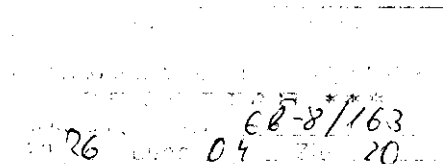




Nr. 4268, 4277, 4278, 4282, 4287, 4288, 4290, 4291, 4292, 4293, 4295, 4296, 4297, 4298, 4299, 4300, 4252, 4267, 4274, 4275, 4276, 4280, 4281, 4284, 4285, 4286, 4294, 4301/2026

16-04-2026

Către: Doamna Oana MURARIU
Secretar al Camerei Deputaților



Ref. la: Răspunsuri la întrebări/interpelări formulate de deputați

Stimată doamnă secretar,

Vă transmitem, alăturat, răspunsurile instituțiilor vizate cu privire la unele întrebări/interpelări formulate de deputați, potrivit tabelului anexat.

Cu deosebită considerație,

MINI SĂPLINARU

SECRETAR DE STAT



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

CABINET MINISTRU

Nr. 4294 / DRP
DATA 14-04-2026

Nr. 7040

Data: 14.04.2026

Către: Domnul deputat GROZA CĂLIN-FLORIN
PARLAMENTUL ROMÂNIEI- CAMERA DEPUTAȚILOR

14-04-2026

Ref: Răspuns Interpelare

Stimate domnule deputat,

Referitor la interpelarea dumneavoastră, înregistrată la Camera Deputaților cu nr. 1083B/2026, înregistrată la Departamentul pentru Relația cu Parlamentul cu nr. 2279/DRP/2026, având ca obiect "Măsuri de urgență pentru stoparea mortalității rutiere: Auditul deceselor cauzate de infrastructura nesemnalizată și eșecul politicilor de prevenție", vă comunicăm următoarele:

Referitor la întrebarea nr.1

C.N.A.I.R.-S.A. nu deține o statistică publică proprie care să izoleze explicit numărul de decese cauzate exclusiv de lipsa semnalizării sau vizibilitatea redusă a carosabilului ca factori determinanți unici.

În schimb, evidența oficială a accidentelor rutiere este gestionată de Poliția Română (prin Inspectoratul General al Poliției Române) - Buletinul Siguranței Rutiere (document oficial elaborat anual care analizează în detaliu accidentele de circulație grave, cauzele acestora și evoluția indicatorilor de siguranță rutieră din România).

În prezent sunt raportate aceste date după cum urmează:

- ✓ Ponderea infrastructurii: Aproximativ 0,2% din totalul accidentelor rutiere sunt cauzate direct de factori ce țin de infrastructură.
- ✓ Cauze principale: Majoritatea accidentelor grave (peste 76%) sunt atribuite culpei conducătorului auto, cum ar fi viteza neadaptată la condițiile de drum, neacordarea de prioritate sau indisciplina pietonilor.
- ✓ Cumul de factori: Rapoartele Avocatului Poporului și ale societății civile subliniază că accidentele sunt adesea rezultatul unui cumul de factori, unde deficiențele de infrastructură (inclusiv semnalizarea deficitară) pot fi factori favorizanți, chiar dacă nu sunt înregistrați ca factori determinanți în procesele-verbale de constatare.
- ✓ Responsabilitatea datelor: Metodologia de înregistrare a accidentelor (conform Ordinului nr. 18/2016) se bazează pe concluziile polițiștilor la fața locului.

Referitor la întrebarea nr.2

Conform Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră 2022-2030, calendarul asumat pentru intervenția în zonele cu risc ridicat de accident (puncte negre) vizează o reducere progresivă a acestora prin măsuri de infrastructură și semnalizare.

Principalele baze cronologice și obiective sunt:

- ✓ Trimestrul II- 2026: Termenul limită asumat pentru reducerea cu 48% a numărului de puncte negre identificate la nivel național. Aceasta presupune eliminarea a aproximativ 129 de locații critice prin investiții specifice.
- ✓ Perioada 2022-2024: Etapa de identificare a soluțiilor tehnice și stabilire a măsurilor de eliminare pentru punctele negre prioritare.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

- ✓ Orizontul 2030: Obiectivul strategic pe termen lung este reducerea cu 50% a numărului de decese și răni grave comparativ cu anul 2019, prin modernizarea semnalizării și a infrastructurii conform standardelor europene.
- ✓ Orizontul 2050: Alinirea la conceptul european „Vision Zero”, care urmărește eliminarea totală a deceselor cauzate de accidente rutiere.
- ✓ Intervențiile includ montarea indicatorului specific de avertizare (triunghi roșu cu bulină neagră) și implementarea unor soluții de siguranță pasivă (parapeți, iluminat, marcaje rezonatoare) acolo unde semnalizarea actuală este deficitară.

