

**Raport comun privind datele statistice și atitudinea publică
față de siguranța rutieră în Chișinău și Tiraspol
în cadrul Proiectului**

*„Dezvoltarea Parteneriatului pentru Reducerea Numărului
Accidentelor Rutiere în Chișinău și Tiraspol”*





Support to Confidence Building Measures
Suținerea Măsurilor de Promovare a Încrederii
Поддержка мер по укреплению доверия

This programme is funded by the European Union,
co-funded and implemented by the
United Nations Development Program



*Empowered lives.
Resilient nations.*

Raport comun privind datele statistice și atitudinea publică față de siguranța rutieră în Chișinău și Tiraspol

**în cadrul Proiectului
„Dezvoltarea Parteneriatului pentru Reducerea Numărului
Accidentelor Rutiere în Chișinău și Tiraspol”**

Această publicație a apărut în cadrul Programului “Suținerea Măsurilor de Promovare a Încrederii”, finanțat de Uniunea Europeană și co-finanțat și implementat de PNUD Moldova. Opiniile exprimate aparțin autorilor și nu reflectă neapărat poziția Uniunii Europene sau a PNUD Moldova.



Conținut

Informație generală – „Dezvoltarea Parteneriatului pentru Reducerea Numărului de Accidente Rutiere în Chișinău și Tiraspol”	4
Probleme abordate	5
Participanți în cadrul proiectului	5
Infrastructura rutieră și statistica accidentelor în Chișinău	6
Problemele principale depistate în capitală	12
Rezultatele sondajului social privind nivelul siguranței rutiere în Chișinău	13
Infrastructura rutieră și statistica accidentelor în Tiraspol	18
Principalele probleme identificate în Tiraspol	20
Rezultatele sondajului social privind nivelul siguranței rutiere în Tiraspol	24
Concluzie	25

Informație generală – „Dezvoltarea Parteneriatului pentru Reducerea Numărului de Accidente Rutiere în Chișinău și Tiraspol”

Republica Moldova este un stat independent, situat în Europa de Sud-Est, între România și Ucraina. Teritoriul republicii ocupă o suprafață de 33,8 mii de km² și are o populație de circa 4,4 milioane, densitatea populației fiind de 128 locuitori pe km².

Fiind un stat în proces de dezvoltare, Moldova se confruntă cu o multitudine de probleme de ordin politic, economic, precum și social. Una dintre problemele destul de grave căreia țara încearcă să-i facă față este cea a accidentelor rutiere, tragedii care iau viața sutelor de oameni, distrugând familii. Cu alte cuvinte, siguranța rutieră este o problemă socială ce implică viețile omenești, calitatea acestora și economia. Banca Mondială a estimat că fiecare viață pierdută pe drumurile Moldovei „costă” economia națională aproximativ 511.000\$.

În capitala Republicii Moldova - orașul Chișinău, ce are o populație de circa 800.000 de locuitori, se petrec 41,8% din numărul total de accidente rutiere.

La moment în plină desfășurare este proiectul „Dezvoltarea parteneriatului pentru reducerea numărului de accidente rutiere în Chișinău și Tiraspol”, proiect finanțat de către UE și cofinanțat și implementat de către PNUD. Scopul acestuia este de a forma un parteneriat între autoritățile responsabile nemijlocit de securitatea tuturor participanților la trafic, și care ar fi eficient în confruntarea problemelor existente de siguranță rutieră. Problema accidentelor rutiere persistă și în Tiraspol, motiv pentru care ne-am unit forțele cu partenerii noștri de peste Nistru.

Proiectul deschide noi legături între municipalități, agenții locale și rețelele ale societății civile active în lupta pentru siguranța rutieră și reducerea numărului de accidente. Acesta se bazează pe o colaborare activă deja între Automobil Club din Transnistria (ACT) și Automobil Club din Moldova (ACM), în parteneriat cu Alianța Estică pentru Transport Sigur și Durabil (EASST). Datorită EASST, ce este o rețea de campanii de succes de siguranță rutieră și care operează în țările Parteneriatului Estic din UE, proiectul beneficiază permanent de îndrumarea experților din interiorul și din afara Republicii Moldova.

Obiectivul general al proiectului este de a promova și întări încrederea. Acest lucru va fi realizat printr-o cooperare care vizează abordarea unei probleme majore de interes comun și a cauzei sărăciei multor familii - decesele și accidentele rutiere. Proiectul va consolida dialogul și parteneriatele între actorii non-guvernamentali și agențiile locale/municipalități, creînd în același timp mai multe platforme reprezentative la nivel local pentru a reduce numărul accidentelor.

Acest proiect permite instruirea comună a liderilor societății civile, formatorilor de opinie, mass-media și agențiile publice de pe ambele maluri ale Nistrului.

Rezultatul final așteptat al proiectului este stabilirea parteneriatelor locale de reducere a numărului de accidente în Tiraspol și Chișinău, precum și crearea unei platforme comune pentru monitorizarea performanței siguranței rutiere.

Probleme abordate

Proiectul abordează următoarele aspecte-cheie:

- Schimbarea procedurilor de elaborare a politicilor și a metodelor de punere a acestora în aplicare prin implicarea tuturor părților locale interesate, oferind comunităților locale un rol principal și influență cuvenită;
- Lipsa de evaluare și cunoștințe în elaborarea politicilor – oferind antrenament și instruire formare în cadrul evaluării și planificării strategice, bazate pe dovezi și consultare;
- Date slabe și inconsistente – prin efectuarea de analize comune a atitudinilor publice și a datelor disponibile privind accidentele rutiere cu efect fatal și vătămări, precum și revizuirea performanțelor în concordanță cu standardele recomandate de UE, TRACECA și OMS.

Participanți în cadrul proiectului

Participanți în cadrul acestui proiect sunt autoritățile responsabile nemijlocit de asigurarea siguranței rutiere pentru participanții la trafic pe drumurile din Chișinău și Tiraspol și anume – Poliția Rutieră, Direcția Generală Transport Public și Căi de Comunicație, Serviciul Protecția Civilă și Situații Excepționale, Ministerul Sănătății, Direcția Educație, Tineret și Sport, mass-media, precum și partenerii de peste Nistru – Automobil Club din Transnistria și internațional Alianța Estică pentru Transport Sigur și Durabil (EASST).

Infrastructura rutieră și statistica accidentelor în Chișinău

Infrastructura rutieră a municipiului Chișinău este compusă din 900 străzi cu o lungime de 880 km cu o mărime a suprafeței carosabile de circa 10 mil metri². Lungimea trotuarelor într-o linie constituie 451 km (1.8 mln m²). În municipiul Chișinău sunt circa 36 000 corpuri de iluminat (semafoare).

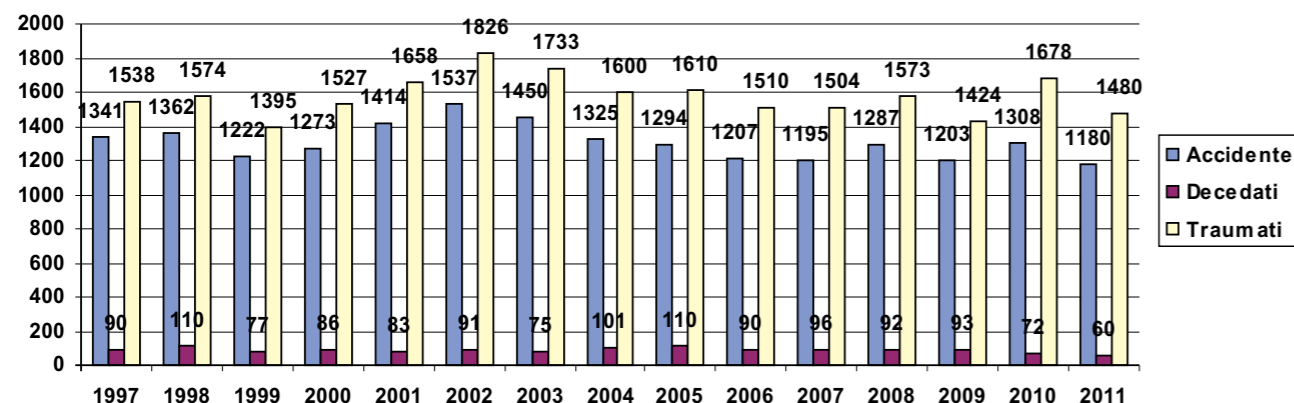
Analiza accidentelor de circulație înregistrate în perioada 12 luni 2011, denotă, că în perioada dată, în municipiul Chișinău au fost înregistrate **1.180 (1308 - a.p.) accidente de circulație, soldate cu 60 (72 a.p.) persoane decedate, iar altele 1.480 (1678 a. p.) au fost traumatizate.**

Din numărul total de accidente soldate cu persoane traumatizate, **362 (- 8,35%)** au fost calificate ca accidente grave, altele **818 (-10,41 %)** s-au soldat cu diverse leziuni ușoare.

În comparație cu anul precedent, numărul total al accidentelor este în scădere cu 9,79 %, al persoanelor decedate cu -16,67 %, în scădere este numărul persoanelor traumatizate cu - 11,8 %.

Numărul accidentelor înregistrate în municipiu constituie **41,8 %** din numărul total de accidente înregistrate în toată republica (**2819** accidente), al persoanelor decedate constituie 14,1 % (425 pe republică), iar al celor traumatizate constituie 41,7 % (**3542** pe republică).

Figura 1.1. Dinamica accidentelor rutiere în perioada 12 luni, anii 1997-2011



Indicele gravității urmărilor accidentelor rutiere (numărul decedațiilor ce revin la 100 de pătimiși) în ansamblu pe municipiu constituie **3,8%**, pe republică acest indice constituie **10,7%**.

Analiza accidentelor de circulație înregistrate în perioada a **6 luni 2012**, denotă, că în perioada de raport, în municipiul Chișinău au fost înregistrate **568 (536 - a.p.) accidente de circulație, soldate cu 16 (33 a.p.) persoane, iar altele 760 (685 a.p.) au fost traumatizate.**

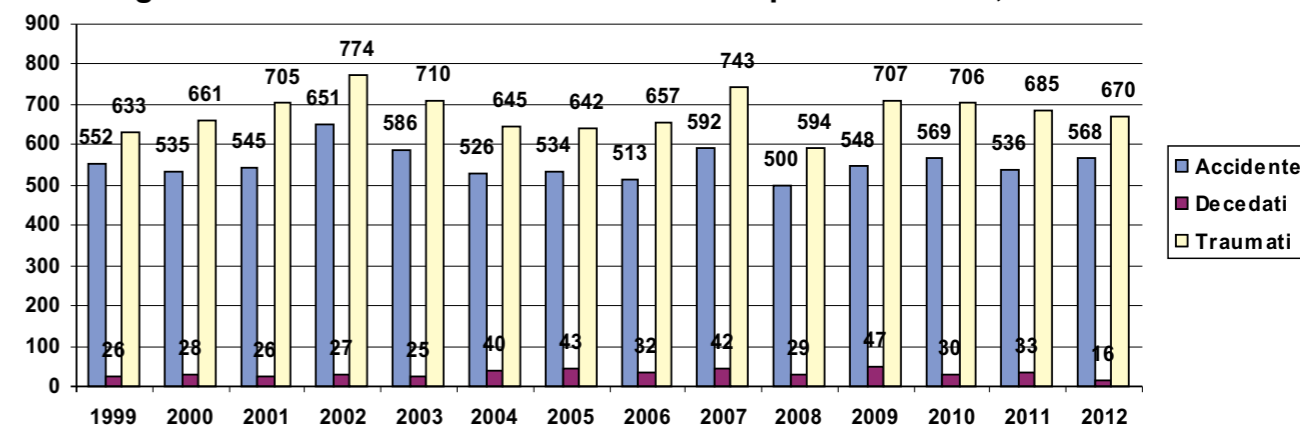
Din numărul total de accidente soldate cu persoane traumatizate, **148 (- 15,91%)** au fost calificate ca accidente grave, altele **420 (+ 16,67%)** s-au soldat cu diverse leziuni ușoare.

