la regimul circulației rutiere.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

Educația pentru siguranță rutieră se prevede a fi integrată în sistemul formal de educație, prin completarea ofertei curriculare aferente disciplinelor din aria curriculară om și societate, precum și activități extracurriculare. Cunoștințele și abilitățile dobândite prin educația pentru siguranța rutieră sunt construite treptat, începând cu învățământul preșcolar. Implementarea educației rutiere se realizează și prin intermediul disciplinelor de studiu opționale, integrate curriculumului, la decizia școlii. La nivelul învățământului secundar superior, planurile de învățământ din învățământul profesional și tehnic dedicat elevilor școlarizați în anumite calificări profesionale va cuprinde inclusiv pregătirea pentru obținerea permisului de conducere și, după caz, chiar și pregătirea inițială pentru obținerea certificatelor de calificare profesională de conducător auto transport rutier de marfă.

În ceea ce privește învățământul universitar, există programe universitare de studii care la momentul actual acoperă problematica siguranței rutiere.

Educația non-formală promovată de Ministerul Educației se concentrează pe dezvoltarea competențelor elevilor, ca de exemplu abilitățile interpersonale și capacitatea de a lucra în echipă, pentru a sprijini participarea activă în societate și piața muncii, completând competențele dobândite prin educația formală. Educația non-formală are loc în țară prin activități extracurriculare, programul Erasmus +, programul „Școala altfel”, proiecte și parteneriate, competiții naționale extracurriculare, activități în cadrul palatelor și cluburilor copiilor. Provocarea o constituie însă reușita identificării/creării și alocării fondurilor pentru integrarea educației rutiere în activitățile teoretice și în special în cele practice.

Formarea are o componentă în sarcina DRPCIV, care se referă la actualizarea procesului de instruire și examinare pentru obținerea permisului de conducere, și pornește de la modificarea procedurii - în principal, prin implementarea unui sistem diferit de evaluare bazat pe separarea modulelor teoretic și practic, cât și prin introducerea unei noi probe eliminatorii, pe simulator, înaintea desfășurării probei practice pe traseu - și are în vedere inclusiv actualizarea procedurii de atestare și evaluare a examinatorilor.

Considerând importanța unei stări fizice și psihice corespunzătoare ca fiind una dintre premisele efectuării unor deplasări în condiții de siguranță, un capitol separat este dedicat îmbunătățirii evaluării medicale și psihologice, inclusiv în contextul modificării viitoare a Directivei privind permisele de conducere.

În privința monitorizării, și respectiv pentru facilitarea evaluării dinamice și optimizării continue a sistemului sigur, începând cu anul 2022 vor fi introduși o serie de indicatori, care să permită înțelegerea mult mai clară a diferitelor aspecte, care influențează în ansamblu performanța siguranței. În acest scop, un capitol este dedicat indicatorilor de performanță pentru portul centurii de siguranță, portul echipamentelor de protecție, siguranța vehiculelor, alcool și distragerea atenției. Pentru o cât mai bună acuratețe a măsurătorilor este nevoie de dezvoltarea bazei de culegere a datelor primare și de finanțare a activității, în conformitate cu recomandarea Comisiei Europene.

Un alt obiectiv al acestui capitol îl reprezintă modernizarea cadrului legislativ în domeniul siguranței rutiere, care vizează în principal actualizarea legislației cu metode aplicate cu succes în alte state, în scopul reducerii numărului de victime rutiere, cum ar fi reglementarea distanței minime în mers, a comportamentului agresiv sau a vitezei medii. Obiectivul privind Modelarea comportamentului uman în trafic acoperă componenta de aplicare a legii, în special prin intensificarea controalelor în trafic.

În ceea ce privește sistemele automate, două capitole distincte ale planului de acțiuni tratează implementarea și valorificarea sistemelor tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor, respectiv sistemele automate de management al traficului.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

Sistemele tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor presupun existența unui cadru legal în strânsă legătură cu trei principii de bază, respectiv: alocarea distinctă a finanțării pentru funcționarea sistemului, crearea unor standarde de date și stabilirea unui nivel de acceptanță pentru furnizorii datelor de detecție.

Sistemele automate de management al traficului îndeplinesc mai multe funcții, printre care: monitorizarea video a traficului cu scopul de a permite intervențiile rapide ale echipajelor de urgență sau cele necesare dezăpezirii sau redării viabilității drumului (degajarea carosabilului ca urmare a accidentelor), analiza calitativă și cantitativă a traficului rutier, recunoașterea automată a plăcuțelor de înmatriculare, etc.. Totodată vor trebui implementate platforme IT&C (aplicații, servicii electronice și infrastructură) capabile să furnizeze real-time/asincron informații despre trafic, respectiv să faciliteze luarea unor decizii pe termen mediu/lung, precum și asigurarea suportului tehnic necesar echipelor de intervenție.

Tot acest capitol cuprinde și acțiuni pentru integrarea bazelor de date (de ex. Ministerul Afacerilor Interne - asiguratori în ceea ce privește accidentele ușoare), care să faciliteze interogările în timp real (de ex.: interogarea bazei de date a Autorității Rutiere Române - ARR de către echipaje de control ale Registrului Auto Român, ISCTR, Poliției Rutiere, etc.).

