

**Având speranța că tema propusă de noi prezintă un interes pentru toți participanții la traficul rutier, venim astăzi cu un nou episod al materialelor pe care le postăm pe site, materiale extrase din Strategia națională de siguranță rutieră 2011 – 2020.**

## **II. FACTORUL UMAN**

Având în vedere că eroarea factorului uman este prima cauză a accidentelor rutiere, abordarea completă a acestuia este de o deosebită importanță.

În acest sens, strategia cuprinde următoarea serie de măsuri, care să acopere, în mod complet, domeniul factorului uman în siguranța circulației, și anume:

- educația abilităților necesare începând cu vârsta preșcolară și până în sistemul universitar. Deprinderea timpurie a principiilor deplasării individuale sigure este un factor cheie în crearea unei culturi a siguranței rutiere;
- formarea deprinderilor de a conduce vehicule, prin introducerea permiselor necesare conducerii mopederelor, îmbunătățirea formării instructorilor auto, îmbunătățirea cursurilor de instruire din școlile de conducere, prin introducerea permisului probator (provizoriu);
- întărirea legislației de impunere a prevederilor legale;
- pe de altă parte, strategia va promova programele de conducere preventivă/defensivă, de consiliere/reabilitare psihologică pentru șoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteză și la consumul de alcool la volan;
  - acordarea de asistență psihologică post-traumatică supraviețuitorilor, rudelor și apropiaților victimelor accidentelor de circulație; în cazul victimelor care rămân cu sechele în urma accidentelor rutiere, asistența va consta în terapie ocupațională, care va viza inclusiv modificarea spațiului vital, personal, urban și instituțional în sensul facilitării accesului persoanei cu dizabilități, capacitarea acestora de adaptare și funcționare normală;
  - comunicarea motivelor care au stat la baza deciziei autorităților de a promova legislația respectivă; fundamentarea științifică a măsurilor (viteza este 50km/h în localități datorită unei rațiuni științifice, distanța de frânare este 3 m, la 60km/h este de 10m, crește exponențial; nu se reține vehiculul ci se reține arma care devine vehiculul care nu mai poate fi controlat; anual mor prin împușcare 10 persoane și 3.000 mor în accidente rutiere, convenția de la Geneva privind circulația vehiculelor ” șoferul trebuie să fie capabil să controleze vehiculul în orice situație”), tabele comparative cu alte state europene, rezultatele prognozate; seminarii, conferințe de presă, materiale de presă; campanii de sensibilizare;
  - campanii de impunere a legii;
  - îmbunătățirea intervenției post accident, prin îmbunătățirea managementului integrat;
  - îmbunătățirea procedurilor de aducere la cunoștința rudelor și apropiaților victimelor accidentelor de circulație a decesului celor dragi.

În afară de siguranța infrastructurii pentru toți participanții la traficul rutier, 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 și profesionalizarea comunicării și informării de siguranță rutieră.

De asemenea, în paralel cu intensificarea campaniilor de comunicare, legislația rutieră și metodele de impunere a acesteia vor trebui aduse la nivelul statelor membre UE cu performanțe apropiate de obiectivele asumate de UE. În acest sens se impune de urgență modificarea legislației necesare impunerii legii circulației, sub aspectul sancționării și urmăririi executării sancțiunilor pentru nerespectarea legislației rutiere și instalarea de sisteme automate de supraveghere a traficului rutier.

România are actualmente un grad de încasare a amenzilor contravenționale constatate cu mijloace automate de supraveghere video de aproape 17%, neexistând o situație exactă a gradului de încasare a amenzilor în cazul în care procesele verbale sunt înmânate contravenienților în momentul constatării. Având în vedere că, în viitor, accentul se va muta pe constatarea cu ajutorul sistemelor de supraveghere, trebuie analizat și adaptat modelul statelor membre UE care au procente maxime de încasare pe acest tip de constatare a contravențiilor.

Accent se va pune pe reducerea numărului de persoane decedate și al persoanelor grav rănite din următoarele categorii cu risc crescut:

- participanți la trafic vulnerabili (pietoni, mopediști, motocicliști, bicicliști)
- vârste cu risc crescut: tineri cu vârste între 16 și 30 de ani.