În comparație cu anul precedent, numărul total al accidentelor este în creștere cu +5,97%, al persoanelor decedate este în scădere cu - 51,52%, în creștere este numărul persoanelor traumatizate cu + 10,95%.

Numărul accidentelor înregistrate în municipiu constituie **47,9%** din numărul total de accidente înregistrate în toată republica (**1185** accidente), al persoanelor decedate constituie **10,5%** (**152** pe republică), iar al celor traumatizate constituie **51,1%** (**1487** pe republică).

Indicele gravității urmărilor accidentelor rutiere (numărul decedațiilor ce revin la 100 de pătimiși) în ansamblu pe municipiu constituie **2%**, pe republică acest indice constituie **9,2%**.

Figura 1.2. Dinamica accidentelor rutiere în perioada 6 luni, anii 1999-2012



Analiza detaliată a accidentelor pe sectoarele municipiului Chișinău

Pentru prima dată în ultimii 10 ani, s-a înregistrat o diminuare a accidentelor de circulație și a consecințelor acestora, în toate sectoarele municipiului.

Cea mai mare diminuare a accidentelor grave s-a înregistrat în sec.Ciocana (-23,6 %), a persoanelor decedate cu 53.3 %, a celor traumatizate grav cu 40,2 %, urmată de sec. Centru cu - 21.7%, urmate de celelalte sectoare unde s-a înregistrat o scădere neesențială a numărului accidentelor grave, cu excepția sec.Rișcani, unde s-a înregistrat creștere neesențială a AR grave cu 1,05 %, iar al persoanelor grav traumatizate cu 20.

Analiza efectuată denotă că, diminuarea accidentelor a fost posibilă datorită unui complex de factori pozitivi, printre care: atitudinea responsabilă a Poliției Rutiere care a organizat corect serviciul și dirijat eficient cu forțele și mijloacele din subordine și care de o manieră corectă au știut să impună respectarea regulilor de circulație rutieră de către toți participanții la trafic; la fel un aport esențial îl aduc campaniile sociale, precum și cele de mediatizare desfășurate de posturile de televiziune în cooperare cu organizațiile non-guvernamentale, printre care Automobil Club din Moldova.

Repartizate pe sectoare situația e următoarea:

Organul teritorial	2010			2011			Total		
	Acci-dente	Decedați	Traum Total	Acci-dente	Decedați	Traum Total	Acci-dente	Decedați	Traum Total
Botanica sec.	63	1	66	59	0	62	-6,35	-100	-4,84
Buiucani sec.	54	0	58	64	0	69	18,52	##	18,52
Centru sec.	36	0	38	31	0	36	-13,89	##	-13,89
Ciocana sec.	34	0	37	35	0	44	2,94	##	2,94
Rișcani sec.	49	0	54	43	1	47	-12,24	##	-14,29
Total	236	1	253	232	1	258	-1,69	0	-1,7

Analiza efectuată după categoriile accidentelor, denotă că, din numărul total de accidente, cea mai mare parte o constituie:

- **tamponarea pietonilor – 555** accidente (ce constituie 47,03 % din numărul total de accidente comise în perioada de raport) soldate cu 44 persoane decedate și 543 traumatate;
- **ciocnirea mijloacelor de transport – 41,35** (sau 42,1 %);
- **tamponarea obstacolelor – 49** (sau 4,15 %);
- **inversiunea mijloacelor de transport - 22** (1,86 %);
- **tamponarea cicliștilor – 25** (2,11 %)
- **căderea pasagerului în vehicul și din vehicul – 30** (2,54 %)

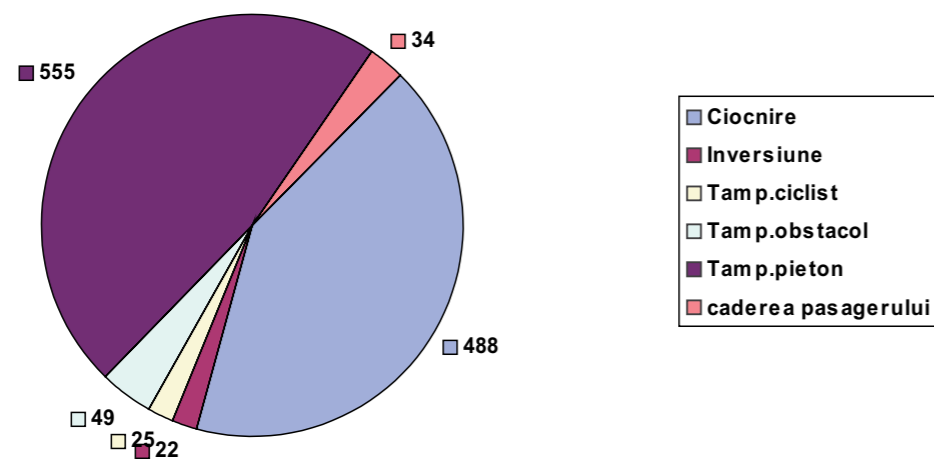
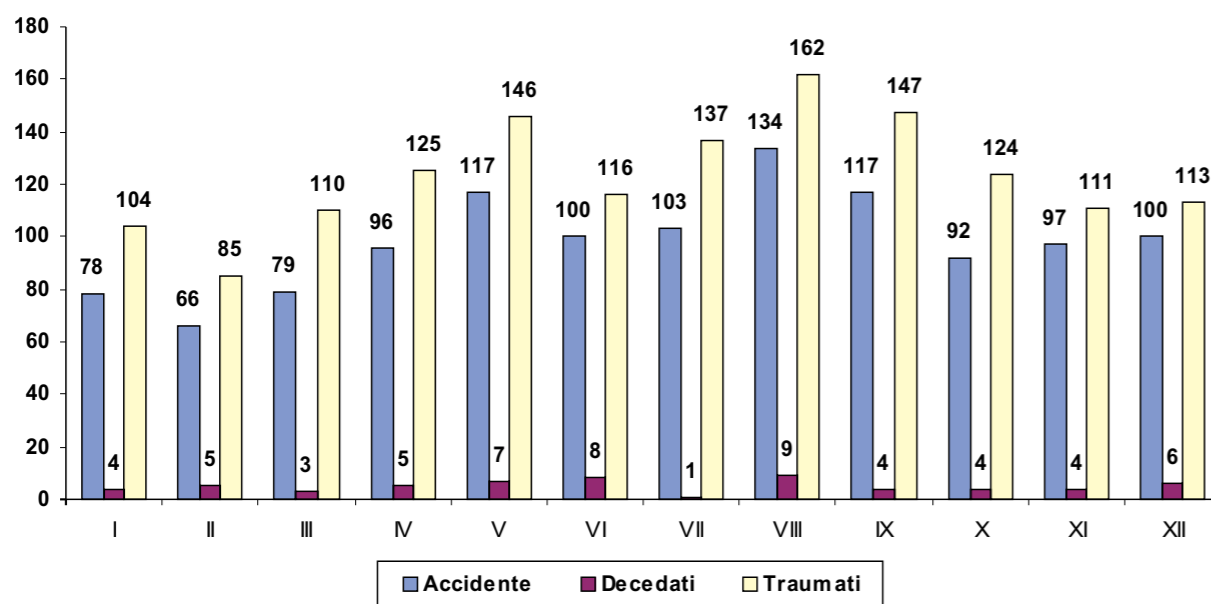
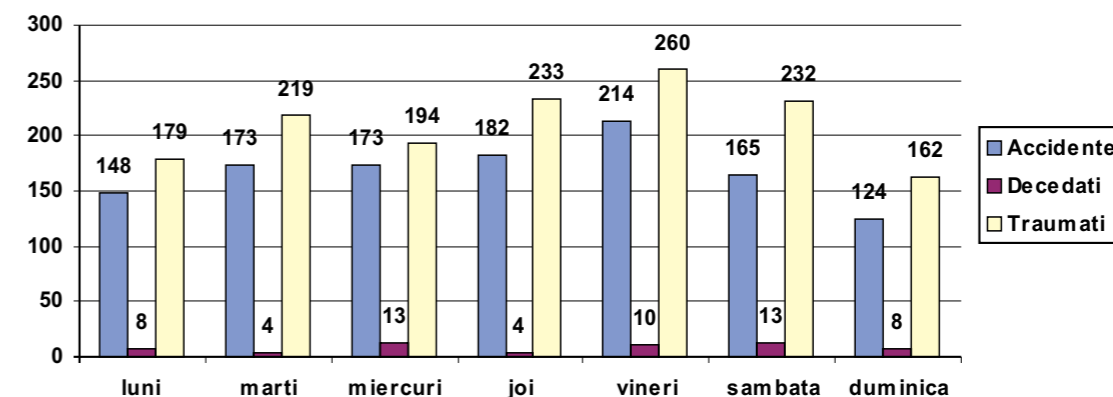


Figura 1.3 Frecvența accidentelor rutiere după lunile perioadei (12 luni an.2011)



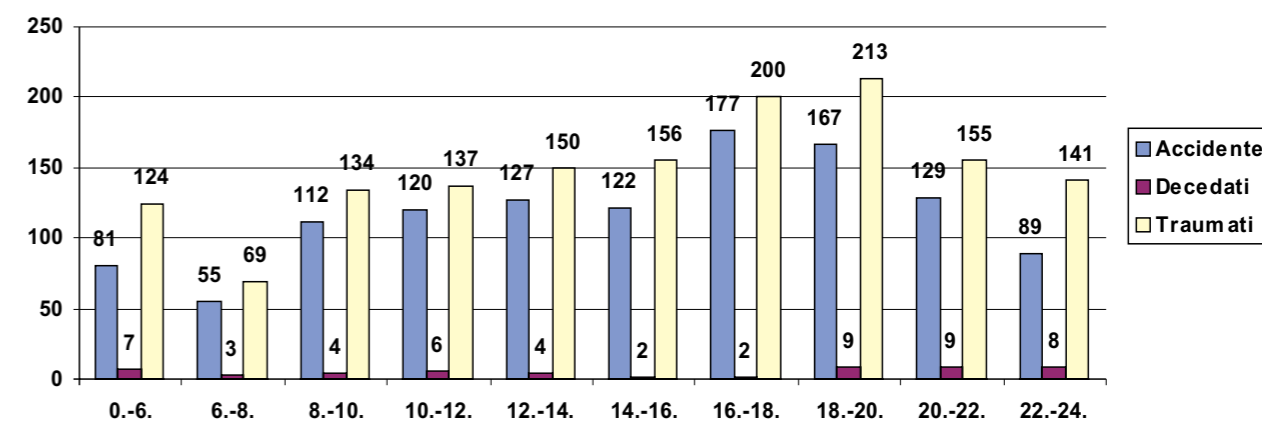
Analiza accidentelor efectuată după zilele în care s-au produs, denotă că cele mai multe accidente s-au produs în ziua de vineri – 214 accidente, soldate cu 10 persoane decedate și altele 260 traumatate.

