



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. _____

din _____

Chișinău

Cu privire la aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră

În temeiul art. 5 din Legea nr. 131-XVI din 7 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr. 103-106, art. 443), cu modificările ulterioare, precum și în scopul realizării pct. 1.21 din Planul de acțiuni pentru redresarea situației în domeniul siguranței traficului rutier până în anul 2014, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 545 din 25 iunie 2010 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2010, nr. 110-113, art. 622), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Strategia națională pentru siguranță rutieră (se anexează).
2. Ministerele și alte autorități administrative centrale:
 - vor întreprinde măsurile necesare pentru a asigura implementarea prevederilor Strategiei naționale pentru siguranță rutieră;
 - vor prezenta, în termen de o lună, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor propuneri în vederea elaborării Planului de acțiuni privind implementarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră;
 - vor aproba, în termen de trei luni de la aprobarea de către Guvern a Planului de acțiuni privind implementarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră, planurile de acțiuni sectoriale în domeniile de competență.
3. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, în baza propunerilor ministerelor și altor autorități administrative centrale, va elabora și va prezenta Guvernului spre examinare proiectul Planului de acțiuni privind implementarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră.

4. Monitorizarea și coordonarea procesului de realizare a Strategiei naționale pentru siguranță rutieră se pune în sarcina Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor.

5. Controlul asupra executării prezentei Hotărâri se pune în sarcina Consiliului Național pentru Securitatea Circulației Rutiere.

Prim-ministru

VLADIMIR FILAT

STRATEGIA NAȚIONALĂ PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ

Introducere

În Programul de activitate „Integrarea Europeană: Libertate, Democrație, Bunăstare”, care reprezintă cadrul de bază al politicilor de guvernare al Republicii Moldova pentru perioada 2010-2013, Guvernul își propune să depună eforturi susținute pentru promovarea reformelor solicitate atât de societatea moldovenească, cât și de comunitatea internațională în domeniile asigurării libertății mass-media, independenței sistemului judiciar, liberalizării economiei – domenii vitale pentru promovarea veridică a integrării europene a țării.

Prin promovarea coerentă a unor politici de europenizare a tuturor aspectelor vieții social-politice și economice a țării și semnarea acordului de asociere la Uniunea Europeană, Guvernul va reuși să transforme Republica Moldova, într-o perioadă previzibilă, într-o țară eligibilă pentru aderarea la UE.

Așadar, integrarea europeană este percepută ca un deziderat fundamental al politicii interne și externe a Republicii Moldova, iar acest lucru se va materializa, în primul rând, prin nenumarate transformări de ordin intern ale țării.

Unul dintre sectoarele-cheie care vor suferi aceste transformări este cel al transporturilor și infrastructurii, care reprezintă domeniul cu cele mai multe conotații economice, de a cărui soartă depind marea majoritate a celorlalte domenii, fiind, totodată, în măsură să aducă o creștere economică uriașă unui stat atâta timp cât gestionarea lui se face într-un mod responsabil și inteligent.

În cadrul politicilor de transport, dar cu referire directă la politici și strategii de siguranța rutieră, Comisia Europeană, în cadrul celui de-al patrulea program European de acțiune pentru siguranță rutieră, menționa că politicile din domeniul siguranței rutiere la nivel național sau local trebuie să cuprindă obiective conexe ale altor politici publice și viceversa.

Orientările politicii de siguranță rutieră pentru Republica Moldova, propuse în cele ce urmează, combină reglementările de bază în materie de documente de politici ale acesteia (Hotărârea Guvernului nr.33 din 11 ianuarie 2007 „Cu privire la regulile de elaborare și cerințele unificate față de documentele de politici”, dar urmărește și o armonizare cu politicile siguranței rutiere la nivel comunitar, precum și cu directivele aprobate pînă la acest moment.

În acest sens, în luna martie (2) a anului 2010, doar la patru luni de la reformarea Consiliului Național pentru Siguranța Circulației Rutiere și preluarea funcției de conducere a acestuia de către Primul-Ministru, Republica Moldova a semnat rezoluția ONU privind declararea anilor 2011-2020 „Decada acțiunilor în domeniul siguranței rutiere” și asumarea responsabilităților ce decurg din aceasta, printre care și obiectivul de a reduce cu 50% numărul accidentelor pînă în anul 2020.

În Programul de activitate a Guvernului, recunoscînd seriozitatea problemelor de siguranța rutieră cu care se confrunta Republica Moldova, trasează ca obiectiv de guvernare sporirea securității traficului rutier și reducerea numărului de accidente rutiere.

Republica Moldova a început un proces continuu de construcție a întregului sistem care, într-o transpunere plastică, poate fi imaginat ca o construire a unui zid de protecție în fața „imprevizibilului”, de către întreaga societate pentru reducerea numărului de vieți omenești care se pierd zi de zi.

Fiecare intervenție care se va face, în special din acest moment, constituie o cărămidă pe care fiecare o va pune la construcția acestui zid. De aceea nu doar prezența lor este vitală pentru durabilitatea construcției dar mai ales calitatea materialului din care sînt făcute.

Pentru ca acest zid să devină cît mai solid avem nevoie de o omogenitate a intervențiilor venite din fiecare ramură a societății moldovenești:

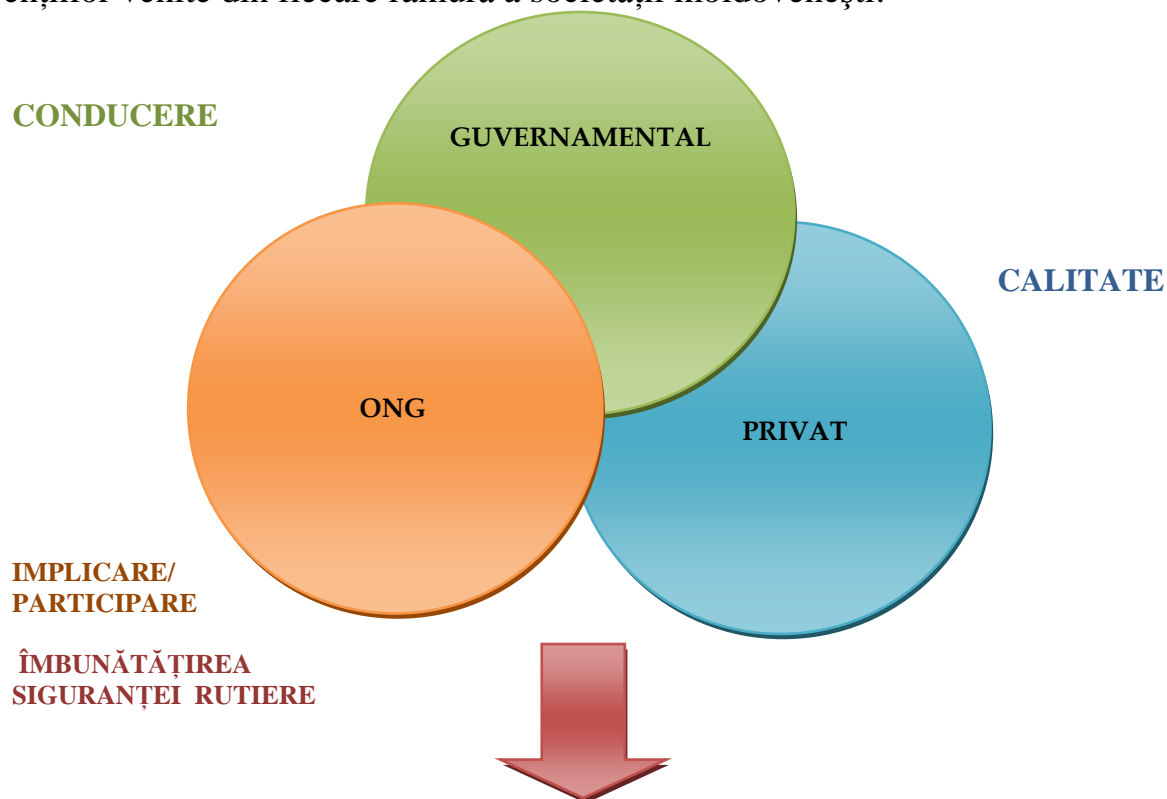


Figura 1. Schema intervențiilor din fiecare componentă a societății

În mod tradițional, în țările din Uniunea Europeană, siguranța rutieră a fost văzută ca o consecință nefericită a sistemului de transport și deci, implicit, ca o problemă a acestui sector. Cu toate acestea, costurile directe ale numărului tot mai mare de accidente rutiere sînt suportate mai ales de sectorul de sănătate, domeniul afacerilor și de către familiile celor implicați.

Crearea unui parteneriat viabil între toate grupurile-cheie în societate, mediul guvernamental, privat și nonguvernamental, avînd un interes puternic în îmbunătățirea siguranței rutiere, este o schemă care a fost testată și funcționează excelent în multe țări din UE și extracomunitare. Această coalitie devine punctul focal pentru interesul în intervențiile de siguranță rutieră. Partenerii colaborează în proiecte de siguranță rutieră și fac presiuni asupra Guvernului să acționeze în cadrul acelor acțiuni (exemplu legislație, cercetare, îmbunătățiri majore ale infrastructurii rutiere, analize ale bazei de date a accidentelor etc.)

Ce face ca Parteneriatul public - privat (PPP) sa fie atît de viabil?

Realizarea proiectelor în parteneriat în cadrul strategiei naționale

Construirea parteneriatelor locale durabile prin colaborarea cu mediul guvernamental în vederea realizării obiectivelor din planurile locale și naționale de siguranță rutieră

Schimbul de experiență cu privire la bunele practici și concluziile rezultate din proiectele aflate în derulare demonstrează faptul că parteneriatele sînt eficiente în domeniul siguranței rutiere

Parteneriatele locale: membrii la nivel național, autoritățile locale, mediul de afaceri local și ONG –urile

Schimbul de experiență între parteneri și între comunitățile locale

Care sînt beneficiile acestei abordări?

Forța parteneriatului obținerea mai multor rezultate lucrînd în echipă la nivel național

Pirghii de finanțare și know-how – adăugarea de plus valoare resurselor deja disponibile

Dezvoltarea unor instituții durabile și funcționale – gestionarea la nivel local a problemelor și soluțiilor

În lumina celor prezentate, o armonizare legislativă treptată și o politică flexibilă din partea Republicii Moldova în domeniul siguranței rutiere, va face ca momentul aderării la spațiul comunitar sa fie unul mult mai lin comparativ cu statele care au aderat în ultimele două valuri.

În același timp, beneficiile implementării unui sistem viabil în managementul siguranței rutiere și deci implicit o infrastructură rutieră la standarde europene, încă dinaintea momentului aderării, va aduce un plus de imagine întregii țări și un motiv în plus ca Republica Moldova sa fie considerată un candidat puternic și serios pentru comunitatea europeană.

I. DIAGNOZA SITUAȚIEI RUTIERE

Dinamica accidentelor

Strategia de siguranța rutieră din Republica Moldova 2011- 2020 are la bază informațiile furnizate de către studiul de evaluare al Băncii Mondiale și Organizația Mondială a Sănătății (OMS) în 2008, lansat în cadrul Raportului Mondial privind starea globală asupra siguranței rutiere, la 15 iunie 2009 în New York.

Pentru studiul OMS s-a folosit o metoda standardizată cu ajutorul unui chestionar, care a fost completat de către reprezentanții sectoarelor guvernamentale: sănătate, transporturi, justiție și educație, din mediul academic și al organizațiilor neguvernamentale din 49 de țări participante din Regiunea Europeană a OMS.

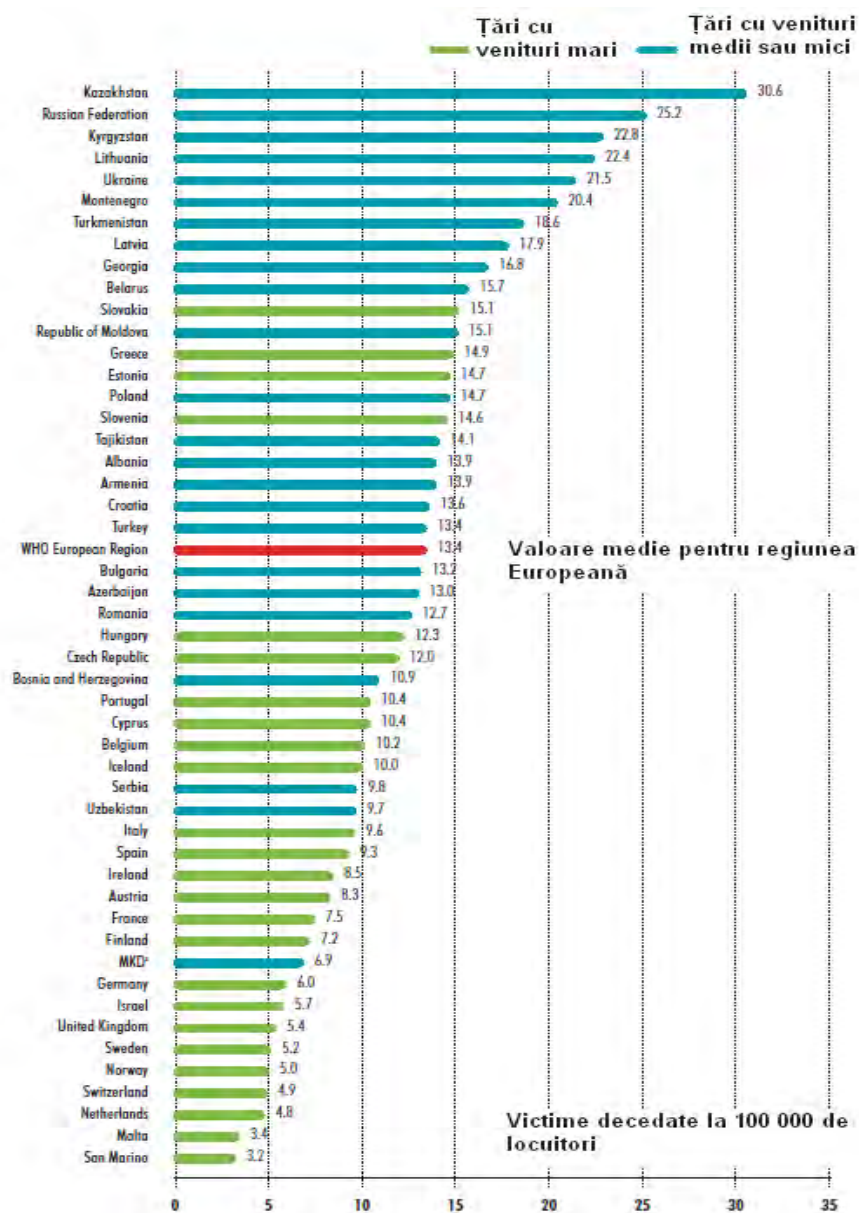


Figura 2. Starea globală a victimelor decedate în urma accidentelor rutiere

Datele furnizate de acest studiu au fost separate pentru țările din CSI și au fost coroborate cu datele statistice la nivel național în Republica Moldova furnizate de către poliția rutieră, pentru a putea crea o analiză cât mai particularizată.

Principalele categorii de risc rezultate în urma analizei datelor

Conform studiului, principalele categorii expuse riscului accidentelor rutiere soldate cu morți și răniți grav, sînt: **pietonii, bicicliștii și conducătorii de motociclete și motoare** (adică, categoria cunoscută în practica de specialitate ca fiind denumită **participanții la trafic cei mai vulnerabili**).

