

European Road Assessment Programme
BUILDING MODERN ROADS FOR MOLDOVA:
EuroRAP SAFETY RATINGS AND RECOMMENDATIONS 2011



European Road Assessment Programme
CONSTRUIREA DE DRUMURI MODERNE PENTRU MOLDOVA:
CLASIFICARE A SIGURANTEI SI RECOMANDARI 2011 ALE EuroRAP

EuroRAP is financially supported by:

FOREWORD BY THE PRIME MINISTER CUVÎNT ÎNAINTE AL PRIM-MINISTRULUI



Everyone can see that there is much work to do over the next decade to build a modern road network for Moldova. No economy can compete in the world without safe and efficient roads. High transport costs affect the entire economy and mean higher prices in the shops and higher costs getting goods to export markets. Road crashes in Moldova alone bleed away 2% of GDP. Poor roads mean fewer jobs, lower wages, more road deaths and a poorer quality of life.

Development bank assistance is essential for us to transform Moldova's roads. Last month, World Bank President Robert Zoellick announced a new joint initiative on behalf of seven development banks to make "safety a more urgent priority" in road projects when assistance is provided.

Anticipating this, last summer I launched a technically advanced safety and condition inspection of 2,500kms of our key roads. I am determined to attract investment into Moldova's roads and that our country should be and be seen to be at the forefront of progressive international initiatives. The government will work with development institutions to adopt the important findings in this report.

Este evident pentru oricine că este foarte mult de lucru în următorii zece ani pentru a construi o rețea de drumuri moderne pentru Republica Moldova. Nicio economie nu poate concura în lume fără drumuri sigure și eficiente. Costurile ridicate de transport afectează întreaga economie, ceea ce are drept consecință prețuri mai mari în magazine și costuri mai mari pentru livrarea mărfurilor către piețele de export. Numai accidentele rutiere în Republica Moldova duc la pierderea a 2% din PIB. Drumurile proaste înseamnă mai puține locuri de muncă, salarii mai mici, mai multe decese rutiere și o calitate mai săracă a vieții.

Asistența băncilor de dezvoltare ne este esențială în scopul de a transforma drumurile din Moldova. Luna trecută, președintele Băncii Mondiale, Robert Zoellick, a anunțat o nouă inițiativă comună în numele a șapte bănci de dezvoltare pentru a face "siguranța o prioritate cât mai urgentă" în cadrul proiectelor de drumuri pentru care se acordă asistență.

Luând aceasta în considerație, vara trecută am lansat o inspecție tehnică avansată a siguranței și stării a 2.500 km de drumuri-cheie naționale. Sunt hotărât să atrag investiții pentru drumurile din Moldova și cred că țara noastră ar trebui să fie și să fie văzută în primele rânduri ale inițiativelor progresiste internaționale. Guvernul va colabora cu instituțiile de dezvoltare pentru a adopta descoperirile importante din cadrul acestui raport.

ROAD AND ROAD DEATHS IN MOLDOVA DRUMURILE ȘI DECESELE RUTIERE ÎN MOLDOVA

Moldova's roads are known to be of poor quality¹ and some estimates suggest that more than 90% of the road network in Moldova requires rehabilitation.

Reported statistics show that every year approximately 500 are killed and more than 2,000 are severely injured as a consequence of road accidents². The Police provided a clear description of issues they face in recording crash data, such as under-reporting and identification of locations. The analysis takes this into account.



Drumurile din Moldova sunt cunoscute ca fiind de proastă calitate¹ și unele estimări sugerează că mai mult de 90% din rețeaua de drumuri din Moldova necesită reabilitare.

Statisticile raportate arată că în fiecare an aproximativ 500 de oameni sunt uciși și mai mult de 2.000 sunt grav răniți ca urmare a accidentelor rutiere². Poliția a oferit o descriere clară a problemelor cu care se confruntă în procesul de înregistrare a datelor referitoare la accidente, cum ar fi sub-raportarea și identificarea locațiilor. Această analiză ia în considerare acest aspect.

FOREWORD BY JOHN DAWSON, EURORAP CHAIRMAN CUVÎNT ÎNAINTE AL LUI JOHN DAWSON, PREȘEDINTE EURORAP



The Prime Minister's support for the new approach announced by development institutions is welcome. The report's recommendations are based on an analysis of costs and benefits as supported by the new Global Road Safety Facility. Underpinning the initiative and the UN Decade of Action for Road Safety 2011-2020 is an understanding that 1-3% of global GDP is lost in road crashes.

Some 2,500kms of Moldova's road network have been inspected and sliced into tens of thousands of sections. Problems have been diagnosed, affordable remedies identified. The findings are already influencing the design of road projects shortly to be built in Moldova and in preparation.

Modern road design creates self-explaining and forgiving roads that, particularly in towns and villages, rely less on enforcement to keep them moving and keep them safe. The recommendations in this report will mean adoption in Moldova of best international engineering practice. It will bring challenges and it will encourage innovation.