Figura 1.4. Frecvența accidentelor rutiere după zilele săptămânii (12 luni an. 2011)



Analiza accidentelor efectuată după orele în care s-au produs, denotă că cele mai multe accidente s-au produs între orele 16.00 – 20.00 cu 354 accidente soldate cu 11 decese și 413 persoane traumatate.

Figura 1.5. Frecvența accidentelor rutiere după orele zilei (12 luni an.2011)



Conform statisticii, cea mai mare parte din numărul de accidente s-a produs din vina **conducătorilor auto: 1.035 AR** (87,71 % din toate accidentele comise).

Nivelul de pregătire și disciplina rutieră scăzută a conducătorilor auto începători vinoveți de producerea accidentelor rutiere, de asemenea a influențat negativ situația accidentară, fapt demonstrat de analiza de mai jos:

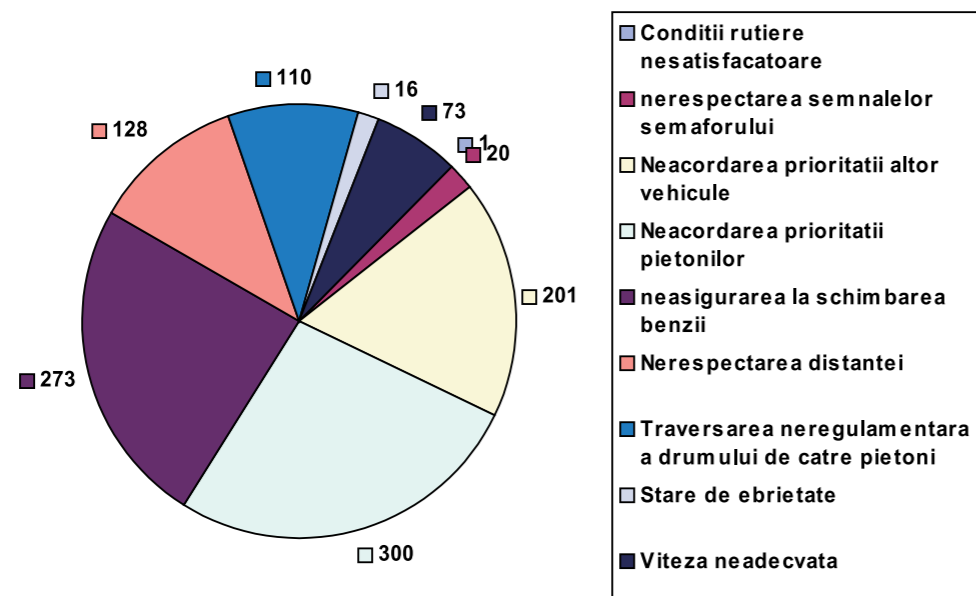
Stagi	2011		
	Accidente	Decedați	Traum total
0 - 1	106	19	113
1 - 3	185	8	259
10 - 15	165	3	204
15 - 20	44	1	54
20 - 25	33	1	41
25 - 100	32	3	37
3 - 5	163	5	221
5 - 7	169	2	227
7 - 10	143	7	190
Total	1035	46	1343

Din vina pietonilor s-a produs fiecare al 8 accident rutier (11,35 % din numărul total de accidente).

Principalele cauze generatoare ale accidentelor rutiere cu victime în 2011, în capitală au fost:

- neacordarea de prioritate pietonilor 300 cazuri (24 decedați, 292 traumați);
- neasigurarea la schimbarea benzii sau direcției de mers 273 cazuri;
- traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni 110 cazuri;
- neacordarea priorității altor autovehicule 201;
- nerespectarea distanței dintre vehicule 128 cazuri;
- viteza neregulamentară 73 cazuri;
- stare de ebrietate 16 cazuri;
- oprirea/staționarea incorectă 33 cazuri.

Figura 1.6. Cauzele accidentelor rutiere (12 luni an.2011)



Numărul accidentelor în care au suferit **copii**, în comparație cu aceeași perioadă a anului precedent, s-a micșorat cu -1,69 %, fiind înregistrate 232 asemenea accidente sau 19,66 % din numărul total, în rezultatul cărora au fost traumatizați 258 (- 1,7 %) copii, și 1 a decedat. Traumatismul rutier infantil se află la un nivel înalt și în creștere față de perioada analogică 2010, în sectorul: Buiucani cu 18,52 %

Figura 1.7. Copii care au suferit în accidente rutiere (12 luni an.2011) .

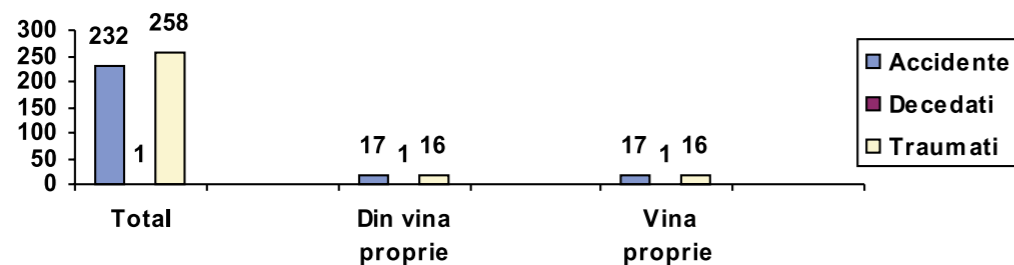


Figura 1.8. Bărbați și femei implicați în accidente (12 luni an.2011)

Sex	Culpabilitate	Consecință accident	Accidente	Decedați	Traum total	%Total
Feminin	Nu e vinovat	- accident grav	10	1	15	0,5984
		- accident ușor	60	0	79	3,5907
	Nu e vinovat Total		70	1	94	4,1891
	Vinovat	- accident grav	19	6	20	1,137
		- accident ușor	60	0	70	3,5907
	Vinovat Total		79	6	90	4,7277
Feminin Total			149	7	184	8,9168
Masculin	Nu e vinovat	- accident grav	132	27	213	7,8995
		- accident ușor	435	0	605	26,032
	Nu e vinovat Total		567	27	818	33,932
	Vinovat	- accident grav	292	39	400	17,475
		- accident ușor	663	0	854	39,677
	Vinovat Total		955	39	1254	57,151
Masculin Total			1522	66	2072	91,083
Total			1671	73	2256	100

Problemele principale depistate în capitală

Printre factorii care contribuie la producerea accidentelor de circulație în Chișinău se menționează:

- 1. Organizarea insuficientă a activităților în domeniul transportului de călători cu maxi-taxi cît și a transportului în regim taxi:**
 - Lipsa infrastructurii (parcuri specializate care ar permite controlul centralizat la ieșire și la întoarcerea de pe rută, controlul medical);
 - Lipsa stațiilor amenajate pentru îmbarcarea călătorilor, fapt ce condiționează oprirea haotică a microbuzelor și traversarea carosabilului de către călători în locuri interzise;
 - Lipsa stațiilor de așteptare pentru taxi;
- 2. Sistematizarea circulației rutiere:**
 - starea deplorabilă pe unele porțiuni de carosabil
 - amenajarea drumurilor cu mijloace tehnice de semnalizare rutieră (lipsa indicatoarelor de informare, marcajul rutier, trecerilor pietonale, iluminarea)
 - problema sistemului obiectelor de semafoare care este învechit;
- 3. Pregătirea scăzută a candidaților în conducerea auto;**
- 4. Lipsa culturii rutiere a participanților la trafic;**
- 5. Programă școlară săracă de instruire a tinerei generații în domeniul circulației rutiere, precum și a celei pentru șoferii începători;**
- 6. Lipsa măsurilor suficiente din partea unor conducători de nivel mediu din cadrul SPR;**
- 7. Dotarea insuficientă a SPR cu tehnică performantă de supraveghere a traficului;**

Recomandări:

- 1. Modernizarea serviciului poliției rutiere prin extinderea tehnologiilor informaționale în procesul de interacțiune cu participanții la trafic;**
- 2. Diversificarea activităților cu grupurile –țintă în domeniul securitate rutieră, crearea parteneriatelor;**
- 3. Constituirea platformelor de comunicare în domeniul securitate rutieră cu autorități responsabile și societatea civilă, precum și actori din sfera afacerilor;**
- 4. Comunicare sistematică, promovarea mesajelor clare și în manieră obiectivă instituțiilor mass-media la nivel național și local;**
- 5. Perfecționarea programei școlare de instruire a copiilor și șoferilor începători în domeniul siguranței rutiere;**
- 6. Eficientizarea sistematizării circulației rutiere la general;**
- 7. Atragerea atenției asupra acordării primului ajutor medical, precum și asupra programului de reabilitare post-accident pentru victimele accidentelor rutiere.**

Rezultatele sondajului social privind nivelul siguranței rutiere în Chișinău

În cadrul proiectului „Dezvoltarea Parteneriatului pentru Reducerea Numărului de Accidente în Chișinău și Tiraspol” din septembrie-octombrie 2012, Automobil Club din Moldova și Automobil Club din Transnistria au desfășurat un sondaj social privind nivelul siguranței rutiere locuitorilor din Chișinău și Tiraspol, prin metoda chestionării și observării.

Obiectivele studiului:

- Studiarea și analiza opiniei publice privind securitatea rutieră, utilizarea centurii de siguranță, a elementelor fluorescent-reflectorizante, regimul de viteză, securitatea transportului public.
- Depistarea procentajului de persoane care utilizează centura de siguranță și scaunele auto pentru copii, conform categoriilor de vîrstă și sex, precum și conform scopurilor călătoriilor, pe locurile ocupate din automobile (printre pasageri și șoferi).
- Evaluarea nivelului de respectare a Regulamentului circulației rutiere și a unui comportament adecvat pe drumuri în general, și în particular: respectarea limitelor de viteză, utilizarea elementelor fluorescent-reflectorizante etc.

Rezultatele în Chișinău:

Studiul privind utilizarea centurii de siguranță prin metoda observării:

Este cunoscut și demonstrat faptul că centura de siguranță are un rol important în reducerea severității leziunilor cauzate persoanelor aflate în automobil în cazul unei ciocniri. Utilizarea centurii de siguranță reduce riscul decesului pasagerilor aflați pe banchetele din față cu 40-65% și poate reduce riscul traumării pasagerilor aflați pe banchetele din spate cu 25-75%.

