

ACCIDENTUL RUTIER SI IMPLICATIILE SALE SOCIO- ECONOMICE

Peste patru miliarde de dolari pe an – nota de plată pentru accidentele rutiere din România

Anual, pe șoselele din România mor aproximativ 2.500 de oameni, iar alți 5.500 sunt grav răniți.

Romania se situează pe locul cinci în Europa și Asia Centrală în ceea ce privește costul economic provocat de accidentele rutiere, estimat la 4,1 miliarde de dolari, în funcție de prețurile din 2008, potrivit unui raport al Băncii Mondiale (BM), citat de Mediafax.

Costul estimat pentru un deces este în Romania de 888.860 de dolari, mai puțin de jumătate decât sumele din Slovenia sau Cehia. Costurile directe ale accidentelor rutiere cu victime includ tratamentul de urgență, costurile medicale inițiale, cheltuielile de refacere, tratamentul pe termen lung, costurile cu polița de asigurare, cele legale și cele suportate de angajator.

Costurile indirecte includ cheltuielile cu productivitatea la locul de muncă, cauzate de invaliditatea temporară sau permanentă și de scăderile în productivitatea gospodăriilor, determinate de aceste dizabilități.

În 2008, 39.000 de cetățeni europeni și-au pierdut viața în accidente rutiere, fapt care face ca obiectivul UE de reducere la jumătate a numărului de persoane decedate în accidente rutiere până în 2010 (și anume 27.000 de decese) să nu poată fi îndeplinit.

Comisia Europeană a organizat anul trecut, la Bruxelles, o conferință pentru prezentarea rezultatelor consultării publice premergătoare elaborării Programului european de acțiune pentru siguranța rutieră 2011-2020. La dezbateri vor participa peste 400 de părți interesate, din domenii diferite.

„Consultarea publică și conferința contribuie la definirea unui program european de acțiune pentru siguranța rutieră, cu obiective clare și măsurabile, care se va derula în perioada 2011-2020. Europa nu poate fi permisivă în ceea ce privește siguranța rutieră, deoarece zeci de mii de vieți omenești sunt în joc în fiecare an”, a afirmat în deschiderea conferinței comisarul pentru transporturi, Antonio Tajani. În opinia sa, acest program de acțiune va ajuta Comisia să fie în continuare exigentă și hotărâtă în lupta împotriva accidentelor rutiere. Noul program de acțiune se va concentra, de asemenea, pe o serie de priorități cheie, ca de exemplu accidentele pe drumurile rurale (60% din numărul total de

decese) și participanții la trafic vulnerabili, precum pietonii, bicicliștii, motocicliștii și bătrânii, a mai spus oficialul european. După bilanțul programului actual de acțiune pentru siguranța rutieră (2001-2010), Comisia va face publice rezultatele procesului de consultare, organizat în decursul ultimelor luni, în scopul de a contribui la următorul program de acțiune.

România are șanse infime să se conformeze și în îndeplinirea obiectivelor noului program. Ce să mai vorbim de cel până în 2010 De ce? Pe de o parte, infrastructura rutieră este doar cu puțin mai răsărită decât cea din '89. Tronsonul București-Ploiești, de pe DN1 de exemplu, informatizat prin camere de supraveghere a traficului, a fost proiectat pentru un trafic de 15.000 de autovehicule pe zi, dar este „călcat” acum de 50.000 de mașini. Pe de altă parte, Poliția Rutieră, afectată de o scădere dramatică a efectivelor, este tratată de autorități ca un fel de Cenușăreasă în uniformă.

Un polițist la 160 de kilometri

Poliția Rutieră poate scoate în stradă fix 2.455 ofițeri și agenți, în treischimhuri. În cazul ideal, în care niciunul nu e bolnav sau plecat în concediu, asta înseamnă că pe șoselele noastre găsești un polițist cam la 160 de kilometri. Iar de 12 ani, tendința este de scădere continuă a efectivelor.

Cel mai bun exemplu este în București, unde din 1.035 polițiști în '93, s-a ajuns anul trecut la 630, din care în stradă erau cam 450, împărțiți în ture de opt ore. Există județe întregi cu efective de zece oameni, municipii cu câte un agent și orașe în care nu există nici un polițist de circulație.

În disperare de cauză, Internele au început o campanie de recrutări. S-au luat voluntari dintre jandarmi, transformați în agenți de circulație, după o scurtă instruire. Au fost momiți boboci din școlile de subofițeri, s-a apelat și la încadrarea directă a civililor. Rezultatul – o mână de oameni care învață mai mult la locul de muncă. Dar recrutările continuă să fie depășite de „dezertări” în alte structuri ale poliției și de pierderile cauzate de pensionări. Poliția Rutieră a ajuns sperietoare pentru polițiști și pentru că e trimisă mai mult pe jos „să scoată rezultate”. Fiecare mașină de poliție are „ordin” să consume, pe fiecare schimb, aproximativ 4 litri de combustibil. Asta a transformat patrurile de poliție în plontoane, de unde și ineficiența activităților de supraveghere a traficului.