If the recommendations of the report are implemented, the look and feel of Moldova's roads and villages will visibly change for the better. Everyone will find it easier to use roads safely.

Sprrijinul Prim-Ministrului pentru noua abordare anunțată de către instituțiile de dezvoltare este binevenit. Recomandările raportului se bazează pe o analiză a costurilor și beneficiilor susținută de noul Centru de Siguranță Rutieră Globală. La baza inițiativei și a Decadei de Acțiune a ONU pentru Siguranța Rutieră 2011-2020 stă înțelegerea faptului că 1-3% din PIB-ul mondial se pierde în accidente rutiere.

Aproximativ 2.500 de km din rețea de drumuri din Moldova au fost inspecțate și divizate în zeci de mii de secțiuni. Problemele au fost diagnosticate, iar remediile accesibile au fost identificate. Constatările deja influențează elaborarea proiectelor de drumuri ce urmează să se construiască în scurt timp în Moldova, precum și a proiectelor în curs de pregătire.

Proiectarea rutieră modernă creează drumuri acceptabile care, în special în orașe și sate, se bazează mai puțin pe impunere pentru a le menține utilizabile și a le păstra în condiții de siguranță. Recomandările din acest raport vor însemna adoptarea celor mai bune practici internaționale de inginerie în Republica Moldova. Acesta va aduce noi provocări și va încuraja inovația.

În cazul în care recomandările raportului sunt puse în aplicare, aspectul drumurilor și satelor din Moldova se va schimba vizibil în bine. Va fi mai ușor pentru toți participanții la trafic să utilizeze drumurile în condiții de siguranță.

EURORAP DATA COLLECTION SURVEY ANCHETA EuroRAP DE COLECTARE A DATELOR

Using specially-equipped vehicles, software and trained analysts, EuroRAP inspects and rates roads, focusing on more than 50 road attributes relating to the likelihood of a crash and its severity. These attributes include intersection design, road cross-section and markings, roadside hazards, footways and bicycle lanes.

2,513km was surveyed by the Serbian motoring organisation AMSS working in consultation with the Automobile Club of Moldova. The network was chosen to include routes likely to account for the majority of road deaths on Moldova, and therefore to represent those with the greatest potential for investment.

Utilizând vehicule special echipate, software specializat și analiști instruiți, EuroRAP inspectează și clasifică drumurile, concentrându-se pe mai mult de 50 de atribute rutiere relaționate cu probabilitatea producerii unui accident și severitatea acestuia. Aceste atribute includ proiectarea intersecțiilor, secțiunea transversală a drumurilor și marcajele, pericolele rutiere de pe acostament, trotuarele și piste pentru bicicliști.

2,513 km au fost inspecțate de organizația automobilistică sârbă AMSS în colaborare cu Automobil Club din Moldova. Rețeaua a fost aleasă pentru a include rute care să însumeze majoritatea deceselor cauzate de accidente din Moldova și, prin urmare, să reprezinte cele cu cel mai mare potențial pentru investiții.



¹ World Economic Forum "The Global Competitiveness Report 2010-2011" Forumul Economic Mondial "Raportul Competitivității Globale 2010-2011" gcr.weforum.org/gcr2010/

² WHO (2007). Global Status Report on Road Safety OMS(2007).RaportulGlobalprivindSiguranțaRutieră. www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/index.html

THE MOLDOVA ROAD NETWORK REȚEAUA DE DRUMURI DIN MOLDOVA

EuroRAP has collected data on crash and injury risk for every 100m section of the network. Overall, the road condition on the Moldova network was, as expected, poor. Some 15% of the network rated as having serious defects likely to result in frequent or unpredictable impact on vehicle control. The majority of the network had no paved shoulder. Signing and lining was poor over most of the network.



Protection against head-on crashes varied. There was a physical median of 1-5m on 2% of the network, with central hatching present on another 1%. However, on 96% of the network, the only separation between opposing vehicles is white lining.

The run-off risk for car occupants is high on the network. Two-thirds of the network is unprotected, with short side distances of less than 5m to the nearest life-threatening object. Roadside trees, and collisions with these trees, are common in Moldova.

Most intersections were rated as being of poor quality – having short merge lanes, poor deflection at roundabouts, a lack of advance signing and poor marking.

Where present, pedestrian sidewalks (footways) showed deterioration and 92% of the network had no sidewalk provision. Pedestrian crossings were typically poorly marked, unsignalised and without a central refuge.

Sidewalk Provision	Left Length (km)	%	Right Length (km)	%
Physical barrier	1	0	4	0
Non-physical separation > 3 meters	55	2	73	3
Non-physical separation 1 to 3 meters	61	2	60	2
Adjacent to traffic	75	3	76	3
No sidewalk provision	2,322	92	2,300	92

EuroRAP a colectat date despre accidentele rutiere și riscul de accidentare pentru fiecare secțiune de 100m din rețea. În general, starea drumurilor din cadrul rețelei din Moldova a fost, cum era de așteptat, proastă. Aproximativ 15% din rețeaua a fost clasificată ca având defecte grave, care ar putea duce la impacte frecvente sau imprevizibile asupra controlului autovehiculului. Cea mai mare parte a rețelei este lipsită de acostamente pavate. Semnalizarea și delimitarea sunt proaste pe majoritatea rețelei.

