Anexa

STRATEGIA NAȚIONALĂ PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ 2009-2013

Obiective Strategice	**Direcții principale / Instituții responsabile**	**Acțiuni prioritare / Observații**
I. Întărirea instituțională	Întărirea Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră - C.I.S.R. Instituție responsabilă: Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii - MTI	Modificarea Hotărârii Guvernului României nr. 437 / 1995 privind înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră modificată şi completată de Hotărârea nr. 901/2008 prin cuprinderea următoarelor aspecte: a. Înființarea în cadrul C.I.S.R. a Comitetelor Județene de Siguranță Rutieră b. Introducerea ca membri ai C.I.S.R. a conducătorilor Ministerului Justiției şi Libertăților Cetățeneşti - MJLC, Ministerului Public – MP şi Consiliului Superior al Magistraturii - CSM c. Definirea Secretariatului C.I.S.R. ca direcție în cadrul Autorității Rutiere Române - ARR, al cărei director să fie numit de ministrul transporturilor şi infrastructurii
	Înființarea Agenției Naționale de Colectare a Amenzilor - ANCA Responsabili: Ministerul Justiției şi Libertăților Cetățeneşti - MJLC, MP, Consiliul Superior al Magistraturii - CSM, Ministerul Administrației şi Internelor - MAI, MTI, Ministerul Finanțelor Publice – MFP, Autoritățile Administrației Publice Locale	a. Adoptarea actului normativ de înființare a ANCA b. Modificarea actelor normative care reglementează circuitul legal de sancționare, urmărire, încasare şi distribuire a amenzilor contravenționale colectate
II. Crearea de strategii sectoriale de	MTI,Ministerul Comunicațiilor şi Societății Informaționale -	a. Dezvoltarea şi întreținerea unei infrastructuri rutiere sigure, cu o componentă specială dedicată sistemelor de transport inteligente - STI

siguranță rutieră - la nivel de ordin de ministru, ordin comun, etc.	MCSI, Serviciul de Telecomunicații Speciale - STS	b. Îmbunătățirea evaluării şi a intervenției psihologice de formare sau reabilitare în vederea obținerii sau redobândirii permisului de conducere a şoferilor *c.* Îmbunătățirea legislației rutiere - Obligativitatea participării în cadrul programelor de consiliere sau reabilitare psihologică de siguranță rutieră, cu posibilitatea ca o parte din cuantumul amenzii să fie redus corespunzător d. Creşterea siguranței transportului rutier de persoane în curse regulate e. Îmbunătățirea calității instruirii oferite de şcolile de şoferi şi de centrele de pregătire profesională în transporturile rutiere f. Coordonarea unui plan național anual de comunicare de siguranță rutieră şi prevenire a accidentelor rutiere, cu participarea tuturor membrilor C.I.S.R.
	MAI şi Autoritățile administrației publice locale	Autoritățile Administrației Publice Locale a. Stimularea şi promovarea transportului public şi a celui nemotorizat şi respectiv descurajarea transportului motorizat individual b. Crearea Planurilor județene şi locale de mobilitate şi siguranță rutieră c. Înființarea Autorității pentru Transport Metropolitan Bucureşti, precum si a unor autorități similare la nivelul fiecărei mari aglomerări urbane d. Promovarea Legii de organizare a transportului urban e. Îmbunătățirea siguranței infrastructurii şi a mijloacelor de semnalizare orizontală şi verticală f. Introducerea tehnologiilor de management şi supraveghere a traficului şi interconectarea acestor sisteme locale într-un dispecerat unic național
	MAI, MJLC, MP, CSM	Poliția Rutieră a. Îmbunătățirea capacității de supraveghere şi impunere a legii prin întărirea Poliției Rutiere b. Îmbunătățirea legislației rutiere c. Controlul siguranței drumurilor publice în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările şi completările ulterioare d. Îmbunătățirea controlului, sancționării şi recuperării pierderilor în cazul furtului sau distrugerii elementelor de infrastructură e. Îmbunătățirea sistemului de reconstituire şi expertiză judiciară a accidentelor rutiere
		Direcția Regim Permise de Conducere şi Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul MAI

		a. Îmbunătățirea sistemului de examinare a conducătorilor de vehicule în vederea obținerii permisului de conducere
	Ministerul Educației, Cercetării şi Inovării - MECI şi autoritățile administrației publice locale, Universități	a. Crearea unei strategii comprehensive de educație rutieră pentru toate ciclurile de învățământ pre-universitar b. Promovarea Planurilor de Mobilitate Şcolară pentru unitățile de învățământ preşcolar, primar, gimnazial şi liceal c. Sprijinirea, prin mijloacele de informare de care dispune MECI, a campaniilor de informare şi comunicare de siguranță rutieră d. Crearea de Programe universitare şi post-universitare de formare în domeniul siguranței rutiere
	Ministerul Dezvoltării Regionale şi Locuinței - MDRL, MTI	a. Coordonarea acțiunilor de implementare a politicilor europene de mobilitate generală şi transport urban corespunzătoare Cartei Verzi Europene a Transportului Urban b. Îmbunătățirea normelor referitoare la studiile de circulație care fundamentează Planurile de Urbanism Generale elaborate de autoritățile administrației publice locale, prin introducerea obligativității elaborării unor Planuri de mobilitate inter-modală şi de siguranță rutieră de detaliu, care să țină seama de interdependența între dezvoltarea urbană, regională si rețelele de transport public c. Revizuirea normelor de construire sau dezvoltare urbană de-a lungul drumurilor de tranzit - europene, naționale, județene, etc. - şi limitarea dezvoltării liniare a localităților existente d. Atragerea de fonduri europene, proiectarea, realizarea şi dezvoltarea unei rețele de transport regional pe calea ferata, corelată cu rețeaua de transport urban pentru marile aglomerații urbane din România
	Ministerul Mediului - MM, Ministerul Sănătății - MS şi Ministerul Tineretului şi Sporturilor - MTS	Lansarea / sprijinirea campaniilor de promovare a transportului public şi a celui alternativ - mersul pe jos, cu bicicleta, etc. - , de stimulare a folosirii raționale a autovehiculelor personale şi de promovare a car-sharing - ului (folosirea în comun a autovehiculelor) sau a campaniilor inițiate de Organizația Mondială a Sănătății
	Ministerul Economiei - ME	a. Coordonarea activităților de promovare a propunerilor furnizorilor din industria auto care intenționează să introducă în fabricație componente care contribuie la siguranța circulației, inclusiv sisteme inteligente de transport - STI, cu respectarea normelor legale în vigoare.

	Ministerul Comunicațiilor şi Societății Informaționale - MCSI	a. Servicii, comerț şi lucrul la domiciliu prin sisteme electronice şi de comunicații b. Aplicații ce conferă siguranță prin utilizarea noilor tehnologii c. Crearea unui Grup de Lucru Național „Sisteme de Transport Inteligente", cu un Sub-Grup „E-Call" şi adoptarea unui Plan Național STI şi a unei poziții a României în cadrul demersurilor Uniunii Europene
	Comisia pentru Supravegherea Asigurărilor - CSA	a. Implementarea sistemului bonus-malus de stabilire a cuantumului primei de asigurare auto în funcție de riscul de accident al şoferului b. Sprijinirea campaniilor de informare şi comunicare de siguranță rutieră
	MJLC, MP, CSM, Institutul Național al Magistraturii - INM	a. Unificarea practicii judiciare în ceea ce priveşte instrumentarea şi soluționarea dosarelor penale ale accidentelor rutiere b. Îmbunătățirea practicii judiciare prin pregătirea magistraților pentru înțelegerea corectă a aspectelor, altele decât cele juridice, aferente accidentelor rutiere
III. Diminuarea gravității consecințelor accidentelor rutiere	Crearea unui sistem de management integrat al intervenției şi resurselor serviciilor specializate de urgență care intervin în cazul accidentelor rutiere Responsabili: MAI, MS, MTI	România a implementat Sistemul național unic pentru apeluri de urgență, platformă care asigură la nivel național accesul populației la numărul unic european de urgență 112, şi care pune la dispoziția serviciilor specializate de intervenție în caz de urgență un suport informatic şi de comunicații care să asigure interoperabilitatea şi cooperarea acestor servicii. Sistemul 112 a fost implementat conform standardelor europene definite de către EMTEL/ETSI şi poate asigura funcționarea Centrelor 112 atât ca structură integrată a serviciilor specializate de intervenție - colocare, după modelul Serviciului Mobil de Urgență, Reanimare şi Descarcerare - SMURD Mureş - cât şi ca structură separată, intervențiile coordonate ale acestora fiind făcute conform clasificării incidentelor pe linia siguranței rutiere, stabilite pe baza experienței, de către aceste servicii de urgență. Dar, deşi există datorită acestui sistem, premisele tehnice ale unei intervenții integrate, instituțiile cu competențe în intervenția de urgență continuă să acționeze independent. Realizarea managementului integrat al serviciilor şi resurselor este de importanță maximă pentru micşorarea timpilor de intervenție în caz de urgență şi pentru sporirea calității intervenției, însă integrarea operațională presupune reformarea

		serviciilor specializate de intervenție.

STRATEGIA NAȚIONALĂ PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ 2009-2013
CONCEPȚIA DE ANSAMBLU

Circulaţia rutiera, prin dimensiunile, masele si vitezele mari ale vehiculelor aflate in mişcare reprezintă prin ea însăşi un pericol care reclama reguli de desfăşurare precise, sisteme tehnice evoluate pentru siguranţa deplasării, o infrastructura adecvata, cat si o educaţie rutiera a tuturor participanţilor la trafic. Este de interes social major ca toţi participanţii să respecte regulile de utilizare ale reţelelor de infrastructură rutieră şi să se poată baza pe faptul că şi ceilalţi utilizatori le vor respecta.

Conform datelor Organizaţiei Naţiunilor Unite, se estimează că accidentele rutiere ar putea deveni până în anul 2020 a doua cea mai importantă cauză de deces la nivel mondial, astăzi fiind pe locul nouă. La începutul mileniului III se estimează că pe glob au loc 1 milion de decese anual din cauza accidentelor rutiere.

Adunarea Generală a Naţiunilor Unite a adoptat Rezoluţiile nr. 57/309/29.05.2003 „Criza Globală a Siguranţei Rutiere" şi 58/289/11.05.2004 „Îmbunătăţirea Siguranţei Rutiere la nivel global", în care se menţionează că toate statele lumii trebuie să intensifice eforturile de prevenire a accidentelor şi Organizaţia Mondială a Sănătăţii a fost nominalizată, ca instituţie coordonatoare în cadrul sistemului Naţiunilor Unite pentru domeniul siguranţei rutiere.

Din punctul de vedere al sănătăţii publice, accidentele rutiere reprezintă o problemă suplimentară majoră, studii ale Departamentului pentru Europa a Organizaţiei Mondiale a Sănătăţii, arătând că fiecărei răniri mortale îi corespunde un număr de 30 de internări în spital, 300 de vizite în Departamentele de Urgenţă ale spitalelor, nenumărate vizite în cabinetele medicilor de familie.

UNIUNEA EUROPEANĂ

La nivelul anului 2000, în Uniunea Europeană, accidentele rutiere produceau anual aproximativ 40.000 de victime, costurile economice fiind de ordinul a 160 miliarde Euro, aproximativ 1-3% din PIB-ul anual al fiecărui stat membru.