Obiectivele din prezentul subcapitol sunt corelate cu obiectivele specifice din cadrul subreformei 1.3 din cadrul PNRR cu privire la siguranța rutieră, respectiv obiectivele care sunt descrise în Propunerea de decizie de punere în aplicare a Consiliului de aprobare a evaluării Planului de Redresare și Reziliență al României:

OS 1: punerea în aplicare a normelor care reglementează conformitatea, sancțiuni mai aspre pentru încălcarea legii;

OS 2: reducerea limitelor de viteză în anumite zone sau drumuri în funcție de datele privind accidentele/analiza riscurilor și de cele mai bune practici la nivelul UE, introducerea unui sistem de gestionare a vitezei și a unor elemente de siguranță obligatorii, revizuirea regulilor de circulație, inclusiv în ceea ce privește prioritatea pentru utilizatorii vulnerabili.

5.3. Siguranța vehiculelor

În contextul conducerii automatizate, autoritățile statelor membre vor solicita accesul la datele de la bordul vehiculelor pentru a stabili cine este responsabil în cazul unui accident. În România, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Registrul Auto Român - R.A., va avea responsabilitatea reglementării modului de colectare a datelor anonimizate privind performanța tehnologiilor automatizate din punctul de vedere al siguranței, pentru a permite cercetarea și dezvoltarea în materie de siguranță rutieră.

În plus, Registrul Auto Român - R.A., ca autoritate tehnică în domeniu, va implementa și dezvolta activitatea de expertiză tehnică extrajudiciară și constatare tehnico-științifică auto, va înființa laboratoare de cercetare și va dezvolta expertize capabile să ofere baza tehnică pentru obținerea de date necesare unor analize complexe, corecte și precise, ce vizează metodologiile de monitorizare, inspecție și testare a vehiculelor pe toată durata vieții acestora, monitorizarea bunei funcționări a sistemelor de asistență a șoferului precum și a interfeței om-mașină (human-machine interface - HMI).

Alinierea la standardele tehnice și la normele specifice privind siguranța vehiculelor care funcționează cu hydrogen și a vehiculelor autonome, prevăzute de Regulamentul privind siguranța generală a autovehiculelor și protecția ocupanților și a utilizatorilor vulnerabili este o altă preocupare care va fi preluată în Programele prioritare de acțiuni.

Tot pentru siguranța vehiculelor, va fi introdusă o evaluare suplimentară a vehiculelor rulate, care au fost implicate în evenimente, pentru determinarea stării de depreciere. Constatarea tehnico-științifică auto pentru determinarea gradului de siguranță rutieră va fi optimizată prin dezvoltarea

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

unor baze de date compatibile privind elementele de siguranță rutieră în cadrul stațiilor de inspecție, cât și a unităților de reparații vehicule.

De asemenea, va continua finanțarea și dezvoltarea de studii de cercetare privind obținerea de date pentru estimarea emisiilor directe și indirecte de gaze cu efect de seră din transportul rutier, compatibile cu programul Agenției Europene de Mediu - COPERT.

Obiectivele din prezentul subcapitol sunt corelate cu reforma 1. Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră din PNRR, submăsura 1.1. Decarbonizarea transportului rutier. Ținta Autovehicule poluante casate (EURO 3 sau mai puțin) care se regăsește în Propunerea de decizie de punere în aplicare a Consiliului de aprobare a evaluării Planului de Redresare și Reziliență al României la nr.62 are termenul de impelentare trimestrul 2 din anul 2026 și presupune casarea a cel puțin 250 000 de vehicule poluante (cu standarde de emisie EURO 3 sau mai puțin) mai vechi de 15 ani între 2022 și jumătatea anului 2026.

Ținta nr.62 este complementară cu ținta nr.60, denumită *Intrarea în vigoare a legii pentru stimularea utilizării de vehicule nepoluante și programe de reînnoire a parcului auto de către utilizatori casnici, companii private și instituții publice.*

5.4. Siguranța infrastructurii

Din punct de vedere al infrastructurii, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), prioritizează intensificarea construcției de autostrăzi și de centuri ocolitoare, precum și modernizarea drumurilor existente și creșterea siguranței rutiere prin introducerea de soluții tehnologice noi și avansate în domeniul siguranței rutiere, implementarea sistemului de circulație alternativă 2+1, menținerea “infrastructurii lizibile” care se adresează tuturor participanților la trafic și care este pusă în aplicare de către administratorul drumului prin intermediul mesajelor și indicatoarelor de informare cu privire la folosirea corectă și adecvată a infrastructurii. De asemenea, prin CNAIR vor fi derulate și proiecte pentru identificarea, analiza și eliminarea punctelor periculoase de pe rețeaua de drumuri naționale aflate în administrare.

Un alt aspect de interes pentru dezvoltarea siguranței infrastructurii îl constituie construirea de zone fixe pentru efectuarea controalelor tehnice în trafic și construirea/amenajarea de parcuri sigure și securizate.

Pentru drumurile județene, din totalul de 35.085 km drumuri doar 15.232 km au fost modernizați reprezentând 43,41% din total. Drumurile județene și comunale sunt în general degradate și cu soluții tehnice depășite, nepermițând un acces facil spre zonele rurale și orașele mici. Aceste stări de fapt îngreunează accesul locuitorilor mediului rural și ai orașelor mici la serviciile publice, locurile de muncă și oportunitățile oferite de centrele urbane din regiune. Mai mult de atât, lipsa modernizării acestor categorii de drum scade siguranța în trafic, crește semnificativ riscul accidentelor rutiere, scade viteza de rulare și conduce la ambuteiaje.