Protecția împotriva coliziunilor frontale variază. Pe o porțiune de 2% din rețea a fost identificată o mediană fizică de 1-5m, cu hașurare centrală prezentă pe alt 1% din totalul inspectat. Cu toate acestea, pe 96% din rețea, singura separare a vehiculelor care circulă din sens opus este linia albă.

Riscul de derapare pentru ocupanții autoturismului este crescut pe întreaga rețea. Două treimi din rețea este neprotejată, cu distanțe scurte de mai puțin de 5m până la cel mai apropiat obiect ce ar putea prezenta pericol pentru viață. Copacii de pe marginea drumurilor și coliziunile cu aceștia sunt elemente des întâlnite în Moldova.

Cele mai multe intersecții au fost clasificate ca fiind de proastă calitate - având benzi de încadrare scurte, deviere proastă în sensurile giratorii, o lipsa de semnalizare în avans și marcaje de calitate inferioară.

Unde erau prezente, trotuarele s-au dovedit a fi deteriorate, iar pe 92% din rețea lipseau. Trecurile de pietoni erau în mare parte prost marcate, nesemnalizate și fără refugiu central.

Trotuare	Stânga Lungime (km)	%	Dreapta Lungime (km)	%
Barieră fizică	1	0	4	0
Separare non-fizică > 3 metri	55	2	73	3
Separare non-fizică 1 la 3 metri	61	2	60	2
Adiacente traficului	75	3	76	3
Lipsa trotuarelor	2,322	92	2,300	92

STAR RATING FOR SAFETY CLASIFICARE PE STELE PENTRU SIGURANȚĂ

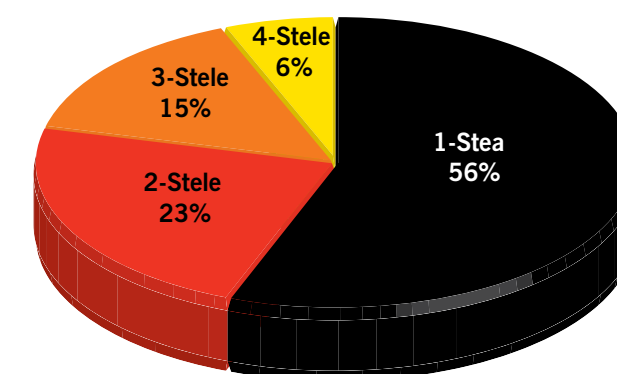
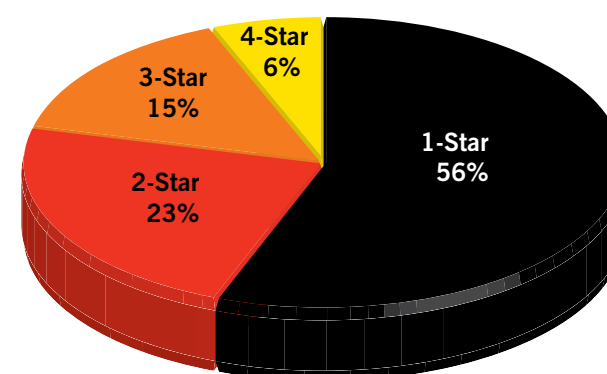
EuroRAP provides stars for the safety built into the road, a 1-star black road section as the least safe and a green 5-star section the most safe. The majority (56%) of the network scores the lowest (1-star) rating for car occupants, with a further 23% rated as 2-star, 15% as 3-star and 6% as 4-star. No sections achieved the safest category (5-star). The distribution of Star Rating is not dissimilar to that encountered in other low- and middle-income countries where there is a need to upgrade the network.

The Moldovan network scores mainly 3-star for pedestrian safety, this comparatively high rating reflecting the fact that there is generally some incidental provision for these road users, often in the form of an unsealed shoulder.