Principala categorie de vîrstă expusa accidentelor rutiere soldată cu cei mai mulți morți o reprezintă cea cuprinsă între 5-29 ani, pentru care leziunile rezultate din accidentele rutiere sînt principala cauză de deces, conform studiului OMS; bărbații înregistrînd un risc mult mai crescut, reprezentînd $\frac{3}{4}$ din numărul deceselor.

Toate aceste elemente au condus la o situație de continuă creștere în Republica Moldova a numărului de accidente pe fondul unei creșteri alerte a parcului auto de la 399.995 autovehicule în 2004 la 643.429 în 2009. Piața auto din rîndul autoturismelor personale, cele utilizate în regim de taxi, precum și autovehiculele de marfă a înregistrat cele mai semnificative creșteri.

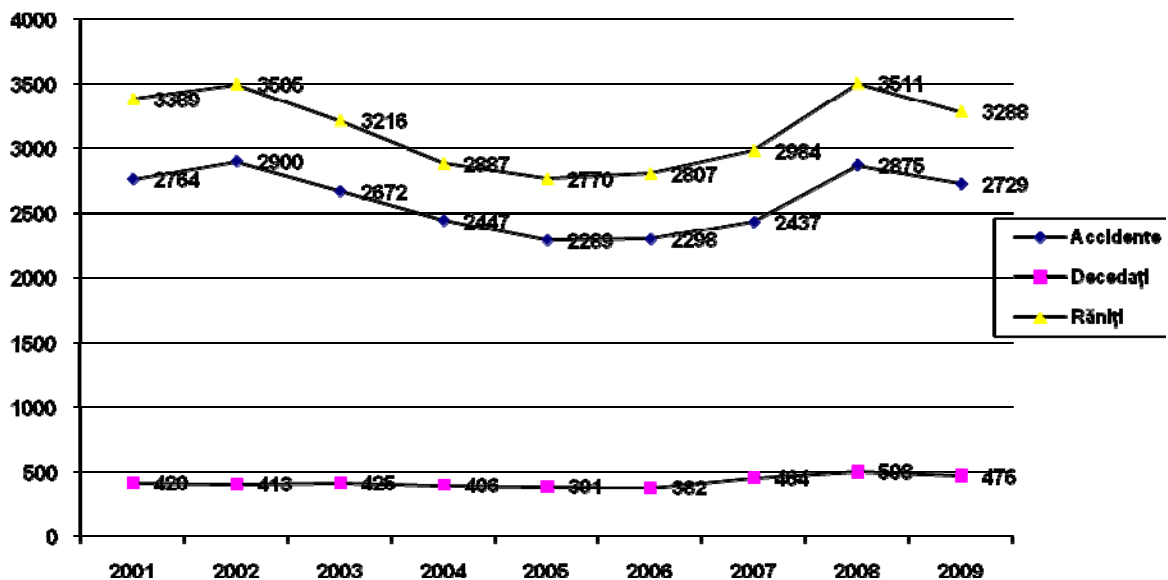


Figura 3. Dinamica accidentelor

Principalele probleme identificate în urma analizei datelor

Avînd în vedere dificultățile întîmpinate la colectarea datelor, se impune crearea unei baze de date performante la nivel național, care să genereze rapoarte complexe ce vor putea fi analizate de către experți și care, totodată, să poată sta la baza viitoarelor strategii de siguranța rutieră și a planurilor de acțiuni.

Comportamentul periculos al participanților în trafic prin nerespectarea legislației în vigoare sau prin nerespectarea drepturilor celorlalți participanți la trafic, de exemplu, viteza excesivă combinată cu neatenția în trafic, lipsa portului centurii de siguranță, a căștii de protecție și a scaunului auto pentru copii, precum și conducerea sub influența alcoolului (8.5 %).

De asemenea, în urma analizei fluctuațiilor accidentelor, în funcție de zilele în care acestea se produc, combinat cu intervalele orare, rezultă că utilizatorii autovehiculelor din poziția de conducător auto sînt mai vulnerabili în zilele de vineri (407), duminică (485) și luni (406), în intervalul orar 16-22 (1164) accidente rutiere produse în 2009.

Prin urmare, campaniile sociale și de educare a conducătorilor auto trebuie proiectate ținîndu-se cont de aceste aspecte, iar campaniile de impunere a legii și de monitorizare a vitezei în trafic trebuie desfășurate în special în zilele de weekend și între aceste intervale orare, vineri și luni, atunci cînd conducătorii auto se grăbesc să ajungă acasă de la serviciu.

Importanța obligativității purtării centurii de siguranță este dată și de numărul foarte mare de decese în rîndul pasagerilor din autovehicule, acestea reprezentînd 33%.

Cu toate acestea legislația din Republica Moldova necesită modificări și aici facem referire directă la obligativitatea utilizării scaunului auto pentru copii și diminuarea limitei de alcool.

Importanța implementării și impunerii legii este însă mult mai mare cu cît din raportul global al OMS și al Băncii Mondiale reiese clar că dispozițiile legale referitoare la factorii de risc sînt adoptate în mare măsura, dar nu se respectă. Astfel, pe o scară de la 0 la 10 componenta de impunere a legii atinge pragul 2 și 1 pentru combaterea conducerii sub influența alcoolului și, respectiv, portului căștilor de protecție la motocicliști, în timp ce pentru limita de viteză sau portul centurilor de siguranță nu s-a ajuns la un acord cu privire la răspunsul profesioniștilor în cadrul chestionarelor.

O alta problemă deosebit de importantă, identificată în urma analizei cadrului siguranței rutiere în Republica Moldova, o reprezintă lipsa unei agenții de stat guvernamentale cu rol de coordonare a activității de siguranța rutieră, care să includă un centru unic de evaluare și monitorizare, format din experți în domeniu atît la nivel național, cît și internațional, atunci cînd este cazul, și care să fie responsabilă de trasarea strategiilor și planurilor de acțiuni în domeniul siguranței rutiere, gestionarea bazei de date de accidente rutiere, crearea analizelor detaliate, în baza datelor colectate, elaborarea de analize cost-beneficiu și cost-eficiență ce vor fi înaintate organelor de resort și Guvernului în vederea elaborării planurilor de buget și politicilor conexe etc.

II. SITUAȚIA SIGURANȚEI RUTIERE PE FOND

Viziunea Europeană pentru dezvoltarea siguranței rutiere

Peste 35 000 de persoane și-au pierdut viața pe drumurile Uniunii Europene în anul 2009, adică echivalentul populației unui oraș de dimensiuni medii, și nu mai puțin de 1 500 000 de persoane au fost rănite, iar costurile pentru societate au fost imense, reprezentând aproximativ 130 miliarde de euro în 2009.

În comunicarea sa „*EUROPA 2020 – strategie europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii*”, Comisia Europeană a subliniat importanța coeziunii sociale, a unei economii mai „verzi”, a educației și inovării pentru Europa.

Obiectivele strategiei europene trebuie să se reflecte în diversele aspecte ale politicii europene în domeniul transporturilor, care trebuie să aibă ca scop asigurarea mobilității durabile pentru toți cetățenii acesteia, eliminarea emisiilor de carbon în domeniul transporturilor și utilizarea la maximum a progreselor tehnologice.

Prin urmare, este necesară o abordare integrată, holistică și coerentă, care să aibă în vedere și sinergia cu alte obiective strategice. Politicile în domeniul siguranței rutiere la nivel local, național, european sau internațional trebuie să integreze obiective conexe ale altor politici publice și viceversa.

Orientările europene pentru politica de siguranță rutieră pînă în 2020 au ca scop furnizarea unui cadru general de reglementare și a unor obiective motivante care să ajute la elaborarea strategiilor naționale sau locale în cadrul cărora următoarele patru acțiuni sînt prioritare:

Instituirea unui cadru structurat și coerent de cooperare bazat pe cele mai bune practici din statele-membre, ca o condiție necesară pentru implementarea eficientă a orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2012

Elaborarea unei strategii privind accidentele rutiere soldate cu victime și acordarea primului ajutor pentru a răspunde nevoii stringente și tot mai acute de a reduce numărul accidentelor rutiere cu vătămări corporale

Creșterea siguranței participanților la trafic vulnerabili, în special a motocicliștilor, în cazul cărora statisticile privind accidentele sînt îngrijorătoare

Promovarea măsurilor de protecție a participanților la trafic

Pentru a crea spațiul comun de siguranța rutieră, obiectivul Comisiei Europene este păstrat în aceeași parametri ca și în programul precedent, și anume **reducerea la jumătate a numărului total de decese în accidente rutiere în Uniunea Europeană până în anul 2020**, începînd cu 2010.

Statele-membre sînt încurajate să contribuie la realizarea acestui obiectiv comun prin propriile strategii naționale în domeniul siguranței rutiere și stabilirea unor obiective naționale specifice.

Siguranța rutieră în Moldova din perspectiva ciclului politicilor de siguranță în transporturi

Evaluarea parametrilor *înainte* și *după* implementarea unui proiect/program reprezintă modalitatea optimă de a determina gradul de succes al unui proiect și aceasta este cu atît mai necesar în cazul (necesității) implementării unui sistem la nivel național.

Indiferent de subsectorul transporturilor, rezultatul va fi același, dacă nu se ține cont de evaluarea amănunțită a situației existente, comparația cu alte sisteme funcționale (care, fiind aplicate, s-au dovedit a fi eficiente în alte țări) precum și de adaptarea acestora la nivel național ținînd cont de realitățile fiecărui stat.

Ca o realitate, sîntem cu toții tentați să „inventăm roata” mereu și să ignorăm componenta de evaluare sau să o tratăm extrem de superficial, în loc să analizăm existența/gradul de funcționalitate a instituțiilor responsabile.

Cele șase elemente ale Ciclului pentru Siguranța în Transporturi dezvoltat de către ETSC (Consiliul European pentru Siguranța în Transporturi) sînt punctul de plecare ale acestei analize. Orice omisiune a oricărui element, în cadrul procesului de evaluare, opreste întreaga funcționare a sistemului, datorită legăturii de interdependență a elementelor.

Cînd ciclul are suficiente informații din componenta cercetare și dezvoltare, procesul pornește din nou cu Politica de planificare și implementare (de exemplu, adoptarea de acte normative, dezvoltare instituțională și finanțare). Cu cît acest cerc se învîrte mai repede, cu atît rezultatele în domeniul siguranței rutiere apar mai repede. Totodată, este nevoie de o gîndire globală/centrală pentru a accelera ciclurile politicilor locale.

Consiliul European de Siguranța Transporturilor (ETSC) a identificat diverse aspecte organizaționale de siguranța transporturilor din punctul de vedere al rolului și funcțiilor din cadrul unei rețele globale de siguranța transporturilor, conectînd principalele funcții:

- politica de planificare, implementare și evaluare;
- proiectare și inginerie de siguranță;
- managementul și operarea organizațiilor;
- informare, educație și instruire;

constrângere, monitorizare și inspecție;
cercetare și dezvoltare.

Ciclul politicilor acoperă interdependența dintre funcțiile specifice, care adesea sînt în legatură unele cu altele în stilul secvențial al unui ciclu. Atunci cînd se reîncarcă cu rezultatele evaluărilor, procesul începe din nou. Procesul de recunoaștere și pătrundere nu se va termina niciodată și va conduce la din ce în ce mai multă siguranță pe drumurile noastre dacă sînt bine implementate toate funcțiile. Imaginea generală ține cont și de diferitele legături “non-ciclice” ce există între funcțiile menționate.

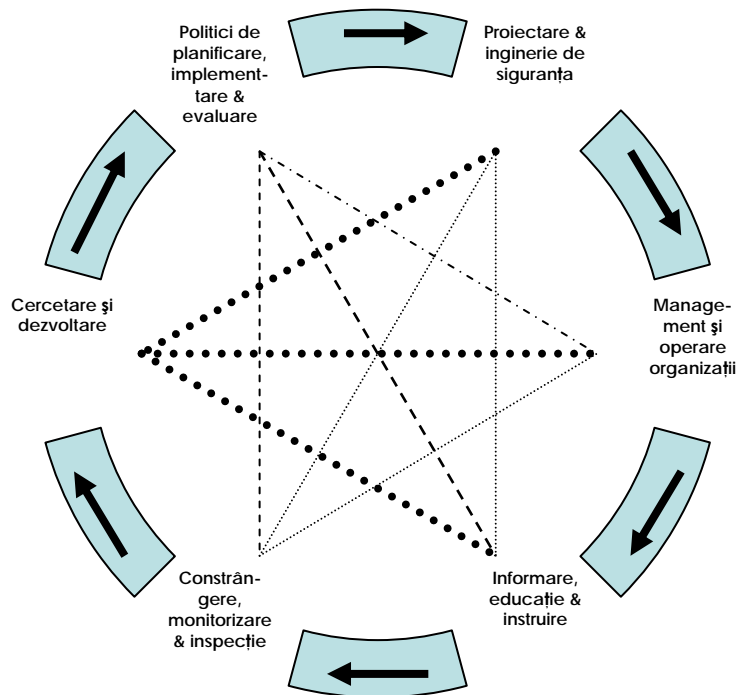


Figura 4. Ciclul politicilor de siguranță a transporturilor. Sursa: ETSC

Cercetarea și dezvoltarea joacă un rol crucial în acest cerc. Funcția **monitorizare și inspecție** oferă impulsul pentru noi cercetări și dezvoltări pentru a îmbunătăți situația. Rezultatele cercetării și propunerile de dezvoltare a normelor și standardelor sînt bazele funcției **politici de planificare, implementare și evaluare**. Funcția de **cercetare și dezvoltare** constituie un bun răspuns pentru guverne și parlamente la toate întrebările de transport rutier și siguranța rutieră.

În plus, există un important schimb între **proiectare și inginerie de siguranță**. Dezvoltarea standardelor tehnice pentru drumuri mai sigure necesită o cooperare activă și un schimb de experiență între inginerii din cercetare și cei de drumuri din administrații, consultanți și contractanți pentru standarde și norme mai sigure de **proiectare și operare/ management**.

Cercetarea și dezvoltarea are o funcție esențială în ceea ce privește **informarea, educația și instruirea**, care nu se limitează la educarea studenților

ingineri în universități, ci este o sarcină continuă de a păstra cunoștințele inginerilor la un nivel ridicat în domeniul siguranței rutiere.

De asemenea, este foarte important să se înțeleagă faptul că **siguranța rutieră și construcția de drumuri și poduri** sînt discipline diferite și complementare. De aceea, este necesară formarea de specialiști pentru fiecare domeniu separat, precum și dezvoltarea unor structuri de învățămînt și pregătire independente pentru fiecare din aceste două discipline. **Construcția de drumuri și poduri** are avantajul unei experiențe aproape seculare, de aceea, este necesar ca **siguranța rutieră** să recupereze necesarul de specialiști în cel mai scurt timp posibil, deoarece nevoile infrastructurii rutiere actuale impun acest lucru cu certitudine.

III. VIZIUNEA STRATEGIEI

Viziunea Zero Progresivă

Viziunea Zero, concepută și introdusă, pentru prima dată, de către Parlamentul Suedez stabilește că pierderea de vieți omenești și pierderea stării de sănătate sînt înacceptabile și în consecință sistemul de transport rutier trebuie proiectat într-o manieră în care aceste evenimente să nu se mai producă. Aceasta înseamnă că siguranța rutieră este mult mai importantă decât celelalte elemente ale sistemului de transport (cu excepția celor legate de protecția mediului). Mobilitatea, așadar, trebuie să urmeze siguranței ca prioritate. Mobilitatea nu poate fi dezvoltată în detrimentul siguranței rutiere.