Având în vedere aceste date alarmante, Comisia Europeană a elaborat în anul 2001 Cartea Albă a Transporturilor, un document strategic pe termen mediu şi lung, în care, considerând că preţul plătit pentru mobilitate de locuitorii Uniunii Europene este inadmisibil de mare, stabileşte ca obiectiv comun al tarilor membre reducerea cu 50% a numărului persoanelor decedate in accidente de circulaţie rutiera pana in anul 2010 raportat la anul 2000.

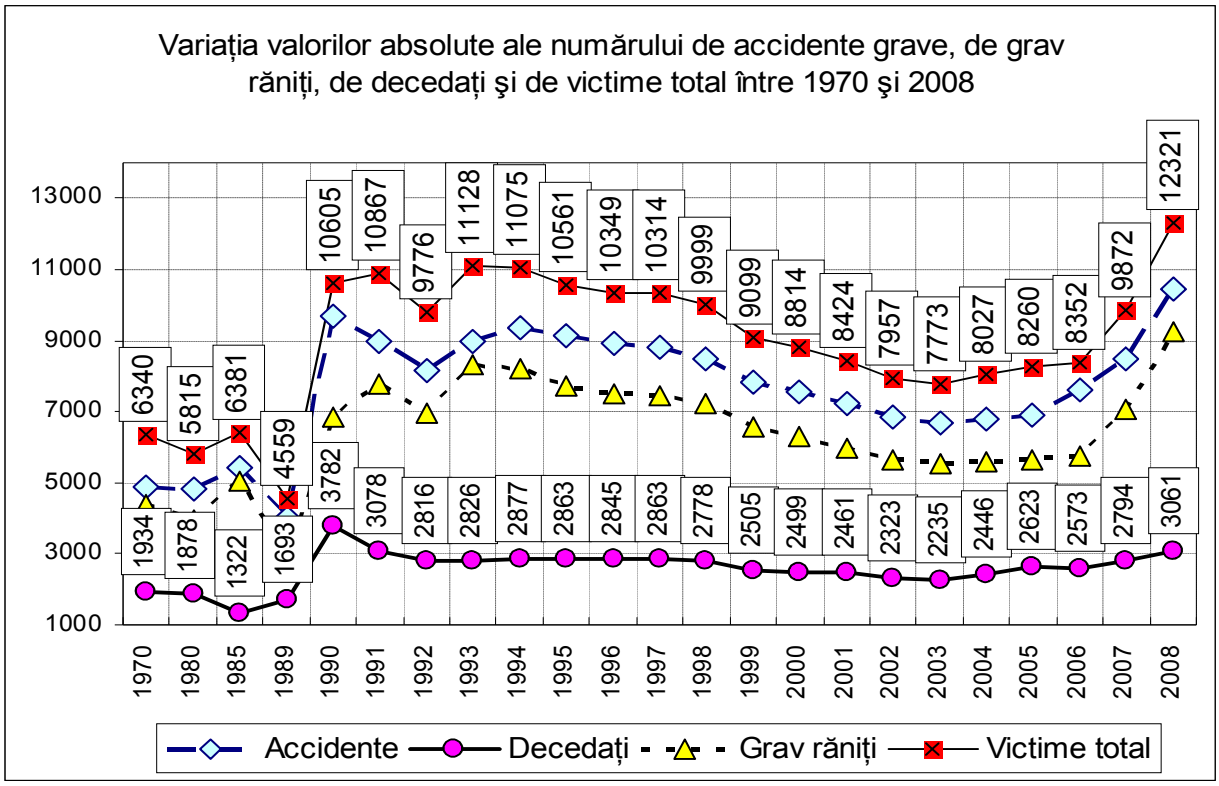
Atât la jumătatea perioadei, cât şi în anul 2008 analizele efectuate de Comisia Europeană dar şi de organizaţii neguvernamentale au evidenţiat mari diferenţe între statele din sudul şi estul Europei şi ţările cu un grad mai mare de siguranţă - Suedia, Regatul Unit sau Olanda - şi au ajuns la concluzia că toate statele membre trebuie să facă mai mult pentru atingerea scopului comun.

1. CARACTERISTICILE SITUAȚIEI SIGURANȚEI RUTIERE ÎN ROMÂNIA

DINAMICA ACCIDENTELOR RUTIERE ÎN PERIOADA 1990 - 2008

Anul 1990 a adus o situaţie catastrofală din punctul de vedere al accidentelor rutiere în România: într-un număr de 9708 accidente grave au murit 3782 şi au fost grav răniţi 6823 de persoane, ceea ce corespunde unei creşteri de circa două ori faţă de valorile din anul 1970. Cauzele acestei deteriorări explozive sunt multiple, dintre care cele mai importante au fost creşterea bruscă a mobilităţii cu automobilul, scăderea bruscă la un nivel deosebit de redus a activităţii de control-constrângere din partea Poliţiei şi a altor instituţii ale administraţiei, nivelul de experienţă limitat al conducătorilor de autovehicule din România aferent conducerii în trafic dens. După anul 1990 până în 2003, numărul de decedaţi în accidente rutiere a avut o tendinţă constant descrescătoare, dar, cu mici excepţii, aceste scăderi nu au fost semnificative din punct de vedere statistic. Scăderea cea mai mare, de 18,6% a avut loc în anul 1991 faţă de 1990. Trebuie subliniat, însă, că în acelaşi an a avut loc a creştere de 14,2% a numărului celor grav răniţi, fiind posibil ca probabilitatea de supravieţuire să fi crescut prin îmbunătăţirea sistemului de intervenţie medicală şi tehnică, în timp ce numărul de accidente a scăzut cu 7,8%. Abia în 1992 se poate observa o scădere a tuturor parametrilor - inclusiv a numărului total al victimelor, a celor decedaţi cumulat cu cel al răniţilor grav.

După 2003 a apărut o tendinţă de creştere aproape continuă a numărul celor decedaţi, astfel, încât în 2008, acest parametru a atins o valoare foarte apropiată celei din 1991, iar raportat la valoarea din 2001, a fost cu aproape 25% mai mare.

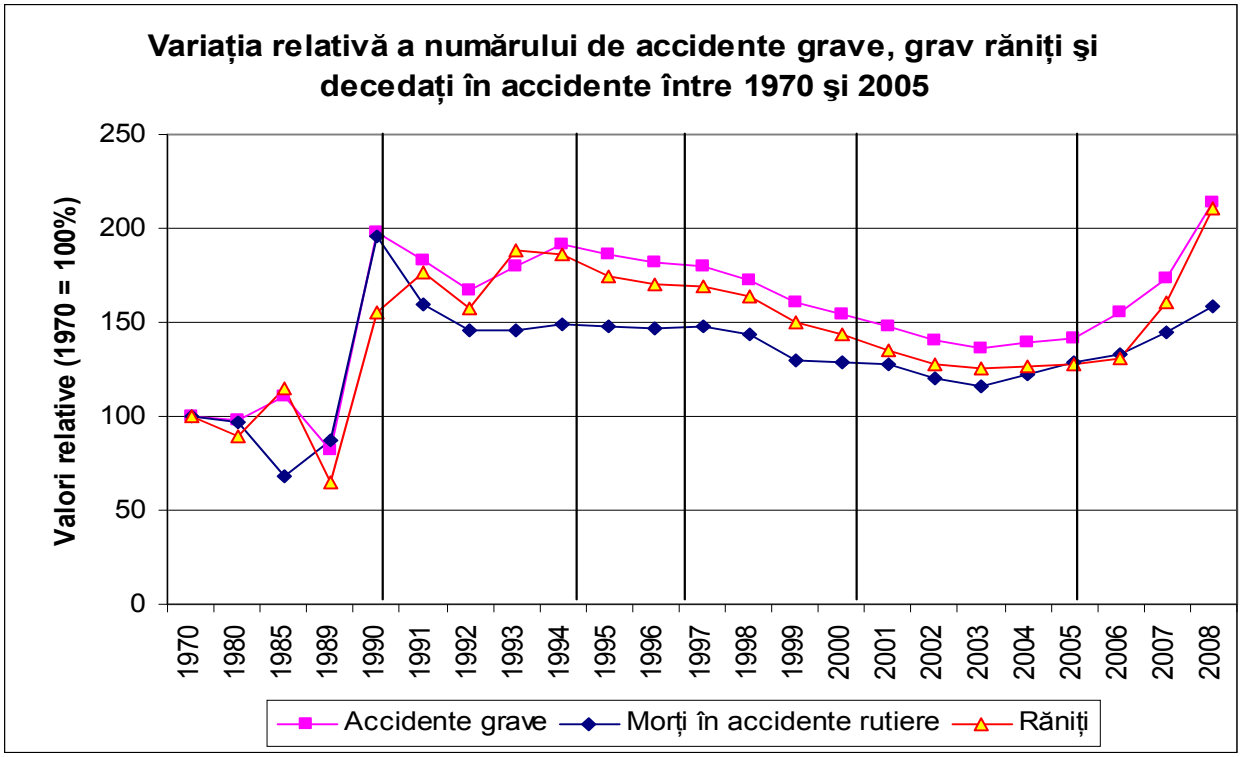


În perioada dintre 1970 şi 2005, au avut loc schimbări care au avut influenţă asupra siguranţei rutiere. În primul rând schimbarea de regim de la sfârşitul anului 1989, a produs o modificare dramatică în nivelul siguranţei rutiere în România, aşa cum s-a arătat mai sus. În 1990 au fost extrem de multe accidente cauzate şi de defecţiuni tehnice, ca urmare, prin Hotărârea Guvernului României nr. 594/1991 privind verificarea îndeplinirii condiţiilor tehnice de către autovehiculele şi remorcile acestora care circulă pe drumurile publice, a fost îmbunătăţită verificarea condiţiilor tehnice pe care trebuie să le îndeplinească autovehiculele şi remorcile.

În 1993 s-au efectuat primele modificări importante ale legislaţiei rutiere de după 1990, modificări

km/h în afara localităţilor. Cu aceeaşi modificare a devenit obligatorie folosirea centurilor de siguranţă pe scaunele faţă în afara localităţilor. De asemenea, nivelul amenzilor a fost adus la zi, în funcţie de nivelul de atunci al inflaţiei.

În 1999 au intrat în vigoare următoarele modificări ale Regulamentului de aplicare a Decretului 328 / 1966 privind circulaţia pe drumurile publice. Cu această ocazie a fost redusă limita de viteză în localităţi de la 60 la 50 km/h, mărită limita de viteză în afara localităţilor în cazul autoturismelor la 90 km/h pe drumurile normale, iar la 120 km/h pe autostrăzi. Utilizarea centurilor de siguranţă pentru scaunele faţă a devenit obligatorie pentru toate drumurile publice. Nivelul amenzilor a crescut semnificativ. Aceste modificări par să fi avut efectul cel mai puternic asupra siguranţei rutiere de după 1992, numărul de accidente respectiv numărul de decedaţi scăzând cu cca. 8%, iar numărul celor răniţi cu cca. 10%, cel puţin în primul an de aplicare, mulţumită atât promovării puternice în mass-media cât şi activităţii intense de impunere a legii, tipic pentru perioadele de aplicare a unor noi reglementări.