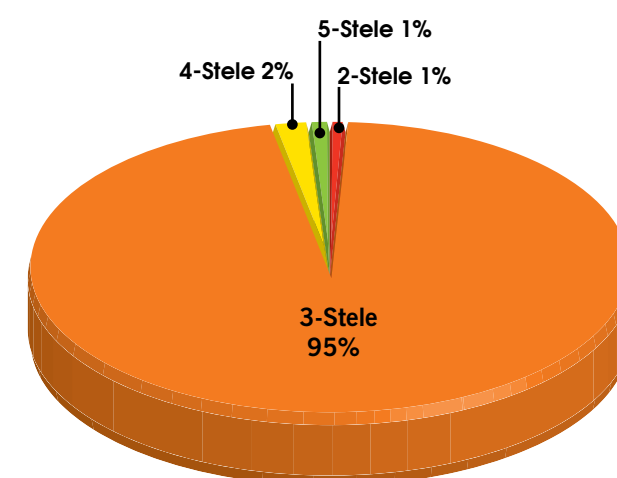
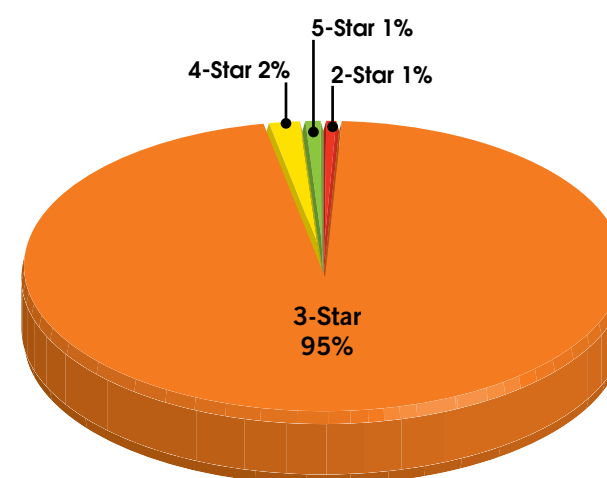
EuroRAP acordă stele pentru nivelul siguranței construcției drumurilor, negru 1 stea pentru secțiunile de drum considerate a fi cel mai puțin sigure și verde 5 stele pentru cele mai sigure secțiuni. Majoritatea (56%) rețelei întrunește scorul cel mai scăzut (1 stea) pentru ocupanții vehiculelor, alte încă 23% clasificate cu 2 stele, 15% cu 3 stele și 6% cu 4 stele. Nicio secțiune nu a atins cea mai sigură categorie (5 stele). Distribuția Clasificării pe Stele nu este diferită de cea întâlnită în alte țări cu venituri mici și mijlocii, unde există nevoia îmbunătățirii rețelei de drumuri.

Rețeaua Moldovei a fost clasificată, în mare parte, cu 3 stele în ce privește siguranța pietonilor, acest scor este relativ ridicat reflectând faptul că există, în general, unele prevederi suplimentare pentru acești utilizatori ai drumurilor, de multe ori sub forma unor acostamente nepavate.

