

EXPUNEREA DE MOTIVE

pentru modificarea și completarea Ordonanței nr. 43 din 28 august 1997 privind regimul drumurilor, precum și a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare

1. DESCRIEREA SITUAȚIEI ACTUALE

În acest moment, România se situează pe primul loc în ceea ce privește numărul de decese produse în accidente rutiere în anul 2021, conform unei statistici realizate la nivelul Uniunii Europene. Rata mortalității în România din această cauză este mai mult decât dublă față de media europeană, scrie News.ro. Astfel, datele preliminare ale statisticii arată că rata deceselor cauzate de accidente rutiere înregistrată în România anul trecut este de 93 la un milion de locuitori, față de 44 cât este media europeană. Cea mai scăzută rată a deceselor o raportează Norvegia, cu 16, Malta, cu 17, și Suedia, cu 18 decese la un milion de locuitori.

În contextul în care la nivelul UE, numărul deceselor rutiere a scăzut cu 36% în ultimul deceniu, conform ultimelor date apărute în spațiul public (martie 2022), România se menține pe primul loc în clasamentul privind victimele accidentelor rutiere.

Lipsa trotuarelor pe drumurile naționale și județene în intravilan, reprezintă o mare problemă, generatoare de accidente soldate cu victime și decese. În țara noastră, rata accidentelor în care sunt implicați pietoni este cu mult peste media UE, conform Eurostat rata mortalității din accidente în care erau implicați pietoni înregistra 38% în anul 2017.

În prezent, în România, există reglementat prin dispozițiile Ordonanței nr. 43 din 28 august 1997, republicată¹, privind regimul drumurilor, obligativitatea autorităților locale, împreună cu Consiliile Locale, de a asigura pietonilor, în zona intravilană, condițiile de deplasare prin amenajări de trotuare.

Deși legea prevede foarte clar prin definiție ca, *regimul drumurilor reglementează în mod unitar administrarea drumurilor publice și private, iar drumurile sunt căi de comunicație terestră special amenajate pentru circulația vehiculelor și a pietonilor*, după cum putem observa cu toții circulând pe drumurile noastre, în multe dintre unitățile

¹ Potrivit art. 19, alin. (2) „Consiliile locale vor asigura, în intravilan, condițiile de deplasare a pietonilor și cicliștilor, prin amenajări de trotuare și piste”

administrativ teritoriale din România, dispozițiile ordonanței mai sus menționată, nu sunt respectate, nefiind amenajate astfel de spații pentru pietoni.

Pe foarte drumuri județene și naționale, în intravilan, nu există trotuare, iar pietonii sunt expuși zilnic unor pericole reale, fără ca autoritățile să fi luat măsuri în acest sens. Din păcate drumurile noastre nu asigură dotările necesare, în contextul în care legislația europeană sancționează grav țările care nu au aplicat măsurile impuse în acest sens.

Cea mai bună dovadă este numărul mare al victimelor decedate sau grav rănite înregistrate în fiecare an ca urmare a accidentelor cauzate de deplasarea pietonilor pe partea carosabilă, motiv pentru care, considerăm că se impune adoptarea unor măsuri real aplicabile pentru rezolvarea situației descrise.

Concret, anual mor în accidente rutiere mii de români, din care mulți sunt pur și simplu spulberați pe acostamentul drumului. Imaginați-vă cât de cruntă este situația într-o familie când mama și copilul din cărucior sau bunica cu nepoțica sunt spulberate pe marginea drumului, pentru că autoritățile locale, din varii motive (lipsa resurselor financiare, lipsa unei bune reglementări, lipsa infrastructurii sau pur și simplu dezinteres), omit să facă o prioritate viața cetățeanului. Astfel 9 milioane de români care locuiesc în mediul rural, adică aproximativ 44% din populația României, își riscă viața în fiecare zi.