Șoseaua – mai periculoasă decât SIDA

Previziunile Organizației Mondiale a Sănătății arată că, peste 15 ani, accidentele rutiere vor fi a treia cauză de mortalitate, cu mult înaintea războaielor și maladiei SIDA. În acest moment, accidentul este pe primul loc între cauzele de morbiditate pentru segmentul de vârstă 16-24 ani și pe al doilea pentru cel de 15-44 ani.

La „număr de persoane decedate în accidente la 10.000 de locuitori”, România este pe primul loc între țările est-europene și pe 9 la nivel continental. Din '90 încoace, pe șoselele noastre au murit aproape 60.000 de oameni. Iar catastrofa rutieră de anul trecut, de lângă Scânteia, județul Iași, soldată cu 14 morți, nu este nici pe departe cel mai grav accident din statisticile noastre rutiere...

Catastrofe rutiere din România de care nu s-a vorbit

20 de oameni au murit, în 1972, la Agigea-Constanța. Șoferul unui camion militar nu a acordat prioritate de trecere unui autobuz de călători. În urma impactului, combustibilul din rezervorul camionului s-a răspândit în autobuz și a luat foc. Pasagerii au murit carbonizați.

Doi ani mai târziu, la Loamneș-Sibiu, conducătorul unui autobuz nu s-a asigurat la trecerea la nivel cu calea ferată fără bariere. După impactul cu trenul, autobuzul a fost târât 300 de metri. **Au murit atunci 22 de persoane.**

1978, Stâna de Vale- Bihor. O autospecială care transporta muncitori, a rămas fără frâne și s-a izbit de stânci. **19 muncitori au murit striviți** sau în urma rănilor produse de sculele din mașină.

Tot în '78 și tot din cauza unor defecțiuni la sistemul de frânare, s-a înregistrat cel mai tragic accident rutier din România. Lângă Botoșani, unde un autobuz s-a răsturnat într-un pârau, **48 de pasageri au murit, majoritatea înecați.**

În 1987, în Valea Doftanei – Prahova, o autospecială de transport muncitori s-a răsturnat din cauza surpării șoselei. **27 de oameni au murit.**

După un an, la Oșorhei – Bihor, șoferul unui autobuz I.T.A. a făcut infarct în timp ce conducea. Scăpat de sub control, vehiculul s-a lovit de un cap de pod. **Au murit 25 de oameni.**

În total, 161 de morți, în numai 6 accidente!

Tragedii în mare viteză

După '89, nu s-au mai înregistrat accidente colective de proporțiile celor din deceniile trecute, însă numărul accidentelor și consecințelor acestora a fost mai mare. **1993 – județul Brăila. 12 persoane au murit** într-o mașină lovită de tren. Aceeași cauzăși în accidentele produse în **1996, în județele Constanța și Timiș, soldate cu moartea a 9 și, respectiv, 7 persoane.**

Până în 2003, în județele Alba, Bihor, Cluj și de două ori în Galați au avut loc evenimente rutiere soldate fiecare cu decesul a 8 oameni.

Între 1991 și 2004 s-au produs 15 accidente cu câte 6 morți și 67 cu 5 morți. Principala cauză care a favorizat producerea acestor accidente a fost viteza excesivă – 21 de cazuri, urmată de „viteză neadaptată particularităților de trafic și de drum” – 15 și depășiri neregulate – 13.

La **29 noiembrie 2005**, la intrarea în municipiul Slobozia, din județul Ialomița, șoferul unui microbuz care transporta 26 de pasageri a pierdut controlul direcției de mers, izbindu-se de un copac aflat pe marginea soselei. În urma impactului **au murit 16 oameni**, alții 11 fiind grav răniți.

7 septembrie 2006, Bârlad. Șoferul unui microbuz care transporta 16 persoane nu a acordat prioritate de trecere și a fost lovit din plin de un autocar. În urma impactului produs **șiau pierdut viața 12 persoane**, alte cinci fiind ranite grav.

Octombrie 2006, un microbuz s-a ciocnit violent cu un autocamion pe DN7. În urma impactului au **decedat 8 oameni**.

În **ieulie 2007**, un autocar a fost lovit de un tren personal, în localitatea dambovițeană Gura Ociței. În autocar erau 40 de persoane care se întorceau de la o nuntă. **Opt pasageri au decedat**, alți 27 au fost răniți.

Anul trecut a continuat, din păcate, în... nota obișnuită:

14 august 2009, în localitatea Scânteia, județul Iași, un microbuz aflat pe calea ferată a fost lovit în plin de un tren. **14 oameni au murit**.