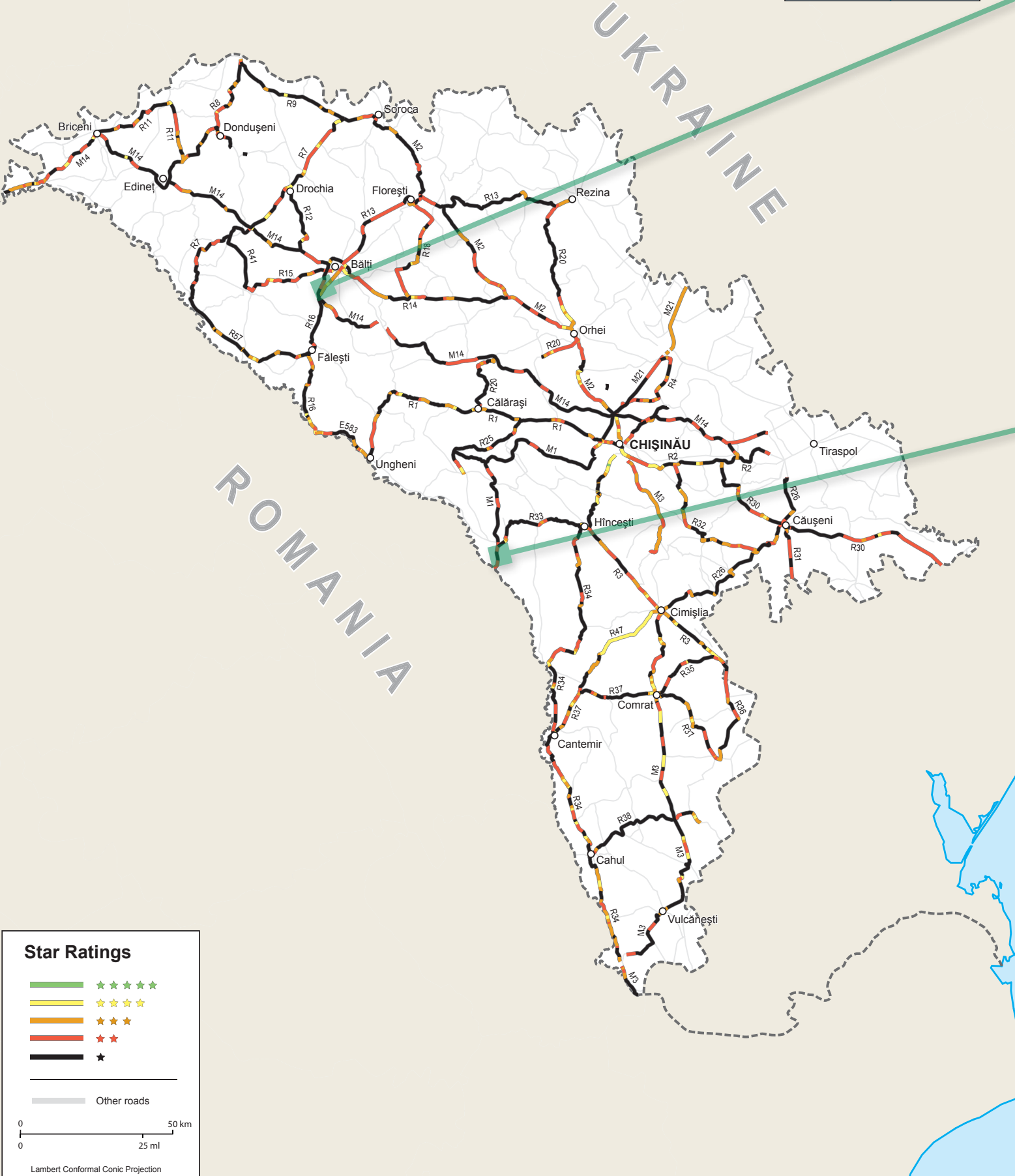
CAR OCCUPANTS OCUPANȚII AUTOVEHICULELOR



PEDESTRIANS PIETONILOR



STAR RATING REPORT MAP - CAR OCCUPANTS
HARTA CLASIFICĂRII PE STELE – OCUPANȚII AUTOVEHICULELOR



Star Ratings

- ★★★★★
- ★★★★
- ★★★
- ★★
- ★

Other roads

Lambert Conformal Conic Projection

ROADSIDE BARRIER
BARIERELE DE PE MARGINEA DRUMULUI



SHOULDER TREATMENT
ÎMBUNĂȚĂȚIREA ACOSTAMENTELOR



COUNTERMEASURE TABLE FOR MOLDOVA

TABELUL CONTRAMĂSURILOR PENTRU MOLDOVA

Countermeasure Type		Length / Sites	KSI's Saved (20 years)	PV of Safety Benefit	Estimated Cost (20 years) MDL	Cost per KSI saved MDL	Programme BCR
	Tip contramăsură	Lungime/ locații	KSI salvat (20 ani)	PV de Beneficiu Siguranță (20 ani)	Cost estimat (20 ani)	Cost per KSI salvat	Program BCR
Shoulder treatment	Lărgirea și / sau consolidarea acostamentelor	2000km	4,280	1,848m	114m	25,700	16
Pedestrian Crossing	Trecere de Pietoni	760 sites	1,620	697m	46m	19,900	15
Roadside Safety: Barriers	Siguranță pe Marginea Drumului: Bariere	260km	1,150	496m	290m	252,500	2
Delineation	Delimitare	1160km	910	391m	111m	40,500	3
Additional Lane	Bandă adițională	40km	800	343m	85m	107,700	4
Central Hatching	Hașurare Centrală	60km	400	171m	9m	14,100	18
Road Surface Upgrade	Îmbunătățirea Suprafeței Rutiere	110km	260	113m	34m	78,800	3
Pedestrian Footpath	Alee Pietonală	50km	220	96m	37m	165,500	3
Rumble Strip/Flexi-post	Marcaj de avertizare/stălp flexibil	30km	170	71m	0.8m	2,800	90
Intersection: signalise	Intersecție: semnalizare	20 sites	160	70m	10m	62,500	7
Intersection: delineation	Intersecție: delimitare	350 sites	160	69m	18m	37,700	4
Intersection: roundabout	Intersecție: sens giratoriu	50 sites	150	66m	22m	141,100	3
Median Barrier	Barieră Mediană	10km	140	60m	17m	74,900	3
Intersection: right turn lanes (signalised)	Intersecție: benzi pentru virare la dreapta (semnalizate)	20 sites	100	45m	12m	70,500	4
Lane Widening	Lărgirea Benzii	40km	100	44m	26m	153,700	2
Other vulnerable road user facilities	Alte facilități pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor	2km	30	12m	0.6m	12,700	20
Roadside Safety: hazard removal	Siguranță pe Marginea Drumului: Eliminarea Pericolelor	10km	20	8m	1m	55,000	8
Intersection: right turn lanes (unsignalised)	Intersecție: benzi pentru virare la dreapta (nesemnalizate)	10 sites	10	3m	2m	161,600	2
Railway Crossing	Trecere la nivel cu Calea Ferată	1 site	2	0.7m	0.7m	418,100	1
		Total	10,670	4.6bn	842m	78,900	5

Notes: KSI = killed and serious injuries. All figures are rounded. Division calculations are based on unrounded numbers. Traffic calming is to be modelled and costed separately.

Notă: KSI= omorâți și serios vătămați. Toate cifrele sunt rotunjite. Calculele de împărțire sunt bazate pe cifre nerotunjite. Costurile pentru calmarea traficului trebuie calculate separat.