În Republica Moldova utilizarea obligatorie a centurii de siguranță este prevăzută de Codul cu privire la contravențiile administrative al **Republicii Moldova nr. 218-XVI din 24.10.2008, publicat în Monitorul Oficial nr. 3-6/15 din 16.01.2009**. Mărimea amenzii pentru neutilizarea centurii de siguranță este de 300-400 de lei și aplicarea a 3 puncte de penalizare.

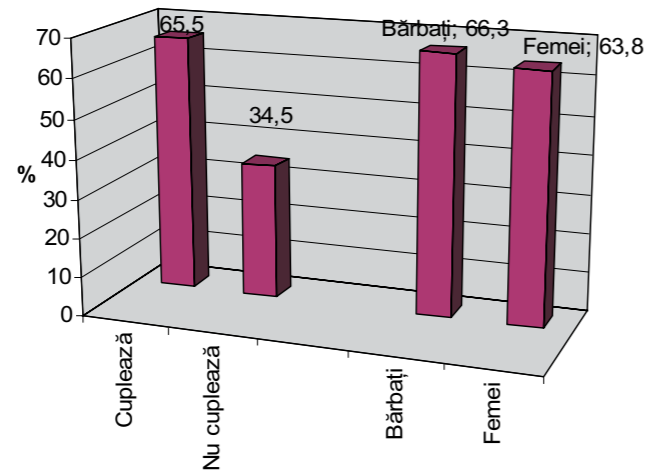
În perioada 28-30 septembrie 2012 a fost desfășurat un studiu sociologic privind utilizarea centurii de siguranță și a scaunelor auto pentru copii în Chișinău, prin metoda sondajului și observațiilor.

Scopul primei părți a studiului – **observarea** – era să fie stabilit procentajul utilizării centurii de siguranță în rândul șoferilor, pasagerilor de pe banchetele din față și din spate, inclusiv aspectul de gen, precum și a utilizării scaunelor auto pentru copii. Aceasta a fost desfășurată la șase intersecții cu circulație dirijată. Echipe special instruite, formate din două persoane, au petrecut observații organizate în 3 ședințe a câte o oră, de la 7:30 până la 18:30 (adică în orele de vîrf). Echipele au utilizat formulare speciale pentru înregistrarea datelor.

În cursul observațiilor eșantionul a constituit 1000 de autovehicule și automobiliști, precum și 438 de pasageri de pe bancheta din față, 183 de pasageri de pe bancheta din spate; 694 bărbați și 306 femei.

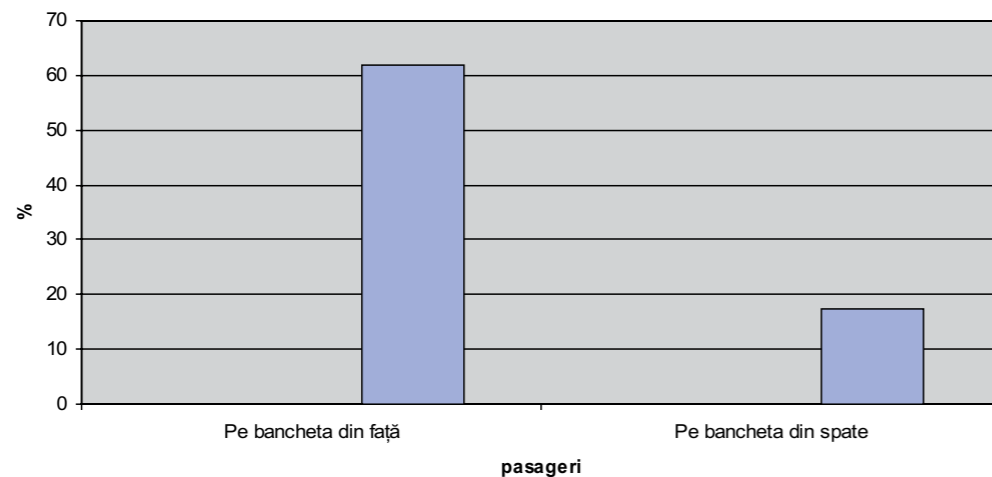
Observațiile au demonstrat că nivelul de respectare a legii privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în rândul șoferilor constituie 65,5%. În același timp, 66,3% dintre bărbați și 63,8% dintre femei aveau centura de siguranță cuplată.

Fig 1.9. Nivelul utilizării centurii de siguranță de către șoferi (mun. Chișinău)



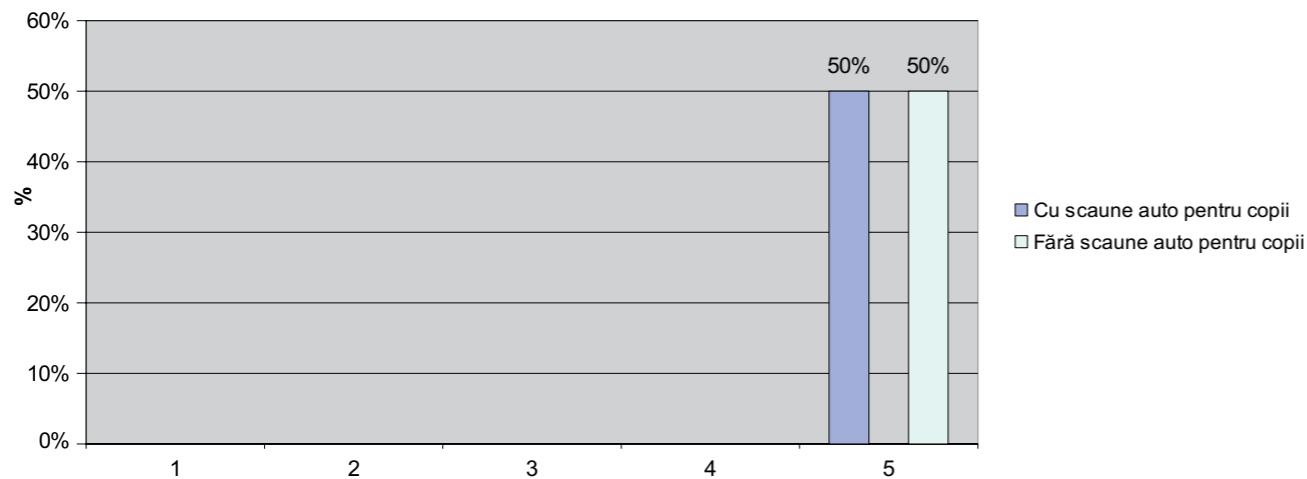
În ceea ce privește pasagerii din automobilele participante la sondaj, gradul utilizării centurii de siguranță în rândul pasagerilor de pe banchetele din față este mai înalt (61,8%), decât la pasagerii de pe banchetele din spate (17,5%).

Fig 1.10. Nivelul utilizării centurii de siguranță de către pasageri (mun. Chișinău)



În perioada observațiilor au fost înregistrate, de asemenea, 50% cazuri de utilizare a scaunelor auto pentru copii și 4 femei aflate pe bancheta din față, care nu aveau cuplată centura de siguranță, dar țineau copii în brațe.

Figura 1.10. Gradul de utilizare a scaunelor auto pentru copii în cazul transportării copiilor (cu vârsta până la 7 ani), Chișinău



Rezultatele sondajului:

O altă parte a studiului a fost **sondajul**, care a fost desfășurat în decursul aceleiași perioade, imediat după observații. În total la sondaj au participat 212 persoane, cu vârsta de la 14 până la 59 de ani (40% în vârstă de 20-30 de ani), 35% dintre aceștia fiind posesori de automobile.

Scopul sondajului a fost depistarea și evaluarea cunoștințelor, atitudinii și comportamentului oamenilor în ceea ce privește:

- situația privind securitatea rutieră și problemele existente pe drumurile or. Chișinău;
- respectarea Regulamentului circulației rutiere (utilizarea centurilor de siguranță și a scaunelor auto pentru copii, respectarea limitelor de viteză etc.)
- securitatea și vizibilitatea șoferilor pe drum și utilizarea elementelor fluorescent-reflectorizante;
- securitatea transportului public din capitală.

În primul rând, **48%** dintre respondenți au apreciat gradul securității rutiere în capitală ca fiind „scăzut”, iar **38%** - ca fiind „înalt”.

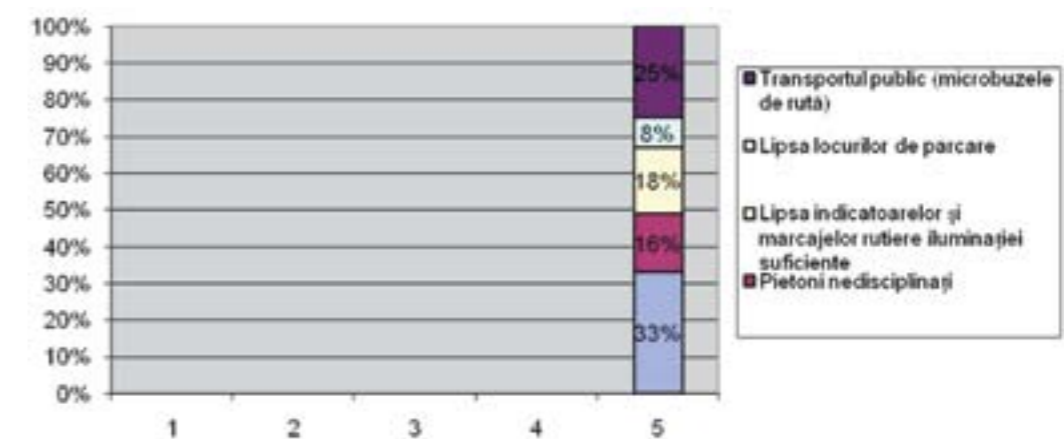
88% dintre respondenți consideră că este necesar să aibă loc permanent și în mod eficient învățarea Regulamentului circulației rutiere, iar 90% sunt de acord că trebuie să fie implementată practica europeană (primirea unui permis de conducere temporar, pentru o perioadă de un an, apoi susținerea unui examen suplimentar pentru obținerea permisului permanent). În plus, 52% consideră necesară elaborarea unui Regulament al circulației rutiere mai strict și majorarea amenzilor pentru încălcarea acestuia, menționând cauzele principale ale accidentelor rutiere care au loc în oraș (33% - șoferii nedisciplinați și 16% - pietonii nedisciplinați).

Trebuie remarcat faptul că 73% dintre respondenți au răspuns că respectă întotdeauna Regulamentul circulației rutiere, iar 22% au răspuns că îl respectă doar uneori. La întrebarea privind utilizarea centurii de siguranță (indiferent dacă erau șoferi sau pasageri), 65% dintre respondenți **au răspuns că întotdeauna își cuplează centura**, 15% - că o folosesc rar, iar 20% - că nu o folosesc deloc. Cauzele principale sunt incomoditatea și disconfortul sau nu consideră că aceste elemente de siguranță ar fi importante. **Scaunele auto pentru copii sunt folosite de 29%, iar elementele fluorescent-reflectorizante – de 35%** dintre respondenți.