Referitor la întrebarea nr.3

Nu există un procent fix, stabilit prin lege, care să fie dedicat exclusiv acestor elemente din bugetul total de întreținere.

Totuși, alocările pentru siguranță rutieră (marcaje, semnalizare, parapeți) sunt gestionate prin linii bugetare specifice și programe de finanțare dedicate, precum Programul Operațional Transport (POT) și PNRR.

Bugetul de investiții în siguranță: Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022-2030 estimează un necesar de aproximativ 617 milioane de euro pentru măsuri de siguranță activă și pasivă pe parcursul a 7 ani.

Structura cheltuielilor: din totalul fondurilor dedicate siguranței rutiere prin Strategia Națională, aproximativ 50,45 milioane euro sunt alocate strict pentru semnalizare, marcaje și amenajări rutiere.

Finanțarea prin PNRR: un proiect major de 249 milioane lei este în derulare exclusiv pentru montarea de parapeți pe rulouri și alte elemente de siguranță pasivă pe drumurile naționale.

Achiziții anuale: C.N.A.I.R. lansează anual acorduri-cadru pe 4 ani pentru marcaje termoplastice și parapeți, valorile acestora variind în funcție de necesarul regional al fiecărei Direcții Regionale de Drumuri și Poduri (D.R.D.P.).

Referitor la întrebarea nr.4

În prezent, nu există un sistem integrat al C.N.A.I.R. -S.A. care să permită raportarea directă de către cetățeni cu o obligativitate legală de intervenție în 48 de ore pentru deficiențele de semnalizare.

Aplicația oficială a C.N.A.I.R. pentru vizualizarea situației drumurilor naționale și a autostrăzilor în 2026 este accesibilă în principal prin intermediul hărții interactive de pe site-ul oficial C.E.S.T.R.I.N./ C.N.A.I.R. sau prin aplicații dedicate de mobil.

Harta interactivă - Situația traficului Rutier C.N.A.I.R.: Situată pe site-ul www.cnadnr.ro (<https://dispecerat.andnet.ro/harta.php>) aceasta oferă informații în timp real despre trafic, starea drumurilor și lucrările de infrastructură.

Există proiecte majore de monitorizare a traficului finanțate prin PNRR (Planul Național de Redresare și Reziliență), vizând în special autostrăzile A1, A2, A3 și drumul național DN1.

Aceste investiții fac parte din efortul de digitalizare a infrastructurii rutiere și de creștere a siguranței pe drumurile de mare viteză.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Principalele detalii ale acestor proiecte sunt:

- ✓ Sistemul de Monitorizare și Informare (ITS): C.N.A.I.R. a depus cereri de finanțare și a lansat licitații pentru instalarea de Sisteme Inteligente de Transport (ITS) pe secțiunile A1 (București - Pitești), A2 (București - Constanța/Cernavodă) și A3 (București - Ploiești).
- ✓ Camere video și Radare Fixe: Proiectul prevede instalarea a aproximativ 400-500 de camere inteligente. Acestea vor avea funcții de:
 - măsurare a vitezei medii de deplasare.
 - detectarea automată a incidentelor sau accidentelor.
 - monitorizarea fluxului de trafic și a condițiilor meteorologice.
- ✓ Sistemul e-Sigur: Acesta este cadrul legal și tehnic (implementat cu sprijinul Poliției Române) care va permite procesarea automată a abaterilor rutiere surprinse de noile sisteme de monitorizare.
- ✓ Elemente de Siguranță Rutieră Pasivă: Pe lângă monitorizarea video, proiectele includ instalarea de atenuatoare de impact și parapete de înaltă performanță pentru a reduce gravitatea accidentelor.

Licitarea și instalarea acestor sisteme sunt în desfășurare, cu termene de implementare și activare estimate pentru perioada 2025 - 2026, conform jaloanelor PNRR.

În ceea ce privește petiționarea clasică, precizăm faptul că, momentan, raportarea deficiențelor de către cetățeni se face prin canalele clasice de petiționare (e-mail, telefon la dispecerat), unde termenul legal de răspuns este de 30 de zile.

Vă mulțumim pentru interesul manifestat și înțelegem să dovedim la rândul nostru o preocupare dedicată pentru a răspunde cu toată considerația solicitărilor dumneavoastră.

Cu stimă,

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII,
CIPRIAN-CONSTANTIN ȘERBAN