Din moment ce siguranța și mobilitatea nu pot fi dezvoltate una în detrimentul celeilalte, atunci mobilitatea devine o funcție a siguranței și nu invers. Cu cît infrastructura este mai sigură cu atît mai mare este mobilitatea care poate fi obținută. În Viziunea Zero, viteza este frecvent utilizată ca o definiție operațională a mobilității. Astfel, Viziunea Zero stabilește că viteza trebuie limitată la un nivel corespunzător (proportional) cu siguranța inerentă (caracteristica) a sectorului de drum. Aceasta este o adevărată spargere a tiparelor și contrastează cu multe din principiile generale actuale, unde viața, mobilitatea și alte beneficii și probleme sînt tratate unele în detrimentul celorlalte.

Întotdeauna există un parametru ce poate fi utilizat pentru creșterea semnificativa a siguranței: reducerea mobilității, fie pentru anumite categorii de participanți la trafic, fie prin limitarea vitezei sub o limită unde accidentele nu mai provoacă răniri grave. Corelația între viteză și siguranță este una din cele mai binecunoscute rapoarte din domeniul siguranței rutiere atît din punct de vedere teoretic, cît și empiric. Dacă nu există nici o îmbunătățire a siguranței inerente a sectorului de drum, atunci mobilitatea poate fi drastic redusă la un asemenea nivel unde aproape nici un accident nu mai poate cauza răniri grave.

Viziunea Zero descrie un produs finit, al unui sistem de transport sigur. Atît timp cît acest sistem poate fi obținut doar prin eliminarea totală a accidentelor rutiere, rămîne doar la statutul de sistem ideal, deoarece probabilitatea sa fie implementat întocmai este foarte mică chiar și în condițiile unei tehnologii ITS avansate.

În urma analizei datelor statistice și altor elemente de referință, pentru Republica Moldova Viziunea Zero este progresivă sau treptată. Un sistem ideal este întotdeauna un punct de referință și o țintă perfectă de atîns.

Viziunea Zero Progresivă sau treptată urmărește atingerea unui ideal, în mod treptat prin autoperfecționare.

Caracteristicile Viziunii Zero Progresive:

reducerea progresivă a numărului de accidente, începînd cu cele soldate cu morți, apoi cu răniți grav și terminînd cu răniți ușor, stau la baza prezentei strategii;

alegerea unei luni din an în care toate eforturile sa fie concentrate pentru a evita înregistrarea deceselor din accidentele rutiere, într-o localitate din republică unde există rata cea mai crescută.

În cazul nereușitei targetului anul următor va avea același obiectiv, dar fără a se neglija targetul propus de prezenta Strategie.

în cazul reușitei în anii următori se vor adăuga treptat perioade de timp realiste, stabilite de către instituțiile responsabile;

construirea strategiei rutiere conform principiului viziunii zero în care responsabilitatea siguranței rutiere este împărțită între utilizatorii de drum și inginerii ce proiectează drumurile.

Proiectanții sistemului poartă în cele din urmă întreaga responsabilitate pentru proiectarea, funcționarea și utilizarea unui sistem de transport și pentru nivelul de siguranță din cadrul întregului sistem.

Participanții la trafic sînt responsabili pentru respectarea regulilor de circulație din sistemul de transport stabilite de proiectanții acestuia.

Dacă participanții la trafic (utilizatorii drumului) nu reușesc sa respecte aceste reguli de circulație datorită necunoașterii, ignorării lor sau inabilității conducătorilor auto în a se conforma acestor reguli, sau pur și simplu dacă apar accidente, proiectanții au obligația să ia toate măsurile necesare pe viitor pentru a împiedica apariția accidentelor grave sau pierderi de vieți omenești.

Normele de etică au fost propuse pentru a ghida proiectanții sistemului de transport rutier. Două dintre ele sînt:

Viața și sănătatea nu pot fi niciodată schimbate cu alte beneficii în societate.

Ori de câte ori cineva este ucis sau grav rănit, trebuie luate toate măsurile necesare ca evenimentele similare să fie evitate.

Scopul, așa cum am menționat, îl reprezintă reducerea treptată a deceselor rezultate în urma accidentelor rutiere, pînă la atingerea sistemului ideal.

Viziunea Zero a fost adaptată, conform specificului local, și în alte țări din lume cu tradiție în siguranța rutieră:

Suedia	-	Viziunea Zero
Norvegia	-	Viziunea Zero
Marea Britanie	-	Viziunea Zero
Austria	-	constă în a avea un nivel de siguranță rutieră comparabil cu primele trei țări din Uniunea Europeană
Olanda	-	siguranță rutieră durabilă
Danemarca	-	chiar și un singur accident este prea mult
Canada	-	a avea cele mai sigure drumuri din lume
Australia	-	Viziunea Zero / drumuri mai sigure pentru întreaga comunitate
Noua Zeelanda	-	crearea unei culturi de siguranță rutieră care să dea lumii cele mai bune practici în siguranța transporturilor terestre

Tabelul 5. Viziunea siguranței rutiere, construită pe principiile Viziunii Zero, în țările de referință

IV. MISIUNEA RESPECT ȘI SIGURANȚĂ

Prin misiunea respect și siguranță se subînțelege mesajul care va fi transmis utilizatorilor de trafic nu doar verbal, dar mai ales prin acțiunile care vor fi întreprinse. Autoritățile vor urmări stabilirea unui sistem de siguranță operațional, care să ofere siguranță utilizatorilor acestuia, dar care să impună prin designul său respectul atît al utilizatorilor, unii față de alții, cît și respectul reciproc între autoritățile care gestionează sistemul și utilizatorii lui.

Doar prin respect se pot construi lucruri durabile, iar la baza respectului stau educația și munca solidară a întregii societăți. Muncind împreună pentru a construi un sistem de siguranța rutieră operațional, întreaga societate va fi responsabilă pentru buna lui implementare. Și este normal să fie așa atît timp, cît aceste costuri ale accidentelor rutiere sînt suportate de către întreaga societate.

STRATEGIA SIGURANȚEI RUTIERE 2010-2020

Scopul Strategiei

Scopul principal al *Viziunii Zero Progressive* îl reprezintă reducerea procentuală treptată a numărului deceselor, precum și a răniților grav, printr-o combinație de măsuri de siguranță rutieră pasivă și activă asupra factorului vehicul, îmbunătățirea infrastructurii rutiere, îmbunătățirea comportamentului participanților la trafic prin educație, creșterea gradului de conștientizare, acordarea licențelor, reguli de circulație și impunerea acestora.

Din informațiile prezentate pînă acum, categoria de vîrstă cu risc maxim o reprezintă copiii între 5 și 14 ani și tinerii între 14-29 ani.

O atenție aparte va fi acordată acestui segment de vîrstă care necesită o abordare complexă în cadrul prezentei strategii. Pe lîngă scopul prezentat mai jos o serie de priorități vor fi proiectate pentru a spori gradul de siguranță rutieră a acestui segment de verso în trafic, fie pe drumul către și de la școală, dar și pentru tinerii conducători auto, prin programe specifice.

Ținta strategiei	2015 Ținta/termen mediu, % reducere	2020 Ținta/termen lung, % reducere
Decedati	30%	50%
Răniți grav	43%	50%
Tineri (5-29 ani) decedati	35%	50%
Tineri (5-29 ani) răniți grav	40%	50%

Tabel 6. Ținta prezentei Strategii

În plus ținta care va fi urmărită pentru răniții ușor va fi de o reducere de 10% pînă în 2020.

Obiective și priorități

Obiectivul 1. Constituirea unei baze pentru o politică de siguranță rutieră eficientă și durabilă

Prioritatea 1. Organizarea domeniului siguranței rutiere din punct de vedere strategic și instituțional

O evaluare a situației instituționale a siguranței rutiere a fost realizată în baza chestionarului realizat de către SIDA (Swedish Internațional Development Cooperation Agency), conform tabelului 7. În tabelul 7 sînt prezentate acțiunile-priorități care se recomandă a fi întreprinse, precum și termenul de implementare a acestor acțiuni.

Tabelul 7

Organizarea domeniului siguranței rutiere

Elementele instituționale	Republica Moldova		Termenul de îndeplinire	
			2015	2020
Evaluare		Acțiuni/soluții		
Consiliul național	Da, Consiliul Național pentru Securitatea Circulației Rutiere	Modificarea H.G. nr. 155/2003 de înființare și funcționare a CNSCR pentru înființarea Agenției Naționale de Siguranță Rutieră	2015	
Centru de Cercetare Governamental (Ex. Bast în Germania, AVV în Olanda);	Nu a fost identificat	Funcțiile îi pot fi preluate prin înființarea Agenției Naționale de Siguranță Rutieră	2015	
ONG pentru advocacy/lobby/comunicare (Ex.DVR în Germania, VVN în Olanda, GRSP România)	<i>Automobil Club din Moldova; Uniunea Transportatorilor și Drumarilor; Uniunea conducătorilor auto din Republica Moldova</i>	Se recomandă înființarea unui ONG în care reprezentanții să fie incluși în toate sectoarele active în siguranța rutieră	2015	
Agenzie directoare responsabilă pentru siguranța rutieră	Nu a fost identificată	Înființarea Agenției Naționale de Siguranță Rutieră în cadrul Guvernului Finanțare: autofinanțare, fondul de siguranța rutieră, bugetul de stat, granturi și sponsorizări	2015	
Campion/Ambasador al siguranței rutiere	Nu a fost identificat	Va fi identificat în cel mai scurt timp	2015	
Strategie de siguranță rutieră și plan de acțiuni	Planul de acțiuni existent și aprobat prin HG	Adoptarea unei strategii de siguranță rutieră	2015	
Recunoașterea siguranței rutiere ca prioritate în programul guvernamental	Da			
Fond de siguranța rutieră	Nu a fost identificat	Prin aprobarea strategiei și actelor legislativ-normative corespunzătoare	2015	

Abordare multidisciplinară	Da	-		
Centrul Unic pentru Evidență și Monitorizare	Nu a fost identificat	Crearea lui in cadrul Agenției Naționale de Siguranță Rutieră	2015	
Baza de date a accidentelor	Da	Îmbunătățirea și ridicarea standardelor de colectare a datelor din trafic (urgent) Administrarea în cadrul Agenției Naționale de Siguranță Rutieră	2015	
Managementul resurselor umane/pregătirea profesională a personalului de specialitate	Nu	Desemnarea autorității responsabile, elaborarea cadrului legislativ-normativ corespunzător	2015	2020
Descentralizarea activităților de siguranța rutieră	Nu	Modificarea legislației administrației locale/descentralizarea Agenției Naționale de Siguranță Rutieră / înființarea de Consilii de siguranță rutieră raionale cu răspundere în domeniul siguranței rutiere /comisiile de accidente		2020
Campanii de conștientizare/educație rutieră	Nu, doar de informare de impunere a legii	Se recomanda planificarea campaniilor urmărind prioritățile strategiei		
Parteneriate/ implicarea sectorului privat	Nu	Se recomandă implicarea sectorului privat și responsabilizarea acestuia, precum și stimularea componentei ONG		

Acțiuni conform tabelului nr. 7, coloana 3 acțiuni / soluții:
Îmbunătățirea organizării siguranței rutiere la nivel central
Descentralizarea activității de siguranța rutieră
Înființarea Agenției Naționale pentru Siguranța Rutieră
Înființarea Centrului Unic pentru Evidență și Monitorizare în cadrul Agenției Naționale de Siguranță Rutieră
Înființarea unei baze de date a accidentelor rutiere
Înființarea fondului de siguranță rutieră

Elaborarea sistemului de implementare a auditului de siguranță rutieră la nivel național

Pregătirea profesională a personalului de specialitate

Înființarea consiliilor raionale de siguranță rutieră și a comisiilor de accidente.

Prioritatea 2. Managementul siguranței rutiere

Este binecunoscut faptul că Sistemul de management al siguranței rutiere, modern și durabil pentru infrastructura rutieră, trebuie să includă măsuri și prevederi legale și instituționale adecvate și eficiente, ca de altfel și tehnici și metode ce vor fi folosite de agențiile responsabile cu infrastructura rutieră.

Managementul siguranței rutiere (MSR) este procesul care implementează efectiv politicile de siguranță rutieră, incluzând grupurile organizate, coordonarea și managementul intervențiilor de siguranță rutieră menite să reducă decesele și accidentele grave sau ușoare din trafic.

Elementele-cheie ale MSR sînt prezenta Strategie și Planul de acțiuni privind implementarea Strategiei și Siguranței Rutiere. Dacă aceste elemente-cheie vor fi realizate cu participarea tuturor părților responsabile, atunci rezultatele vor conduce către un sistem de siguranța rutieră reușit.

Managementul și promovarea siguranței rutiere este, în mod tradițional, o responsabilitate a sectorului public. Autoritățile publice controlează însă toți factorii care influențează „sistemul” în care operează participanții la trafic: pregătirea și informarea participanților la trafic; legislația și regulile de circulație; controlul și sancțiunile; dezvoltarea infrastructurii rutiere; legislația care se aplică vehiculelor; organizarea serviciilor de urgență și asistența medicală.

Acțiuni:

Elaborarea managementului de siguranța rutieră pentru Moldova

Necesitatea creării unei agenții directe responsabile pentru siguranța rutieră

O agenție directoare ar trebui să preia inițiativa și să devină responsabilă de siguranța rutieră la nivel național. Agenția trebuie să dezvolte politici de siguranță rutieră și să coordoneze aplicarea lor; aceasta însemnînd că trebuie să aibă personal calificat pentru negocieri, management de proiect, comunicare, experți în siguranța rutieră și în dezvoltarea de politici în domeniul respectiv.

Unul din principalele obiective ale agenției directe este de a avea un rol de coordonare eficient.

În baza unor studii recente, secretele unei coordonari eficiente sînt următoarele:

coordonarea siguranței rutiere nu poate fi obținută de o singură comisie de nivel înalt;

grupurile de lucru multiple permit fiecărui grup să fie suficient de mic pentru a aborda lucrul pe priorități diferite, încurajând astfel și asumarea responsabilității;

responsabilitatea de a avea inițiativa revine adesea autorității, în comun cu ministerul de resort responsabil de acest domeniu în fața Guvernului sau Parlamentului;

legăturile eficiente între poliția rutieră și departamentele ingineresti, care își impart responsabilitățile pentru operațiunile de siguranța rutieră pe drum și care reprezintă elementele de bază și un bun start în această activitate;

grupurile de coordonare multisectoriale sau Consiliul Național de Siguranța Circulației Rutieră vor fi limitate ca număr. Aceasta promovează relații strânse de colaborare și responsabilitate, dar necesită o bună susținere a grupurilor de lucru și o activitate de secretariat cu suficiente resurse pentru a putea oferi recomandări bune și aplicarea eficientă a acestora;

membrii grupurilor de coordonare sau ai Consiliului Național de Siguranța Circulației Rutieră selectați, trebuie să se dedice activității și să fie capabili să pună la dispoziție resurse sau sprijin mediului politic;

grupurile de lucru și suportul tehnic sînt entități absolut necesare. Aceste grupuri includ participarea grupurilor de afaceri și a societății civile în dezvoltarea politicilor de siguranță rutieră;

un birou de lucru în domeniul siguranței rutiere cu resurse adecvate este considerat un element esențial pentru o abordare eficientă, indiferent ce model organizațional este adoptat;

formarea de personal pregătit la un înalt nivel profesional de specialitate este la fel de importantă ca și existența unor resurse adecvate în contextul siguranței rutiere.