Din păcate, **40%** dintre locuitorii capitalei care au fost interogați respectă doar uneori, iar **37% respectă întotdeauna limitele de viteză**.

În opinia respondenților principala cauză a accidentelor rutiere sunt **șoferii nedisciplinați – 33% și transportul public – 25%**.

Figura 1.11. Cauzele principale ale accidentelor rutiere în Chișinău



La întrebarea „În ce mod poate fi soluționată problema securității în transportul public?”, procentajul este următorul:

- 19% - măsuri mai stricte la eliberarea licențelor și un control strict al administratorilor și șoferilor de rute;
- 46% - scoaterea de pe rute a microbuzelor și mărirea numărului autobuzelor și troleibuzelor;
- 25% - un orar exact și stații fixe;
- 10% nu au știut ce să răspundă.

Figura 1.12. Gradul de utilizare a centurii de siguranță

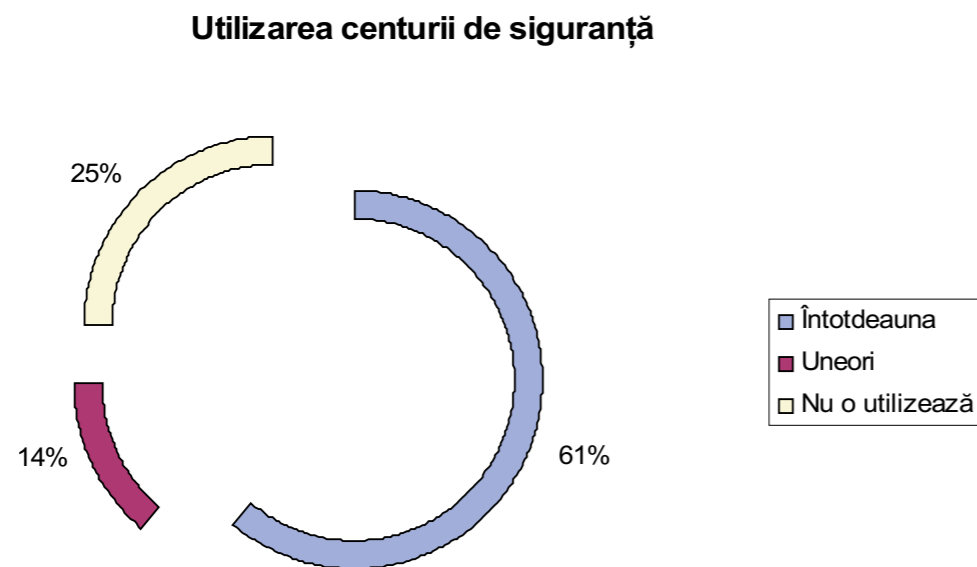


Figura 1.13. Ce v-ar motiva să deveniți un șofer/pieton disciplinat?

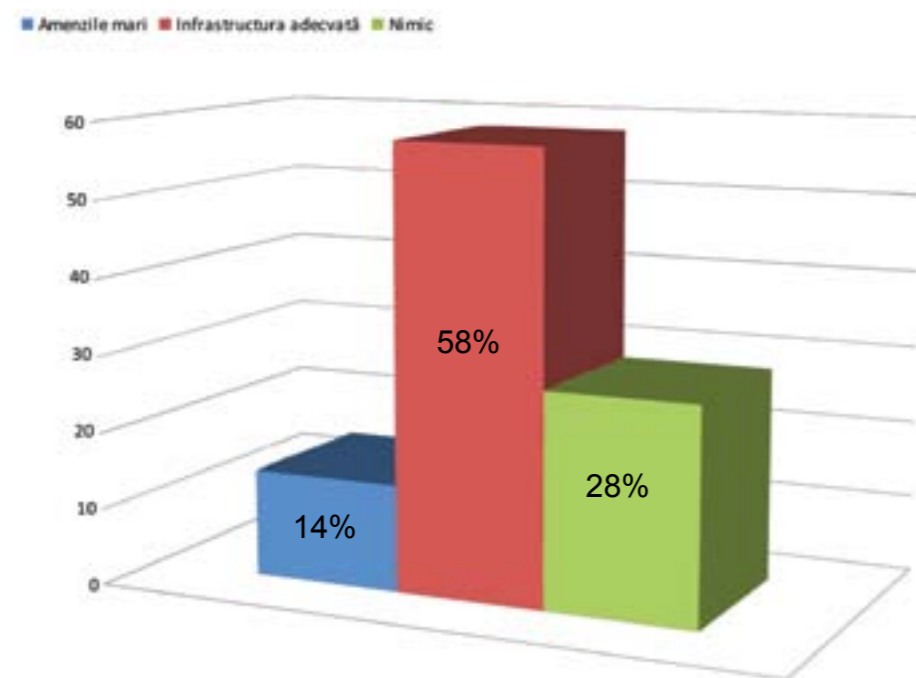
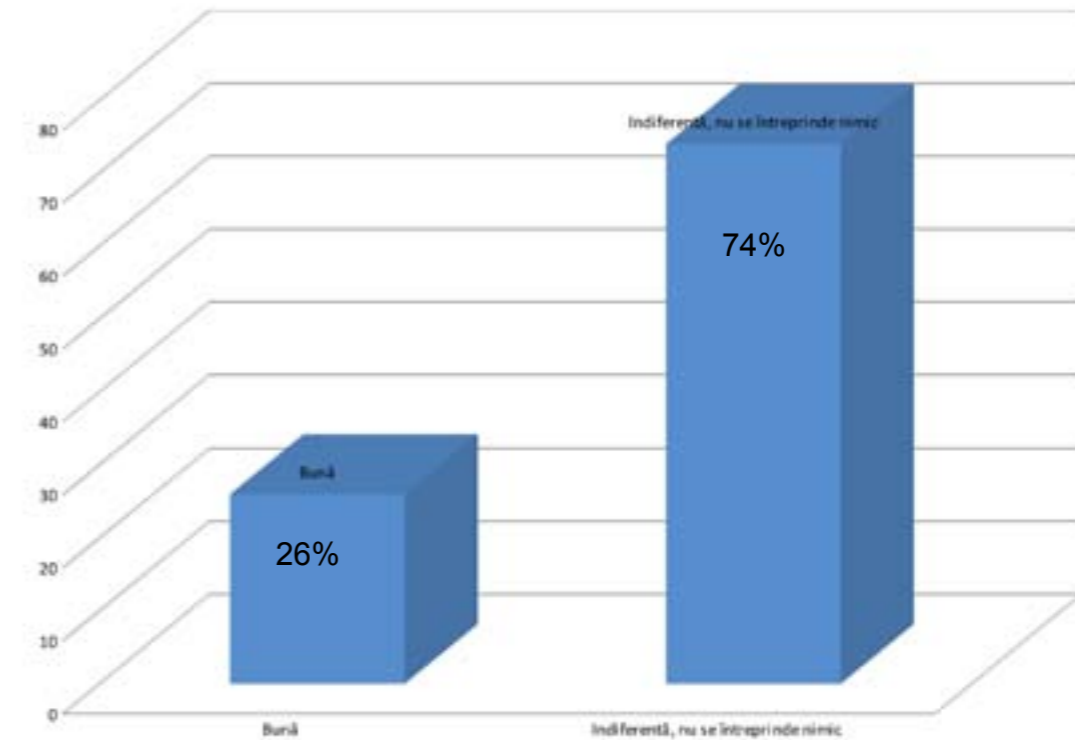


Figura 1.14. Cum apreciați atitudinea autorităților competente față de problema securității rutiere?



Măsuri eficiente pentru îmbunătățirea nivelului de securitate în Chișinău, propuse de chișinăuieni:

- Amenzi mai dure pentru încălcarea Regulamentului circulației rutiere - 35%;
- Îmbunătățirea infrastructurii drumurilor - 13%;
- Îmbunătățirea sistemului de instruire a participanților la trafic – 18%;
- Respectarea Regulamentului circulației rutiere de către toți participanții la trafic - 15%;
- Publicarea, analiza și explicația regulilor principale ale circulației rutiere în sursele mass-media și rețelele de socializare – 19%.

Infrastructura rutieră și statistica accidentelor în Tiraspol

Tiraspolul este amplasat la marginea de sud a Câmpiei Europei de Est. Acesta se află nu departe de așa morăse mari ca Odesa – aproximativ la 105 km distanță și la 75 km de Chișinău, făcând legătura cu acestea prin intermediul transportului rutier și feroviar.

Tiraspolul este al doilea oraș ca mărime după Chișinău și cel mai mare oraș din regiunea transnistreană. Conform datelor recensământului efectuat în Transnistria în noiembrie 2004, populația or. Tiraspol constituia 159 163 de persoane.

Datele statistice pentru anii 2011-2012

Toate accidentele rutiere sunt înregistrate la Inspectoratul Auto de Stat, companiile de transport, indiferent de severitatea traumelor cauzate persoanelor și de mărimea prejudiciilor materiale.

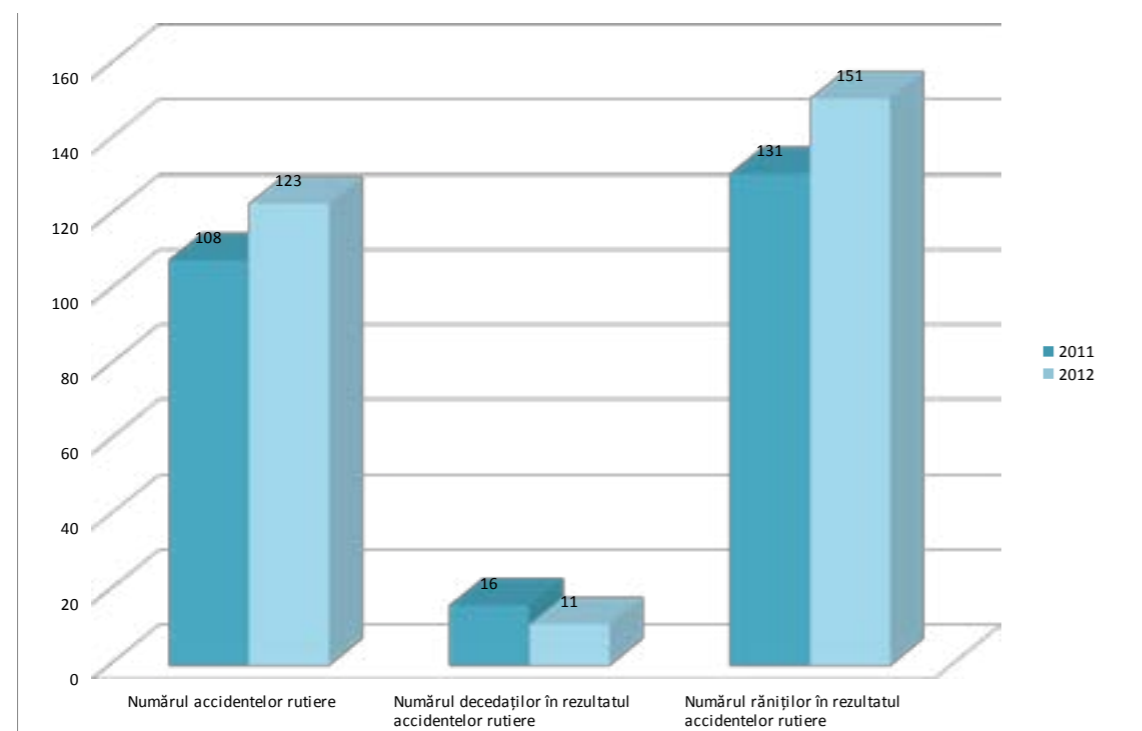
Statistica accidentelor rutiere și a persoanelor rănite în acestea crește cu fiecare an. În șase luni ale anului 2012, pe drumurile Transnistriei au avut loc 123 de accidente rutiere, în care au decedat 11 persoane, iar 151 au fost rănite. În comparație cu perioada analogică a anului trecut, numărul accidentelor rutiere a crescut cu 15 cazuri, numărul decedaților s-a redus, la rândul său, cu 5 persoane, iar numărul răniților a ajuns la 20 de persoane.