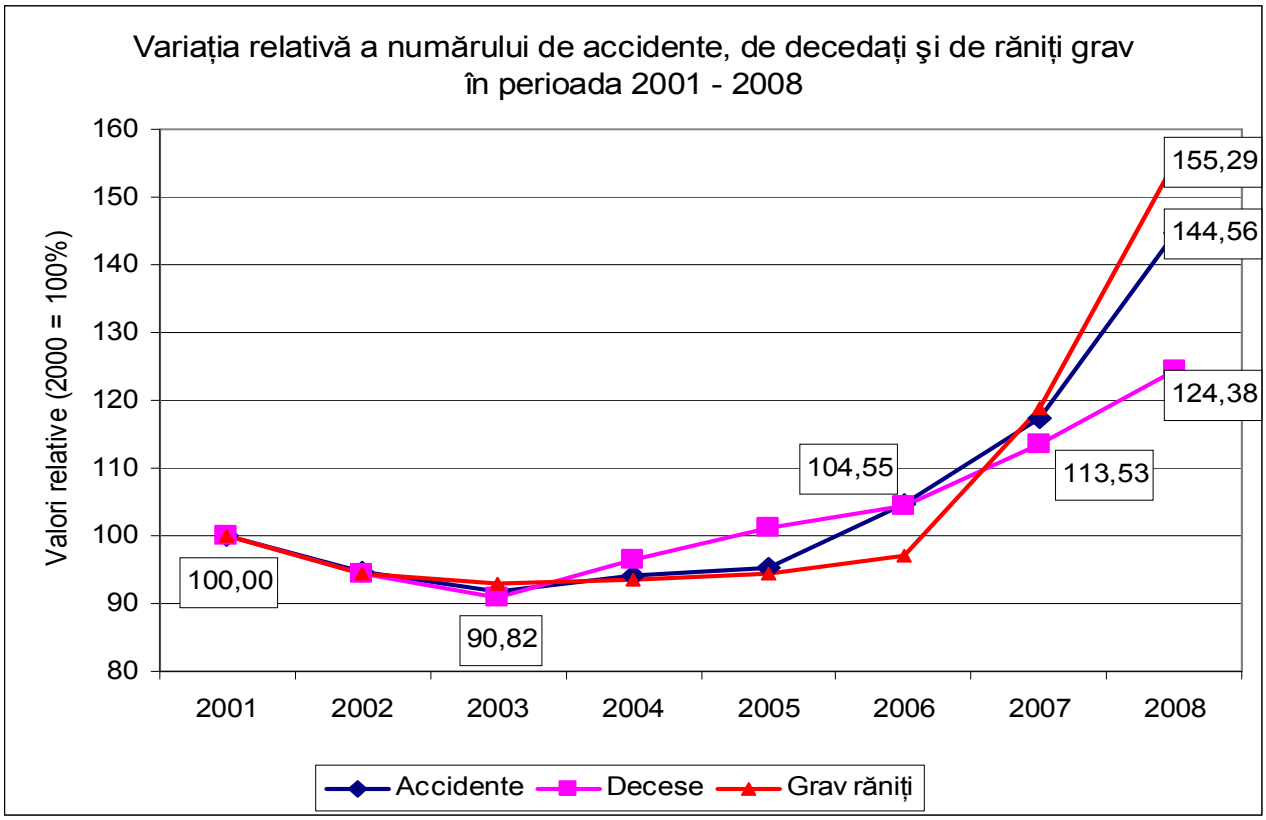


1990:	Schimbarea de regim politic
1991:	sistem nou de verificare tehnică a autovehiculelor
1994:	centuri de siguranţă obligatoriu în afara localităţilor; amenzi mărite
1995:	înfiinţarea CISR
1999:	centuri de siguranţă pe locurile din faţă obligatoriu pe orice drum public; 50 km/h în localităţi, 90 km/h în afară, 120 km/h pe autostradă; amenzi mărite
2003:	OUG 195 centuri obligatoriu şi în spate + scaun copii, viteze mărite: 100 km/h pe E, 130 km/h pe autostradă. Nivelul de alcoolemie pentru infracţiune scăzut la 0,8 g/ L sânge
2005:	supraveghere video, control automat viteze
2006	Modificări OUG 195
2008	Măsuri de siguranţă rutieră pe drumurile naţionale

În urma unui proces foarte lung, în 2002 a fost promovat sub forma unei Ordonanţe de Urgenţă a Guvernului, noua Lege a circulaţiei pe drumurile publice, care a intrat în vigoare la 1 februarie 2003. În anul 2003 s-a ajuns la nivelul minim din punctul de vedere al tuturor parametrilor statistici aferenţi

accidentelor rutiere. Toţi cei trei parametri au prezentat o scădere de uşor sub 10% faţă de valorile corespunzătoare din anul 2001. Această scădere oricum era mai mică decât cea necesară pentru a realiza şi în cazul României ţinta strategică propusă de Comisia Europeană, reducerea la jumătate a numărului de decedaţi.

În noua legislaţie, printre altele a devenit obligatorie utilizarea centurilor de siguranţă pentru toţi pasagerii din autovehicul, iar nivelul de alcoolemie de la care conducerea unui autovehicul este considerată infracţiune de la 1 la 0,8 g alcool pur pentru 1 L de sânge. Pe de altă parte, limitele de viteză au fost mărite pentru drumurile în afara localităţilor, în general cu 10 km/h. Astfel, pe drumurile expres şi E a ajuns la 100 km/h, ceea ce este nivelul cel mai înalt în Europa pentru drumuri cu două benzi. Numai în Germania şi Austria, respectiv în Regatul Unit şi Irlanda limita de viteză pe drumuri cu două benzi este la fel de mare. Pe autostradă, limita de viteză a crescut de la 120 la 130 km/h.

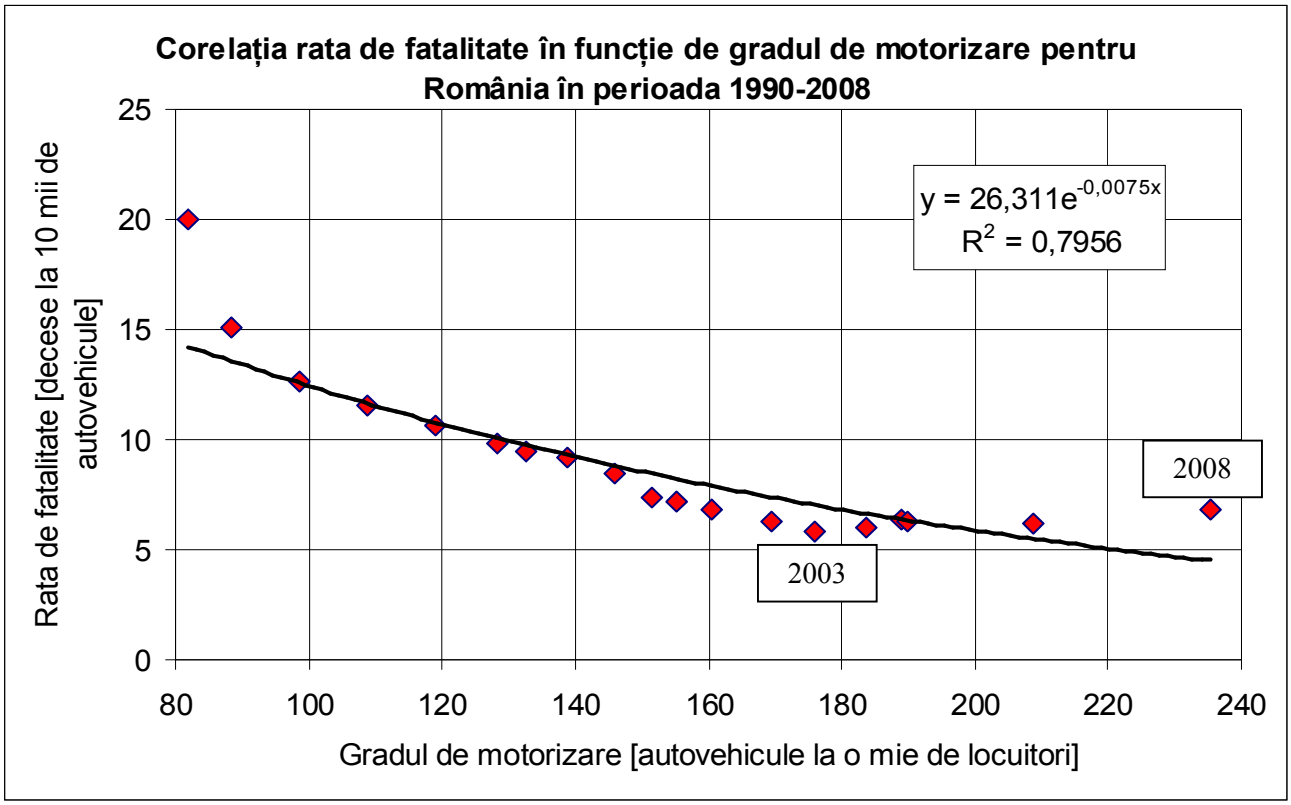


În 2008, numărul celor decedaţi a crescut, ajungând la aproximativ aceeaşi valoare ca în 1991, iar raportat la valoarea din 2001, numărul celor decedaţi a ajuns să fie de 124,38%, situaţie absolut unică, cel puţin cantitativ, în ţările membre ale UE. Fără o analiză detaliată nu se poate determina care au fost cauzele principale ale acestei înrăutăţiri, dar este foarte probabil că, printre altele, amintita creştere a limitelor de viteză a avut un rol important.

Perioada de după 1990 a fost caracterizată de o creştere dinamică a parcului de autovehicule, gradul de motorizare crescând între 1990 şi 2008 cu peste 286%. Această creştere duce chiar şi în mod natural, dar în ritmuri diferite în funcţie de eficienţa activităţilor de îmbunătăţire a siguranţei rutiere, la o scădere a nivelului de risc rutier, caracterizat prin rata de fatalitate. Dacă în 1990, rata de fatalitate în România a avut valoarea de 20, în 2003 a ajuns să fie de 5,84 decese la 10 mii de autovehicule, scăderea fiind continuă.

Primul an în care rata de fatalitate a crescut faţă de anul anterior a fost 2004, valoarea fiind de 5,95,

iar în 2005 tendința s-a menținut, valoarea crescând la 6,02 decese la 10 mii de autovehicule, iar în 2008 rata de fatalitate având valoarea de 6,8 decese la 10.000 autovehicule, aproximativ cât a fost în 2001, deşi parcul de autovehicule a crescut dinamic, ceea ce arată că în perioada 2004 – 2008 au apărut sau au fost amplificate fenomene care au înrăutățit semnificativ siguranța rutieră.



Comparații internaționale

În ceea ce priveşte situația valorii ratei de mortalitate, România în anul 2004, avea o situație destul de bună, în sensul că valoarea de 1,06 decese la 10 mii locuitori era sub media europeană. Trebuie subliniat că rata de mortalitate nu arată o corelație bună cu situația siguranței rutiere, mai degrabă arată locul mortalității prin accidente rutiere în cadrul mortalității generale a societății respective. Deci acest parametru nu poate fi folosit pentru a caracteriza riscul de expunere la accident sau la deces prin accident rutier. Pe de altă parte, această situație relativ bună s-a deteriorat între timp, valoarea în 2007 fiind de 1,3 decese la 10 mii locuitori, în timp ce media UE a ajuns de 0,87, deci valoarea era semnificativ mai rea decât media UE, existând doar şapte țări membre UE în cazul cărora parametrul avea valoare mai defavorabilă. În 2008 valoarea pentru România s-a înrăutățit şi mai mult fiind de 1,42. Datele pentru celelalte țări europene nu ne stau la dispoziție.