Amintim aici câteva exemple de astfel de evenimente nefericite petrecute pe drumurile naționale și județene din România:

- 30 Nov. 2019 - Bărbat la 83 de ani este lovit mortal pe marginea drumului de un tânăr ce depășește o mașină.
- 30 Nov. 2019 - La Răzvad - Dâmbovița, două femei, de 26, respectiv 52 de ani, mergeau să își ia copiii de la grădiniță. Pe marginea drumului au fost spulberate de mașină, ajungând la spital cu răni grave.
- Mamă, 36 de ani și copilul, 9 ani sunt accidentați grav la Cioranii de Jos - Prahova când se întorceau de la școală pe marginea drumului de o mașină ce aluneca pe zăpadă.
- 24 Dec. 2016 - Carnagiu de la Bodeș. O familie întreagă este spulberată pe marginea drumului, părinții și doi copii.
- 1 Nov. 2019 - La Cârțișoara-Sibiu, o mamă și copilul (30 ani și 7 ani) sunt spulberați fără să aibă vreo șansă de supraviețuire. Totul s-a întâmplat în timp ce ei se deplasau pe marginea drumului. Mama disperată ridică copilul în brațe înaintea impactului.
- 8 Sep. 2019 - Bărbat, 76 de ani este lovit mortal și abandonat pe marginea drumului la comuna Valea Sarii

- 22 Mai. 2019 - Bărbat la 46 de ani este găsit mort pe marginea drumului la Timișești - Neamț, fiind victima unui accident rutier .
- 22 Sep. 2019 - Două fete, cu vârste de 4 și 13 ani, au fost rănite, după ce au fost lovite de o mașină, în timp ce mergeau pe marginea unui drum din localitatea Nimigea, județul Bistrița-Năsăud.
- 7 Ian. 2018 - Localnicii protestează din cauza lipsei trotuarelor într-o localitate din Jud. Bistrița , unde într-un cumplit accident un adolescent a lovit 5 tinere și un adult pe marginea drumului. O tânără de 16 ani moare la spital.

Acest fapt este constatat și de către Poliția Rutieră, care confirmă că lipsa trotuarelor, împreună cu absența iluminatului stradal, constituie factori majori de producere a unor accidente rutiere soldate cu decese.

În opinia noastră, aceste consecințe nu mai pot fi ignorate, motiv pentru care considerăm ca se impun modificări legislative și măsuri concrete care să elimine aceste consecințe nefaste, așa cum se întâmplă în orice țară europeană și civilizată. Nu putem accepta în continuare reabilitări sau construcții de drumuri, fără ca acestea să includă de la nivel de proiectare și partea carosabilă/trotuarele.

2. SCOPUL URMĂRIT PRIN PREZENTUL PROIECT DE LEGE

Prin prezenta inițiativă, se urmărește introducerea obligativității ca organele administrației publice să exercite prerogativele dreptului de proprietate publică în domeniul drumurilor transversale de interes național și județean, în intravilan, să includă în programele de realizare a proiectelor atât lucrări destinate circulației rutiere cât și lucrări destinate circulației pietonale prin amenajări de trotuare pe cel puțin una dintre părțile carosabilului, în vederea asigurării siguranței acestora.

Totodată, ne dorim ca autoritățile publice responsabile cu elaborarea planurilor de urbanism și de amenajare a teritoriului, precum și de normele tehnice privind regimul drumurilor publice de interes național și județean să se asigure că la proiectarea, execuția și intervențiile asupra drumurilor publice, în intravilan, se includ și facilități pentru traficul pietonal pe cel puțin una dintre părțile carosabilului.

Practic, ne propunem să eliminăm riscurile la care pietonii români sunt supuși zi de zi din lipsa trotuarelor, prin completarea legislației existente, care, deși prevede în definiția drumului public atât obligativitatea existenței părții carosabile destinate circulației rutiere, cât și trotuarele destinate circulației pietonale, a fost total ignorată în aplicare în ultimii 30 de ani.

Drumuri publice - drumuri de utilitate publică și/sau de interes public **destinate circulației rutiere și pietonale** în scopul satisfacerii cerințelor generale de transport ale economiei, ale populației și de apărare a țării; acestea sunt proprietate publică și sunt întreținute din fonduri publice, precum și din alte surse legal constituite;

În ceea ce privește impactul financiar, consideram ca nu există impact financiar negativ asupra bugetului general consolidat, modificările aduse prin prezenta nu afectează bugetul de stat, existând deja fonduri alocate pe acest segment, așa cum au fost structurate până la acest moment.