AN INVESTMENT PLAN FOR MOLDOVA

UN PLAN DE INVESTIȚII PENTRU MOLDOVA

The RAP software ("iRAPtools") considers more than 70 proven road improvement options to generate affordable and economically-sound countermeasure plans to save lives. Option range from low-cost road markings and pedestrian refuges to higher-cost intersection upgrades and additional lanes.

The investment plans for the Moldovan road network were produced by matching knowledge of crash risk with awareness of available countermeasures and what the costs and benefits of implementing measures would be.

The table below/above gives the overview of the investment plan proposed for the route surveyed in Moldova, showing the investment and returns available from a programme of improvements. A programme with a minimum BCR of 1 is recommended.

Software-ul RAP ("iRAPtools") ia în considerație mai mult de 70 de opțiuni dovedite de îmbunătățire a drumurilor pentru a genera planuri de contramăsuri accesibile din punct de vedere financiar și economic, cu scopul de a salva zeci de vieți. Opțiunile variază de la marcaje rutiere ieftine și refugii pentru pietoni, până la îmbunătățirea intersecțiilor și construirea de benzi suplimentare, opțiuni cu un cost ridicat.

Planurile de investiții pentru rețeaua de drumuri din Moldova au fost elaborate prin îmbinarea cunoștințelor despre riscul de accidente și conștientizarea contramăsurilor disponibile, și care ar fi costurile și beneficiile în urma aplicării lor.

Tabelul de mai jos / mai sus oferă o privire de ansamblu asupra planului de investiții propus pentru ruta investigată în Republica Moldova, arătând investiția și profitul unui program de îmbunătățire. Un program cu un minim de 1 BCR este recomandat.

Overview of investment plan for Moldova

Prezentarea generală a planului de investiții pentru Republica Moldova

Investment Investiții	842m Lei Moldovenești
Deaths and serious injuries prevented (20 years) Morți și vătămări grave prevenite (20 ani)	10,670 Lei Moldovenești
Economic benefit (20 years) Beneficiu economic (20 ani)	4.6bn
Cost per death and serious injury prevented Costul unei morți și a unei vătămări grave prevenite	78,900 Lei Moldovenești
Benefit cost ratio Raportul cost-beneficiu	5
Reduction in deaths and serious injuries Reducerea mortalității și vătămărilor grave	33%

This shows that an estimated investment of 842m MDL Lei (approximately US\$73m) has the potential to prevent almost 10,700 deaths and serious injuries over a 20 year span – a one-third reduction on current levels on the network surveyed. The programme equates to a cost of 78.900 Lei (about US\$6,900) for every death and serious injury prevented and would yield economic benefits around 4.6bn Lei (about US\$400 million). For every Lei invested in the programme, there would be a saving of 5 Lei in terms of crash costs avoided.

Acest lucru arată că o investiție estimată la aproximativ 842m lei moldovenești (în jur de 73 milioane de \$) are potențialul de a preveni aproape 10 700 morți și vătămări grave pe o perioadă de 20 de ani - o reducere cu o treime a nivelurilor actuale prezente pe rețeaua investigată. Programul se echivalează cu un cost de 78,900 lei moldovenești (6.900 dolari SUA) pentru fiecare deces și vătămare gravă prevenită și ar aduce beneficii economice de în jur de 4.6bn lei moldovenești (400 milioane dolari SUA). Pentru fiecare leu investit în program, ar exista o economie de 5 lei în ceea ce privește costurile accidentelor evitate.