Din punctul de vedere al variației relative a numărului de decedați din anul 2007 raportat la anul 2001, în România s-a înregistrat o creştere de 14%, valoarea de departe cea mai mare dintre toate țările membre UE. Spre comparație, țările cu rezultatele următoare cele mai defavorabile au fost Lituania şi Slovenia cu 5%. Mai mult, în 2008 situația s-a înrăutățit masiv, numărul de decedați crescând semnificativ față de 2007, astfel că raportat la anul 2001 creşterea a fost de +25% în loc de circa –40% cât ar trebui să fie în cazul în care am fi pe drumul cel bun spre a respecta ținta din Cartea Albă a Transporturilor a Comisiei Europene.

Caracteristici speciale ale accidentelor rutiere în România

Una din caracteristicile speciale ale siguranței rutiere în România este ponderea extrem de mare a accidentelor şi, mai ales, a deceselor care au avut loc în interiorul localităților. În cazul ponderii accidentelor care au avut loc în interiorul localităților, în anul 2003, media țărilor EU-25 era de 60%, în timp ce în România ponderea era de 78,8%.

În cazul numărului deceselor situația este mult mai îndepărtată de media europeană, în sensul că, dacă media Uniunii Europene-25 pe anul 2003 a fost de 40%, în România era de 67,5%.

Această pondere extrem de mare poate fi explicată prin faptul că, foarte multe accidente grave au loc în interiorul localităților mici, traversate de drumuri majore, aşa-numitele localități liniare, unde accidentele au loc la viteze anormal de mari pentru localități iar multe dintre accidente implică pietoni, accidente care au un grad de severitate mai mare decât celelalte categorii de coliziuni.

O altă problemă specială importantă este ponderea relativ mare a accidentelor dintre vehicule şi pietoni. Conform datelor publicate de Organizația Națiunilor Unite – Comisia Economică pentru Europa, ponderea pietonilor respectiv a accidentelor dintre vehicule şi pietoni este mult mai mare decât în datele din Baza de Date de Trafic şi Accidente - T.R.A.D.B. - 50% comparativ cu 30% pentru anul 2003. Dar chiar şi pe baza datelor din T.R.A.D.B., se poate spune că ponderea acestei categorii de accidente este foarte mare în comparație cu situația țărilor europene.

2. CADRUL LEGISLATIV ŞI INSTITUȚIONAL

Dreptul la viață, dreptul la libera circulație, şi dreptul la securitate sunt drepturi fundamentale ale omului, conform art.3 şi 13.1. din Carta Organizației Națiunilor Unite a Drepturilor Omului. Aceste drepturi se regăsesc în Constituția României, precum şi în proiectul Constituției Europene, statul fiind obligat să asigure cetățenilor condițiile optime pentru exercitarea drepturilor lor.

De asemenea în Constituția României sunt garantate, conform art. 34 şi 35:

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

Din punct de vedere al cadrului instituțional, la ora actuală, România are instituții care să acopere aproape întreaga arie a problematicii siguranței rutiere, activitatea de bază derulându-se, conform experților Uniunii Europene, la un nivel de competență satisfăcător în cadrul principalelor instituții responsabile cu siguranța rutieră şi anume: Compania Națională de Autostrăzi şi Drumuri Naționale din România, ARR, Registrul Auto Român, Direcția Poliției Rutiere, etc .

Probleme se înregistrează în principiu în activitatea de analiză şi management integrat al siguranței rutiere.

3. VIZIUNEA

Nivelul de risc în sistemul de transport rutier nu trebuie să fie mai ridicat decât în orice alt sistem al vieții sociale şi economice în condiții normale. Nivelul de risc trebuie diminuat încontinuu.

În perspectivă, numărul celor decedați sau răniți grav în sistemul de transport rutier trebuie să fie redus cât mai aproape de zero.

Un rol important în această strategie îl are prevenția accidentelor rutiere prin educația tuturor celor implicați în trafic, indiferent de vârstă sau profesie, în acest scop fiind necesară intensificarea şi profesionalizarea comunicării şi informării de siguranță rutieră.

4. ȚINTA STRATEGICĂ / INDICATORI DE PERFORMANȚĂ

România trebuie să devină o țară sigură din punctul de vedere al traficului rutier pentru cetățenii ei, pentru investitori şi turişti, pentru cei care o tranzitează.

- Reducerea numărului de persoane decedate în accidente rutiere cu cel puțin 25% față de anul 2008 până în anul 2013.
- Reducerea numărului de persoane decedate şi al persoanelor grav rănite din categoria participanților la trafic vulnerabili (pietoni) cu cel puțin 30% față de anul 2008 până în 2013.
- Păstrarea la un nivel scăzut a numărului de victime din rândul utilizatorilor de biciclete, mopede şi motociclete, în pofida creşterii rapide a numărului acestora.

OBIECTIVE STRATEGICE ŞI DIRECȚII PRINCIPALE

Obiectiv Strategic: I. Crearea structurilor instituționale

Direcții Principale:

- *Întărirea C.I.S.R.*
- *Înființarea ANCA*

Obiectiv Strategic: II. Crearea de strategii sectoriale de siguranță rutieră

Instituții responsabile:

- *MTI*
- *MAI*
- *Autoritățile administrației publice locale*
- *MECI*
- *MDRL*
- *MM*
- *MS*
- *MTS*
- *ME*
- *CSA*
- *MJLC, MP, CSM şi INM*

Obiectiv Strategic: III. Diminuarea gravității consecințelor accidentelor rutiere

Direcții Principale:

- Crearea unui sistem de management integrat al intervenției resurselor serviciilor specializate de urgență care intervin în cazul accidentelor rutiere

Obiectiv Strategic: I. Crearea structurilor instituționale

Direcții Principale:

- *Întărirea C.I.S.R.*
- *Înființarea ANCA*

Întărirea CISR

Comitetele Județene de Siguranță Rutieră
Comitetele Județene de Siguranță Rutieră pot reprezenta autoritățile administrației publice locale în cadrul CISR, având ca scop atragerea participării tuturor actorilor instituționali locali şi generarea de strategii județene de siguranță rutieră.

Invitarea ca membri ai CISR a MJLC, MP şi CSM
Fără implicarea acestor instituții, instituțiile cu atribuții de control al traficului rutier şi transporturilor rutiere nu pot finaliza acțiunile de sancționare a nerespectării reglementărilor legale în vigoare.

Întărirea Secretariatului CISR
Definirea Secretariatului CISR ca direcție în cadrul ARR al cărei director să fie numit de ministrul transporturilor şi infrastructurii, prin intermediul Consiliului de administrație al ARR, poate duce la întărirea activității C.I.S.R..

ANCA
Axarea strategiilor guvernamentale de îmbunătățire a siguranței rutiere pe aspectul îmbunătățirii încasării amenzilor contravenționale sta la baza strategiei de transport a Comisiei Europene, principiul fiind acela ca gradul de încasare a amenzilor rutiere este invers proporțional cu numărul accidentelor rutiere. În unele din statele UE cu cele mai bune performante in domeniul siguranței rutiere s-a constatat că în anumite state unui grad de încasare a amenzilor de 30% îi poate corespunde un număr de victime în accidente rutiere de aproape 3 000 în timp ce creşterea la 90% a gradului de încasare poate scădea numărul victimelor sub 1 000.

ANCA va funcționa ca o autoritate în subordinea MJLC. Atribuțiile centrale propuse ale ANCA sunt:
(a) procesarea, administrarea si colectarea de amenzi;

(b) coordonarea pedepselor prin muncă în serviciile pentru comunitate, ale sentințelor, custodiilor precum şi ale mandatelor de arestare;
(c) informarea publicului, a presei şi al lanțului de parteneri
ANCA va avea nevoie de cooperarea întregului lanț de parteneri ce funcționează din înăuntrul şi din afara MJLC precum ar fi politia, biroul Procurorului Public, serviciile de stagiu penal, tribunalele, sistemul de închisori si executorii judecătoreşti.

(a) De la procesare la colectare: descrierea procedurilor
Pentru înregistrarea amenzilor şi aplicarea procedurii corect şi eficient, ANCA trebuie să verifice datele persoanelor fizice sau ale organizațiilor ce sunt amendate. Identificarea corectă se face prin utilizarea unor diverse surse de informații cum ar fi sisteme de baze de date locale, Camera de Comerț şi Industrie, etc. In cazurile amenzilor neplătite până la data scadenței, ANCA investighează cazul şi determină ca plata amenzii să fie făcuta prin emiterea unui ordin de plată direct din contul bancar al persoanei care a încălcat legea. In cazul în care aceasta procedură eşuează, ANCA recurge la un executor judecătoresc. Dacă şi acesta eşuează în procesul de colectare, ANCA dispune în continuare de un număr de alte metode de constrângere cum ar fi, în cazul ***amenzilor de trafic,*** revocarea permisului auto, confiscarea autoturismului, sau chiar - printr-un ordin judecătoresc - arestarea persoanei care a încălcat legea la un centru de arest pe o perioada determinata de instanța de judecată, pe lângă obligația de a-şi achita amenda. In cazul ***amenzilor penale***, persoana care a încălcat legea poate fi condamnată la închisoare administrativă. In cazul amenzilor pentru daune materiale, închiderea persoanei care a încălcat legea nu elimină obligația plății amenzii. De asemenea, în cazul unui ***ordin de confiscare***, persoana care a încălcat legea poate fi închisă pentru neconformare la un ordin judecătoresc.

(b) Coordonarea pedepselor prin munca în serviciile comunitare, ale sentințelor, custodiilor, precum şi ale mandatelor de arestare
Odată ce instanța de judecată stabileşte o pedeapsă pentru o persoană acuzată de o infracțiune, ANCA coordonează deopotrivă plasarea inculpatului în închisoare, pedepsele prin muncă în serviciile pentru comunitate, precum şi mandatele de arestare.

(c) Informarea publicului, a presei şi a lanțului de parteneri
Publicul larg poate contacta ANCA via telefon sau prin corespondență dacă există plângeri sau întrebări. Răspunsul ANCA conține, pe lângă formularul standard de colectare a amenzii, şi informații generale în legătura cu modalitatea şi opțiunile plații, precum şi procedura de contestare a amenzii aplicate. Departamentul de Comunicații al ANCA răspunde totodată şi corespondenței primite din partea presei. In mod regulat ANCA strânge, redactează şi trimite informații generale de management despre procedurile şi coordonarea procesului de colectare de amenzi lanțului său de parteneri.

Obiectiv Strategic: II. Crearea de strategii sectoriale de siguranță rutieră

Instituții responsabile:

- *MTI*
- *MAI*

- *Autorităţile administraţiei publice locale*
- *MECI*
- *MM, MS, MTS*
- *MDRL*
- *ME*
- *MCSI*
- *CSA*
- *MJLC, MP, CSM şi INM*

MTI

Dezvoltarea şi întreţinerea unei infrastructuri rutiere sigure

Crearea unei infrastructuri rutiere sigure este una din condiţiile fundamentale ale siguranţei rutiere. În studiul Comisiei pentru Siguranţă Globală este menţionat ca principiu pentru statele în curs de dezvoltare, ca 10% din valoarea tuturor proiectelor de infrastructură rutieră să fie dedicate siguranţei rutiere, fiind demonstrat faptul că investiţiile în siguranţa infrastructurii aduc rezultate rapide în reducerea numărului şi gravităţii accidentelor rutiere. Pentru menţinerea gradului de siguranţă rutieră a reţelei de drumuri europene şi naţionale, există necesitatea definirii, printr-un act normativ, a unui plafon minim al fondurilor anuale alocate siguranţei infrastructurii rutiere.