Strategiile regionale pentru Dezvoltare 2021-2027, prin programe de genul PNRR și PNDR, dar fără a ne limita la acestea, prevăd îmbunătățirea conectivității și mobilității intra-regionale, care să conducă la creșterea mobilității durabile și inteligente între localități, precum și realizarea de investiții destinate siguranței rutiere pentru pietoni. În consecință, la data prezenta există finanțări alocate acestor sectoare.

În raport cu decongestionarea traficului, ca urmare a investițiilor din componenta de Transport sustenabil, PNRR prevede măsuri care să adapteze localitățile urbane la noul context ce va promova limitarea spațiului dedicat autovehiculelor personale și dezvoltarea infrastructurilor pentru încurajarea utilizării transportului public, cu bicicleta și pietonal; inclusiv susținerea implementării nodurilor intermodale pentru facilitarea transportului la nivelul zonei urbane funcționale/zonei metropolitane.

În ceea ce privește sursele de finanțare pentru implementarea măsurilor propuse prin prezenta propunere legislativă, acestea vor fi asigurate conform Pilonului 1: Tranziția verde, Componenta C4. Transport sustenabil, Domeniul de politică Transporturi, capitolul D. Investiții în infrastructura existentă pentru siguranța rutieră din Planul Național de Redresare și Reziliență al României,) PNRR ("aprobat de Consiliul UE (28 octombrie 2021). Alocarea pentru această componentă este de 219 mil. Euro. Măsurile propuse prin PNRR cuprind facilități de circulație în condiții de siguranță a pietonilor în localitățile tranzitate de DN-uri.

În consecință, realitatea României din 2022, arată ca prezența trotuarelor este ocazională, iar siguranța pietonilor este vulnerabilizată, situație care trebuie rapid schimbată. În lipsa unor trotuare, care să permită cetățenilor să se deplaseze în condiții de siguranță, aceștia sunt nevoiți să meargă pe acostamentul drumului, viața acestora fiind pusă în pericol. În multe localități, copiii români merg la școală zi de zi expunându-se la un real pericol de accidentare, îi vedem cu toții în zonele în care activăm.

În opinia noastră este evident ca legislația actuala are nevoie de ajustări, astfel încât sa existe obligativitatea a se crea un cadru de deplasare în condiții de siguranță si pentru cetățenii romani, pietoni.

3. EFECTELE PROIECTULUI DE ACT NORMATIV ASUPRA LEGISLAȚIEI ÎN VIGOARE

Urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ, următoarele acte normative vor fi modificate și completate:

Ordonanța nr. 43 din 28 august 1997 privind regimul drumurilor, republicată(r1) în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 237 din 29 iunie 1998, cu modificările si completările ulterioare.

Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.373 din 10 iulie 2001, cu modificările si completările ulterioare.

Față de cele expuse, solicităm dezbaterea și adoptarea prezentei propuneri legislative.

Inițiator,

Senator Claudiu MURESAN

Grup Parlamentar USR



LEGE

pentru modificarea si completarea Ordonanței nr. 43 din 28 august 1997 privind regimul drumurilor si a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului.

Tabel semnături

Nr. crt.	Nume și prenume	Partid	Semnătură
1.	VICOL COSTEȘ	USR	
2.	CRISTĂ BEREȘ	USR	
3.	OPRIȘCĂREANU Marcel	USR	
4.	VOSTICA ANDREI	USR	
5.	NEGEȘ EUGEN REMUS	USR	
6.	RAȘU TRICHEL	USR	
7.	BODOLARIU Marius	USR	
8.	ARĂU AMBROZIE - IRINEU	USR	
9.	ZOB Alexandru Robert	USR	
10.	VLAD SERGIU COSMIN	USR	
11.	IVAN DAN	USR	



LEGE

pentru modificarea si completarea Ordonanței nr. 43 din 28 august 1997 privind regimul drumurilor si a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului.

Tabel semnături

Nr. crt.	Nume și prenume	Partid	Semnătură
1.	POPESCU ION DRĂGOS	USR	
2.	CAMBERA OANA TEREZIA	USR	
3.	GIURGIU ADRIAN	OSR	
4.	ȚANĂȘIȚĂ RADU	USR	
5.	ȘTEFAN ILIEN LORENA	USR	
6.	Simionut Ungureanu	OSR	
7.	IOHAN CRISTIAN-ROD	USR	
8.			
9.			
10.			
11.			