SPEED SURVEYS

SONDAJELE DE VITEZĂ

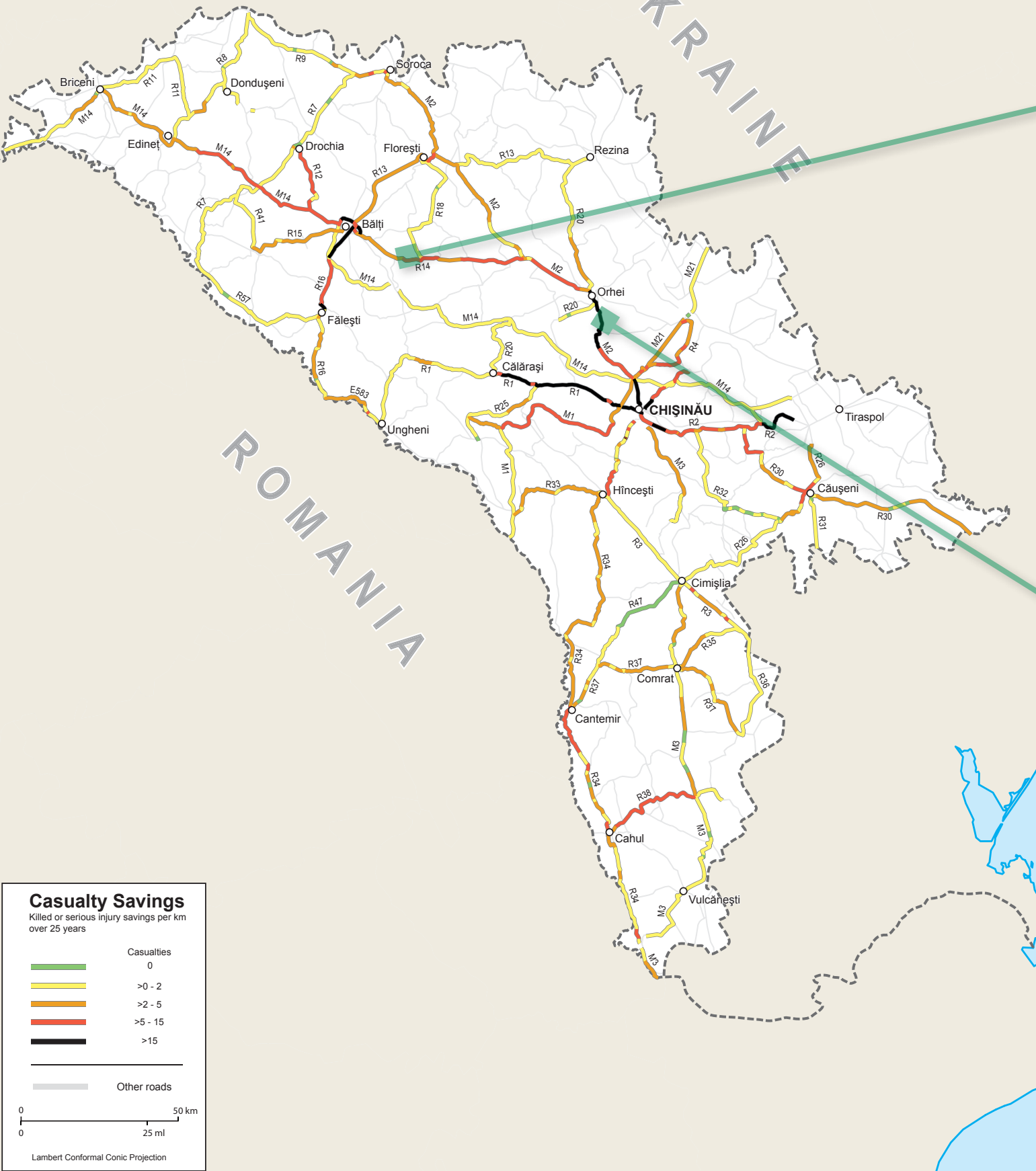
Observations were taken at 40 sites using standard procedures and from within a vehicle parked unobtrusively at the roadside at each location. Car 85th percentile speeds were often more than 10km/h above the posted speed limit. Truck mean speeds were as much as 20-30km/h less than car mean speeds.

Observațiile au fost făcute în 40 de locații, folosind proceduri standard și din interiorul unui vehicul parcat discret pe marginea drumului, la fiecare locație. A 85 viteză percentilă era adesea cu mai mult de 10km/h peste limita de viteză postată. Vitezele medii ale camioanelor erau cu 20-30km/h mai mici decât vitezele medii ale mașinilor.



PREDICTED CASUALTY SAVINGS MAP

HARTA ECONOMIILOR DIN ANTICIPAREA INCIDENTELOR



WHERE WOULD THE PREDICTED CASUALTY SAVINGS BE?

UNDE AR FI ECONOMIILE DIN ANTICIPAREA INCIDENTELOR?

The colour-coded map shows the estimated number of fatal and serious casualties that might be saved over a 20-year period. The black sections show where the most lives might be saved. These maps act as an indicator for locations where local analysis and assessment should focus to decide on allocating funds for countermeasures. Examples of two countermeasure possibilities are shown.

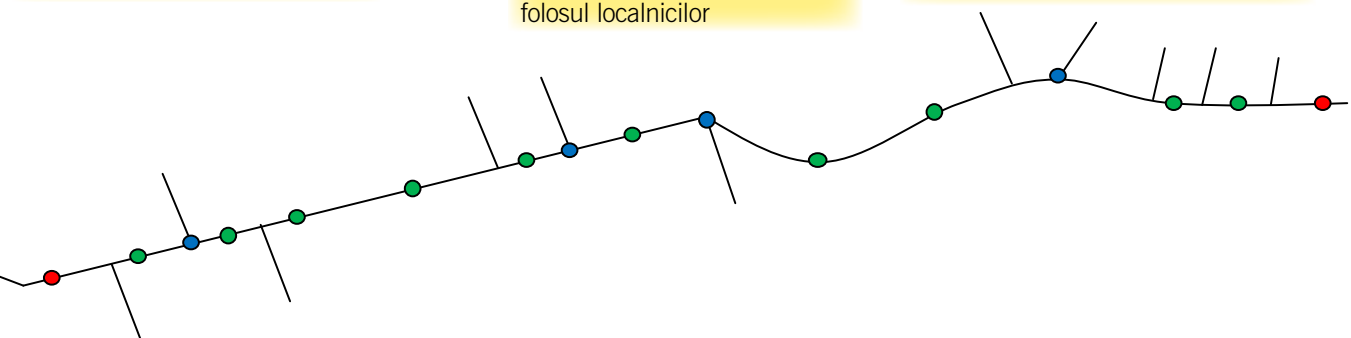
Harta în culori arată numărul estimat de decese și răni grave care ar putea fi salvate într-o perioadă de 20 de ani. Secțiunile negre arată locațiile unde cele mai multe vieți ar putea fi salvate. Aceste hărți acționează ca un indicator al locațiilor unde analiza și evaluarea locală ar trebui concentrate pentru a decide asupra alocării de fonduri pentru contramăsuri. Sunt prezentate exemple a două posibilități de contramăsuri.