La nivel strategic, MTI a iniţiat proiectul de lege privind auditul de siguranţă rutieră, publicat sub numărul 265/2008, urmând ca textul acesteia să fie modificat pentru a prelua Directiva Parlamentului şi a Consiliului nr 96 / 2008 privind managementul siguranţei infrastructurii rutiere. De asemenea, MTI a iniţiat proiectul de hotărâre a Guvernului privind organizarea şi funcţionarea Institutului de Siguranţă Rutieră.

În România priorităţile referitoare la infrastructura rutieră sunt:

- reîncadrarea drumurilor în concordanţă cu funcţiunea îndeplinită: tranzit, local şi de acces şi modificarea în consecinţă a standardelor, normelor tehnice şi a bunelor practici de construcţie a drumurilor şi organizare a traficului
- intensificarea inspecţiilor de siguranţă periodice ale reţelei de drumuri
- intensificarea construcţiei de autostrăzi, inclusiv finalizarea centurii cu profil de autostradă a Capitalei, cu unul din beneficii din punct de vedere al siguranţei rutiere, atragerea traficului de tranzit şi creşterea siguranţei în localităţile liniare de-a lungul drumurilor europene şi naţionale
- continuarea reabilitării drumurilor europene şi naţionale, îmbunătăţirea semnalizării orizontale şi verticale - furtul elementelor de infrastructură putând fi limitat prin introducerea de elemente construite cu noile tehnologii din materiale nevalorificabile -, introducerea de noi elemente de siguranţă, reabilitarea punctelor negre şi a localităţilor liniare
- construirea parcajelor pentru efectuarea controalelor şi pentru respectarea timpilor de odihnă în cazul transporturilor rutiere comerciale
- separarea traficului lent de cel de tranzit prin construirea de drumuri dedicate vehiculelor lente cum ar fi: utilaj agricol, căruţe, biciclete; în cazul bicicletelor, în afara traficului local, poate fi avut în vedere traficul turistic – cicloturismul - în anumite sectoare pilot, în condiţiile în care există actualmente la nivelul Uniunii Europene reţele internaţionale de cicloturism care leagă marile oraşe prin intermediul „drumurilor verzi" dedicate exclusiv bicicletelor. Federaţia Europeană a Bicicliştilor, EuroVelo a demarat cu sprijinul Comisiei Europene un proiect de 12 trasee europene însumând 60.000 de km, dintre care 20.000 km deja construiţi, trasee dintre care menţionăm traseul

Oceanul Atlantic – Marea Neagră sau traseul Râurilor, traseu de 3.653 km între Nantes şi Constanța

- introducerea de prevederi legale privitoare la proiectarea infrastructurii de transport rutier, astfel încât să se asigure adaptarea la intensificarea fenomenelor meteorologice extreme
- eliminarea potențialelor pericole de pe marginea suprafeței carosabile - perdele de copaci, rigole adânci, capete de podețe
- Creşterea capacității de eliberare a suprafeței carosabile în urma evenimentelor rutiere
- Generalizarea introducerii sectoarelor de drum de 2+1 benzi de circulație, una din benzi fiind bandă pendulantă şi fiind disponibilă alternativ la 3 kilometri pentru fiecare sens de mers, cu separator de sens pentru evitarea ciocnirilor frontale şi eventual cu parapet de protecție la marginea drumului în zonele cu obstacole sau pericole în cazul ieşirii în afara suprafeței carosabile

Un capitol separat îl constituie măsurile care fac parte din categoria STI, capitol în care MCSI, MTI, STS vor avea un rol important, şi anume:

- Crearea şi operaționalizarea Centrului Național de Informare Rutieră la nivelul MTI, centru care va gestiona informațiile necesare privind managementul traficului rutier la nivelul rețelei de drumuri naționale, pentru informarea operativă a utilizatorilor de infrastructură rutieră;
- Asigurarea de echipamente radio (RDS) pentru transmiterea pe canalele de date de radiodifuziune a informațiilor referitoare la traficul rutier pe autostrăzi şi drumuri naționale
- Crearea şi operaționalizarea dispeceratelor autostrăzi şi drumuri europene şi naționale, pentru asigurarea integrată a managementului traficului de către administratorul drumului şi a supravegherii video a traficului de către Poliția Autostrăzi sau Poliția Rutieră;
- Dezvoltarea, întreținerea şi monitorizarea unei rețele naționale de telecomunicații amplasată în zona de siguranță a autostrăzilor şi drumurilor europene şi naționale (drum inteligent);
- Crearea de proiecte pilot urmate de crearea unei strategii la nivel național de amplasare a antenelor GSM / cablurilor de fibră optică în zona de siguranță a drumurilor astfel încât să se asigure o acoperire 100% a teritoriului național cu semnal GSM. La ora actuală, porțiuni extinse din zonele puțin populate, de exemplu centrul şi nordul țării - zone estimate la aproape 20% din teritoriul național – nu au semnal GSM şi nu sunt conectate la nici o rețea de comunicații, ceea ce face imposibilă contactarea Serviciului Național Unic pentru Apel de Urgență, în caz de accident rutier sau de alte urgențe, de către locuitorii sau vizitatorii aflați pe teritoriul României în zonele respective
- Implementarea sistemelor de cântărire în mers în infrastructura noilor autostrăzi, cu posibilitatea de taxare automată
- Implementarea la nivelul autostrăzilor şi drumurilor naționale a punctelor de acces telefonic prevăzute cu două căi de acces: către serviciile specializate de intervenție prin numărul unic de apel de urgență 112 şi către dispeceratele autostrăzilor sau ale drumurilor naționale pentru informări non-urgente: depanare, tractare, pericole;
- Implementarea sistemelor de supraveghere a traficului utilizate de către Poliția Rutieră şi asigurarea funcționalităților acestor sisteme pentru a permite folosirea lor de către administratorul drumurilor naționale în scopul managementului traficului rutier;
- Implementarea panourilor în consolă cu mesaje variabile pentru informarea participanților la trafic;
- Implementarea echipamentelor pentru managementul traficului: senzori de condiții meteo a carosabilului - RWIS, senzori de viteză, senzori de trafic, etc.

Creşterea siguranței transportului rutier de persoane în curse regulate

În urma numeroaselor accidente grave cu implicarea microbuzelor, dotarea cu limitatoare de viteză şi cu centuri de siguranță a microbuzelor a fost introdusă ca obligatorie prin noua legislație a

transporturilor rutiere care a intrat în vigoare începând cu 01.10.2006. Pentru transportul rutier de persoane în cursele regulate interurbane se urmăreşte înlocuirea etapizată a microbuzelor cu autobuze şi autocare, pentru sporirea siguranţei şi a confortului acestui tip de transport.

Îmbunătăţirea evaluării şi intervenţiei psihologice pentru formare (iniţială / continuă) sau reabilitare în vederea obţinerii sau redobândirii permisului de conducere
Statele europene aplică programe complexe de consiliere psihologică de formare iniţiala sau continua sau programe de reabilitare pentru şoferii cu abateri repetate, cu permis suspendat sau anulat. Aceste programe pot fi voluntare sau obligatorii, si se bazează pe faptul că încălcările repetate ale legislaţiei rutiere nu sunt cauzate atât de necunoaşterea regulilor cât de structura personalităţii şoferului, structură care poate fi influenţată prin intervenţie de consiliere psihologică personalizată şi mai puţin prin cursuri teoretice de ordin general.

Spre exemplu, una din modificările importante al legislaţiei rutiere ar putea fi obligativitatea, pentru anumite încălcări grave sau repetate, de a participa în centre autorizate la programe de reabilitare comportamentală sau consiliere psihologică referitoare la siguranţa rutieră, eventual cu posibilitatea de reducere a cuantumului amenzii contravenţionale în cazul prezentării dovezilor de urmare a programelor menţionate.

Prevederile legislative care vor fi avute în vedere vor fi create în colaborare cu structura responsabilă din cadrul Colegiului Psihologilor din România, şi anume Comisia de psihologie Clinică şi Psihoterapie.

Şcolile de şoferi şi centrele de pregătire profesională în transporturile rutiere
Siguranţa rutieră depinde printre altele şi de modul în care se efectuează pregătirea viitorilor conducători auto în cadrul şcolilor de profil. În acest context un element important îl reprezintă creşterea calităţii pregătirii teoretice şi instruirii practice oferite de şcolile de conducători auto.

În urma auditului şcolilor de şoferi realizat de MTI, Normele privind autorizarea şcolilor de conducători auto au fost aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor Construcţiilor şi Turismului nr. 1856/2006. Regulamentul de organizare şi desfăşurare a cursurilor în vederea obţinerii permisului de conducere este în curs de elaborare.

Aceste acte normative modifică şi completează legislaţia existentă în vederea alinierii la Directiva Comisiei Europene nr. 2000/56/CE care amendează Directiva Consiliului nr. 91/439/CEE privind permisele de conducere, şi vizează înlăturarea din modul de organizare şi desfăşurare a cursurilor de pregătire în vederea obţinerii permisului de conducere în cadrul şcolilor de conducători auto, a elementelor care nu sunt conforme cu normele Uniunii Europene.

Un accent mult mai mare trebuie pus pe pregătirea instructorilor, care trebuie să îi facă capabili să pregătească viitorii conducători de autovehicule în spiritul principiilor moderne de tehnica conducerii şi tactici în trafic, precum şi în spiritul conducerii preventive, disciplină care trebuie să devină explicit parte a pregătirii viitorilor conducători de autovehicule.

Pentru formarea şi testarea şoferilor este necesară amenajarea de centre moderne de formare şi testare pentru conducere sigură care să cuprindă poligoane în care să se poată desfăşura probe de control al derapajului, al acvaplanării, de frânare in curba, şi simularea impactului, răsturnării, a reacţiei şi simularea traficului.

În primă instanță, centrele de conducere sigură pot avea în vedere formarea şoferilor din serviciile de intervenție şi ai Ministerului Apărării Naționale, precum şi formarea şoferilor vehiculelor care efectuează transport de persoane sau transport de mărfuri periculoase.

Ulterior, centrele de conducere sigură pot fi deschise şi şoferilor amatori, accesul la cursurile voluntare fiind posibil imediat după obținerea permisului auto pentru învățarea practică, cu ajutorul instructorilor profesionişti dar folosind propria maşină, a principiilor unei conduceri responsabile în condiții de carosabil umed, acoperit cu zăpadă, în cazul derapajului, curbelor, etc. La nivel național pot fi organizate competiții de conducere sigură pentru şoferii amatori.

Pentru a stimula interesul investitorilor privați în a dezvolta poligoane de conducere sigură, se poate introduce obligativitatea, pentru candidații la obținerea permisului auto, a absolvirii unor cursuri minime de conducere în centre de conducere sigură.

Campanii de informare şi comunicare de siguranță rutieră
Alături de construirea unei infrastructuri rutiere sigure este importantă prevenția accidentelor rutiere prin educația tuturor celor implicați în trafic, indiferent de vârstă sau profesie în acest scop fiind necesară intensificarea şi profesionalizarea comunicării şi informării de siguranță rutieră, printr-o mai mare implicare logistică şi materială.

În calitate de instituție care asigură preşedinția CISR, MTI trebuie de asemenea să coordoneze campaniile naționale dedicate siguranței rutiere, în care să implice toți membrii CISR, precum şi comunicarea de siguranță rutieră dedicată autorităților şi factorilor de decizie politică. În acest sens, la sfârşitul lunii ianuarie a fiecărui an, CISR va adopta Planul național anual de comunicare de siguranță rutieră şi prevenire a accidentelor rutiere.