Ca răspuns la provocările enumerate, în cadrul acestui obiectiv se au în vedere, în principal, construirea, reabilitarea sau modernizarea legăturilor rutiere secundare către rețeaua rutieră și nodurile TEN-T și soluții pentru creșterea siguranței traficului (de ex. pasaje, extinderi la 4 benzi, senzori giratorii, achiziționarea de echipamente și utilaje necesare creșterii și menținerii nivelului de siguranță a traficului, etc.).

În ceea ce privește acțiunile viitoare necesare atingerii unor progrese măsurabile în siguranța infrastructurii rutiere, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a transpus prevederile Directivei 2019/1936/UE, care modifică Directiva 2008/96/CE, privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, și prin Autoritatea Rutieră Română - ARR,

- va intensifica formarea auditorilor de siguranță rutieră responsabili cu derularea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, a auditului de siguranță rutieră și a inspecției de siguranță rutieră;

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

- va extinde realizarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere și a auditului de siguranță rutieră pe drumurile secundare;
- va introduce conceptul de evaluare a siguranței rețelei rutiere pe categorii de siguranță rutieră. Autoritatea Rutieră Română - ARR va realiza prima evaluare a siguranței rețelei rutiere pe cel puțin trei categorii, în funcție de nivelul de siguranță al fiecărui tronson, până cel târziu la sfârșitul anului 2024, urmând ca ulterior să actualizeze datele respective cel puțin o dată la 5 ani;
- va întocmi planuri de acțiune privind organizarea și efectuarea inspecției de siguranță rutieră specifică pe tronsoanele rutiere cu niveluri scăzute ale ratingului de siguranță identificat;
- va realiza un sistem național pentru raportarea voluntară, accesibil online tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a facilita colectarea detaliilor privind evenimentele transmise de utilizatorii drumurilor și de vehicule și a oricăror altor informații legate de siguranță care sunt percepute de cel care informează ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța infrastructurii rutiere;
- va crea registre electronice ale infrastructurii rutiere, care vor constitui baza de calcul pentru cercetări în domeniu și vor include cartografierea pe categorii a trecerilor de pietoni, marcajelor și indicatoarelor, precum și alți parametri pentru a crea studii și analize plauzibile de gestiune a siguranței rutiere la nivel național.

Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu modificările și completările ulterioare, transpune prevederile Directivei (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019 de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.

Legea nr. 265/2008, actualizată, se aplică drumurilor noi și drumurilor existente, după cum urmează: autostrăzilor, drumurilor expres, precum și drumurilor aparținând rețelei rutiere transeuropene, astfel cum este definită în Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, drumurilor de interes național, precum și drumurilor de interes județean și străzilor de categoria I și a II-a. Inspecția de siguranță rutieră periodică și inspecția de siguranță rutieră specifică se efectuează pe toate categoriile de drumuri/strazi enumerate mai sus, iar evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul de siguranță rutieră se realizează pentru proiectele de infrastructură rutieră care vizează toate categoriile de drumuri mai sus menționate, cu excepția strazilor de categoria I și a II-a.

Transpunerea prevederilor Directivei 2019/1936/UE în legislația națională garantează faptului că nevoile utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor sunt luate în considerare în toate procedurile privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere și în dezvoltarea cerințelor de calitate privind infrastructura pentru astfel de utilizatori.

Transporturile rutiere reprezintă o componentă fundamentală a sistemului național de transport, prin ponderea pe care o are și prin provocările generate de către acesta. Cele două elemente constituente ale acestui mod de transport, respectiv infrastructura și vehiculele, trebuie abordate integrat.

Prin urmare, inclusiv dezvoltarea infrastructurii trebuie să se realizeze în mod subordonat rigorilor abordării sistemice a relației infrastructură-vehicul. În acest sens, implementarea sistemelor inteligente de transport pe rețeaua rutieră existentă, cât și pe drumurile aflate în stadiu de proiect, este considerată o direcție esențială pentru reducerea congestiei, creșterea nivelului de siguranță, creșterea eficienței utilizării rețelei rutiere și protecția mediului.

România cunoaște în prezent o dezvoltare progresivă a sistemelor de transport inteligente pe rețeaua rutieră națională, proces realizat în paralel cu programul de dezvoltare a sectorului rutier prevăzut în Master Planul General de Transport și în strânsă corelație cu acțiunile derulate la nivel european și internațional. Acest proces are în vedere cel puțin trei planuri: tehnologic,

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

operațional și investițional, cu principalele obiective reducerea numărului de accidente (inclusiv reducerea impactului accidentelor) și reducerea poluării (abordarea temei schimbărilor climatice).

5.5. Intervenții în situații de urgență

Principala direcție de acțiune vizează actualizarea cadrului legal care să asigure managementul unitar al intervenției serviciilor specializate și resurselor folosite de acestea în cazul accidentelor rutiere.

Având în vedere nou-introdusul obiectiv european de reducere cu 50% a numărului de răniți grav din accidentele rutiere, unul dintre aspectele prioritare îl constituie funcționarea sistemului MAIS - Scala Maximum Abreviată a Leziunilor, respectiv comunicarea de către Unitățile de Primiri Urgențe și Ministerul Sănătății, către Direcția Rutieră din cadrul IGPR, a datelor lezionare ale victimelor accidentelor rutiere în mod automat (electronic) în format ICD 10.

Un punct distinct în acest capitol ține de îmbunătățirea mijloacelor tehnice de intervenție la evenimentele rutiere (ex. autospeciale pentru descarcerare, ambulanțe, elicoptere, etc.), de monitorizare și cercetare la fața locului (ex. drone, aeronave, platforme fixe/mobile de senzori, infrastructură și aplicații) și de restabilire a viabilității drumurilor/repunerea în situația anterioară producerii evenimentului (ex. macarale).