Statistica accidentelor rutiere pentru șase luni ale anului 2012 și perioada analogică a anului 2011

Indicii	6 luni 2011	6 luni 2012
Numărul accidentelor rutiere	108	123
Numărul decedaților în rezultatul accidentelor rutiere	16	11
Numărul răniților în rezultatul accidentelor rutiere	131	151

Pe diagramă este demonstrată în mod elocvent creșterea indicilor enumerați:

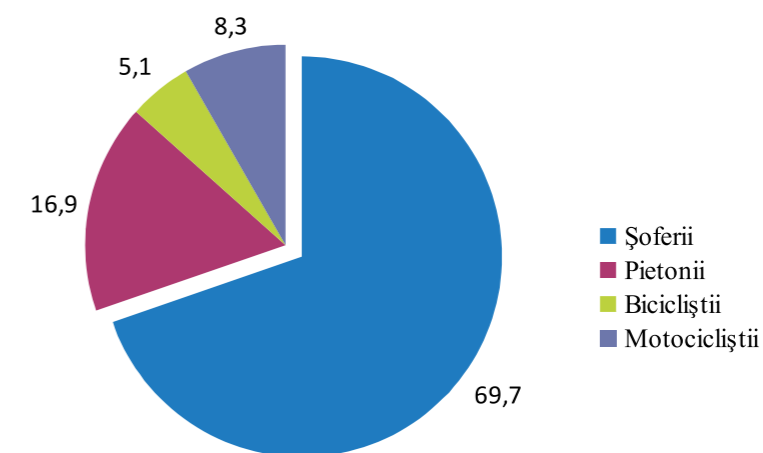
Figura 2.1. Statistica accidentelor rutiere pentru 6 luni ale 2012 și perioada analogică a anului 2011



Majoritatea accidentelor rutiere au loc din vina șoferilor, în rezultatul încălcării de către aceștia a Regulamentului circulației rutiere, precum și din cauza unei calificări necorespunzătoare a acestora.

Vinovații accidentelor rutiere	Cota-parte din numărul total de accidente rutiere, %
Șoferii	69,7
Pietonii	16,9
Bicicliștii	5,1
Motocicliștii	8,3

Figura 2.2. Vinovați în accidente rutiere



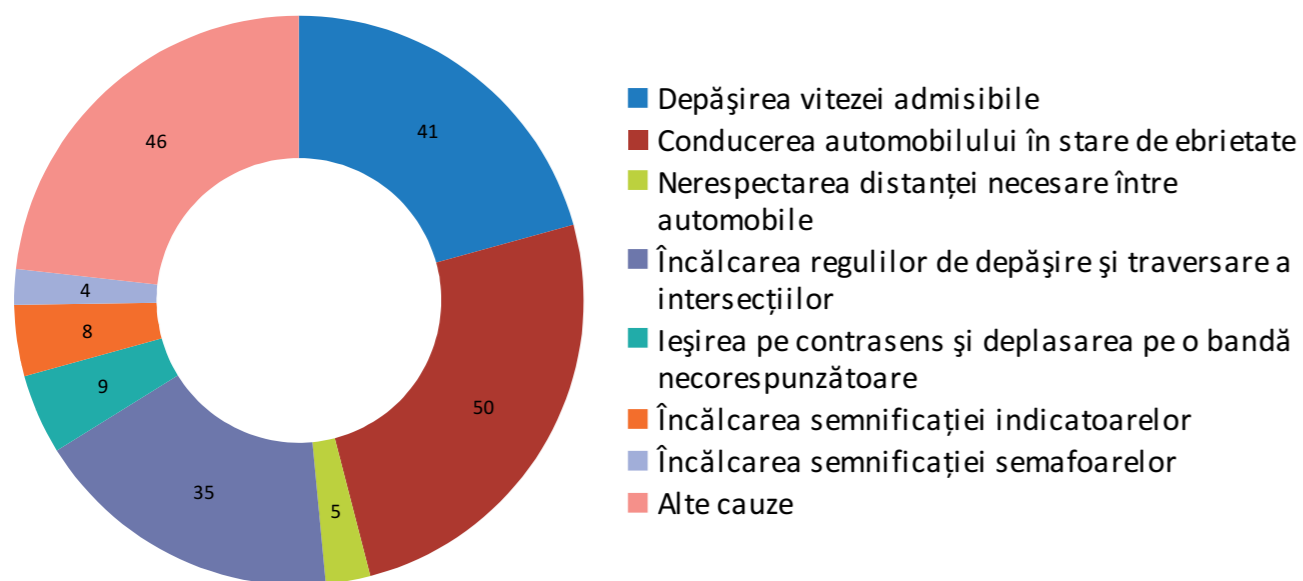
Printre încălcările grave de către șoferi a Regulamentului circulației rutiere se numără:

1. depășirea vitezei admisibile;
2. conducerea automobilului în stare de ebrietate;
3. nerespectarea distanței necesare între automobile;
4. încălcarea regulilor de depășire și traversare a intersecțiilor;
5. ieșirea pe contrasens și deplasarea pe o bandă necorespunzătoare;
6. nerespectarea semnificației indicatoarelor și semafoarelor.

Cauzele principale ale accidentelor rutiere cauzate din vina șoferilor

Depășirea vitezei admisibile	41
Conducerea automobilului în stare de ebrietate	50
Nerespectarea distanței necesare între automobile	5
Încălcarea regulilor de depășire și traversare a intersecțiilor	35
Ieșirea pe contrasens și deplasarea pe o bandă necorespunzătoare	9
Nerespectarea semnificației indicatoarelor	8
Nerespectarea semnificației semafoarelor	4
Alte cauze	46

Figura 2.3. Cauzele principale ale accidentelor rutiere cauzate din vina șoferilor



Principalele probleme identificate în Tiraspol

Dacă e să ținem cont de faptul că pe străzi moare partea societății cea mai activă și aptă de muncă, atunci la numărul de persoane salvate de la moarte, de traume și de mutilări se pot adăuga 10-12% - copiii pe care aceștia îi vor putea naște în deceniile apropiate. Aceasta poate îmbunătăți simțitor situația demografică a țării.

Imperfecțiunea omului trebuie să fie compensată cu o infrastructură dezvoltată – de un acostament protejat și sigur, un automobil sigur, sisteme informaționale de suport, un sistem eficient de salvare a victimelor rutiere.

Realizarea programelor respective este posibilă doar cu eforturile corespunzătoare ale tuturor părților implicate.

Din cauza surselor bugetare limitate, implementarea proiectelor corespunzătoare prin intermediul proiectelor organizațiilor sociale care ar putea deveni coordonatori și promotori în realizarea programelor.

Este important să fie motivați eficient toți participanții la trafic. De obicei, măsurile administrative nu sunt eficiente în sistemele complexe. Gestionarea motivațiilor va avea un efect mult mai semnificativ.

Constructorii trebuie să fie motivați să construiască drumuri sigure, care să corespundă standardelor moderne orientate către siguranță. Șoferii trebuie să fie motivați prin amenzi și tarifele companiilor de asigurări etc.

La etapa actuală este insuficientă influența statului asupra societății și participanților la trafic cu scopul de a forma stereotipuri de cultură în transport, importante pentru societate, precum și sporirea conștiinței juridice. Trebuie soluționate un șir întreg de probleme care nu permit aducerea la minimum a pierderilor social-economice cauzate de accidente rutiere.

Scopuri:

- reducerea numărului de persoane decedate ca urmare a accidentelor rutiere;
- reducerea numărului de accidente rutiere soldate cu victime.

Pentru atingerea acestor scopuri, trebuie soluționate următoarele probleme :

- îmbunătățirea organizării circulației mijloacelor de transport în orașele și satele din Transnistria;
- îmbunătățirea condițiilor de circulație, înlăturarea segmentelor periculoase de pe drumurile publice;
- preîntâmpinarea comportamentului periculos al participanților la trafic ;
- reducerea traumatizării copiilor în accidentele rutiere;
- reducerea timpului de sosire al serviciilor corespunzătoare la locul accidentului rutier, sporirea eficienței activității acestora în acordarea ajutorului persoanelor care au avut de suferit în urma accidentelor rutiere;
- sporirea eficienței funcționării sistemului administrației publice în sfera asigurării securității circulației rutiere pe drumurile publice și la nivelul administrației publice locale.

Automobil Club din Transnistria a specificat un șir de măsuri, care dacă ar fi îndeplinite, ar influența semnificativ îmbunătățirea situației pe drumurile din Transnistria:

- monitorizarea acostamentelor în ceea ce privește securitatea;
- revizuirea cerințelor față de mijloacele de transport și participanții la trafic;
- excluderea pe cale legislativă a componentei corupției la efectuarea reviziei tehnice;
- programe complexe de sporire a securității circulației rutiere în regiuni;
- reglementarea pe cale legislativă a sistemului de circulație rutieră;
- reglementarea pe cale legislativă a activității individuale legate de transport;
- îmbunătățirea condițiilor de circulație pe drumurile principale și secundare din orașe și sate;
- îmbunătățirea stării acostamentelor și pantelor de pământ de pe lângă drumurile pentru autovehicule, înlăturarea obstacolelor laterale;
- îmbunătățirea profilului longitudinal al drumului și a condițiilor de vizibilitate;
- reînnoirea stratului de bază al drumurilor;
- sporirea uniformității stratului de bază al drumurilor;
- sporirea capacității de aderență a suprafeței stratului de bază al drumurilor;
- deschiderea străzilor pietonale;
- reglementarea opririi și staționării automobilelor;
- organizarea circulației cu sens unic;
- instalarea semnalelor de oprire suplimentare;
- materiale reflectorizante și îmbrăcăminte de protecție (vestimentație cu elementele corespunzătoare) ;
- căști pentru motociclete și biciclete;
- dotarea tehnică a ciclomotoarelor și motocicletelor;
- cerințe față de gradul de pregătire al șoferilor;
- acordarea în etape a permisului de conducere și restricții în conducerea automobilelor;
- înăsprirea sancțiunilor pentru conducerea automobilului în stare de ebrietate;
- controlul automat al vitezei;
- controlul automat al circulației la culoarea roșie a semaforului.