Abordarea prin managementul rezultatelor

Revizuirile practicii de specialitate din cadrul Consiliului European pentru Siguranță în Transporturi (ETSC) au demonstrat, că țările, care au stabilit o “țintă”, au rezultate mai bune în privința reducerilor accidentelor rutiere.

Țintele pot fi stabilite în termeni de reducere a deceselor sau în performanțe negative indicate de numărul amenzilor date pentru viteză, de exemplu; dar, întotdeauna, trebuie să fie realiste, practice, ușor de monitorizat și nu prea stricte (sau cu scopuri foarte înalte), în ideea de a putea fi atinse și pentru a putea oferi (prin îndeplinirea lor) un sprijin moral bun tuturor participanților, încurajând astfel planurile pe termen lung.

Elementele unui plan de acțiuni privind siguranța rutieră trebuie să fie bazate pe o analiză a principalelor cauze de producere a accidentelor și pe măsurile corective ce s-au dovedit eficiente. Prioritizînd măsurile, de exemplu, în

baza costurilor efective, sau în baza contribuției lor la atingerea țintei, face ca Planul sa fie mult mai eficient.

Interesul constă în dezvoltarea, de la bun început, a costurilor sociale separate și a rezultatelor finale pe obiective orientate către diferiți participanți la trafic și pentru diferite regiuni. Rezultatele obiectivelor vor fi finalizate după consultări publice, iar apoi autoritățile de implementare vor elabora programe de lucru în care se va arăta ce rezultate concrete (fizice) vor fi aplicate și termenul acestora de realizare. Reducerea costurilor sociale va permite compararea între costurile pentru creșterea siguranței rutiere și beneficiile obținute din reducerea accidentelor furnizând astfel informații cruciale pentru factorii de decizie.

Creșterea gradului de conștientizare a siguranței rutiere la nivel național

O campanie de sensibilizare a siguranței rutiere face parte dintr-un complex de activități care au drept scop promovarea utilizării în siguranță a drumului. Publicitatea din mass-media este adesea cea mai vizibilă componentă a unei campanii. În orice caz, pentru a fi eficientă aceasta trebuie să aibă și suportul Guvernului sau al comunității, și să existe și aplicarea legilor specifice. Campaniile de siguranță rutieră ajută publicul să conștientizeze problemele și adesea facilitează apariția suportului politic pentru aplicarea soluțiilor tehnice.

Scopul suprem este de a reduce accidentele și rănirea persoanelor pe drumurile publice. Cercetările realizate în Europa și în SUA arată că în jur de 90% din accidentele rutiere grave implică pierderi de vieți omenești. Campaniile au drept scop publicul și, în general, reușesc să schimbe comportamentul atât în mod direct, cât prin faptul că oferă informații care pot influența atitudinea persoanelor și prin aceasta să aibă un impact major în educarea comportamentului acestora.

În mod tradițional, obiectivele principale ale unei campanii de siguranță rutieră se materializează în:

- informare;
- schimbarea atitudinii;
- schimbarea comportamentului.

Dar legătură permanentă cu aplicarea legii este esențială. *(De exemplu, teama de a fi prins în abatere și penalizat pentru o contravenție în trafic pare a fi un motiv mult mai puternic decât acela de a fi implicat într-un accident rutier).*

Împreună cu aplicarea legii, campaniile de siguranță rutieră, bine implementate, îmbunătățesc comportamentul participanților la trafic și reduc numărul accidentelor rutiere.

Campaniile de siguranță rutieră sînt de obicei mult mai complexe decît campaniile comerciale. Ele încearcă să schimbe comportamentul, spre deosebire de celelalte care încearcă să încurajeze consumul unui produs nou sau anunță o schimbare de marcă.

În unele cazuri campaniile de siguranță rutieră încearcă să convingă publicul să renunțe la anumite comportamente pe care acesta le considera placate, cum ar fi renunțarea la consumul de alcool înainte de o deplasare cu mașina, sau în unele cazuri campaniile cer celor care se adresează să adopte anumite conduite considerate de unii înconveniente, cum ar fi, conducerea cu viteză redusă.

Pot exista persoane care să considere puțin sau deloc important pentru ei înșiși să adopte o schimbare de comportament și atunci experiența lor proprie poate fi contrară evidențelor prezentate mai jos.

De exemplu, un conducător auto care depășește frecvent limita legală de viteză și nu a fost încă implicat într-un accident rutier, nu acceptă că, informațiile din statisticile legate de viteza excesivă și riscurile de producere al accidentelor, i se aplică și lui. Aceasta ilustrează de ce este importantă corelarea campaniilor cu aplicarea legii în ideea de a obține o schimbare de comportament.

Tabel 8

Exemplu de structura a unei campanii de siguranță rutieră

Definirea problemei	Determinarea factorilor comportamentali implicați în producerea accidentelor rutiere investigate Definirea caracteristicilor-cheie ale comportamentului abordat Identificarea grupului țintă Identificarea intervențiilor complementare ale guvernului și/sau ale comunității, care pot ajuta la schimbarea de comportament necesară (acțiunea poliției este în general una importantă. Ei sînt parteneri esențiali în campaniile de siguranță rutieră unde este necesară prezența legii și aplicarea sancțiunilor eficiente pentru încălcarea regulilor)
Stabilirea obiectivelor	Obiectivele campaniei trebuie să fie clar definite. Ele trebuie întotdeauna să fie corelate cu schimbările comportamentale ale conducătorilor auto, ce pot fi „măsurate”.
Alegerea agenției directoare	Campaniile de succes sînt de obicei conduse de o agenție directoare care se consultă permanent cu alte celelalte părți implicate, care sînt de regulă departamente guvernamentale responsabile, Consiliul Național pentru

	Siguranța Circulației Rutiere (CNSCR), sau ONG-uri în domeniul siguranței rutiere. Credibilitatea este crucială în astfel de cazuri
Utilizarea cunoștințelor corespunzătoare	<i>Specialiștii în domeniul comportamental și social</i> trebuie să conceapă conținutul campaniei și audiența țintă, precum și mesajele care trebuie transmise Pentru transmiterea mesajului sînt necesare și cunoștințe de <i>marketing, sprijinul societății civile și cunoștințe mari de publicitate</i> <i>Abilitățile de management de proiect</i> sînt necesare pentru livrarea campaniei la timp și pentru o bună încadrare în buget
Creerea și inițierea campaniilor	Mesajele trebuie să fie simple, clare și puține Suprapunerea mesajelor nu va aduce un plus campaniei, din contra va crea confuzie în rîndul grupurilor țintă Sprijinul altor grupuri din Guvern, poliție sau societatea civilă trebuie să fie planificate în concordantă cu campania
Derularea campaniilor	Lansarea campaniei la un eveniment media cu profil marcant, completată de acțiuni publicitare Partile implicate vor fi informate continuu asupra progresului, astfel încît ele pot întări (sublinia) mesajele atunci cînd apare o astfel de oportunitate
Evaluarea impactului	Toate campaniile majore trebuie evaluate. Această evaluare se face de obicei prin sondaje pre- și post – campanie

Chiar și acolo unde există un public cu un nivel de cunoștințe înseamnă redus sau unde percepția la nivel politic este redusă în legătura cu dimensiunile problemelor și ceea ce ar trebui să se facă, și unde parteneriatele urmează să fie dezvoltate, este important să fie clarificate responsabilitățile fiecărei organizații implicate în siguranța rutieră.

De asemenea, **este foarte important** să se analizeze **rolul unui „campion” pentru siguranța rutieră**, și dacă acesta nu există să se încerce crearea lui. Acesta poate fi o persoană, un oficial de rang înalt, o organizație sau un grup de persoane. Potențialul impact al “campionului” trebuie corect estimat și planificat strategic.

Resursele siguranței rutiere

Odată ce a fost creată Agenția coordonatoare, resursele, atît tehnice, cît și financiare sînt necesare, dacă se dorește transpunerea cuvintelor în fapte. Pot fi create fonduri specifice (dedicate), în care se vor include taxele pe combustibil (accize), taxele la înmatricularea vehiculelor, primele de asigurare sau sponsorizările întreprinzătorilor privați.

Dezvoltarea parteneriatelor

Siguranța rutieră nu este numai o problemă a Guvernului, ci și una a societății civile, de aceea ar fi extrem de utilă implicarea grupurilor din societatea civilă și ONG-urilor ca, de exemplu, părinții elevilor, asociațiile profesionale, sectorul privat și nu, în ultimul rând, societățile de asigurări. Binenințeles există un loc pentru fiecare dintre aceștia și fiecare contribuție, cât de mica, la creșterea siguranței rutiere poate salva vieți omenești.

Implicarea organizațiilor nonguvernamentale

Implicarea societății civile interacționează cu creșterea nivelului de conștientizare, dar în același timp poate oferi un excelent suport pentru un program de siguranță rutieră. Parteneriatele între Guvern, societatea civilă și sectorul privat poate conduce la sporirea investițiilor în siguranța rutieră.

Implicarea sectorului de afaceri

Prezenta Strategie, bazată pe un parteneriat public-privat, oferă un potențial considerabil. Motivația pentru această implicare merge dincolo de relația dintre companiile comerciale și publice, ducând practic la dezvoltarea pieței, a brandurilor, a simțului de responsabilitate a companiilor și pur și simplu la preocuparea de a servi clientul și prin susținerea siguranței pe drumurile publice.

Reglementările cadru pentru siguranța rutieră

În organizarea, gestionarea și exploatarea unui sector de drum se impun reglementări mai stricte pentru dezvoltarea liniară pe viitor a satelor și orașelor.

Legile și standardele trebuie elaborate într-o manieră în care acestea să fie eficiente și ușor de aplicat. Noile legi au nevoie de consultații publice și comunicare cu societatea civilă, astfel încât eficiența lor să poată fi evaluată. O parte componentă importantă a managementului de siguranță rutieră este revizuirea periodică a legilor și standardelor privind elementele de siguranță rutieră.

Așezările liniare sînt o „maladie a lumii întregi”, cauzată de lipsa de control al acceselor în drumul public și de absența unor reglementări legale pentru interzicerea accesului către proprietățile particulare de-a lungul drumurilor publice sau de slaba aplicare a unor astfel de legi.

În ultimii ani, dar nu numai, situația în cauză este prezentă și în Republica Moldova, în măsura în care acest proces de dezvoltare a localităților nu a fost

tratat și el continuă să apară de-a lungul drumurilor naționale, în principal, în zonele de periferie a orașelor sau a acceselor nereglementate în benzinării sau locuri de parcare și în incinte. În timp ce satele liniare au un istoric propriu, așezările liniare care se dezvoltă în prezent sînt rezultatul unei gestionari greșite a exploatării terenurilor construibile și a dezvoltării urbane.

Cerințele de siguranță rutieră privind planificarea, proiectarea, construcția, întreținerea și folosirea echipamentelor sînt (sau trebuie sa fie) cuprinse în standarde și specificații tehnice aplicabile pe drumurile publice.

Cu toate acestea, măsurile de construcții rutiere aplicate sînt frecvente în situația în care nu exploateaza în totalitate sau deloc posibilitățile de proiectare în domeniul siguranței rutiere, în concordanță cu noile norme tehnice dezvoltate la nivel european.

Un nivel ridicat al siguranței rutiere poate fi de cele mai multe ori rezultatul unei stări de echilibru între diferitele interese pe care acel sector de drum trebuie să le satisfacă. În mod ideal, un drum trebuie sa satisfacă cererea de transport rutier existent pe acel sector, să ofere siguranța în transport și să aducă un prejudiciu mînim pentru mediul înconjurator.

În practică, însă, un sector de drum este adesea rezultatul compromisului de a satisface parțial toate criteriile de mai sus. În plus, majoritatea tehnologiilor și soluțiilor noi necesită timp pentru implementarea lor în standardele și specificațiile tehnice existente.

Gasirea acestui compromis, însă, nu poate fi considerat o sarcină, dar poate fi una din preocuparile autoritaților.

De exemplu, introducerea în practica comună a înspecțiilor de siguranța rutieră a rețelei de transport rutier așa cum este descrisă în acest raport, nu trebuie neaparat sa fie impusă prin lege din primul moment pentru a avea bune rezultate practice.

Sînt elemente pe care chiar autoritatea rutieră a drumurilor publice (de exemplu, Agenția Națională a Drumurilor sau Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor) le poate implementa pentru început pe drumurile naționale.

Descentralizarea

Mangementul siguranței rutiere la nivel național va avea la bază legislația, standardele cu privire la vehicule, standardele cu privire la proiectarea infrastructurii, programele de reabilitare și dezvoltare a rețelei drumurilor la nivel național, precum și problemele ce țin de buget pentru toate acestea. În afară de aceasta, activitățile de siguranța rutieră la nivel regional (raional) și local (orase și comune) sînt determinante.

Aplicarea legii, educația, serviciile de urgență, semnalizarea rutieră și modernizările sectorului de drum se află în subordinea autorităților locale și necesită o coordonare locală, precum și motivarea comunității în realizarea acestora. Acțiunile de siguranța rutieră trebuie coordonate cu Guvernul. Trebuie să se țină cont de caracterul multidisciplinar al siguranței rutiere.

Pentru aplicarea legii, monitorizarea și inspecția sectoarelor de drum, pentru o mai bună și strânsă colaborare dintre Poliția Rutieră și Administrația Drumurilor, la nivel local, precum și pentru a desfașura inspecții de siguranța rutieră și a decide ce măsuri trebuie creată o comisie de accidente cu un buget redus.

Comisia de accidente trebuie să funcționeze ca o legătură de cooperare între Administrația Drumurilor și Poliția Rutieră. Comisia este o organizație formală cu profil tehnic, cu împuternicire de efectuare a inspecțiilor de siguranța rutieră și de evaluare a condițiilor de producere a accidentelor rutiere. Acest prilej poate oferi o relație de lucru benefică între Poliția Rutieră și Administrația Drumurilor.

Cercetare, dezvoltare și transfer de cunoștințe

Pentru activitățile de proiectare și inginerie în domeniul siguranței rutiere va fi implementat auditul de siguranță rutieră prin lege pentru toate categoriile de drumuri.

De asemenea, este nevoie de înființarea unui centru de cercetare, care să joace un rol stimulat în adaptarea și dezvoltarea tehnicilor de siguranță rutieră, pregătirii de personal specializat, precum și pentru activități de inovare și evaluare. Dacă acest centru va fi interconectat cu universitățile și școlile tehnice, atunci tehnicile de siguranță rutieră vor face parte din educația de specialitate a ofițerilor de poliție, a inginerilor de drumuri și a altor specialiști.

Centrul Unic pentru Evidență și Monitorizare ar trebui să includă printre atribuțiile de bază următoarele elemente, dar fără a se rezuma doar la acestea: colectarea și clasificarea datelor statistice, analiza comprehensivă a fluctuațiilor statistice și a cauzelor, monitorizarea indiciilor sub toate aspectele, elaborarea rapoartelor și recomandărilor, controlul asupra activității parteneriatelor publice-private în domeniul videomonitorizării traficului rutier, colaborarea cu poliția rutieră în vederea optimizării traficului rutier în orașe, etc.

Creat în cadrul Agenției Naționale pentru Siguranță Rutieră, Centrul Unic pentru Evidență și Monitorizare ar umple golul existent în domeniul siguranței rutiere și ar putea completa cu succes sarcinile privind nevoia de cercetare și dezvoltare pentru informare, educație și instruire din cercul de politici menționat mai sus.