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

6. Indicatori

Pentru a măsura progresele înregistrate în domeniul siguranței rutiere, indicatorii de referință rămân cei privind decesele și vătămările grave, care vor fi în continuare monitorizați atent. Ținând însă cont de faptul că abordarea „sistemului sigur” se bazează pe înțelegerea mult mai clară a aspectelor care influențează în ansamblu performanța siguranței rutiere, Comisia Europeană a elaborat, în strânsă cooperare cu experții statelor membre, un prim set de indicatori-cheie de performanță, care vor fi completați și ajustați în continuare în viitor.

În conformitate cu bunele practici europene, România a preluat acest set de indicatori-cheie de performanță vizați de prezenta strategie, și anume:

Indicator	Definiție	
1	Viteza	Procentul de vehicule care circulă respectând limitele de viteză
2	Centura de siguranță	Procentul de călători din vehicul care utilizează centura de siguranță sau sistemul de siguranță pentru copii în mod corect
3	Echipe de protecție	Procentul de conducători de vehicule motorizate cu două roți și bicicliști care poartă căști de protecție
4	Alcool	Procentul de șoferi care conduc respectând limitele legale privind conținutul de alcool în sânge
5	Distragerea atenției	Procentul de șoferi care NU utilizează un dispozitiv mobil portabil
6	Siguranța vehiculului	Procentul de autovehicule noi cu un rating de siguranță Euro NCAP egal sau superior unui prag prestabilit*
7	Infrastructura	Distanța, în procente, parcursă pe drumuri cu un rating de siguranță superior unui prag convenit*
8	Îngrijire post-coliziune	Timpul scurs în minute și secunde între apelul de urgență efectuat în urma unei coliziuni soldate cu vătămarea persoanelor și sosirea serviciilor de urgență la locul accidentului

*Pentru acest indicator-cheie de performanță sunt prevăzute definiții complementare.

Acești opt indicatori-cheie de performanță, alături de indicatorii privind decesele și vătămările grave, reprezintă **baza pentru monitorizarea progreselor**. În paralel, activitățile de consolidare a indicatorilor-cheie de performanță existenți și de elaborare a unor indicatori noi vor continua.

Metodologia de colectare, prelucrare și raportare a datelor va fi dezvoltată în concordanță cu setul de cerințe obligatorii prevăzute în Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 - Următorii pași în direcția „Viziunii zero”. Totodată, vor fi luate în considerare și rezultatele proiectului Baseline finanțat de Comisia Europeană conform Acordului de finanțare nr. MOVE/C2/SUB/2019-558/CEF/PSA/SI2.835753 - colectarea indicatorilor-cheie de performanță pentru siguranță rutieră.

Ca urmare a reformelor în siguranța rutieră și a măsurilor cuprinse în planurile și programele de acțiune subsecvente pentru implementarea prezentei strategii în domeniul modernizării/reabilitării drumurilor existente, respectiv a investițiilor în siguranța rutieră sprijinite de Planul Național de Redresare și Reziliență, fondurile externe rambursabile prin Programul Operațional Infrastructură Mare și fondurile rambursabile prin Banca Europeană de Investiții, pe lângă indicatorii de bază, până în anul 2025 se va urmări îndeplinirea unui obiectiv intermediar de reducere cu 25% a numărului anual de decese în accidente rutiere petrecute pe drumurile naționale și autostrăzi, comparativ cu anul 2019.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

În paralel, în cadrul componentei C10 Fondul local din Planul Național de Redresare și Reziliență, Reforma Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă, autoritățile stabilite responsabile prin Planul Național de Redresare și Reziliență vor urmări crearea cadrului legal pentru minorizarea unui indicator similar, de reducere cu 25% a numărului anual de decese în accidentele rutiere petrecute pe drumurile județene până în anul 2025, comparativ cu anul 2019.

În ceea ce privește gestionarea punctelor negre, se va urmări atingerea obiectivului din cadrul Măsurii 65 din PNRR „Adoptarea strategiei naționale privind siguranța rutieră”, care constă în reducerea punctelor negre/hotspots atât în mediul urban, cât și în cel interurban, incluzând un plan specific de acțiune în domeniul investițiilor pentru reducerea numărului de puncte negre cu 48% (129 de puncte) până în T2-2026, comparativ cu numărul inițial de 267 de puncte negre/hotspots din 2019.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

7. Implicații bugetare și juridice

Acțiunile necesare implementării prezentei strategii de siguranță rutieră vor fi finanțate din surse bugetare, fonduri externe nerambursabile (din care peste 600 mil Euro fonduri alocate prin PNRR, până la finalul anului 2026), parteneriate public-private sau alte surse legal constituite, cu încadrarea în prevederile bugetare, potrivit legii.

Realizarea obiectivelor prevăzute în Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2022-2030 implică respectarea legislației naționale și a celei europene în domeniu și necesită mobilizarea resurselor publice.

De asemenea, strategia vizează și armonizarea procedurilor și practicilor naționale cu bunele practici de la nivelul Uniunii Europene. Instituțiile cu responsabilități în siguranța rutieră prezintă în cadrul întâlnirilor Delegației Permanente Interministeriale de Siguranță Rutieră proiectele de acte normative care vizează acest domeniu, pentru a fi discutate, supuse adoptării de Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră și înaintate autorităților publice competente, potrivit legii, în vederea aprobării.