MAI ŞI AUTORITĂȚILE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE LOCALE

AUTORITĂȚILE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE LOCALE

Transportul public şi cel nemotorizat versus transportul motorizat individual
Pentru rezolvarea problemelor de siguranță, fluență şi protecția mediului în marile oraşe, pârghiile importante care trebuie acționate integrat sunt stimularea transportului public şi descurajarea transportului motorizat individual.

Transportul public trebuie susținut prin următoarele tipuri de măsuri:
- subvenționarea investițiilor, din fonduri guvernamentale sau locale, pentru achiziționarea de vehicule, sisteme de ticketing, sisteme de informare în timp real
- introducerea benzilor / căilor dedicate transportului public urban, eventual prevăzute cu semafor prioritar
- îmbunătățirea siguranței stațiilor transportului public de persoane
- îmbunătățirea gradului de securitate al pasagerilor prin sisteme de camere de supraveghere amplasate în vehiculele transportului public
- taxarea suplimentară a proprietății imobiliare în cazul absenței transportului public
- asigurarea unui management de exploatare prin coordonarea unitară a tuturor rețelelor de

transport public urban (transport de suprafaţă şi subteran)

De cealaltă parte, reducerea ponderii *Transportului Motorizat Individual* se poate obţine de către autorităţile administraţiei publice locale prin următoarele tipuri de acţiuni:

- creşterea nivelului de tarifare şi colectare a taxelor pentru parcare rezidenţială şi de tranzit
- creşterea taxelor pentru deţinerea autovehiculului, sau taxelor pentru congestie
- promovarea sistemelor de utilizare în comun a autoturismelor - car-sharing.

„Car-sharing" sau folosirea în comun a vehiculelor este un concept nou în transportul individual fiind puternic sprijinit de Comisia Europeană prin intermediul mai multor programe printre care programul Moses şi are la bază necesitatea reducerii traficului motorizat individual şi mai buna integrare a acestuia în transportul intermodal urban.

Printre cele mai importante direcţii de acţiune la nivelul oraşelor europene se numără:

- crearea benzilor dedicate „maşinilor ocupate la capacitate" - High Occupied Cars – autovehicule care circulă cu mai mult de 3 sau de 4 persoane - sau acordarea pentru aceste vehicule a dreptului de a circula pe benzile dedicate transportului public
- stimularea introducerii „schemelor de folosire în comun a vehiculelor" pe baza programării orare şi geografice a deplasărilor, atât în instituţiile publice care numără sute sau mii de angajaţi - ministere, spitale, etc. - cât şi în cele private, şi stimularea cluburilor public-private de car-sharing -car city club - 6 maşini sunt folosite de 85 de persoane
- stimularea „transportului public individual" adică a închirierii cu ora a vehiculelor din puncte fixe.

Transportul nemotorizat - Mobilitatea prin Propulsie Umană

Bicicleta a fost redescoperită de statele Uniunii Europene datorită multiplelor avantaje oferite în condiţiile mediului urban actual:

- mobilitate crescută în condiţiile congestiilor zilnice din traficul rutier
- costuri reduse ale deplasării
- grad crescut de siguranţă oferit celorlalţi participanţi la trafic
- protecţia mediului
- sănătatea utilizatorului în condiţiile creşterii incidenţei afecţiunilor datorate sedentarismului: obezitate, diabet, boli cardio-vasculare.

Însă prin masa redusă şi viteza de deplasare de regulă inferioară autovehiculelor şi prin protecţia fizică mult mai redusă la impact, bicicliştii sunt participanţi vulnerabili la traficul rutier faţă de alte categorii de vehicule. De aceea este necesară o protejare specială a lor contra accidentelor în care sunt implicate autovehicule, fapt realizabil prin mai multe măsuri, printre care principalele sunt reducerea vitezei de circulaţie a autovehiculelor şi separarea traficului bicicletelor de cel auto.

Statele Uniunii Europene stimulează utilizarea bicicletei ca mijloc de transport prin oferirea condiţiilor optime de siguranţă şi confort, observându-se o creştere semnificativă a numărului de biciclişti de îndată ce municipalităţile au pus la dispoziţie piste funcţionale dedicate bicicliştilor.

Pentru a deveni capitale turistice, oraşele româneşti pot oferi vizitatorilor atât hărţile pistelor de biciclete din mediul urban, precum şi pistele de biciclete interurbane - drumurile verzi - care leagă oraşele europene făcând posibile sejururi cu bicicleta de-a lungul întregului teritoriu european.

În România, primul Program Naţional de Acţiuni al Consiliului Interministerial pentru Siguranţă Rutieră din perioada 1995-2000 a prevăzut construirea la nivelul Capitalei a 50 de km de piste

pentru biciclete conform standardelor europene, obiectiv rămas nerealizat şi care ar trebui reluat.

Toate aceste aspecte trebuie integrate în cadrul campaniilor de promovare ale acestui mijloc de transport pentru toate tipurile de deplasare urbană: mersul la serviciu şi deplasarea în interes de serviciu, curierat urban rapid, prestatori de servicii - depanatori, medici, instalatori etc. - sau chiar servicii publice pe bicicletă ca factor de eficiență economică - poştă, poliție, inspectori etc. care circulă cu bicicleta, cumpărături, turism pe baza centrelor de închiriere, relaxare şi sport.

De asemenea, în cadrul promovării „Mobilității cu Propulsie Umană" alături de promovarea bicicletei, ar trebui încurajat mersul pe jos prin asigurarea tuturor condițiilor de siguranță necesare şi a calității operaționale şi prin promovarea dezvoltării urbane mixte, care să nu ducă la generarea unui procent prea mare de deplasări lungi, care nu mai pot fi efectuate prin mers pe jos.

Planuri zonale de siguranță rutieră în mediul urban
Dezvoltarea unor planuri comprehensive de mobilitate şi siguranță rutieră în mediul urban şi la nivel județean trebuie să fie parte a preocupărilor autorităților administrației publice locale în domeniul asigurării mobilității şi a îmbunătățirii calității vieții.

Autoritatea pentru Transport Metropolitan Bucureşti
Înființarea acestei instituții este sarcină a Primăriei Municipiului Bucureşti, şi are ca obiectiv managementul transportului public în Capitală şi zona adiacentă, pentru toate modurile de transport.

Siguranța infrastructurii, semnalizarea orizontală şi verticală
La nivelul autostrăzilor, drumurilor europene şi naționale există reglementări unitare referitoare la siguranța infrastructurii şi elementele de marcare şi semnalizare, reglementări care nu se aplică în cazul infrastructurii județene sau locale.

Îmbunătățirea şi creşterea gradului de utilizare a elementelor de semnalizare trebuie să constituie o prioritate pentru autoritățile administrației publice locale, în acest sens dovedindu-se necesară modificarea normelor şi a standardelor tehnice.

În cadrul acestui demers, de o atenție deosebită trebuie să beneficieze punctele cu risc crescut de accident, putând fi avute în vedere semaforizarea intersecțiilor şi a trecerilor de pietoni, folosirea de materiale şi elemente de marcaj orizontal cu vizibilitate crescută, amplasarea indicatoarelor şi toaletarea corespunzătoare a vegetației din dreptul acestora.

În cazul acestor locații cu risc crescut de accident, elementele de semnalizare ar trebui însoțite de mesaje concise adresate tuturor participanților la trafic, care să îndemne la respectarea normelor de siguranță rutieră.

Tehnologiile STI de management şi supraveghere a traficului
Introducerea tehnologiilor inteligente pentru managementul şi supravegherea traficului şi pentru managementul flotelor de transport public cu posibilitatea informării în timp real a călătorilor au devenit indispensabile în marile oraşe în condițiile creşterii parcului auto, a traficului rutier şi a numărului de accidente rutiere cu victimizare.

Campanii de informare şi comunicare de siguranţă rutieră
Pentru obţinerea unui trafic sigur în zonele urbane şi rurale este importantă prevenţia accidentelor rutiere prin educaţia tuturor celor implicaţi în trafic, indiferent de vârstă sau profesie în acest scop fiind necesară intensificarea şi profesionalizarea comunicării şi informării de siguranţă rutieră.

POLIŢIA RUTIERĂ

Supravegherea şi impunerea legii de către Poliţia Rutieră
În 6 aprilie 2004, Comisia Europeană a formulat Recomandarea nr. 345, care se referă la intensificarea supravegherii circulaţiei rutiere pentru combaterea principalului factor de creştere a mortalităţii în cazul accidentelor rutiere, şi anume viteza excesivă.

Pentru eficientizarea acţiunilor de supraveghere, Poliţia Rutieră are nevoie în primul rând de dotarea agenţilor cu mijloace tehnice moderne şi extinderea sistemelor de supraveghere automată atât pe drumurile naţionale cât şi în mediul urban.

Referitor la sistemele automate de supraveghere a traficului, legislaţia actuală, prin Legea nr. 526 / 2004 pentru modificarea şi completarea Ordonanţei Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravenţiilor, prevede administrarea şi operarea acestor sisteme de către Poliţia Rutieră, în timp ce încasările din amenzi se fac venit integral la bugetele locale. În acest sens este necesară introducerea în actul normativ menţionat a obligativităţii utilizării pentru siguranţa rutieră a fondurilor provenite din amenzi.

Dacă în interiorul localităţilor este mult mai simplu de obţinut sprijinul financiar al autorităţilor administraţiei publice locale, pentru sistemele de supraveghere automată a traficului de pe drumurile naţionale care traversează mai multe localităţi, este foarte greu de definit responsabilitatea întreţinerii acestor sisteme, în aceste condiţii fiind absolut necesară găsirea unei soluţii şi amendarea în consecinţă a legislaţiei existente.

Rolul autorităţilor centrale este să planifice o strategie de interconectare la nivel naţional a tuturor sistemelor de supraveghere a traficului care sunt proprietate a autorităţilor administraţiei publice locale, într-un dispecerat unic, iar datele ar trebui să poată fi folosite şi de celelalte autorităţi cu atribuţii de control, care sunt autorizate ca operatori de date cu caracter personal, cum ar fi ARR, Registrul Auto Român, Compania Naţională de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România, dar nu numai, pentru verificarea legalităţii aspectelor legate de transporturi, greutate, autorizaţie de folosire a infrastructurii, plata rovinietei sau legate de vehicul.

Controlul siguranţei drumurilor publice în conformitate cu prevederile Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr. 95/2002 privind circulaţia pe drumurile publice
Întreţinerea infrastructurii rutiere şi asigurarea condiţiilor de siguranţă a acesteia sunt absolut necesare pentru asigurarea unui trafic rutier sigur. În acest sens trebuie intensificat controlul vizual în cadrul misiunilor de patrulare, pentru identificarea şi sancţionarea nerespectării normelor în vigoare, avându-se în vedere:

- existenţa şi menţinerea la standarde a marcajelor şi indicatoarelor de pe drumurile publice deschise circulaţiei
- semnalizarea lucrărilor precum şi a obstacolelor aflate pe suprafaţa carosabilă
- refacerea după intervenţie a suprafeţei carosabile în cazul utilităţilor publice: apă, gaz,

electricitate, etc.
- gradul de menținere a amenajărilor de infrastructură în limitele unui trafic sigur
- existența de construcții, accese rutiere, panouri publicitare sau activități în zona drumului public care nu respectă prevederile legale sau afectează siguranța rutieră.