Relația cu Parlamentul

În plus față de mandatele legale și destinațiile obligațiilor legale de sporire a siguranței rutiere, sprijinul politic este foarte important. Schimbările majore, în special cele în care se implică mai multe ministere, sînt posibile doar dacă există sau se generează un puternic sprijin politic.

Revizuirea managementului de siguranța rutieră

Pentru a face ca întreg sistemul să funcționeze eficient, instituțiile suport ca, de exemplu, serviciul statistic (baza de date a accidentelor) dezvoltat în cadrul Centrului Unic pentru Evidență și Monitorizare, precum și clădirile specializate și dotate cu toate echipamentele necesare pentru specificul fiecărei organizații sînt absolut necesare.

Prioritatea 3. Acțiuni sectoriale

Acțiunile sectoriale se referă la acele acțiuni specifice dezvoltate de către fiecare sector al Guvernului responsabil de domeniul siguranței rutiere. În urma analizelor făcute au fost identificate opt astfel de acțiuni/sectoare principale: educația școlară, pregătirea șoferilor și procedura de examinare, impunerea legislației în vigoare, justiția, infrastructura rutieră, condiția tehnică a vehiculelor rutiere, sistemul de salvare în cazul accidentelor rutiere și cel de apelare de urgență.

Sectoarele ce țin de sănătate, educație, infrastructură, economie și poliția rutieră vor trebui să colaboreze în vederea implementării acțiunilor sectoriale: Cu părere de rău, deși s-au întreprins anumite eforturi în acest sens, nu se poate vorbi de o organizare sistematică.

Intr-un sistem bazat pe o abordare sistematică în cadrul managementului siguranței rutiere, aceste sectoare formează de fapt un sistem de siguranță rutieră, ceea ce înseamnă că politicile lor sectoriale se încadrează perfect în cadrul programului național și, totodată, sînt bazate pe principiul interdependenței.

Obiectivul prezentei priorități este de a îmbunătăți organizarea departamentelor ce activează în domeniul siguranței rutiere prin creșterea gradului lor de implicare în ceea ce privește introducerea de activități specifice în Programul Național de Siguranță Rutieră.

Prezenta prioritate reprezintă o condiție a eficienței implementării programelor la nivel național și mai ales pentru atingerea obiectivelor.

Acțiuni:

Îmbunătățirea sistemului educațional în școli prin:

pregătirea programelor sectoriale de educație rutieră în școli;
asigurarea faptului că educația rutieră obligatorie se face în școală pentru copiii de toate vârstele;
educația continuă a profesorilor din școli în domeniul siguranței rutiere;
susținerea educației rutiere extracurriculare pentru părinți și copii;
realizarea de studii de evaluare asupra eficienței siguranței rutiere în școli;

îmbunătățirea sistemului de pregătire a conducătorilor auto și a procedurii de examinare, prin:

crearea unor standarde la nivel național în cadrul sistemului de pregătire a viitorilor conducători auto;

îmbunătățirea sistemului prin introducerea programului de re-educare rutieră în cazul conducătorilor auto cu abateri;

organizarea și implementarea unui sistem de pregătire a personalului însărcinat cu examinarea și a instructorilor auto;

pregătirea continuă a conducătorilor profesioniști;

realizarea de studii de evaluare asupra eficienței pregătirii conducătorilor auto;

modernizarea și îmbunătățirea eficienței procesului de impunere a legislației în vigoare, prin:

implementarea unui program sectorial special destinat procesului de impunere a legii;

întărirea forțelor de poliție rutieră;

dezvoltarea profesională a poliției rutiere;

înzestrarea poliției rutiere cu aparatură tehnică de înaltă calitate, în funcție de necesitățile semnalate;

dezvoltarea unui sistem de continuă pregătire a poliției rutiere, precum și a schimbului de experiență cu statele-membre ale Uniunii Europene și nu numai;

dezvoltarea sistemului pentru implementarea automată a amenzilor în trafic;

realizarea de studii de evaluare asupra eficienței sistemului de impunere a legii;

implementarea sistemelor automatizate de supraveghere și aplicare a amenzilor în traficul rutier;

îmbunătățirea eficienței unităților de impunere a legii și a sistemului de justiție, prin:

numirea de procurori și judecători responsabili cu administrarea dosarelor rezultate în urma accidentelor rutiere;

organizarea unui sistem de pregătire în domeniul siguranței rutiere pentru procurori și judecători;

*îmbunătățirea sistemului de inspecție tehnică a vehiculelor rutiere, prin:
analiza și revizuirea procedurilor post-accidente rutiere;
îmbunătățirea gradului de inspecție destinată verificării centrelor
autorizate pentru realizarea inspecțiilor tehnice;
reglementarea activității atelierelor și stațiilor de reparație și deservire
tehnică;*

*îmbunătățirea organizării serviciilor de management al traficului rutier
prin:*

*dezvoltarea programelor sectoriale de siguranță rutieră pentru
drumurile naționale;*

*îmbunătățirea managementului de trafic rutier la toate nivelele
administrative ale acestuia, punându-se mai ales accent pe managementul
siguranței rutiere;*

*dezvoltarea de programe de pregătire în domeniul serviciilor de
management al traficului rutier, inclusiv auditul siguranței rutiere;*

dezvoltarea unui sistem de urgență în cazul accidentelor rutiere:

*dezvoltarea programelor de siguranță rutieră sectoriale în domeniul
salvării de urgență;*

*determinarea centrelor responsabile și a capacității acestora la nivel
național în domeniul salvării de urgență în cazul accidentelor rutiere
(implementarea sistemului național -112);*

*crearea unui sistem de pregătire profesională în acordarea primului
ajutor în cazul accidentelor rutiere și a voluntarilor în domeniu;*

*crearea unui sistem de educare a publicului în acordarea de prim-
ajutor;*

*creșterea numărului de unități pentru acordarea primului ajutor în
cazul accidentelor rutiere, precum și echiparea acestora cu echipamentele
necesare;*

*acordarea de ajutor victimelor accidentelor rutiere și cel de apelare de
urgență, prin:*

*studierea efectelor accidentelor rutiere în influențarea calității vieții
victimelor accidentelor rutiere;*

*dezvoltarea unui sistem care să ofere ajutor și informații victimelor
accidentelor rutiere.*

Obiectivul 2: Întărirea controlului aplicării normelor rutiere

Conform practicii europene, controlul aplicării normelor rutiere rămîne un factor esențial în crearea condițiilor pentru o reducere considerabilă a numărului deceselor și vătămarilor corporale, în special dacă se aplică intensiv și dacă beneficiază de o largă mediatizare.

O astfel de strategie trebuie elaborată pe urmatoarele:
schimbul transfrontalier de informații în domeniul siguranței rutiere;
campanii de control al aplicării normelor;
tehnologia auto în serviciul controlului respectării normelor.

O mai buna coordonare a activităților și schimburile privind cele mai bune practici în acest domeniu contribuie semnificativ la eficientizarea controalelor și a aplicării normelor. Trebuie încurajat și generalizat principiul campaniilor de control, orientate care s-au organizat deja de către unele state membre ale UE, atât intern cât și în colaborare.

Experiența dovedește, de asemenea, că cele mai bune rezultate se obțin prin îmbinarea politicii de control cu informarea participanților la trafic. Prin urmare, autoritățile vor sprijini acțiunile de informare și de conștientizare a participanților la trafic, în special a tinerilor.

Progresele tehnologice în domeniu, precum și sistemele de la bordul vehiculelor care furnizează informații în timp real privind limitele de viteză, pot contribui la creșterea gradului de respectare a limitelor de viteză.

Dat fiind faptul că numărul autovehiculelor comerciale ușoare pe șosele este în creștere, ceea ce conduce la creșterea riscului de implicare a acestora în accidente rutiere, trebuie analizată, de asemenea, ideea montării unor limitatoare de viteză la bordul acestor autovehicule, având în vedere avantajele conexe din punctul de vedere al protecției mediului și al schimbărilor climatice.

În ceea ce privește conducerea după consumul de băuturi alcoolice, sancțiunile trebuie însoțite și de măsuri preventive. Se va analiza în ce măsură se impune obligativitatea dotării anumitor vehicule cu etiloteste antidemaraj, de exemplu, în cazul transportului profesional.

Obiectivul 3. Dezvoltarea și educarea compartimentului participanților la trafic

Prioritatea 1: Viteza

În Republica Moldova accidentele rutiere soldate cu morți sînt cauzate în proporție de 85.2 % de către conducătorii auto, iar 51.5 % din cauza depășirii limitei de viteză (19.3 %) îmbinată cu viteza neadecvată vizibilității sau condițiilor de drum (32.2 %) este principala cauză a mortalității rutiere.

Dacă în afara localității pe primele locuri se situează *viteza neadaptată la condițiile de drum, conducerea imprudentă și depășirea neregulamentară*, în mediul urban principalele cauze sînt cu totul altele, respectiv *traversarea neregulamentară sau neacordarea priorității atât pietonilor, cât și vehiculelor*.

Mediul rural reprezintă, din punctul de vedere al cauzalității, o combinație între celelalte două categorii, reunind atât cauze specifice accidentelor produse în

mediul urban, cât și celor produse în afara localității. Această situație este determinată, în primul rând, de faptul că în Republica Moldova foarte multe localități rurale sînt traversate de drumuri naționale, cu trafic destul de intens.

Viteza și consecințele ei:

viteza transformă micile neatenții și erori de conducere în adevărate tragedii;

viteza este principala cauză pentru creșterea numărului de decese cauzate de accidentele rutiere și pentru gravitatea vătămarilor pe care le suferă victimele care supraviețuiesc acestora;

reducerea vitezei are următoarele beneficii:

scăderea riscurilor în cazul unei coliziuni;

vătămări mai puțin grave ale victimelor în cazul accidentelor.

S-a dovedit că există o legătură între viteza de conducere și vizibilitatea de care beneficiază conducătorul auto.

Cu cât viteza autovehiculului crește, cu atât se restrînge mai mult câmpul de vizibilitate al conducătorului auto.

Cu cât viteza de conducere este mai mică, cu atât cresc șansele conducătorului auto de a percepe mai bine ce se petrece în afara părții carosabile.

Eforturile anterioare de a elimina această cauză s-au arătat ineficiente în principal din cauza faptului că:

oamenii doresc să se deplaseze cât mai mult într-o unitate de timp cât mai redusă;

opinia publică acceptă viteza;

probabilitatea de a fi prins conducînd peste limita legală este una foarte redusă;

măsurile de calmare a traficului (sensuri giratorii, insule etc.) sînt utilizate în mod ineficient sau lipsesc;

drumurile de tranzit străbat satele și orașele.

Reducerea cu succes a incidentelor avînd principală cauză *viteza*, trebuie să ia în calcul, în primul rând, utilizarea noilor tehnologii. Utilizarea monitorizării video a traficului s-a dovedit a fi modalitatea cea mai eficientă (de exemplu, Franța, în 2003-2004, a instalat 1000 de radare fixe care a condus la reducerea cu 20% a accidentelor, avînd ca principală cauză viteza)

Pînă în anul 2015 ar trebui implementate cel puțin 500 astfel de radare automate.

Eforturile de a moderniza echipamentele poliției rutiere vor trebui acompaniate de o largă publicitate în mass-media și de campanii care să vină în susținerea procesului de impunere a legii. De asemenea, se vor desfășura campanii educaționale pentru a crește gradul de conștientizare în rîndul

conducătorilor auto față de riscul pe care îl reprezintă viteza excesivă sau neadaptată la condițiile de drum.

O revizuire a limitelor de viteză va trebui realizată din perspectiva concordanței condițiilor de drum, volumului de trafic și mobilierului stradal. Această operațiune ar trebui să se realizeze și din prisma restabilirii încrederii conducătorilor auto în semnalizarea (orizontală și verticală) rutieră.

Categoriile de drumuri și limite de viteze

Principala funcție a drumurilor interurbane este de a face legătură între două localități îndepărtate, într-un mod cât mai rapid și mai sigur.

De aceea pe drumurile interurbane limita de viteză este mult mai ridicată. Însă posibilitatea de a circula mai rapid și mai eficient poate fi dusă la îndeplinire doar printr-o geometrie stradală generoasă, cu străzi mai largi combinate cu semnalizări și marcaje corespunzătoare.

Drumurile intraurbane cu trafic intens pot fi pline de surprize neplăcute pentru conducătorii auto. Acest lucru se poate întâmpla din cauza aglomerării de vehicule care circulă pe drumurile intraurbane și a acțiunilor neprevăzute ale celorlalți participanți la trafic.

Lovirea unui pieton de către un autovehicul care circulă cu o viteză de 50 de km/h duce cel mai adesea la vătămarea gravă a acestuia sau chiar la deces.

Victima va suferi mai întâi leziuni în urma unui impact cu vehiculul de care se ciocnește, urmat apoi de un alt impact cu solul, în urma căruia vor surveni alte vătămări.

La o viteză de impact mai mică (de 30-40 de km/h), victima are șanse reale de a scăpa fără vătămări grave.

Operațiunile vor trebui să promoveze măsuri de limitare a vitezei, zone speciale cu limite de viteză.

(în zonele locuite), proiecte-pilot în secțiuni de drum cu risc indentificat de-a lungul drumurilor ce străbat localitățile lineare, implementarea unitară a măsurilor de calmare a traficului în orașe, ținându-se cont de ierarhia rețelei de drumuri și unificarea regulilor ce stabilesc limitele de viteză.

Această metodologie de implementare va fi susținută de lucrări de cercetare care să sublinieze cauzalitatea vitezei în raport cu gravitatea consecințelor accidentelor rutiere.

Acțiuni:

revizuirea legislației privind viteza;

modificarea legislației în sensul admiterii ca probă legală a măsurării vitezei medii de deplasare pe un sector de drum, precum și introducerii privării de dreptul special de a conduce vehicule în calitate de sancțiune complementară pentru depășirea limitei de viteză stabilite;

îmbunătățirea educației și promovarea conducerii preventive;

*introducerea conducerii preventive în cadrul școlilor de șoferi;
modernizarea sistemului de impunere a legii;
revizuirea limitelor de viteză;
efectuarea de studii sistematice avînd ca tematică viteza.*

Prioritatea 3. Centurile de siguranță

Un fapt bine cunoscut și general acceptat este faptul că utilizarea centurii de siguranță poate salva viața atît a conducătorului vehiculului, cît și a ocupanților acestuia, în cazul producerii unui accident de circulație.

„Portul centurii de siguranță este o modalitate eficientă de a evita rănirea gravă în caz de accident. Nu necesită o tehnologie specială și este prevăzută în toate autovehiculele. Începînd din 2006, în UE, portul centurii de siguranță este obligatoriu în toate vehiculele se afirma pe site-ul Comisiei Europene de Transport.

*„În baza legislației europene, conducătorii auto și pasagerii dintr-un vehicul trebuie să utilizeze centura de siguranță, indiferent de locul pe care îl ocupă. Neutilizarea centurii de siguranță este cea de-a doua cauză de deces în accidentele rutiere, după viteza excesivă și înaintea conducerii în stare de ebrietate. Potrivit unui studiu privind siguranța rutieră realizat de UE în 2008 (Brussels, SEC(2008) 351/2 **FULL IMPACT ASSESSMENT**), aplicarea unor măsuri care să sporească gradul de utilizare a centurii de siguranță ar putea salva, în fiecare an, pînă la 7 300 de vieți pe șoselele din UE.*

Airbagul nu poate înlocui centura de siguranță! Utilizați centura de siguranță, chiar dacă vehiculul în care călătoriți este echipat cu acest dispozitiv.” se afirma pe site-ul Comisiei Europene de Transport.