Instituțiile cu responsabilități în siguranța rutieră vor avea o preocupare constantă pentru îmbunătățirea permanentă a legislației din domeniul transporturilor și siguranței rutiere și controlului respectării acesteia, cu scopul atingerii obiectivului prioritar al acestui document. Conform Planului Național de Redresare și Reziliență, adoptarea prezentei Strategii va fi secundată de modificarea unui pachet amplu de reglementări în domeniu.

7.1 Finanțarea măsurilor privind siguranța rutieră conform PNRR și POT

Costul investițiilor în infrastructura existentă pentru siguranța rutieră este de 617.6 mil.EUR, din care suma solicitată din PNRR este de 219 mil.EUR.

Astfel, în tabelul nr.1 sunt prezentate categoriile de investiție, iar în tabelul nr.2 sunt detaliate proiectele în funcție de investiții.

Tabel nr.1 Categoriile de investiții în infrastructura rutieră pentru siguranța rutieră

Nr. crt.	Categorie investiție	Cost mil.EUR
1	Siguranță pasivă	61.8
2	Iluminat pe timp de noapte și dispozitive luminoase și reflectorizante	10.2
3	Separarea căilor de trafic auto și pietonal prin denivelarea acestora pentru evitarea congestiilor	447.5
4	Semnalizare, marcaje și amenajări rutiere	50.45
5	Digitalizarea elementelor de siguranța circulației	12.5
6	Digitalizarea elementelor de siguranța circulației cu scopul respectării legislației	35.1
TOTAL		617.6

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

Tabel nr.2 Categoriile de investiții și proiecte în infrastructura rutieră pentru siguranța rutieră

Categorie investiție	Proiect	Cost mil.euro (4.92€)
1. Siguranță pasivă	Creșterea siguranței rutiere prin protejarea conducătorilor auto împotriva ieșirilor în afara părții carosabile, prin amplasarea de parapete rutier din beton - 250.300 ml	15.5
	Amplasarea de parapete rutier cu rulouri, pentru creșterea siguranței rutiere în zonele cu risc crescut de producere a accidentelor rutiere - 21.000 ml	14.5
	Creșterea siguranței rutiere pe drumul național DN 7C - Transfagarasan și DN 67C - Transalpina, și alte sectoare de drumuri montane prin montarea de parapete rutier cu cabluri la marginea părții carosabile - 25.000 ml	5.9
	Măsurile de diminuare a consecințelor produse de coliziunile cu obiecte rigide din zona drumului, prin amplasarea atenuatoarelor de impact echipate cu sistem de detecție accidente și monitorizare trafic - 600 buc	6.2
	Creșterea eficienței activității de întreținere a elementelor de siguranță rutieră prin achiziția de sonete pentru montarea/întreținerea parapetului metalic - 14 buc (preț unitar estimat per buc = 292.800 lei)	0.8
	Achiziționarea de sisteme pentru protejarea lucrătorilor care efectuează intervenții de urgență la infrastructură autostrăzilor și de drumuri naționale deschise traficului internațional, tip „Truck mounted attenuator”; 90 buc	18
	Campanie de Siguranță rutieră adresată categoriilor vulnerabile de participanți la trafic - 1 campanie cu aprox. 51.830 Kit-uri de educație rutieră pentru elevi, 545 workshop-uri pentru implementarea materialelor educaționale în școli și licee, 12 materiale video promoționale, 12 conferințe de presă	0.9
2. Iluminat pe timp de noapte și dispozitive luminoase și reflectorizante	Sporirea siguranței rutiere pe timp de noapte, prin semnalizarea sectoarelor de drum periculoase cu surse de lumină ce utilizează energie verde - 1.000 buc	1.8
	Dirijarea traficului rutier pe timp de noapte prin stalpisorii de dirijare, butoni luminoși, inclusiv elemente de semnalizare dedicate protejării participanților la trafic de animalele salbatice - 27.059 buc (valoare de 166.3 lei per buc stalp + 166.3 lei (estimat) per buc elemente speciale dedicate animalelor salbatice)	1.8
	Creșterea siguranței rutiere prin iluminarea sectoarelor periculoase, precum și optimizarea consumurilor la sistemele de iluminat existente prin echiparea cu sistem de telegestiune - 1.277 buc stâlpi	6.6
3. Separarea căilor de trafic	Pasaje denivelate pentru creșterea siguranței rutiere și eliminarea blocajelor din trafic - 20 buc	391.6