15 august 2009, la Bistrița, un microbuz a lovit o mașină parcată, două persoane fiind rănite. Accidentul s-a produs când șoferul s-a aplecat după un obiect de pe podea.

23 august 2009, un microbuz care transporta mai mulți nuntași a intrat pe contrasens, în dreptul localității Foltești, județul Galați, și a acroșat o mașină. 11 persoane au fost rănite.

Cauzele și împrejurările care favorizează producerea unor astfel de Accidente

OMUL, DRUMUL ȘI MAȘINA

Omul – Șoferul

1. Lipsa de experiență.

Șoferii foarte tineri, de 18-20 de ani, au un grad mai redus de responsabilitate socială. Puțini dintre ei realizează că poartă răspunderea pentru viața și integritatea pasagerilor. Specialiștii spun că șoferilor foarte tineri nu ar trebui să li se permită să efectueze transport în comun de persoane, datorită atitudinii de indiferență față de importanța activității de transport persoane, ca și față de pericolele din trafic;

Foarte puțini conducători auto efectuează testele psihologice din șase în șase luni, conform prevederilor legale pentru cei care efectuează transport public de persoane.

2.Oboseala în conducere - Nerespectarea alternanței timpilor de rulare cu cei de odihnă.

Majoritatea dintre șoferii de microbuz, mai ales cei care operează pe distanțe lungi, nu respectă prevederile legale privind alternanța timpilor de rulare cu cei de odihnă. Oboseala instalată după depășirea timpului normal de condus, diminuează capacitatea de conducere și reflexele șoferului.

3.Neatenția în conducere

Șoferii au prostul obicei să efectueze încasările de bani și plata restului către pasageri în timpul mersului, să schimbe casetele muzicale, să vorbească la telefon sau cu pasagerii, să facă cu totul altceva decât să fie atenți la modul de conducere.

Drumul

Prea multe nu sunt de spus, constatați și dvs. Infrastructura nu diferă prea mult, decât poate prin redenumirea unor drumuri în autostrăzi, expres sau naționale, de cea din 1989. Starea precară a acestora, lipsa semnalizării; bine cunoscutele gropi și denivelări măresc semnificativ riscul de accidente, prin efectuarea unor manevre suplimentare pentru a le ocoli.

Autostrăzile, dacă le putem numi așa, și drumurile expres, pe care autovehiculele, teoretic, ar trebui să se deplaseze cu viteze mari, nu sunt protejate cu garduri, existând pericolul pătrunderii animalelor pe calea de rulare.

Mașina

Stare tehnică necorespunzătoare. Din cele aproximativ 30.000 de autovehicule de 3,5 tone care efectuează transport public de persoane în comun (microbuze), cel puțin o treime (10.000) au fost, de fapt, construite pentru transportul de marfă. Mașinile de acest tip au fost recarosate, modificate în interior și adaptate (li s-au sudat bănci și bare de sprijin), astfel încât să poată transporta pasageri.

Verificarea tehnică periodică se face doar pe hârtie. Lipsesc centurile de siguranță la fiecare scaun în parte.

Dupa categoria vehiculului al carui conducator a fost vinovat de producerea accidentului în anul 2009, va prezentam datele mai jos:

<i>Categorie vehicul</i>	<i>Accidente</i>	<i>Morti</i>	<i>RanitiGrav</i>	<i>RanitiUsor</i>
autoturism	4999	1389	4918	2658
moped	686	98	620	79
autoutilitara	573	168	519	233
bicicleta	434	101	339	16

	243	52	217	35
tractiune animala	208	68	164	47
autotren	101	46	85	62
autospeciala	62	21	54	18
alte categorii	56	17	51	18
microbuz	51	32	60	52
autobuz	46	5	44	14
tractor	43	23	23	8
scuter	29	3	28	1
autocamion	24	9	23	26
tramvai	9	3	6	0
autoremorcher	8	3	5	1
autobasculanta	5	3	2	0
autocar	5	1	11	14
motoreta	5	0	5	0
motocar	4	1	4	2
tras, impins de om	3	1	2	0
autoduba	1	0	1	2
autopropulsanta	1	0	1	0
troleibuz	1	1	0	0
TOTAL	7597	2045	7182	3286

Despre legislația deficitară în domeniu, piraterie, precum și despre alte cauze care favorizează producerea acestor drame colective, cunoasteti si dumneavoastra.

Avand in vedere faptul ca, accidentul de circulatie, nu intotdeauna reprezinta o fatalitate, o culpa, ci are cauze, care dincolo de litera legii, denota lipsa de educatie, civilizatie, dar si a unui drum public modern si sigur, Asociatia „Consiliul Natioanal pentru Securitate Rutiera” isi propune, prin scopul sau declarat: **un trafic in siguranta, mai putine drame pe sosele, o viata traita intr-o lume mai buna, mai linistita, mai sigura si mai curata.**