Pentru a fi mai convingători, vom evidenția cîteva date edificatoare. Astfel, conform unei statistici prezentate de UK Department for Transport, numai în anul 2001 utilizarea centurilor de siguranță de pe locurile din față a avut drept efect salvarea a 2.278 de vieți, prevenirea rănilor ușoare în 95.000 de cazuri și a celor grave în 23.000 de situații critice.

Neutilizarea centurii de siguranță pe locurile din spate are, în caz de accident, efecte de neimaginat: în fiecare an, între 8 și 15 persoane care călătoresc pe locurile din față sînt răniți mortal de către persoanele care călătoresc pe locurile din spate și care nu poartă centura de siguranță.

Forța impactului = de 30 de ori greutatea corpului

În cazul unui accident produs la o viteză relativ mică, 45 km/h, persoanele care se află în autoturisme și nu poartă centura de siguranță pot fi aruncate în afară cu o forță de 30 ori mai mare decît greutatea proprie. Refacerea acestor răni, atît fizice cît și psihice, implică o mare perioadă de timp, suferința și despărțirea temporară de familie.

La nivelul Uniunii Europene s-a legiferat purtarea obligatorie a centurii de siguranță, prin: Directiva Consiliului din 16 decembrie 1991, de armonizare a legislațiilor statelor-membre privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone (91/671/CEE).

Deși la nivel legislativ, precum și la nivel de aplicare a legii de către Poliția Rutieră în diferite state europene există diferențe minore, s-au pus la punct de către TISPOL anumite criterii generale privind legislația referitoare la centura de siguranță.

Conform acestor prevederi utilizarea centurii de siguranță este obligatorie, cu următoarele excepții:

șoferii de taxi sau ai autoturismelor închiriate, numai în cazul în care transportă pasageri;

furnizori de bunuri care au o activitate de livrare din ușă în ușă;

când autoturismul se deplasează cu o viteză egală cu a pietonilor, execută mersul înapoi sau se deplasează în parcare;

în cazul conducerii autobuzelor în care este permisă poziția “în picioare” a pasagerilor;

personalul din autobuze și persoanele care acordă asistență altor persoane ce necesită îngrijiri speciale, care în timpul activității necesită părăsirea scaunului din vehicul;

pasagerii autobuzelor cu masa utilă totală mai mare de 3,5 tone, când părăsesc scaunul pentru o scurtă perioadă.

În Republica Moldova obligativitatea utilizării centurii de siguranță este stipulată în Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218-XVI din 24 octombrie 2008. Cu toate acestea, pînă în prezent în Republica Moldova nu au fost făcute studii care să releve procentul de utilizare a centurilor de siguranță.

Recomandări privind utilizarea centurii de siguranță:

șoferul trebuie să folosească centura de siguranță;

șoferul și pasagerii trebuie să poarte centura de siguranță, indiferent de drum și de circumstanțe;

șoferul trebuie să se asigure că toți pasagerii poartă centura de siguranță, înainte de pornirea autovehiculului;

centura trebuie să fie bine așezată, cu linia ventrală cît mai jos posibil, pe șolduri și nu pe abdomen, iar cea diagonală trecută peste piept și traversînd umerii;

centura nu trebuie strînsă exagerat;

șoferul trebuie să evite purtarea unor haine care micșorează eficacitatea centurii, sau utilizarea centurii, în mod necorespunzător (răsucită, cu textura materialului deteriorată, cu prinderi defecte etc.);

centura nu trebuie lăsată largă peste corp, aceasta trebuie mulată pe corp;

pasagerii vor ocupa cu prioritate locurile din autovehicul care sînt prevăzute cu centuri de siguranță, cu excepțiile prevăzute de lege.

Acțiuni:

îmbunătățirea educației populației și comunicarea informațiilor referitoare la utilizarea centurii de siguranță;

introducerea subiectelor ce promovează utilizarea centurii de siguranță în cadrul școlilor la orele de educație rutieră;

introducerea metodelor care încurajează utilizarea centurilor de siguranță în cadrul școlilor de șoferi;

implementarea sistematică a campaniilor de informare și promovare a importanței și rolului purtării centurii de siguranță în reducerea efectelor accidentelor rutiere;

îmbunătățirea impunerii legii cu privire la obligativitatea utilizării centurii de siguranță prin verificări efectuate de regularitate asupra gradului de utilizare a centurilor de siguranță, precum și a utilizării scaunului auto pentru copii;

cerințe obligatorii în legislație pentru că autovehiculele să fie echipate cu centuri de siguranță în 3 puncte atît pentru locurile din față, cît și pentru cele din spate, în funcție de anul fabricației;

campanii de reînnoire a parcului auto național cu autovehicule de fabricație recentă și casarea autovehiculelor vechi și necorespunzătoare;

realizarea studiilor sistematice cu referire la utilizarea centurii de siguranță;

dezvoltarea unui sistem de monitorizare a utilizării centurii de siguranță;

studierea eficienței și performanței planurilor de promovare a utilizării centurii de siguranță.

Prioritatea 3. Alcoolul și alte substanțe cu efecte similare

Conform statisticilor, în perioada 2000-2009, în țară 2322 de persoane au fost implicate în accidente rutiere pe fondul consumului de alcool. Nu se știe însă cîte dintre aceste persoane și-au pierdut viața și mai ales din statistica existentă nu se face diferențiere între categoriile de participanți la trafic. De asemenea, este foarte important să știm care este categoria de vîrstă cel mai expusă accidentelor, cînd se produc aceste accidente (în funcție de zilele săptămîinii și ore) și mediul de producere (în funcție de categoriile de drumuri), pentru a ne putea adresa campaniile și mesajele din cadrul acestora cu exactitate.

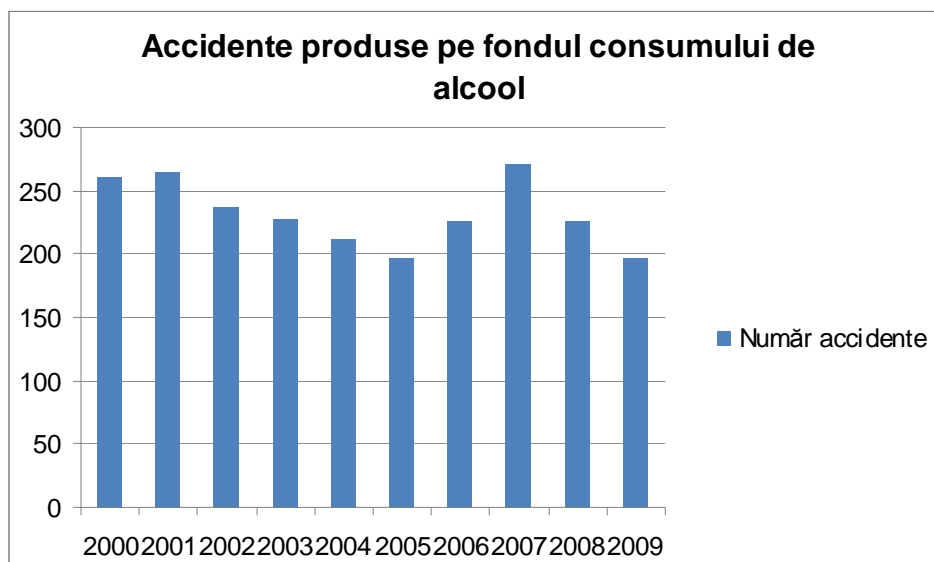


Figura 9. Evoluția accidentelor rutiere pe fondul consumului de alcool

Prin urmare, o prioritizare concretă cu un grup țintă bine-definit nu este posibilă, dar datorită numărului foarte mare de persoane implicate, această problemă cu siguranță nu poate trece observată. Dacă în alte situații când de vină sînt capacitățile / dexteritatea conducătorilor auto sau gradul de educație, în cazul consumului de alcool sau alte substanțe cu efecte similare (fie ele medicamente, droguri etc.) pe lângă cei doi factori menționați mai sus, mai intervine și abținerea care depinde de capacitatea utilizatorilor de autocontrol.

În cadrul conducătorilor auto, cursurile de pregătire din școlile de șoferi nu acoperă acest subiect în suficientă măsură.

Pe de altă parte, campaniile de informare și educare pentru șoferi, bicicliști și pietoni nu sînt suficiente sau în unele cazuri lipsesc chiar cu desăvîrșire, iar poliția rutieră nu poate face față acestui fenomen, fie din cauza lipsei de echipament adecvat, fie din cauza numărului insuficient de echipaje care trebuie să desfășoare controale în trafic.

Acțiuni:

revizuirea legislației privind conducerea sub influența alcoolului:

modificarea legislației cu măsuri mult mai stricte în privința conducerii sub influența consumului de alcool;

modificarea legislației ca în perioada sărbătorilor oficiale sau zilelor nelucrătoare sistemul de penalizare să se dubleze;

îmbunătățirea măsurilor legislative cu privire la consumul de alcool de către pietoni, căruțași și bicicliști, atunci când se deplasează pe drumurile publice;

îmbunătățirea educației rutiere prin campanii de comunicare și prevenire cu privire la rolul consumului de alcool în producerea accidentelor:

educarea atitudinilor negative de a conduce sub influența alcoolului ca parte din sistemul de învățămînt;

implementarea „conducerea fără influența alcoolului” ca tematică în școlile de șoferi;

introducerea campaniilor desfășurate sistematic împotriva utilizării alcoolului în timpul conducerii autovehiculelor;

desfășurarea de campanii de educare și prevenire adresate bicicliștilor, căruțașilor și pietonilor care se deplasează sub influența alcoolului;

informarea bicicliștilor și pietonilor asupra riscului crescut de a deveni victime ale accidentelor rutiere în cazul deplasărilor pe drumurile publice sub influența alcoolului;

îmbunătățirea sistemului de impunere a legii:

echiparea poliției rutiere cu tehnică de specialitate în vederea depistării pe loc a consumului de alcool a șoferilor din trafic;

realizarea de verificări în trafic a conducătorilor auto pentru consumul de alcool și alte substanțe cu efect similar ca măsură standard de verificare;

sporirea controalelor poliției rutiere asupra tuturor categoriilor de participanți la trafic sub influența consumului de alcool;

realizarea de studii sistematice cu privire la conducerea sub influența alcoolului sau a altor substanțe cu efect similar:

monitorizarea numărului de accidente produse pe fondul consumului de alcool în funcție de tipul participanților la trafic, momentul zilei de producere, zilele din săptămână și categoriile de vârstă cele mai expuse accidentelor;

monitorizarea eficienței măsurilor implementate.

Obiectivul 4. Protecția participanților cei mai vulnerabili la trafic – pietoni, copii și bicicliști

Prioritatea 1. Pietonii

Una din cele mai vulnerabile categorii de participanți la trafic în fața accidentelor rutiere decît ceilalți participanți la trafic sînt *pietonii*.

Viteza și consecințele acesteia pentru pietoni în cazul unui impact

Pietonii sînt expuși în permanență pericolelor din trafic și au prea puține mijloace de a se proteja. În cazul unui accident rutier, corpul omenesc trebuie să reziste întregii forțe de coliziune generată de impact.

În cazul lovirii de către un autoturism, un pieton poate supraviețui doar dacă viteza nu depășește 30 de km/h.

Reguli de circulație pentru pietoni

Pietonii trebuie să circule numai pe trotuare sau pe pistele special amenajate, cu excepția cazului în care aceștia sînt nevoiți să se deplaseze pe carosabil în locurile neamenajate.

În acest caz, se recomandă pietonilor să circule pe partea stîngă a carosabilului, în sensul lor de mers.

Accidente în care sînt implicați pietonii

În UE, aproximativ 21% dintre victimele accidentelor rutiere mortale sînt pietoni. În mare parte, este vorba de persoane în vîrstă de peste 65 de ani. În cazul persoanelor sub 19 ani, se constată că riscul este de două ori mai mare pentru bărbați decît pentru femei.

În Republica Moldova, conform datelor furnizate de poliția rutieră pentru intervalul 2000-2009, în 13,3% din cazuri sînt implicați pietonii.

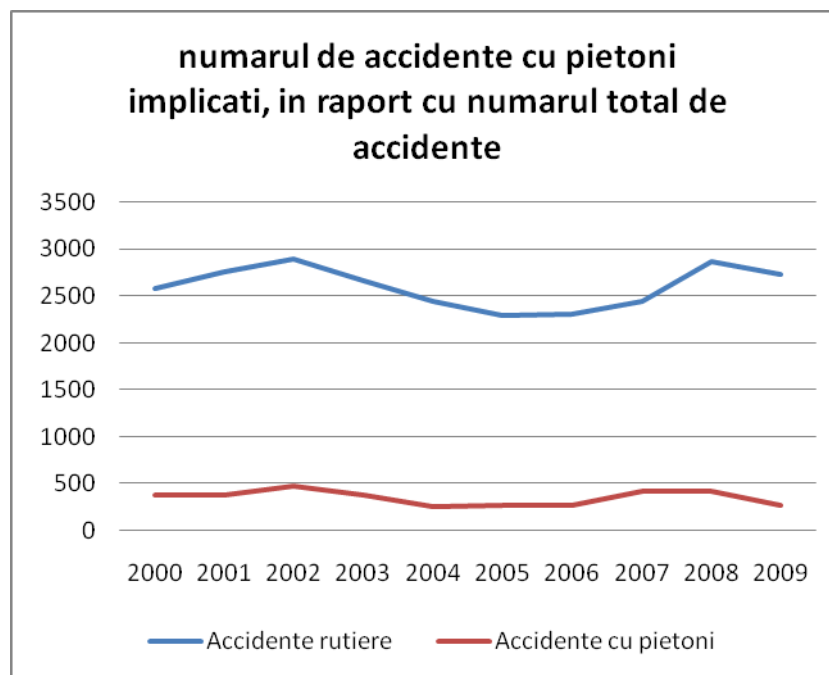


Figura 10. Grafic comparativ al evoluției dintre accidentele cu pietoni și numărul total al accidentelor rutiere

Așa cum se poate observă din graficul de mai sus deși există o perioadă de regres în cazul numărului total de accidente aceasta nu conduce neapărat la regresul numărului de accidente în care sînt implicați pietoni. În concluzie pentru a reduce numărul de accidente în care sînt implicați pietoni sînt necesare măsuri de siguranță rutieră specifice pentru protecția pietonilor.

Măsuri aplicabile locului cu risc de producere a accidentelor pietonale:

- îngustarea zonei de acces a autovehiculelor;
- benzi aplicate pe zona de așteptare a pietonilor înaintea traversării;
- amplasarea de refugii pietonale pe zona mediană a carosabilului (acolo unde spațiul o permite);
- amplasarea de refugii pietonale pe zona mediană a carosabilului / prin curbarea benzilor de circulație către exterior;

amplasarea de refugii pietonale pe zona mediană a carosabilului / prin realinierea axului drumului pe zona de risc, pe drumurile cu 2 benzi;

amplasarea de refugii pietonale pe zona mediană a carosabilului / prin îngustarea uneia sau ambelor benzi de circulație pe zona de risc, pe drumurile cu 4 benzi;

protejarea cu insule a stațiilor de autobuz;

reducerea suprafeței de manevră în intersecții;

amplasarea insulelor mediane în intersecții pentru canalizarea și controlul traficului auto;

amplasarea de sensuri giratorii.