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

auto și pietonal prin denivelarea acestora pentru evitarea congestiilor	Pasarele și pasaje subterane pietonale - 50 buc + 50 buc	55.9
4.Semnalizare, marcaje și amenajări rutiere	Creșterea gradului de siguranță rutieră pe rețeaua de drumuri naționale, prin dirijarea traficului în soluție giratorie - 64 buc	16.2
	Implementarea sistemului de circulație 2+1 - 137 km de drum	21.8
	Măsuri de calmare a traficului rutier la intrarea în localități - 5 localități = 10 măsuri aplicate	3
	Facilități de circulație în condiții de siguranță a pietonilor în localitățile tranzitate de DN-uri - 11 localități cu facilități noi	6.5
	Sporirea gradului de siguranță rutieră prin suplimentarea semnalizării cu semnificația "Acces interzis" pe bretelele autostrăzilor - 500 buc	0.05
	Încurajarea păstrării distanței în mers pe autostrada A1 și DN1, prin semnalizare orizontală și verticală - 15 km de drum	1.4
	Achiziția de utilaje specializate pentru ștergerea marcajelor rutiere în vederea reconfigurării semnalizării orizontale - 75 buc * 98454 lei = 7.38 mil lei	1.5
5.Digitalizarea elementelor de siguranța circulației	„Achiziția unui Sistem de Management al Semnalizării Rutiere Verticale, Orizontale și a Elementelor Pasive de Siguranța Rutiere” - 1 soft + 55 dispozitive IT, care vor avea un rol de inventariere, respectiv 17.000 km de drumuri inventariate + 150 km de drumuri măsurate (A se vedea Anexa 13 - Sistem de Management al Semnalizării)	6.4
	Proiect pilot - Asigurarea unui grad ridicat de siguranță rutieră pe un sector de autostradă care să asigure circulația vehiculelor autonome. Acesta este un proiect pilot și include elemente software și hardware - senzori și infrastructură digitală. Estimarea a fost realizată de CNAIR pe baza unor proiecte similare studiate la nivel european.	6.1
	Achiziționarea a 1.000 limitatoare viteză, 300 radare mobile și 500 camere video. Radarele mobile și camerele video sunt conectate într-un sistem integrat. În ceea ce privește limitatoarele de viteză, radarele mobile și camerele video, elementele de cost sunt următoarele: 1000 limitatoare de viteză x 0,9 euro / ml x 14 ml / secțiune limitator de viteză = 12,600 Euro 300 radare mobile x 12.850 Euro = 3,85 mil. Euro (Anexa siguranță rutieră - Anexa 15 - ofertă radare mobile) 500 de camere video x 62.500 = 31,25 mil. Euro (Anexa siguranță	35.1

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

	rutieră - Anexa 14 - cap.4 - camerele video). Aceste camera video inclusiv software-ul relevant, diferă din punct de vedere al costurilor în funcție de complexitatea lor - capacitatea de a recunoaște numerele de mașini, abilitățile de mediu etc. S-a considerat un cost mediu de 62.500 euro pe baza ofertei atașate, cel mai mare cost identificat fiind de 91.000 euro).	
Total		617.6

În ceea ce privește punctele negre, un obiectiv din cadrul M65. „Adoptarea strategiei naționale privind siguranța rutieră”, care constă în reducerea punctelor negre/hotspots atât în mediul urban, cât și în cel interurban, incluzând un plan specific de acțiune în domeniul investițiilor pentru reducerea numărului de puncte negre cu 48% (129 de puncte) până în T2-2026, comparativ cu numărul inițial de 267 de puncte negre/hotspots din 2019 se prezintă în cadrul PNRR următoarele trei proiecte:

Tabelul nr.3 Puncte Negre identificate de IGPR (în perioada 2015 - 2019) - 267 locații

Puncte ce vor fi tratate în cadrul următoarelor proiecte		Valoare estimată a măsurilor ce se vor implementa
Proiectul de siguranță rutieră cu finanțare BEI Implementare în perioada 2021 - 2026	46 locații	86 mil euro
Proiecte de siguranță rutieră cu finanțare din cadrul PNRR Implementare în perioada 2021 - 2026	129 locații	100 mil euro
Proiecte de siguranță rutieră cu finanțare din cadrul POT Implementare în perioada 2023 - 2030	92 locații	30 mil euro
TOTAL	267 locații	216 mil euro

Proiectele finanțate în cadrul POT, aferente siguranței rutiere (Axa 3.Creșterea siguranței rutiere), sunt complementare cu cele finanțate din PNRR, respectiv cu cele cu finanțare BEI având ca scop primar eliminarea tuturor punctelor negre identificate pe rețeaua rutieră națională și acoperind următoarele investiții principale:

- Siguranță pasivă: parapete rutiere cu rulouri, montarea de parapete rutiere cu cabluri la marginea părții carosabile, amplasarea atenuatoarelor de impact echipați cu sistem de detecție a accidentelor și monitorizare trafic, achiziționarea de sisteme pentru protejarea lucrătorilor, campanii de conștientizare și altele;
- Iluminat pe timp de noapte și dispozitive luminoase și reflectorizante;
- Separarea căilor de trafic auto și pietonal prin denivelarea acestora pentru evitarea congestiilor;

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

- Semnalizare, marcaje și amenajări rutiere;
- Digitalizarea elementelor de siguranță a circulației

Alocarea totală cu supracontractare în cadrul POT este de 750 mil.EUR iar finanțarea efectivă se va face prioritizând numărul de puncte negre eliminate la nivel de proiect.

Tabelul nr.4 Proiectele destinate creșterii siguranței rutiere și finanțarea acestora