VILLAGE TRAFFIC CALMING

CALMAREA TRAFICULUI ÎN SATE



- Village entry treatment slows traffic
Amenajarea intrării în sat pentru încetinirea traficului
- Pedestrian crossing with island helps villagers
Trecere de pietoni cu refugiu în folosul localnicilor
- Priority junction treatment guides traffic
Amenajarea prioritara a intersecției pentru dirijarea traficului



MEDIAN BARRIERS

BARIERELE MEDIANE

High-speed inter-urban roads need median barrier treatment.
Drumurile inter-urbane de viteza mare necesita amenajarea de bariere mediane.



© Copyright EuroRAP AISBL 2011. Content from this report, except for photographs, maps and illustrations, may be reproduced for non-commercial purposes providing the source is acknowledged.

Exclusion of liability: This material is not to be relied upon as advice, and in particular the Authors and Publishers accept no responsibility for loss or injury suffered by any person as a consequence, direct or indirect, of anything contained in this report.

SUMMARY

More than 2,500kms of key Moldovan roads have been placed in a “bodyscanner for roads” and digitally sliced into tens of thousands of sections. Problems have been diagnosed and affordable remedies identified.

The findings are influencing the design of road projects shortly to be built and in preparation. If the recommendations to bring best international practice to Moldova are adopted, the look and feel of Moldova’s roads and villages will visibly change for the better over the next decade. Roads will be easier to use on wheels or on foot, will need less Police enforcement – and will be safer.

Road crashes cost Moldova 2% of GDP. With limited budgets, setting targeted priorities is vital. The report identifies 20 types of improvement tailored site by site as top value-for-money priorities. For every Lei invested, 5 Lei would be returned to the economy. Priorities include pedestrian crossings at 760 sites; roadside barriers over 260km; 2000km of shoulder treatment; 1160km of road markings; 60km of central hatch markings to guide safe overtaking; 50 roundabouts; and 10km of clearance of roadside hazards. Separately, EuroRAP is reporting on opportunities for traffic calming in villages.

Overall, road markings were found to be poor on more than 90% of the road network inspected. Less than 20% of roads were rated as in ‘good’ condition. Some 80% of the network had unpaved shoulders. Two-thirds of the road network has aggressive objects less than 5 metres from the road edge.

REZUMAT

Peste 2.500 km de drumuri-cheie din Moldova au fost plasați într-un "scanner pentru drumuri" și divizați digital în zeci de mii de secțiuni. Problemele au fost diagnosticate și soluțiile accesibile au fost identificate.

Constatările influențează elaborarea de proiecte rutiere ce urmează să fie construite în scurt timp, sau sunt în curs de pregătire. În cazul în care recomandările de a aduce cele mai bune practici internaționale în Republica Moldova vor fi adoptate, aspectul drumurilor și satelor din Moldova se va îmbunătăți în următorul deceniu. Drumurile vor fi mai ușor utilizabile pe roți sau pe jos, nevoia de intervenție a Poliției va fi mai mică - și drumurile vor deveni mai sigure.

Accidentele rutiere costă 2% din PIB-ul Moldovei. Cu bugete limitate, stabilirea priorităților vizate este vitală. Raportul identifică 20 de tipuri de îmbunătățiri aplicate în funcție de fiecare locație, având ca prioritate valoarea banului investit. La fiecare leu investit, 5 lei se vor întoarce în economie. Prioritățile includ treceri de pietoni în 760 de locații; bariere rutiere - pentru 260 km; 1160 km de marcaje rutiere; 2000 km de îmbunătățire a acostamentelor; 60 kilometri de marcaje centrale ce ar ghida depășirea în condiții de siguranță; 50 de senzori giratorii și 10 km de înlăturare a pericolelor de pe marginea drumului. Separat, EuroRAP raportează cu privire la oportunitățile pentru calmarea traficului în sate.

În general, marcajele rutiere s-au dovedit a fi proaste pe mai mult de 90% din rețeaua de drumuri inspectată. Mai puțin de 20% din drumuri au fost evaluate ca fiind în stare "bună". Pe aproximativ 80% din rețea acostamentele sunt neasfaltate. Două treimi din rețeaua rutieră are obiecte agresive la o distanță de mai puțin de 5 metri de la marginea drumului.