Măsuri aplicabile zonei locului cu risc de producere a accidentelor pietonale:



Figura 11. Zonă pentru calmarea traficului, 30 km/h.

doar amplasarea indicatoarelor de limitare a vitezei la 30 km/h;

amplasarea pragurilor limitatoare de viteză împreună cu indicatoarele de delimitare a vitezei la 30 km/h;

praguri* limitatoare de viteză și îngustarea benzilor de circulație;

praguri* limitatoare de viteză și realinierea axului drumului;

praguri* limitatoare de viteză și alte măsuri de calmare a traficului;

îngustarea benzilor de circulație și alte măsuri de calmare a traficului;

realinierea axului drumului, îngustarea benzilor și alte măsuri de calmare a traficului.

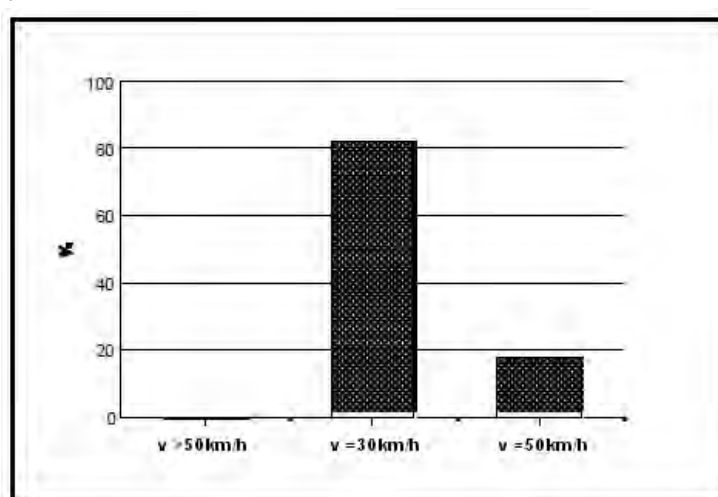


Figura 12. Schimbări în regimul de viteză, după înființarea zonelor cu 30 km/h.

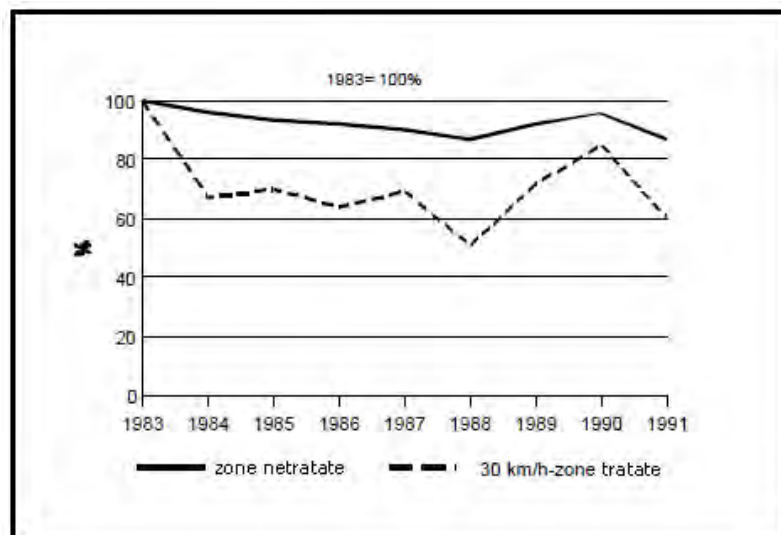


Figura 13. Schimbări în apariția accidentelor, după înființarea zonelor cu 30 km/h.

Prioritatea 2. Copiii

Copiii reprezintă o categorie specială a pietonilor, astfel pentru această categorie se vor lua în considerare toate caracteristicile vulnerabilității pietonilor, la care se pot adăuga anumite abilități și reacții specifice acestei noi categorii.

În 2009, numărul accidentelor în care au suferit **copii**, în comparație cu aceeași perioadă a anului precedent, s-a micșorat cu **15,9%**, fiind înregistrate **536** asemenea accidente sau 19,6% din numărul total, în urma cărora și-au pierdut viața **39** (-17.0%) și au fost traumatizați **561** (-17.9%) copii.

Din **vina proprie** a **copiilor** s-au produs **91** accidente, ceea ce reprezintă o reducere cu 50,8% față de anul precedent. În ele au decedat **6** (-40%) copii și au fost traumatizați **86** (-52,2%) copii. **Elevii** au suferit din vină proprie în **75** (-46.0%) accidente.

Deși statistica este favorabilă, per total cifrele arată, că principala categorie de vârstă expusa accidentelor rutiere o reprezintă cea cuprinsă între 5-29 ani, pentru care leziunile rezultate din accidentele rutiere sînt principala cauză de deces.

Dacă trendul este descendent, toate măsurile care vor trebui luate prin planul de acțiuni în continuare, vor trebui să contribuie la menținerea acestuia și să stimuleze educația rutieră a copiilor atît la școală, cît și acasă.

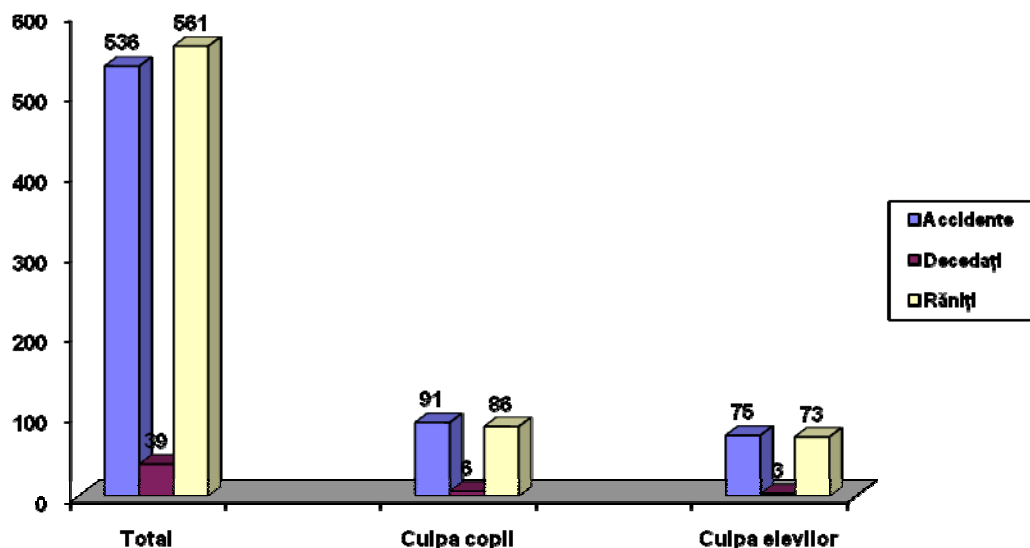


Figura 14. Copii care au suferit în accidente rutiere (2009)

Abilitățile și reacțiile copiilor în trafic

Copiii sînt firi impulsive, de aceea capacitatea lor de atenție și concentrare în trafic este foarte scăzută:

în timp ce un adult conștientizează apropierea unui autoturism din reflex, un copil va avea nevoie de un mai mare grad de concentrare pentru a reacționa prompt în fața evenimentelor rutiere de orice natură;

copiii nu au capacitatea de a calcula viteza cu care se apropie un autoturism și gradul de pericol la care este supus;

cu atît mai mult, în timpul traversării strazii, unui copil ii este aproape imposibil sa calculeze distanta dintre doua autoturisme în miscare, corelata cu viteza lor de deplasare pentru a putea traversa în conditii de maximă siguranță.

Măsuri suplimentare pentru protecția copiilor în trafic:

implementarea elementelor de infrastructură de siguranță rutieră (parapete pietonale, refugii pietonale, semafor cu acționare prin buton etc.) în zona instituțiilor școlare;

crearea și implementarea în toate unitățile școlare a patrulelor școlare de circulație conduse de către părinții sau bunicii copiilor ce studiază în acele unități de învățămînt;

instituirea unor restricții de circulație cu limită de viteză pe durata desfășurării cursurilor; vezi fotografiile de mai jos;



Figurile 15 și 16. Model de semnalizare rutieră în vecinătatea școlilor.

programe de educație rutieră în școli introduse în programa școlară obligatorie, realizate prin colaborările cu poliția rutieră;

crearea de concursuri/competiții de siguranță rutiere între unitățile școlare, cu rol stimulativ pentru copii (proiecte pilot);

crearea unor parcuri de siguranță rutieră, amenajate sub forma unor mini-orășele, cu semnele de circulație aferente (proiecte-pilot);

crearea laboratoarelor mobile de siguranță rutieră dotate cu echipamentele necesare pregătirii și testării cunoștințelor copiilor în trafic (proiecte-pilot);

distribuirea gratuită în cadrul unor campanii de siguranță rutieră sau în cadrul orelor de siguranță rutieră a unor elemente de avertizare optică în trafic (brățări reflectorizante, veste reflectorizante, ecusoane sau benzi reflectorizante etc.) pe care să le poarte copiii.

Prioritatea 3. Bicicliștii, motocicliștii și alți utilizatori de vehicule pe două roți

Bicicliștii, conform ultimelor statistici din 2009, au reprezentat 4 procente din numărul total de accidente rutiere. Deși utilizatorii acestor mijloace de transport reprezintă un grad scăzut în trafic sînt obligați să împartă același spațiu stradal cu cei care utilizează sistemele motorizate.

Ca o realitate des întâlnită, marea majoritate a conducătorilor auto nu consideră că drepturile bicicliștilor ar fi egale cu ale lor. Lipsa de educație a participanților în trafic conduc, din păcate, la aceste convingeri și sporesc uneori gradul de frustrare și de agresivitate în trafic a conducătorilor auto.

Starea infrastructurii la moment în Republica Moldova însă nu permite separarea celor două tipuri de participanți la trafic. De asemenea, modul în care este proiectată infrastructura rutieră nu prevede o protecție specială a bicicliștilor la trafic în situația în care numărul celor care utilizează acest mijloc de transport ar crește așa cum o arată rapoartele.

Bicicliștii, la rândul lor, nu sînt participanții la trafic cei mai corecți. Sînt complet invizibili atunci cînd conduc pe timpul nopții, fără a utiliza materiale reflectorizante, utilizează bicicletele chiar și pe trecerile de pietoni sau conduc bicicletele sub influența alcoolului.

În vederea obținerii celor mai bune rezultate și, totodată, reducerii riscului expunerii bicicliștilor în accidentele rutiere, cea mai importantă măsură o reprezintă îmbunătățirea infrastructurii rutiere existente, prin construcția de piste speciale pentru bicicliști, realizîndu-se, astfel, o separare a bicicliștilor față de celelalte tipuri de trafic. Această măsură este deosebit de importantă mai ales pe drumurile tranzit din zonele locuite; bulevardele largi trebuie re-proiectate în străzi cu zone pietonale și piste speciale pentru bicicliști.

În zonele în care traficul este unul foarte aglomerat (drumuri naționale) pietonii și bicicliștii trebuie să beneficieze de o infrastructură separată în afara părții carosabile (secțiunile de drum între localități).

Acțiuni:

îmbunătățirea gradului de educație a publicului și informarea bicicliștilor, prin:

introducerea unui sistem uniform de pregătire pentru bicicliști și motocicliști;

introducerea în programa de pregătire a conducătorilor auto a metodelor de reacție în trafic vis-a-vis de bicicliști;

implementarea campaniilor de informare și conștientizare ce se adresează copiilor, părinților, însoțitorilor, care să le sporească sensibilitatea șoferilor cu privire la riscul de a lovi bicicliștii în trafic;

intensificarea siguranței bicicliștilor prin măsuri impunerea legislației;

îmbunătățirea gradului de impunere a legislației în vederea schimbării comportamentului în trafic atât a bicicliștilor, cât și a conducătorilor auto;

implementarea măsurilor de infrastructură în vederea protejării bicicliștilor, prin:

dezvoltarea unor standarde pentru utilizarea măsurilor de siguranță a bicicliștilor în trafic;

utilizarea măsurilor de siguranță pentru bicicliști acolo unde traficul este aglomerat;

studierea eficienței și gradului de performanță a măsurilor destinate îmbunătățirii gradului de siguranță a bicicliștilor în trafic.

Obiectivul 5. O infrastructură mai sigură

Atît viteza excesivă, cît și traficul mixt (de exemplu, trafic alcătuit din atelaje cu tracțiune animală combinat cu mopede și automobile) contribuie la apariția accidentelor rutiere, fie ele ușoare, grave sau soldate cu morți. Situația devine și mai gravă pe timp de noapte, cînd vizibilitatea este scăzută și limitele părții carosabile sînt mai greu de observat.

Alt subiect de preocupare majoră și care poate fi diminuat este traversarea satelor de către drumurile naționale (sate liniare).

Zone și factori care stimulează producerea accidentelor rutiere:

trafic mixt și lipsa separației între fluxul de trafic cu viteză redusă și traficul standard motorizat;

viteza excesivă pe sectoarele de drum reabilite;

utilizarea materialului granular local, cu proprietăți de aderență slabe, în compoziția stratului asfaltic de uzură;

obstacole masive pe acostamentul drumului, ca de exemplu, copaci, coronamentul podețelor;

secțiuni transversale periculoase pe drumurile proaspăt reabilite;

neglijarea nevoilor pietonilor în special în satele liniare;

elemente defectuoase ale traseelor pe sectoarele de drum existente sau reabilite;

lipsa benzilor de viraj la stînga în intersecții;

lipsa elementelor optice de ghidare, care ar ajuta conducătorii auto să se orienteze, în special pe timp de noapte.

Așa cum menționăm, în partea introductivă, un sistem integrat de transport joacă un rol cheie în favorizarea creșterii economice și menținerea competitivității prin accesul rapid, eficient și în deplină încredere la serviciile de transport, asigurînd, totodată, și mobilitatea individuală oferită prin intermediul acestora.

Activitățile de eficientizare, gestionare, întreținere și de execuție a unei noi construcții pentru rețelele de transport contribuie direct la dezvoltarea economiei, facilitarea accesului persoanelor către locurile de muncă sau către activitățile zilnice, promovează ocuparea forței de muncă ca element-cheie al implicării în dezvoltarea socială care sporește creșterea economică. Activitățile de transport pot, de asemenea, să contribuie la descătușarea economiei și regenerarea potențialului unor zone specifice ale țării.

Împreună cu dezvoltarea rețelei de transport, promovăm implicarea în dezvoltarea socială prin conectarea comunităților dezavantajate și/sau aflate la distanțe mari între ele și prin creșterea accesibilității la rețeaua de transport.

Impactul scontat pe termen scurt, din investițiile în transport sînt reducerea costului general de transport, scăderea timpilor de transport în general obținerea unui impact pozitiv pe termen scurt în dezvoltarea PIB-ului.

În aceeași linie de idei, Guvernul prevede ca prioritate *consolidarea capacităților Fondului Rutier și creșterea ponderii lui în PIB pînă la cel puțin 1,2%, inclusiv prin vărsarea împrumuturilor și a granturilor oferite de guvernele statelor străine, donatorilor și programelor internaționale.*

Prioritatea 1. Evaluarea situației existente

Activitatea de evaluare a stării drumurilor și a condițiilor siguranței rutiere de pe rețeaua de drumuri este prima și posibil cea mai importantă activitate din cadrul activităților de siguranța rutieră. Fără o evaluare corectă a tuturor condițiilor existente pe un sector de drum, soluțiile ulterioare pentru siguranța rutieră pot fi incomplete, eronate sau imposibil de elaborat.