Rezultatele sondajului social privind nivelul siguranței rutiere în Tiraspol

Rezultatele sondajului:

În perioada 01-03 octombrie 2012, Automobil Club din Transnistria a desfășurat un studiu sociologic privind utilizarea centurii de siguranță și a scaunelor auto pentru copii, în Tiraspol după aceleași metode care au fost utilizate de către Automobil Club din Moldova în Chișinău.

Locuitorii orașului Tiraspol a fost înțelegători față de studiul desfășurat și răspundeau destul de bucuroși la întrebările voluntarilor.

Făcând bilanțurile sondajului, se poate menționa că în general conștientizarea de către cetățeni a importanței respectării regulilor de circulație este la un nivel destul de înalt.

94,5 % dintre intervievați au răspuns că respectă regulile de circulație. Cu toate acestea, în rândul celor intervievați sunt și persoane care traversează strada neregulamentară sau la culoarea roșie a semaforului. Motivul de bază este, de regulă, graba mare.

O mare parte dintre cei intervievați, și anume 65%, cred că gradul de securitate pe drumuri este bun.

Mai mult de 77% dintre respondenți consideră că starea infrastructurii drumurilor noastre „nu este perfectă”. Sunt locuri în care trebuie amplasate treceri de pietoni și „polițiști culcați”.

93% dintre intervievați sunt convinși că înăsprirea regulilor de circulație rutieră și majorarea amenzilor va reduce numărul cazurilor de conducere în stare de ebrietate. O mare parte dintre intervievați consideră că regulile de comportament pe drum trebuie să fie învățate încă de la școală și cu cât vor fi mai multe lecții interesante și informative, cu atât vor fi mai puține accidente cu implicarea pietonilor.

O mare parte dintre intervievați a menționat că accidentele rutiere din capitală au loc din cauza microbuzelor și a taxiurilor, însă 37% consideră că vinovați sunt totuși pietonii, care nu se asigură atunci când traversează strada.

Intervievații au reacționat diferit și la ideea de introducere a practicii europene pentru șoferii începători. Astfel, toți cei care dețin mijloace de transport au vorbit despre posibile incomodități legate de aceasta. Mai întâi de toate, este vorba de imposibilitatea de a trece hotarele țării în această perioadă, ceea ce va duce inevitabil la creșterea corupției în rândurile structurilor competente.

Toți 100% dintre intervievați respectă, de regulă, regimul de viteză, cu toate acestea recunosc că uneori admit încălcări atunci când întârzie.

Niciunul dintre respondenți nu poartă elemente fluorescent-reflectorizante pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă, deoarece nu le consideră necesare.

72% dintre respondenți ne-au comunicat că uneori folosesc centurile de siguranță atunci când circulă în afara granițelor republicii. Motivul de bază pentru care șoferii nu utilizează centura de siguranță este incomoditatea acestora.

93% dintre respondenți sunt convinși că atitudinea autorităților competente față de problema securității circulației rutiere este bună.

Cei intervievați consideră că cea mai eficientă măsură de prevenire a accidentelor rutiere este înăsprirea sistemului de amendare pentru încălcarea regulilor de circulație.

Studiu privind utilizarea centurii de siguranță prin metoda observației:

Observarea automobilelor a arătat că 87% dintre șoferi conduc fără a avea cuplată centura de siguranță. Observatorii au menționat faptul că șoferii care utilizează centurile de siguranță erau cei care aveau mașinile înregistrate în afara țării.

S-a observat că dacă șoferul are centura cuplată, atunci și pasagerul de lângă el are centura cuplată. 100% dintre pasagerii aflați pe banchetele din spate nu aveau cuplată centura de siguranță. Geamurile din spate fumurii, prezente la un număr mare de automobile, au făcut mult mai dificilă misiunea observatorilor. Cu toate acestea, pe parcursul celor 3 zile de observații, pe banchetele din spate au fost observate 4 scaune auto pentru copii.

Lipsa culturii de utilizare a centurii de siguranță cel mai probabil este legată indirect de faptul că în Tiraspol, pentru încălcarea regulilor de utilizare a centurii de siguranță este prevăzută avertizarea sau amenda în mărime de 1 (unu) unitate calculată de salariu minim (1,15) dolari SUA.

Mai mult decât atât, în rândurile colaboratorilor de poliție există tradiția nescrisă încă de pe timpul URSS de nu a aplica amendă pentru necuplarea centurii. De unde a apărut această tradiție nu se știe.

Figura 2.4. Gradul de utilizare a centurii de siguranță în rândul șoferilor

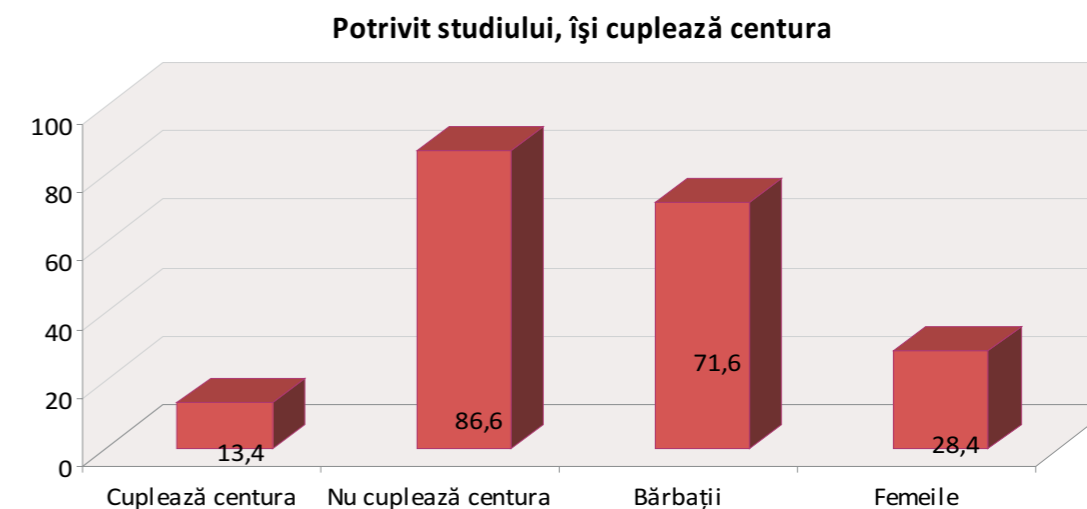


Figura 2.5. Gradul de utilizare a centurii de siguranță în rândul pasagerilor

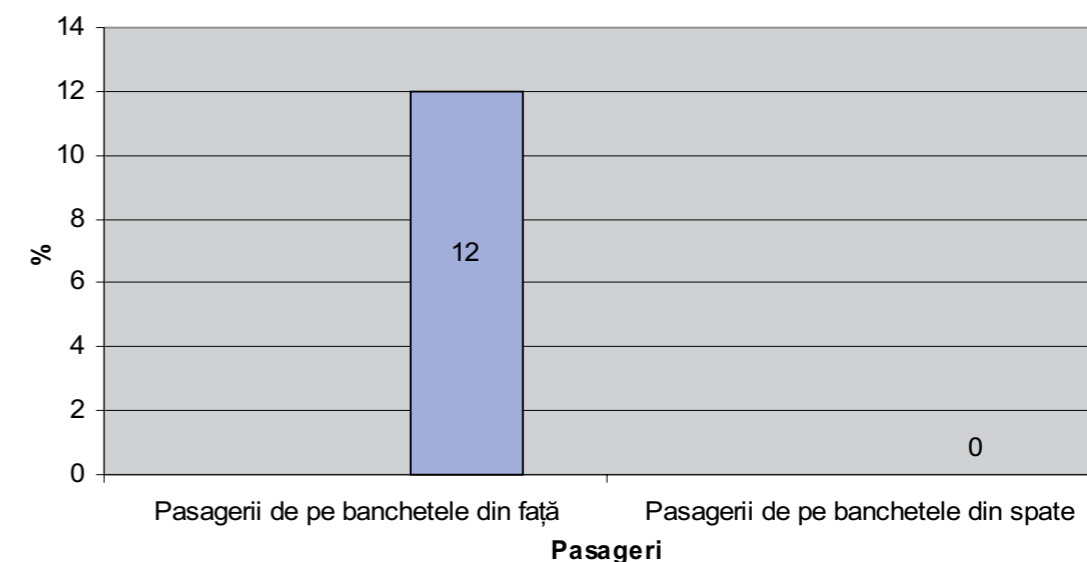


Figura 2.6. Gradul de folosire a scaunelor auto pentru copii la transportarea copiilor (în vârstă de până la 7 ani)