Îmbunătățirea legislației rutiere

Modificări legislative care pot fi avute în vedere:

- Împuternicirea Jandarmeriei Române şi a Poliției Comunitare în ceea ce priveşte sancționarea contravențiilor la legea circulației rutiere;
- Mutarea responsabilității săvârşirii contravenției de la şoferul care a condus vehiculul la proprietarul vehiculului, în cazul determinării contravenției prin mijloace electronice (camere video de supraveghere a traficului), pentru simplificarea încasării amenzii contravenționale;
- Eliminarea instituției martorului din procedura contravențională, actualmente Poliția Rutieră, în calitate de reprezentant al statului român fiind în inferioritate față de cetățeanul român în fața puterii judecătoreşti (cetățeanul se reprezintă singur, iar Poliția Rutieră are nevoie de instituția martorului);
- Considerarea ca ilegală a comercializării şi folosirii dispozitivelor de detecție a aparatelor radar;
- Introducerea obligativității obținerii permisului de conducere pentru a putea conduce mopede pe drumurile publice;
- Sporirea gradului de intransigență a legii în ceea ce priveşte vehiculele care circulă cu o viteză de cel puțin de două ori mai mare decât viteza legală precum şi în ceea ce priveşte alte abateri grave cum ar fi: reținerea la secția de Poliție pentru 24 de ore şi suspendarea permisului între 1 an şi 3 ani în cazul constatării stării de ebrietate la volan;
- Testarea alcoolemiei, de către agenții de poliție, de fiecare dată când aceştia opresc autovehiculele;
- Înăsprirea legii prin acordarea mai multor puncte contravenționale şoferilor profesionişti, a celor tineri şi a celor începători comparativ cu alte categorii de şoferi;
- Introducerea permisului probator pentru şoferii începători, care poate fi suspendat la mai puține puncte contravenționale şi care îndeamnă la un condus mai prudent;
- Modificarea legislației naționale privind stationarea si oprirea, precum şi privind procedurile de ridicare a vehiculelor staționate ilegal, în sensul extinderii competențelor aferente şi către Poliția Comunitară şi permiterea stabilirii de către autoritățile administrative locale de regulamente proprii asupra acestei activități, urmată de urgentarea adoptării hotărârilor de Consilii Locale / Consiliu General privind procedurile de ridicare a vehiculelor parcate ilegal, în paralel cu reglementarea parcării pe locurile legale;
- Extinderea sistemului de management al traficului din Capitală şi pentru funcțiunea de supraveghere a traficului de către Poliția Rutieră.
- Admiterea ca probă legală a măsurării vitezei medii pe un sector de drum
- păstrarea ca probă a buletinului de analiză a concentrației de alcool din aerul expirat şi eliminarea obligativității analizei de sânge şi specificarea faptului că, dacă şoferul supus controlului doreşte analiza sângelui, plata să se facă de către acesta;
- Elaborarea de către Poliția Rutieră împreună cu procuratura şi puterea judecătorească a procedurilor de reținere a contravenienților sau persoanelor suspecte, de imobilizare/confiscare a vehiculului, de folosire a forței împotriva agresorilor;
- Interzicerea accesului pe drumurile publice a vehiculelor de tip ATV – în marea majoritate a statelor europene, accesul aceste vehicule este permis numai în afara drumurilor - off road
- Oferirea posibilității şoferilor de a opta pentru reducerea amenzii contravenționale prin

participarea în centre autorizate la programe de reabilitare comportamentală sau consiliere psihologică referitoare la siguranța rutieră.

Controlul, sancționarea şi recuperarea pierderilor în cazul furtului sau distrugerii elementelor de infrastructură

Autoritățile centrale şi cele ale administrației publice locale trebuie să identifice soluții de reducere a furtului şi distrugerii de elemente de semnalizare şi infrastructură rutieră, acest tip de activitate infracțională ducând la efecte dezastruoase din punct de vedere al siguranței rutiere şi la costuri suplimentare de înlocuire sau întreținere. Este recomandabil ca elementele de semnalizare să fie confecționate din materiale care nu pot fi valorificate şi care să descurajeze furtul.

Investigarea accidentelor rutiere

Reorganizarea şi îmbunătățirea activității de investigare/ reconstituire a accidentelor rutiere de către poliție este necesară. Înființarea unor echipe specializate în structură regională, dotarea lor cu resurse materiale şi umane adecvate, îmbunătățirea sistemului de pregătire a organelor de cercetare penală, realizarea unui manual de investigare a accidentelor grave pentru impunerea unor standarde unice la nivel național sunt necesare în acest scop.

Reconstituirea accidentelor grave trebuie făcută pe baza unor standarde extrem de riguroase, folosind ultimele echipamente electronice din domeniu, expertiza judiciară fiind asigurată de către poliția rutieră.

DIRECȚIA REGIM PERMISE DE CONDUCERE ŞI ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR

Îmbunătățirea sistemului de examinare a conducătorilor de vehicule în vederea obținerii permisului de conducere

Examinarea candidaților la obținerea permisului de conducere este de asemenea un factor important care contribuie la siguranța rutieră, reprezentând evaluarea cunoştințelor acumulate în procesul de pregătire teoretică şi instruire practică a conducătorilor auto.

Revizuirea criteriilor de examinare trebuie realizată permanent în funcție de cerințele armonizării cu legislația europeană şi de eficiența acestor măsuri în reducerea numărului de accidente rutiere.

MECI şi AUTORITĂȚILE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE LOCALE

Strategia de educație rutieră pentru învățământul pre-universitar

Eforturile statelor europene în domeniul educației rutiere se axează pe ideea unei educații continue de-a lungul întregii vieți, nivelurile succesive de educație fiind integrate în cadrul unei strategii coerente de educație rutieră.

Educația începe din perioada preşcolară, trece prin ciclurile preşcolar, primar, gimnazial şi liceal, şi continuă cu campanii de informare şi educare a tuturor categoriilor de vârstă.

În condițiile în care mobilitatea şcolară şi cea asociată timpului liber este parte integrantă din viața tuturor elevilor, în cuantum de cel puțin 2 ore de mobilitate / zi, este important ca mobilitatea şi siguranța rutieră să fie gândite ca făcând parte integrantă din însuşi sistemul şcolar, la nivelul unităților de învățământ urmând să fie promovată elaborarea Planurilor de Mobilitate Şcolară proprii şi Programe Aplicative de Siguranță Rutieră asociate acestor planuri, fiind asistate de autoritățile administrației publice locale, responsabile cu transportul public urban şi siguranța

rutieră.

De asemenea este importantă formarea cadrelor didactice în cadrul unor programe organizate în parteneriat cu instituții abilitate şi specializate în formarea în domeniul siguranței rutiere, elaborarea de materiale educaționale moderne cum ar fi: softuri educaționale, suporturi de curs interactive, materiale multimedia, etc.

Planurile de Mobilitate Şcolară şi Programele aplicative constau în analizarea mijloacelor de transport şi a rutelor utilizate, analizarea riscurilor asociate precum şi elaborarea de soluții pentru minimizarea acestor riscuri pentru deplasarea elevilor pe drumul casă-şcoală. Toate aceste activități trebuie promovate şi sunt menite să antreneze atât elevii, părinții, personalul didactic şi conducerile şcolilor cât şi reprezentanții autorităților administrației publice locale şi centrale reprezentate în teritoriu în direcția creării unui spațiu rutier sigur în zonele traseelor casă-şcoală. Aceste nuclee de siguranță rutieră pot deveni în final premisele unui spațiu rutier sigur extins în toate zonele de deplasare sau rezidență ale persoanelor implicate. Trebuie conştientizat că obiceiurile de deplasare din copilărie devin modele pentru viața adultă şi este important să nu existe generații de copii şi tineri care consideră că doar deplasarea motorizată individuală este cea acceptabilă.

Alături de prezența disciplinei educației rutiere în interiorul curriculumului şcolar este important ca prevenția accidentelor rutiere să se facă şi prin intermediul campaniilor de informare şi comunicare de siguranță rutieră care se pot desfăşura cu sprijinul inspectoratelor şcolare județene / inspectoratului şcolar al municipiului Bucureşti în toate ciclurile educaționale pre-universitare. În aceste campanii pot fi atrase şi companiile private care editează manualele şcolare, prin introducerea unor elemente care pot oferi informații despre siguranța rutieră, cu respectarea în acelaşi timp a prevederilor legale referitoare la planurile cadru, a programelor şi a manualelor şcolare. De asemenea pot fi avute în vedere şi companiile care editează materiale didactice auxiliare care au ca scop informarea şi comunicarea de siguranță rutieră.

Programe post-universitare de formare în domeniul siguranței rutiere
Pentru îmbunătățirea expertizei în domeniul siguranței rutiere este necesară promovarea programelor parteneriale de formare continuă în domeniul siguranței rutiere. Printre programele post-universitare care pot fi avute în vedere sunt cele pentru auditorii de siguranță rutieră, pentru experții tehnici judiciari şi cele pentru inginerii de trafic, aceste programe urmând a fi introduse de către universități, avându-se în vedere principiul autonomiei universitare, în parteneriat cu instituții care pot oferi specialişti din aceste zone de activitate şi împreună cu instituții care pot utiliza ulterior capacitatea de expertiză nou creată.

Finanțarea proiectelor se va face de fiecare instituție în funcție de modul de finanțare specific, şi anume: instituțiile de învățământ preuniversitar de la bugetele unităților administrativ teritoriale de care aparțin iar instituțiile din subordinea MECI, după caz, din veniturile proprii sau din fonduri de la bugetul de stat prin MECI.

MDRL

Managementul Mobilității
În majoritatea țărilor Uniunii Europene ca şi în alte țări dezvoltate, managementul traficului şi integrarea inter-modală a transporturilor a făcut paşi importanți atât în ceea ce priveşte transportul de persoane cât şi transportul de marfă.

În cadrul proiectului de Restructurare a Transporturilor finanțat de Banca Mondială, există un sub-proiect de creare de către Primăria Municipiului Bucureşti a unei Autorități pentru Transport Metropolitan Bucureşti care să aibă ca principal obiectiv integrarea şi dezvoltarea durabilă a transportului urban, peri-urban şi regional la nivelul şi în jurul Capitalei. Strategiile de dezvoltare durabilă trebuie să prevadă ca, în cazul creşterii ponderii zonelor rezidențiale exterioare oraşului, pe centură respectiv pe marginea zonei centrale să existe puncte de transfer prevăzute cu parcări P&R - „park and ride" pentru a nu mări traficul pe drumurile radiale.

În urma dezvoltării urbane rapide dublate de o creştere continuă a parcului auto, a numărului de şoferi şi a volumelor de trafic, este absolut necesară intervenția rapidă a autorităților pentru sistematizarea traficului existent şi pentru planificarea mobilității pentru perioadele următoare.

În acest sens trebuie să existe obligativitatea alcătuirii de Planuri de mobilitate inter-modală la nivel urban, peri-urban şi județean. Planurile de mobilitate au în vedere dezvoltarea durabilă a traficului rutier de la nivel județean până la nivel local, cu respectarea caracteristicilor locale, printr-un management eficient al traficului existent, prin intervenții pentru păstrarea unui echilibru în utilizarea diferitelor moduri de transport.

Aceste planuri de mobilitate sunt absolut necesare pentru alcătuirea unei strategii de dezvoltare durabilă locală, regională şi națională, având ca principii de bază asigurarea mobilității şi a accesibilității cu menținerea siguranței, confortului şi fluenței traficului rutier precum şi protecția mediului şi a sănătății cetățenilor.