Nr. crt.	Proiecte	Rezultat preconizat	Valoare estimată
1	Eliminarea a 92 puncte periculoase - SF+PT	- realizarea de studii de fezabilitate pentru implementarea de măsuri tehnice care vor conduce la eliminarea unui număr de 92 puncte negre	6.348 mil.EUR (92 puncte - 69 000 EUR / bucată)
2	Implementare măsuri de eliminare a 92 puncte periculoase - Lucrări	- implementarea de măsuri tehnice care vor conduce la eliminarea unui număr de 92 puncte negre	89.516 mil.EUR (92 puncte - 973 000 EUR / bucată)
3	Îmbunătățirea condițiilor de siguranță pentru parcarile existente pe drumurile naționale și autostrăzi	<ul style="list-style-type: none"> - Implementare de măsuri de îmbunătățire a părții carosabile - Implementare de măsuri de amenajare peisagistică - Implementare măsuri de îmbunătățire a calității grupurilor sociale - Dotare cu stații de încărcare pentru autovehicule electrice - Implementarea de soluții de iluminat digitale în vederea aderării la programul Green Deal - Dotarea cu coșuri de gunoi inteligente în vederea colectării selective a deșeurilor - Realizarea activității de salubritate în spațiile de parcare - Implementare măsuri de semnalizare și siguranță trafic - Instalarea de sisteme de supraveghere video 	40 mil.EUR din care: 10 mil.EUR (10 parcări x 1 mil.EUR/ bucată) - pentru parcarile cu dimensiuni mari care permit toate îmbunătățirile propuse 30 mil.EUR (100 parcări x 300 000 EUR/bucată) - pentru parcarile cu dimensiuni mici care permit doar o parte din îmbunătățirile propuse
4	Îmbunătățirea condițiilor de siguranță prin realizarea de parcări noi pe drumurile naționale și autostrăzi	- Concesionare spațiu în scopul utilării/dotării, operării spațiilor pentru servicii	15 mil.EUR (10 parcări noi x 1.5 mil.EUR/bucată)
5	Creșterea siguranței rutiere pe drumurile naționale prin eliminarea obstacolelor fizice și dotarea cu elemente pasive	<ul style="list-style-type: none"> - Eliminarea capetelor de podeț aflate în lungul drumurilor naționale - Protejarea cu elemente pasive de siguranță rutieră a capetelor de 	200 mil.EUR (10 000 sectoare x 200 000 EUR/sector)

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

	de siguranță pe sectoarele din afara localităților	podet, aflate în lungul drumurilor naționale	
6	Creșterea siguranței rutiere în zona trecerilor de pietoni prin îmbunătățirea rugozității și vizibilității prin covoare antiderapante și semnalizare verticală	- Creșterea siguranței rutiere în zona trecerilor de pietoni prin îmbunătățirea rugozității; - Suplimentarea și refacerea semnalizării verticale în zona trecerilor de pietoni	50 mil.EUR (1000 treceri x 50 000 euro/trecere)
7	Campanie de siguranță rutieră adresată categoriilor vulnerabile de participanți la trafic	- Scăderea numărului de accidente rutiere prin realizarea de activități și servicii de informare și educare a elevilor (gimnaziu și liceu) asupra drepturilor și obligațiilor pe care le au ca participanți la traficul rutier pentru cunoașterea, aplicarea și conștientizarea corectă a regulilor de circulație	1.168 mil.EUR
8	Proiecte pilot de siguranță rutieră	- Creșterea siguranței rutiere prin implementarea de proiecte pilot	10 mil.EUR
Total			442.03 mil.EUR

De asemenea, în contextul modificărilor structurale privind managementul rețelei naționale de drumuri, rezultate ca urmare a operaționalizării Companiei Naționale de Investiții Rutiere (CNIR), va avea loc un proces de descentralizare între CNAIR și direcțiile regionale ale acesteia - DRDP. În acest sens, cele 7 DRDP-uri vor prelua o parte a activității dedicate siguranței rutiere în ceea ce privește lucrările conexe. Implicit va fi nevoie de o creștere a capacității funcționale și administrative a acestora, atât la nivel de personal, cât și la nivel de dotări și echipamente. În acest sens, a fost realizată o analiză de nevoi privind fiecare DRDP în ce privește echipamentele necesare, iar rezultatele analizei sunt prezentate sub formă tabelară în tabelul nr.5.

Tabelul nr.5 Echipamentele necesare DRDP-urilor și valoarea acestora

Nr. Crt.	Tip utilaj	Nr. buc	Valoare (mii EUR fără TVA) / DRDP	Total General DRDP 1-7 (mii EUR fără TVA)
1	Încărcător frontal - cupa >2mc	2	400	2800
2	Trailer 40 to	1	200	1400
3	Excavator pneuri > 12 tone	2	260	1820
4	Repartizator mixt asfalt	1	220	1540
5	Autobasculantă 8x4	5	700	4900
6	Compactor > 20 to (picior de oaie)	1	160	1120
7	Buldoexcavator	5	600	4200
8	Vehicul de teren (de tip Unimog)	1	200	1400
9	Automaturatoare stradale	2	300	2100
10	Autogudronator 10 tone	1	200	1400

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

11	Buldozer 30 - 40 tone	1	380	2660
12	Buldozer 20 tone	1	250	1750
13	Freza asfalt 2000	1	600	4200
14	Excavator pe senile 20 tone	1	170	1190
15	Excavator pe șenile 7 tone	1	80	560
16	Miniexcavator (de tip Bobcat)	1	40	280
17	Vehicul de teren (de tip MAN - Unimog)	8	1200	8400
18	Vehicul tehnologic (de tip MANITOU)	1	140	980
19	Autospecială de teren (cu benă)	4	200	1400
20	Autoutilitară 6+1 > 3,5 to (cu benă)	3	200	1400
21	Tractor + remorca + echipamente	7	1700	11900
Total			8200	57400

În cadrul proiectului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”, cu valoarea propusă la finanțare din POT de 80 mil. EUR fără TVA, obiectul specific este modernizarea a minimum 150 de treceri la nivel cu calea ferată (TN) la nivelul întregii rețele feroviare din România.