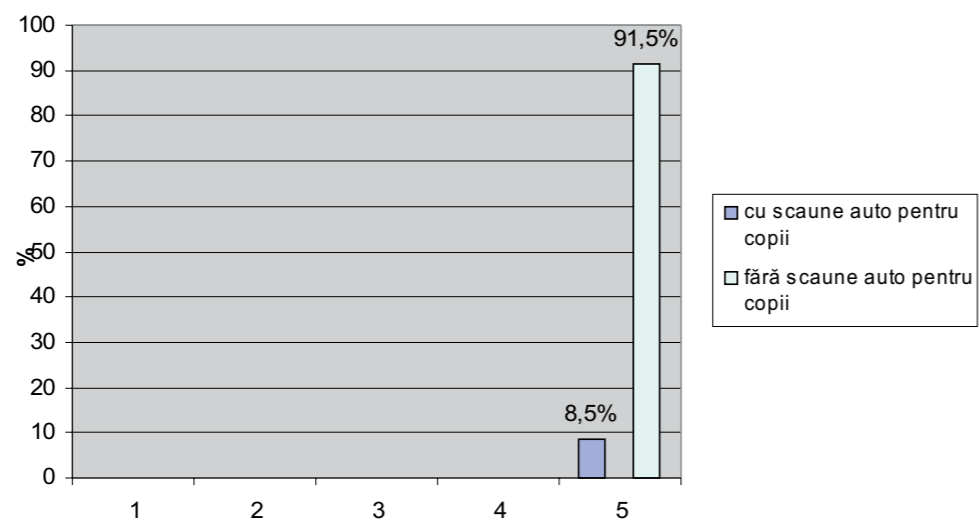


Figura 2.7. Principalele cauze ale accidentelor rutiere în Tiraspol

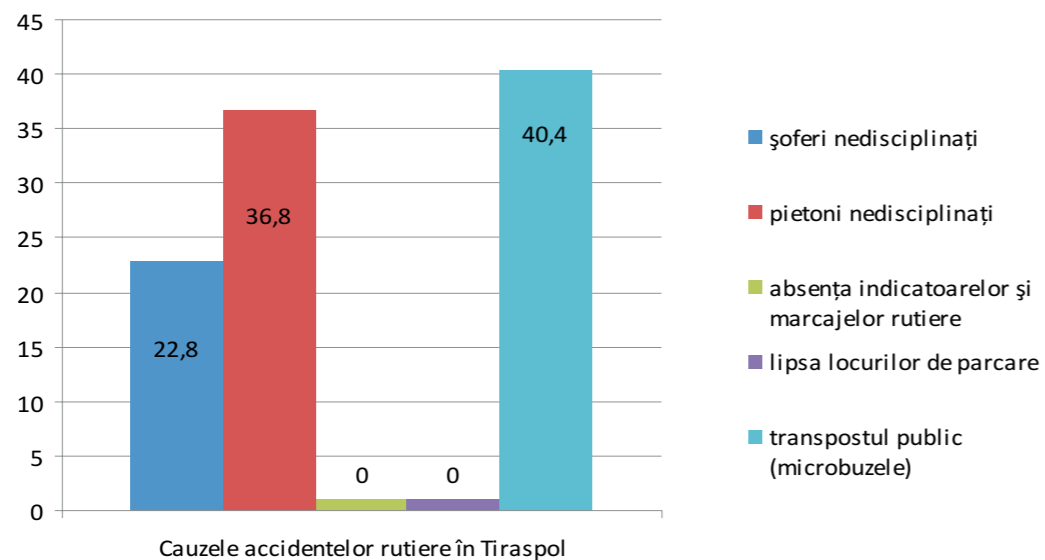


Figura 2.8. Gradul de utilizare a centurii de siguranță

Folosirea centurii de siguranță

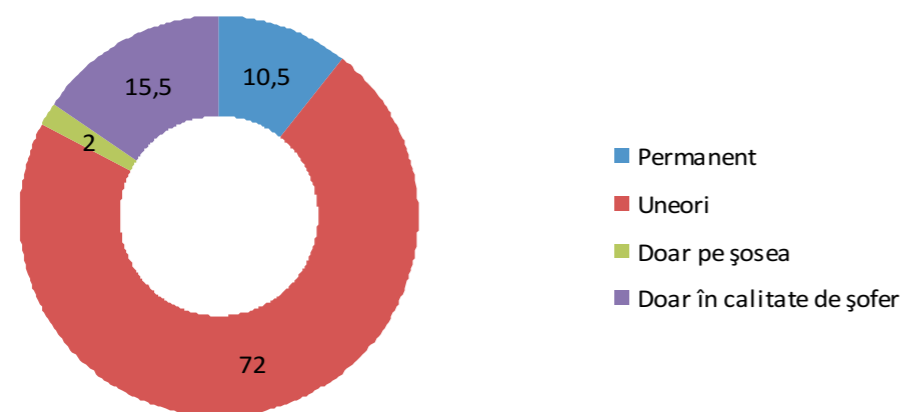


Figura 2.9. Ce vă poate motiva să deveniți un pieton disciplinat și un șofer responsabil?

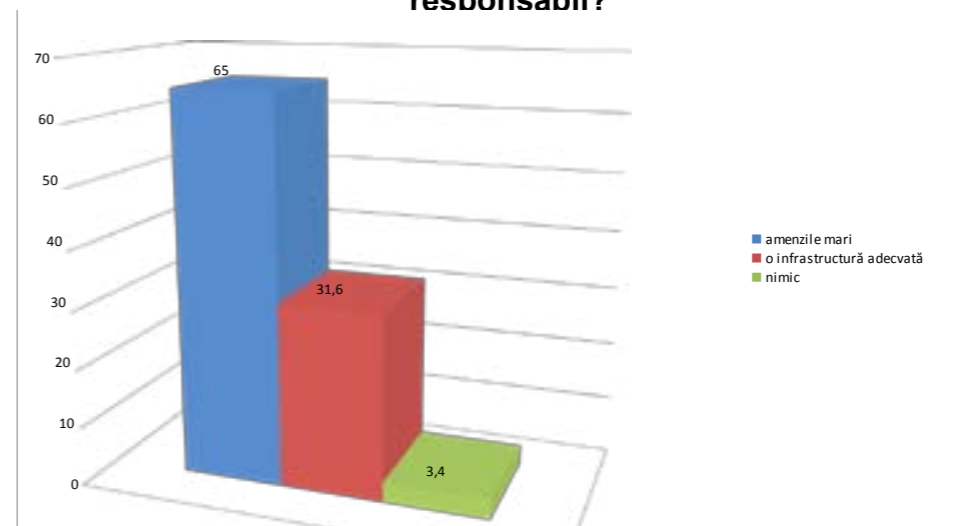
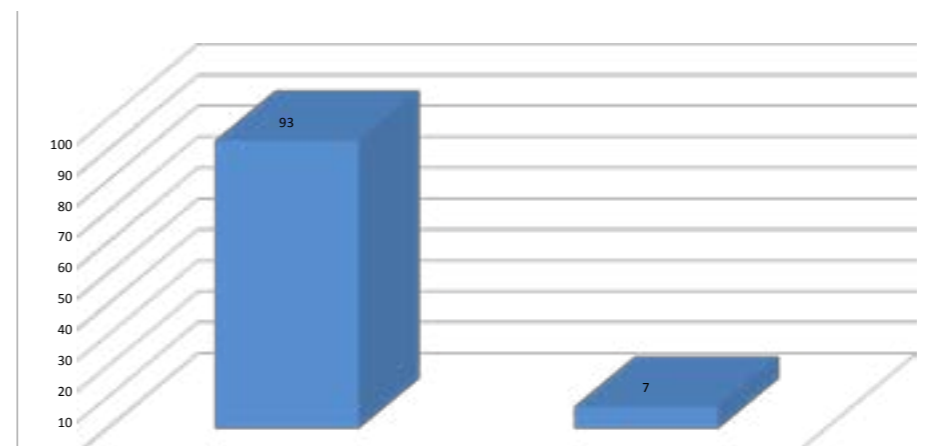


Figura 2.10. Cum apreciați atitudinea autorităților competente față de problema securității traficului rutier?



Datele sondajului petrecute în Chișinău și Tiraspol vor fi luate în considerare în campaniile sociale, menite să schimbe atitudinea și comportamentul participanților la trafic, care urmează a fi organizate de către ACM și ACT.

Concluzie

Analiza comună a nivelului de siguranță rutieră petrecută în ambele municipii, Chișinău și Tiraspol, a scos în evidență problemele concrete care urmează a fi soluționate, în ciuda faptului că deja există unele dinamici pozitive în comparație cu anii precedenți, datorită întreprinderii de acțiuni și întreprindere a măsurilor relevante acestui domeniu, la nivel național. Problemele identificate la Chișinău și Tiraspol necesită o abordare nouă și inițiative inovative de siguranță rutieră, cu implicarea autorităților locale interesate în efectuarea de schimbări pozitive în domeniul siguranței rutiere.

Dezvoltarea parteneriatului local va contribui la elaborarea unei strategii specifice municipale cu soluții-cheie în abordarea problemelor locale de siguranță rutieră.

Parteneriatul nou creat va deschide o nouă oportunitate schimbului de experiență între comunitățile locale de pe ambele maluri ale Nistrului, cu implicarea partenerilor internaționali și experților implicați în proiect.



Automobil Club din Moldova este o asociație obștească, non-guvernamentală, non-profit, membru al Federației Internaționale de Automobilism, care participă în proiecte internaționale ce vizează siguranța la trafic. Astfel, în anul 2009, ACM a lansat la nivel național, proiectul internațional „Make Roads Safe” („Să facem Drumurile mai Sigure”), în cadrul căruia sunt întreprinse oricare gen de acțiuni menite să ridice nivelul siguranței la trafic și conștientizării gravității problemei de către societate și autoritățile publice. (www.saferoads.md)



Alianța Estică pentru Transport Sigur și Durabil – EASST este o organizație de caritate, înregistrată în Marea Britanie. EASST a avansat de la o rețea locală de organizații din Europa Estică, ce se ocupă cu probleme ale siguranței rutiere, la una cu parteneri din Armenia, Azerbaijan, Belarus, Georgia, Moldova, Russia și Ucraina. Partenerii EASST cooperează în vederea promovării siguranței rutiere, dezvoltării și implementării proiectelor regionale și trans-frontaliere, prin efectuarea schimbului de experiență și resurse. (www.easst.co.uk)



Automobil Club din Transnistria a fost fondat în anul 2008 de un grup de entuziaști, care au simțit necesitatea constituirii unui club local, ce ar putea întreprinde activități concrete legate de ridicarea nivelului siguranței rutiere în regiune. În anul 2009 a fost creat parteneriatul cu ACM menit să fortifice activitățile petrecute pentru promovarea siguranței la trafic. (www.safetyroads.org)



Organizația Națiunilor Unite în colaborare cu Organizația Mondială a Sănătății au proclamat anii 2011-2020 drept o Decadă de Acțiuni pentru siguranța traficului rutier, la nivel global. Scopul acțiunilor din cadrul Decadei este de a asigura o reducere de 50% numărului victimelor circulației rutiere până în anul 2020, anume prin întreprinderea diferitor măsuri la nivel național în fiecare stat. Pentru atingerea obiectivelor a fost elaborat Planul Global pentru Decada de Acțiune pentru siguranța rutieră 2011-2020, care prevede un cadru general al activităților pe parcursul anilor, îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere și a rețelelor de transport, dezvoltarea sistemelor de securitate a autovehiculelor, îmbunătățirea comportamentului participanților la trafic, precum și perfecționarea sistemelor de îngrijire post-accident.

ACM, ACT și EASST susțin Decada de Acțiuni pentru Siguranța Rutieră 2011-2020 și activitățile petrecute pe parcursul acestui deceniu în domeniul siguranței rutiere sunt întreprinse pentru a atinge scopul final – reducerea cu 50% a numărului victimelor accidentelor rutiere.



Uniunea Europeană este constituită din 27 state membre, care au decisă-și unească treptat abilitățile, resursele și destinele. Împreună, pe parcursul unei perioade de 50 de ani de extindere, ele au creat o zonă de stabilitate, democrație și dezvoltare durabilă, menținând în același timp diversitatea culturală, toleranța și libertățile individuale. Uniunea Europeană este decisă de a împărtăși realizările și valorile sale cu țările și oamenii din afara frontierelor sale.



*Empowered lives.
Resilient nations.*

Programul Națiunilor Unite pentru Dezvoltare lucrează cu oamenii la toate nivelurile societății pentru a sprijini crearea unor țări rezistente la crize și pentru a ghida și susține o dezvoltare, care contribuie la îmbunătățirea vieții fiecărui om. Prezenți în 177 de țări și teritorii, noi oferim o perspectivă globală și soluții locale pentru abilitarea oamenilor și pentru crearea unor țări rezistente. Vizitați: www.undp.org și www.undp.md.

E timpul să acționăm! Împreună putem salva milioane de vieți!



Empowered lives.
Resilient nations.