Revizuirea normelor de construire sau dezvoltare urbană de-a lungul drumurilor de tranzit
România este una dintre puținele țări europene cu o densitate extrem de mare a localităților liniare amplasate de-a lungul drumurilor naționale. Una din soluțiile acestei probleme ar fi construcția de autostrăzi sau de centuri ocolitoare care mențin traficul de tranzit în afara localităților, precum şi limitarea extinderii localităților de-a lungul drumurilor existente prin norme administrative impuse la acordarea aprobărilor de construcție.

Fără aceste măsuri şi în lipsa unei strategii de dezvoltare urbană există riscul ca prin extinderea localităților liniare, o pondere şi mai mare din lungimea drumurilor naționale să devină drumuri cu funcție mixtă, de mobilitate respectiv de accesibilitate, punând probleme de siguranță rutieră din cauza conflictelor de trafic - traversări, viraje la stânga, manevre de întoarcere, pietoni şi ciclişti etc. - şi impunând viteză medie redusă pe porțiuni lungi de drum. Trebuie acordată atenție evitării unor situații în care drumurile ocolitoare, de centură, construite special pentru eliminarea traficului de tranzit din localitate, devin drumuri locale şi de acces prin construirea de obiective generatoare de trafic local sau de acces de-a lungul lor.

MM, MS, MTS

Campanii de promovare a transportului public şi a celui alternativ
Comitetul European pentru Mediu şi Sănătate, inițiativă a Organizației Mondiale a Sănătății în zona europeană, are pe lista de priorități creşterea siguranței rutiere în mediul urban prin promovarea transportului public şi a mobilității cu propulsie umană - „Human Powered Mobility", mersul pe jos sau mersul cu bicicleta, cu accent pe crearea unei civilizații mai sigure pentru generațiile următoare. În eforturile de promovare sunt implicate ca parteneri mai multe instituții ale administrației centrale şi cele ale administrației publice locale.

Din punctul de vedere al sănătății Comitetul European pentru Mediu şi Sănătate a atras atenția asupra faptului că promovarea mersului pe jos sau a folosirii bicicletei poate fi făcută având în vedere sănătatea participantului la trafic, în condițiile creşterii incidenței afecțiunilor datorate sedentarismului cum ar fi obezitatea, diabetul, bolile cardio-vasculare atât în rândul adulților, cât şi, într-un mod surprinzător la vârste fragede. De asemenea, prin încurajarea mersului pe jos şi a bicicletei de la vârste fragede se poate obține un bazin mai larg de selecție pentru sportul de performanță.

Organizația Națiunilor Unite - ONU a desemnat Organizația Mondială a Sănătății ca şi coordonator al activităților de siguranță rutieră în cadrul Organizației Națiunilor Unite, în 2004 Ziua Mondială a Sănătății fiind dedicată flagelului constituit de accidentele rutiere, iar săptămâna 23-29 aprilie 2007 fiind Săptămâna Mondială a Siguranței Rutiere. În acest context implicarea activă a autorităților române din domeniul sănătății ar fi benefică pentru coordonarea națională a acestor evenimente internaționale.

De asemenea, MS poate sprijini campaniile de prevenire a accidentelor, care pot duce la economii substanțiale la bugetul sistemului medical.

MCSI

Servicii, comerț şi lucrul la domiciliu prin sisteme electronice şi de comunicații
Stimularea serviciilor electronice, comerțului electronic şi a lucrului la domiciliu prin utilizarea serviciilor de telecomunicații, internet şi a semnăturii electronice şi evitarea deplasărilor sunt pârghii prin care se pot obține reducerea traficului individual motorizat, economie de timp şi resurse materiale, eficiență şi competitivitate.

Aplicații ce conferă siguranță prin utilizarea noilor tehnologii
Sistemele electronice, informatice şi de comunicații, sistemele inteligente de protecție, adaptarea vitezei, poziționare şi navigare, sistemele de supraveghere şi management al traficului, sunt câteva dintre aplicațiile pentru oferirea siguranței prin intermediul noilor tehnologii. Soluțiile care şi-au dovedit eficiența sunt implementate la scara întregii Uniuni Europene.

Adoptarea unui Plan Național STI

Comisia Europeană a propus un plan de acțiuni STI si un proiect de directiva in acest sens, fiind nevoie ca în cadrul CISR să se constituie un Grup de Lucru Național „STI" şi un Sub-Grup „E-Call" care să formuleze unui punct de vedere pluridisciplinar asupra documentelor europene aflate pe agenda Comisiei Europene (Plan de acțiune pentru implementarea sistemelor ITS în Europa COM 2008/ 886 final, Directivă de instituire a cadrului pentru implementarea ITS în transportul rutier şi pentru interfețele cu alte moduri de transport COM 2008/887 final, Green Paper TENT, Revizuirea Politicilor în scopul unei mai bune integrări a rețelei transeuropene de transport în serviciul politicii comune de transport COM 2009 / 44 final), ca parte a punctului de vedere al României în dezbaterile din Consiliul European şi Parlamentul European. Acest Grup de Lucru va propune spre adoptare un plan de acțiuni STI național.

CSA

Bonus-malus - stabilirea cuantumului primei de asigurare auto în funcție de riscul de accident al şoferului
Această metodă de creştere a cuantumului primei în funcție de riscul de accident al şoferului care încheie asigurarea este una din cele mai eficiente metode de reducere a numărului de accidente rutiere.

Stabilirea procentului din primele de asigurare auto din care se finanțează campaniile de informare privind siguranța rutieră
Ca autoritate competentă în domeniul asigurărilor, CSA trebuie să stabilească procentul din primele de asigurare auto prin care se finanțează campaniile de informare privind siguranța rutieră conform prevederilor Ordonanței de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.

Sprijinirea campaniilor de informare şi comunicare de siguranță rutieră
Sectorul asigurărilor este unul din factorii importanți în prevenția accidentelor rutiere prin educația tuturor celor implicați în trafic, indiferent de vârstă sau profesie, în acest scop fiind necesară intensificarea şi profesionalizarea comunicării şi informării de siguranță rutieră.

MJLC, MP, CSM, INM

Îmbunătățirea practicii judiciare aferente accidentelor rutiere
Seminarii pentru formarea magistraților care soluționează dosare referitoare la accidentele rutiere sunt necesare pentru îmbunătățirea actului de justiție în aceste cauze.

Unificarea practicii judiciare în ceea ce priveşte instrumentarea şi soluționarea dosarelor penale ale accidentelor rutiere este necesară pentru asigurarea unei justiții echitabile.

Obiectiv Strategic: III. Diminuarea gravității consecințelor accidentelor rutiere

Direcție Principală:
Crearea unui sistem de management integrat al intervenției resurselor serviciilor specializate de urgență care intervin în cazul accidentelor rutiere

1. STS

România a implementat Sistemul Național Unic pentru Apeluri de Urgență - SNUAU, platformă care asigură la nivel național accesul populației la numărul unic european de urgență 112, şi care pune la dispoziția serviciilor specializate de intervenție în caz de urgență un suport informatic şi de comunicații care să asigure interoperabilitatea şi cooperarea acestor servicii, inclusiv prin oferirea unei imagini unitare asupra resurselor comune la dispoziție pentru intervenție.

Sistemul 112 a fost implementat conform standardelor europene definite de către EMTEL/ETSI şi poate asigura funcționarea Centrelor 112 în două moduri:

- ca structură integrată a serviciilor specializate de intervenție - colocare, preluarea si tratarea apelurilor 112 in acelaşi loc pentru toate serviciile de urgenta: Ambulanta, I.S.U., S.M.U.R.D., Politia, Jandarmeria si Protecția Civila. Dispeceratul integrat se afla in structura autorităților administrației publice locale.
- ca structură separată - un centru de preluare a apelurilor la nivel județean sau al municipiului Bucureşti care preia apelul si o parte din date, ulterior transferând apelul si datele către dispeceratele independente ale serviciilor de urgență funcție de necesitățile cazului, intervențiile coordonate ale acestora fiind făcute conform clasificării incidentelor pe linia siguranței rutiere, stabilite pe baza experienței, de către aceste servicii de urgență.

Centrele 112 au autonomie la nivel de județ şi pot răspunde particularităților locale, responsabilitatea intervenției fiind în sarcina agențiilor specializate de intervenție, SNUAU fiind capabil să răspundă oricărui mod de organizare şi reglementare pentru intervenție al acestor agenții.

Actualmente alte 4 județe se pregătesc pentru integrarea preluării apelurilor după modelul Mureş şi pentru asigurarea unei co-gestiuni a sistemului de preluare a apelurilor de urgență 112 de către toate serviciile operaționale implicate şi de către autoritățile administrației publice locale, dar există şi posibilitatea ca trecerea la standardul integrat să se facă întâi prin unificarea dispeceratelor şi resurselor diverselor competențe, spre exemplu la nivelul actelor de urgență medicală – SMURD - Ambulanță, etc.

2. Coordonarea operațională a intervențiilor integrate

Platforma oferită de S.N.U.A.U. asigură premisa interoperabilității şi cooperării serviciilor de urgență dar lipsa exercițiului comun de cooperare impune crearea unei proceduri şi a unui management integrat al intervenției. La ora actuală există acte normative care reglementează intervențiile integrate, ex. SMURD - Pompieri, sau care la nivelul MAI şi MS reglementează intervenția prin folosirea elicopterului, numeroase protocoale de colaborare şi metodologii de cooperare inter-instituțională.

Este nevoie de reglementări care să asigure managementul unitar al intervenției serviciilor specializate şi resurselor folosite de acestea în cazul accidentelor rutiere. În acest sens perfecționarea cadrului de reglementare este facilitată de existența Comitetului Național de Coordonare a activității S.N.U.A.U., înființat în baza Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.34 / 2008, Comitet care funcționează sub autoritatea Guvernului şi care are în componență membri cu responsabilități în domeniu din cadrul MAI şi MS.

Este necesar, ca la momentul actual, toate instituțiile cu competențe de intervenție în cazuri de urgență să construiască scheme de intervenție mult mai clare, delimitate conform atribuțiilor specifice acestor autorități, care să specifice protocolul intervențiilor integrate, să unifice standardele de formare şi să coreleze procedurile de intervenție ale tuturor acestor instituții pentru a asigura intervenții rapide, coerente şi de cea mai bună calitate. Se impune stabilirea obligativității de a participa la stagii de formare şi la exerciții de simulare practică comune ale personalului cu atribuții în domeniu din instituțiile menționate.

3. Dezvoltarea bazei materiale

Este necesară achiziția de noi elicoptere, autospeciale de descarcerare, echipament medical, echipament de telecomunicații pentru asigurarea unei legături permanente între echipele de prim

ajutor sau ambulanțe şi unitățile de primiri urgențe ale spitalelor, echipament de telecomunicații(terminale radio, receptoare şi controlere GPS) şi asigurarea de canale radio pentru cooperarea serviciilor de intervenție, reabilitarea tehnică a actualelor echipaje integrate, crearea unor noi baze aeriene de salvare prin colaborare intre spitale si Unitatea Speciala de Aviație a MAI precum şi formarea în domeniul acordării primului ajutor, defibrilării semiautomate, acordării asistentei de urgenta in echipa si descarcerării, după modelul propus de Inspectoratul General pentru Situații de Urgență – I.G.S.U. / S.M.U.R.D.