Referitor la finanțarea din bugetul de stat, planificarea acțiunilor din prezenta strategie a avut în vedere inclusiv crearea unui mecanism sustenabil de finanțare, prin operaționalizarea sistemelor tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor. Pe lângă scopul principal al acestui sistem, care se traduce în beneficii semnificative în domeniul siguranței rutiere (reducerea numărului de victime omenești și scăderea pagubelor materiale), funcționarea acestui sistem va permite creșterea gradului de încasare a amenzilor rutiere, generând astfel sumele necesare pentru finanțarea acțiunilor necesare implementării prezentei strategii din banii încasați de la cei care pun în pericol participanții la trafic prin neconformare și nu din fonduri publice.

7.2 Costurilor sociale generate de accidentele rutiere

În plan financiar, îndeplinirea obiectivelor din prezenta strategie va avea ca rezultat inclusiv reducerea costurilor sociale generate de accidentele rutiere, estimate în prezent la aproximativ 2% din PIB, având în vedere că aceste costuri depind de numărul de persoane decedate sau rănite.

În domeniul cercetării fenomenului rutier, a fost stabilit mecanismul de calcul al costului social mediu al unui accident rutier soldat cu persoane decedate și al costului social mediu al unui accident grav, în contextul în care la nivel național și internațional aceste cifre sunt necesare în justificarea proiectelor de investiții pentru reducerea numărului și a severității accidentelor rutiere.

Astfel, utilizând tehnici recomandate de bunele practici internaționale și date culese de la instituții cu atribuții în domeniul rutier au fost calculate, la nivelul anului 2016, costurile medii cât și costurile totale pentru persoana decedată și persoana rănită grav prin accident rutier, precum și pentru accidentul rutier soldat cu persoane decedate, și respectiv a accidentului soldat cu persoane rănite grav. Aceste costuri arată, după cum urmează:

Costuri medii	RON	EURO
Costul social mediu al unui rănit grav	684,827.41 RON	€ 152,495.64

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

Costul social mediu al unei persoane decedate	4,302,673.62 RON	€ 958,108.49
Costul social mediu al unui accident grav	760,158.42 RON	€ 169,270.16
Costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate	4,883,603.01 RON	€ 1,087,468.38

Costuri totale	RON	EURO
Costuri totale răniți grav	5,675,164,707.62 RON	€ 1,263,731,341.32
Costuri totale persoane decedate	8,231,014,632.30 RON	€ 1,832,861,564.34
Costuri totale accidente grave	6,604,256,351.83 RON	€ 1,470,619,121.72
Costuri totale accidente soldate cu persoane decedate	8,370,495,558.42 RON	€ 1,863,920,806.63

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

8. Proceduri de monitorizare și evaluare

Procedurile de monitorizare constau în raportările semestriale și anuale referitoare la stadiul implementării strategiei, în conformitate cu atribuțiile Delegației Permanente Interministeriale de Siguranță Rutieră prevăzute în Hotărârea de Guvern nr. 901/2008, pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 437/1995 privind înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră.

Pentru asigurarea unui mecanism de evaluare coerent, programele de acțiuni prioritare pentru implementarea prezentei strategii sunt etapizate, au prevăzuți indicatori intermediari și responsabili la nivelul fiecărei instituții cu atribuții asumate, conform specificațiilor din cuprinsul programului.

Evaluarea globală a strategiei se va face în baza indicatorilor: număr decese în accidentele rutiere, număr răniți grav în accidente rutiere și valoare costuri sociale ale accientelor ruteire. Pentru a determina evoluția modului de creștere a nivelului de siguranță rutieră se va lua ca an de referință anul 2019, acesta fiind un an în care evoluția accidentelor nu a fost influențată de contextul pandemic și poate fi folosit pentru date de referință

După aprobarea în cadrul reuniunilor Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră, raportările vor fi prezentate Guvernului de către ministrul transporturilor, în calitate sa de președinte al Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră.

CISR va avea rolul de a susține și încuraja implementarea de bune practici relevante pentru România, cu rezultate pozitive la nivel european și internațional, în cadrul mecanismelor administrațiilor publice implicate în domeniul siguranței rutiere.

Pe lângă un cadru instituțional funcțional, existența planurilor de acțiune concrete și asigurarea coerenței politicilor de siguranță rutieră sunt esențiale pentru atingerea țintelor Strategiei.

CISR va asigura coerența politicilor în domeniul siguranței rutiere și va fi consultat în cazul proiectelor de acte normative ce urmează a fi adoptate de către Guvernul României și care au incidență directă asupra obiectivelor stabilite în Strategie.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022 - 2030

9. Etape ulterioare și instituții responsabile

Aprobarea prezentei strategii impune aprobarea Programului de acțiuni prioritare în siguranța rutieră pentru perioada 2022-2024 și a Programelor ulterioare. În baza acestor Programe, instituțiile cu responsabilități vor demara îndeplinirea activităților, în conformitate cu propunerile din Program. Astfel vor fi generate propuneri de proiecte de acte normative pentru îmbunătățirea legislației din domeniul transporturilor și siguranței rutiere și controlului respectării acesteia.

Responsabilii direcți sunt instituțiile membre ale Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră, care prin reprezentanții desemnați vor urmări implementarea obiectivelor de siguranță rutieră ce țin de domeniul de activitate al instituției respective.

Pe lângă instituțiile cu atribuții în siguranța rutieră, o serie de companii private, asociații sau fundații pot participa la implementarea acțiunilor Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră 2022-2030.

Prezenta strategie națională este supusă revizuirii, atunci când situația de fapt sau prioritățile naționale reclamă o reanalizare a obiectivelor și măsurilor conținute de aceasta.