



Automobil Clubul Roman

Anex

cuprinzând unele puncte de vedere pe textul Strategiei Naționale de Siguranță Rutier 2016 - 2020

Cap. 1.2, pag. 9-10

Documentul face referire la statisticile de profil din anul 2014, an în care România înregistra 91 decese raportate la 1 milion de locuitori, situându-se pe locul doi după Letonia (106 decese/milion locuitori). Exprimarea **”România se numără printre patru țări din UE cu cea mai mare rată de fatalități”** induce în eroare. În anul 2015, România înregistra cel mai mare număr de persoane decedate în accidentele rutiere.

Cap. 2.1.1, pag. 14 – ultimul alineat

Autorii confundă numărul de accidente rutiere cu numărul de decese. 2.796 și 1.818 reprezintă numărul de decese înregistrate în 2009 și 2014 și nu numărul de accidente rutiere.

(vezi Institutul Național de Statistic <http://statistici.insse.ro/shop/index.jsp?page=tempo3&lang=ro&ind=TRN105A>).

Cap. 2.1.1, pag. 15

Analizăm tabelul 1, care este prezentat în document și comparăm cifrele prezentate cu cele obținute de la Institutul Național de Statistic. Rezultatul este prezentat în acest tabel comparativ din care observăm grave neconcordanțe.

Comparație date statistice din strategie cu date INS

An	Date prezentate în Strategie		Date obținute de la INS	
	Accidente cu victime	Nr. total victime	Accidente cu victime (cauzatoare de victime corporale)	Nr. total victime
2009	10222	15290	28612	38320
2010	9253	14095	25996	34791
2011	9290	14148	26648	35509
2012	9366	14600	26928	36251
2013	8555	13315	24827	33325
2014	8447	13237	25355	34152

Conform strategiei, coordonarea siguranței rutiere este realizată de către CISR și DPISR (Delegația Permanentă Interministerială pentru Siguranță Rutieră).

Activitatea CISR s-a dovedit total ineficientă de la înființare și până în prezent. În fig. 21 – pag. 38, Ministerul Educației Naționale și Cercetării Științifice are doar rolul minor de a asigura programa colară de educație rutieră, când ar putea avea un rol major în desfășurarea cercetărilor în domeniul siguranței rutiere.

Cap. 6 Obiective

Întărirea capacității instituționale, pag. 51-52

Se dorește întărirea rolului CISR, deși, mai degrabă, ar trebui realizată o evaluare a acestui organism, pentru a putea concluziona dacă acesta și-a atins obiectivele pentru care a fost înființat. CISR trebuie să lucreze și cu alte organisme decât cele guvernamentale din două motive: pentru transparența activităților sale și pentru cooptarea în activitățile sale a specialiștilor cu diferite nivele de pregătire inclusiv din organizații neguvernamentale.

Pe website-ul CISR, putem observa că activitatea acestuia se oprește în anul 2011, an la care este publicat, de altfel, singurul raport de activitate.

Prin urmare, este necesară o evaluare a activității CISR și modificarea și actualizarea Hotărârii de Guvern privind înființarea și funcționarea acestuia.

Strategia trebuie să menționeze implementarea sistemului eCall și modul în care acesta este coordonat. În cadrul sistemului eCall ar trebui implicate și alte organizații ale societății civile care își pot aduce contribuția la salvarea vieților.

Intervențiile de urgență trebuie să fie realizate inclusiv de către operatori privați, pentru un răspuns mai bun și cât mai rapid, iar costurile intervențiilor de salvare trebuie achitate de către asiguratorii. În acest sens, legislația trebuie modificată în mod corespunzător.

Trebuie să existe un sistem de colectare a datelor despre intervențiile de urgență și costurile acestora pentru a asigura acestui domeniu transparența necesară.

ACR a implementat, la nivel național, o inițiativă menită să reducă timpul de descarcerare a victimelor accidentelor rutiere grave, cu până la 30%: "Cartea de Salvare la Bord". Legislația în domeniu trebuie să stipuleze prezența obligatorie la bordul autovehiculelor a unei astfel de cărți de salvare, în vederea reducerii numărului de decese din accidentele rutiere și salvarea a cât mai multor vieți.

6.2 Factorul uman în siguranța rutieră (pag. 52 – 55).

6.2.1 Întărirea rolului educației rutiere și a campaniilor de sensibilizare și conștientizare:

a. Reglementarea Planului național de educație rutieră

Se pune accentul pe asigurarea continuității desfășurării orelor de educație rutieră la nivel liceal, precum și pe formarea continuă a cadrelor didactice în cadrul unui parteneriat MECS și MAI, motivându-se experiența în acest domeniu a cadrelor MAI. Este necesară derularea unor astfel de activități în universități sau centre de formare acreditate, prin personal specializat.

Deși orele de educație rutieră în învățământul precolară, primar și gimnazial sunt obligatorii, nu sunt disponibile informații despre modul în care acestea se realizează, baza materială didactică utilizată, numărul de elevi participanți și modul de formare a cadrelor didactice.

Pentru șoferii profesioniști dar și pentru angajații care conduc un autovehicul la locul de muncă, accidentul rutier poate fi considerat accident de muncă. Angajatorul, în cadrul

instruirii periodice SSM, trebuie sa includ în tematica de instruire, cursuri de conducere preventiv , efectuate de c tre persoane autorizate.

Componenta D "infrastructura lizibil " trebuie s ocupe un loc aparte în preocup rile factorilor cu r spunderi în acest domeniu. De i semnalizarea rutier , atât cea pe vertical , cât i cea pe orizontal , trebuie efectuat i monitorizat conform legii, drumurile din România sunt foarte greu lizibile, mai ales în condiții meteo dificile. Strategia trebuie s prevad instrumente mai bune de monitorizare a acestor reglement ri, precum și sancțiuni pentru nerespectarea normelor legale. Periodic, trebuiesc desf urate audituri pentru monitorizarea gradului și a eficienței semnaliz rii rutiere, având în vedere importanta acesteia în siguranța infrastructurii rutiere.

Componenta E "preg tirea conduc torilor auto" trebuie privit cu atenție în cadrul strategiei. În programa colilor de oferi trebuie prev zute cursuri de conducere preventiv susținute de c tre persoane atestate în domeniu.

Este de salutat inițiativa de intensificare și profesionalizare a comunic rii, îns acest lucru trebuie realizat în strâns colaborare cu profesioni ti. Coordonarea acestor activit ți de c tre CISR nu face decât s sufoce acest organism printr-o nou sarcin care nu poate fi dus la bun sfâr it. De-alungul timpului, s-a dovedit c activitatea CISR a fost dezastruoas , situația siguranței rutiere din România datorându-i-se în cea mai mare m sur . Strategia de comunicare privind siguranța rutier trebuie regândit pentru a fi eficace i nu pentru a oferi CISR o nou competen țe pe care nu o poate avea din cauza lipsei profesioni tilor în domeniu.