Evaluarea condițiilor pe un sector de drum include următoarele tipuri de activități:

1. Colectarea datelor:

colectarea datelor referitor la infrastructura sectorului de drum;
colectarea datelor referitor la suprastructura sectorului de drum;
colectarea datelor referitor la starea îndicatoarelor rutiere, a marcajului rutier și a echipamentelor de siguranța aferente sectorului de drum;
colectarea datelor despre accidentele rutiere;
colectarea datelor referitoare la elementele de traseu ale sectorului de drum.

2. Interpretarea datelor:

centralizarea datelor colectate;
sortarea datelor și gruparea lor pe tipuri de informație;
interpretarea datelor.

3. Identificarea problemelor:

identificarea elementelor care creează tipare;
identificarea tiparelor cu frecvența apariției ridicată;
identificarea tipurilor de probleme și descrierea lor.

4. Elaborarea soluțiilor:

identificarea cauzelor care conduc la apariția problemelor;
elaborarea unor soluții pentru eliminarea cauzelor;
implementarea soluțiilor pe teren.

Prioritatea 2. Dezvoltarea infrastructurii de drumuri și străzi respectând parametrii de siguranță

Modernizarea tipurilor de secțiuni transversale – lărgirea suprafeței carosabile, transformarea rigolelor deschise în rigole carosabile (acolo unde este cazul), construcția însulelor mediane și a punctelor de întoarcere, instalarea parapetilor median și de siguranță (la marginea părții carosabile), controlul vitezei la intrarea în localități prin construcția de insule mediane.

Îmbunătățirea amenajării intersecțiilor – benzi pentru viraje clar delimitate cu insule bordurate, benzi dedicate pentru viraje în direcții specifice, separarea sensurilor de mers în zona intersecțiilor prin separatori mediani.

Creșterea mobilității pietonilor – construirea trotuarelor pietonale sau îmbunătățirea celor existente, utilizarea marcajelor specifice pentru zonele trecerilor de pietoni, construirea de refugii cu elemente de protecție pentru pietoni în zona mediană la trecerile de pietoni, utilizarea elementelor de avertizare optică, inclusiv trecerile de pietoni cu semafoare controlate prin buton, utilizarea indicatoarelor rutiere și a echipamentelor specifice zonelor de traversare pietonală.

Modernizarea sistemelor de semnalizare rutieră – aducerea calității indicatoarelor rutiere la standarde europene, modernizarea marcajelor prin diversificarea tipurilor de marcaje și utilizarea de noi materiale componente, semafoare cu dispunere modernă și durata de viață prelungită, introducerea panourilor cu afișaj dinamic.

Modernizarea transportului public – reproiectarea stațiilor de autobuz pentru a deservi vehiculele de transport modern, implementarea protecției pasagerilor la condițiile meteo, introducerea facilităților pentru persoanele cu handicap, implementarea sistemului de taxare unic.

Prioritatea 3. Managementul modern de trafic rutier

Un element foarte important care asigură buna funcționare a transporturilor rutiere (și nu numai) este managementul traficului.

Definiția pentru „management de trafic activ”, conform Highways Agency din Marea Britanie, în traducere este următoarea „o serie de măsuri, cum ar fi diferite limite de viteză și amenajări fizice ale acostamentului, utilizând suprafața drumului în cel mai bun mod, pentru reducerea congestiilor de trafic pentru a îmbunătăți fiabilitatea timpilor de transport.”.

Așadar managementul traficului este un element de mare importanță în menținerea unui trafic fluent pe drumurile publice.

În concordanță cu datele existente după interpretarea lor se poate observa o explozie a valorilor de trafic pe sectorul de drum R3 Chișinău – Hîncești, de la o MZA (medie zilnică anuală) de 4530 vehicule la sfârșitul anului 2009, la peste 10000 de vehicule MZA în august 2010. Acest tip de situație este posibil să apară din ce în ce mai frecvent pe toate drumurile publice din Republica Moldova, odată cu activitățile de reabilitare a drumurilor, de modernizare a parcului național de vehicule și, în general, odată cu tendința de aliniere a rețelei rutiere moldovenești la standardele europene.

În aceste condiții, pentru a păstra un nivel de serviciu al traficului care să asigure fluentă bună și lipsa congestiei lor, dar și condiții de limitare a riscurilor de accidente rutiere sînt necesare adoptarea și implementarea următoarelor măsuri de management al traficului:

A. Inițiale pentru crearea și implementarea cadrului general de management al traficului:

efectuarea unui recensămînt al traficului rutier pe drumurile publice, în două etape consecutive. Primul recensămînt pe drumurile naționale și al doilea pe drumurile locale;

implementarea unui proiect-pilot de recensămînt al traficului care să atragă fondurile necesare efectuării primului recensămînt și în același timp să pună temelia înființării unei baze de date operative care să conțină valorile traficului rutier;

modificarea legislației drumurilor, astfel încît nici un proiect de drum, public sau privat, să nu poată fi demarat fără un studiu de trafic efectuat anterior și fără un audit de siguranță rutieră făcut pe proiectul de drum după finalizarea acestuia și înainte de începerea lucrărilor de execuție a proiectului;

revizuirea și modificarea planului de acțiuni, după implemetarea proiectului-pilot, în vederea elaborării unei ordini logice de reabilitare a sectoarelor de drum, astfel încît să se ofere posibilitatea “descărcării” sectoarelor de drum reabilite anterior pe alte rute alternative ale căror sectoare de drum vor fi reabilite în etapa imediat următoare.

B. Măsuri ulterioare pentru menținerea și dezvoltarea unui management de trafic eficient și durabil:

înființarea unui centru de supervizare și control al traficului;

implementarea unui sistem de monitorizare a traficului cu utilizarea camerelor de luat vederi;

implementarea unui sistem de repetare a recensămîntelor de trafic la un număr fix de ani (de exemplu, odată la cinci ani), pentru o evidență clară a evoluției traficului pe întreaga rețea de drumuri publice a Republicii Moldova;

pregătirea specialiștilor în domeniul managementului de trafic.

Prioritatea 4. Alinierea standardelor moldovenești la standardele europene în domeniul infrastructurii drumurilor

În cazul unificării unor rute de transport primul pas care trebuie făcut, pentru ca accesul tuturor vehiculelor (cu excepția celor excepționale) să fie nerestricționat, este necesară unificarea tuturor standardelor.

În conformitate cu tendința de aliniere a rețelei de transport rutier a Republicii Moldova cu rețeaua de transport rutier europeană, este absolut necesar să se urgenteze și alinierea standardelor moldovenești la cele europene, astfel:

A. Alinierea standardelor de trafic rutier și siguranța rutieră

A.1. Tehnica traficului rutier:

tehnici de efectuare a măsurătorilor de trafic;

echivalarea vehiculelor;

calculul capacității de circulație a drumurilor, străzilor și intersecțiilor.

A.2. Siguranța rutieră:

semnalizare rutieră, indicatoare rutiere și mijloace de semnalizare rutieră;

semnalizare rutieră, marcaje rutiere;

echipament pentru dirijarea traficului. Echipamente luminoase de avertizare și de securitate;

dispozitive de protecție la drumuri. Stâlpi de ghidare;

Facilități pentru călători și vehicule.

B. Alinierea standardelor de construcții de drumuri:

prescripții de proiectare;

stabilirea gradului de ocupare a terenurilor la amplasarea lucrărilor de investiții;

dimensionarea sistemelor rutiere. Implementarea încărcării de 115 kN pe osia standard de calcul;

execuția lucrărilor de drumuri;

execuția podurilor și a lucrărilor de artă.

C. Alinierea standardelor pentru vehicule:

gabarite;

încărcări maxime admisibile pe osie, reguli de încărcare și transport;

reguli pentru convoaiele excepționale;

reguli pentru siguranța vehiculelor. Nivel minim acceptat de echipare și întreținere;

reguli de funcționare și atribuții pentru organele de inspecție și/sau autorizare în domeniul transporturilor rutiere.

D. Alte standarde care necesită alinierea la cerințele europene.

Descrierea de mai sus s-a făcut pe categorii de necesități și nu reprezintă nume de standarde sau normative. Standardele care vor fi completate, modificate sau înlocuite de prescripțiile europene se vor stabili de către organele abilitate din ministerele de resort ale Republicii Moldova.

Obiectivul 6. Reducerea gradului de severitate și a consecințelor accidentelor rutiere

Prioritatea 1. Vehicule mai sigure

Conform datelor referitor la distribuția accidentelor pe tipuri de vehicule, putem observa că grupa cu numărul cel mai mare de accidente este cea a autoturismelor. În concluzie măsurile de siguranță rutieră pentru reducerea accidentelor se vor aplica cu preponderență pentru această categorie, fără a se limita la aceasta.

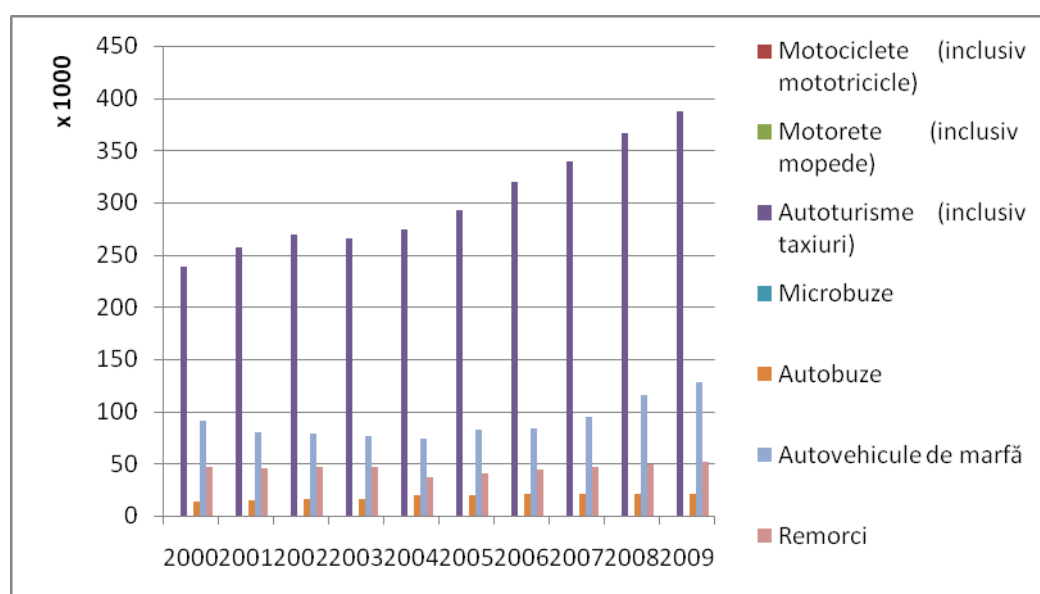


Figura 17. Dinamica parcului auto

Pentru reducerea numărului de accidente în care sînt implicate atît autoturisme, cît și celelalte tipuri de autovehicule sînt necesare următoarele măsuri de siguranță rutieră, pentru a dispune de vehicule mai sigure pe drumurile publice:

- ✓ introducerea inspecțiilor tehnice periodice la toate tipurile de autovehicule;
- ✓ crearea și dezvoltarea unui program de reînnoire a parcului național de autovehicule, începînd cu grupa autoturismelor;
- ✓ introducerea unui sistem de inspecție și omologare de către un organism specializat a tuturor autovehiculelor aflate la prima înmatriculare;
- ✓ modificarea legislației, astfel încît poliția rutieră să poată opri autovehiculele care sînt observate și depistate cu defecțiuni tehnice la sistemele de frânare și direcție, și suspendarea dreptului de circulație al acestora pînă la remedierea defecțiunilor;

✓ stimularea conlucrării dintre firmele de reparații auto și companiile de asigurări, în vederea stimulării utilizării asigurărilor facultative (tip CASCO) pentru plata daunelor și reparațiilor de orice tip. Acest tip de conlucrare va conduce, în primul rând, la eliminarea barierelor financiare în cazul reparațiilor urgente.

De asemenea, știut fiind faptul că pneurile sînt elemente de siguranță pentru orice autovehicul, este necesar să se implementeze amenzi descurajatoare pentru proprietarii autovehiculelor care circulă cu anvelope uzate peste limita specificată și, în același timp, să stimuleze importul și utilizarea anvelopelor de înaltă tehnologie, care conduc și la reducerea consumului de combustibil. Aceste măsuri ar veni în concordanță cu tendințele comunicate de Comisia Europeană de Transport în domeniul anvelopelor.

Anvelopele de proastă calitate sau uzate pot face ca autovehiculul dumneavoastră să derapeze pe timp de ploaie sau la frînare. Echipați-vă autovehiculul cu anvelope noi, de calitate, asigurîndu-vă stabilitate pe carosabil, economii de carburanți și reducere din zgomotul și emisiile generate.

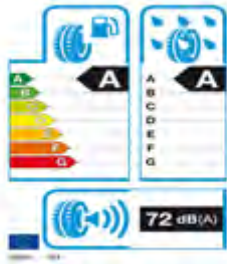


Figura 18. Etichetarea anvelopelor

Pînă la sfîrșitul lui 2012, UE intenționează să introducă un sistem de etichetare pentru a-i ajuta pe consumatori să aleagă cele mai bune anvelope în termene de consum, aderență și zgomot. Anvelopele pentru autoturisme (C1) și utilitare ușoare (C2) vor fi marcate cu o etichetă. În cazul anvelopelor pentru utilitarele grele (C3), eticheta va figura în documentele tehnice și pe site-urile de pe Internet specializate.

Avantaje de mediu

Se estimează că anvelopele eficiente în ceea ce privește consumul de carburanți, dacă sînt utilizate la scară largă, ar permite economisirea a 6,6 milioane tone de combustibil pe an, pînă în 2020. De asemenea, acestea ar reduce emisiile de CO₂ cu 4 milioane de tone pe an, ceea ce este echivalent cu reducerea parcului auto european cu 1,3 milioane de vehicule pe an.

Siguranță rutieră și nivel sonor redus

Noul sistem de etichetare va permite evaluarea capacității de frînare a anvelopelor pe carosabilul umed. Anvelopele performante permit reducerea distanței de frînare cu mai mulți metri.

De asemenea, noile etichete vor specifica și nivelul sonor al anvelopelor.

Un autovehicul bine întreținut și care îndeplinește toate cerințele de siguranță este mai puțin expus riscului de a provoca un accident rutier.

Efectuarea inspecției tehnice este importantă nu numai pentru a garanta buna funcționare a vehiculului, ci și din considerente ecologice. De asemenea, permite asigurarea unei concurențe loiale pe piața europeană a transporturilor.

Inspecția tehnică este de **2 tipuri**: controale rutiere ad-hoc și inspecții periodice (proprietarul autovehiculului trebuie să se adreseze unui centru specializat).

Inspecția tehnică periodică (ITP)

Legislația UE prevede că toate vehiculele și remorcile trebuie verificate periodic, pentru a garanta faptul că acestea sînt în condiții bune de funcționare și îndeplinesc aceleași standarde de siguranță ca în momentul în care au fost înmatriculate.

Controlul tehnic rutier

Legislația UE prevede posibilitatea realizării de controale tehnice rutiere pentru vehiculele utilitare, în orice țară a UE, indiferent dacă acestea sînt înmatriculate într-un stat membru sau într-o țară terță.

Aceste verificări se referă la sistemul de frînare, nivelul de emisii și starea generală a vehiculului. De asemenea, conducătorilor auto li se poate cere să prezinte un document recent care să ateste faptul că vehiculul respectiv este la zi cu inspecțiile tehnice obligatorii se afirmă pe site-ul Comisiei Europene de Transport.

Pentru aceasta este necesară înființarea unei instituții cu atribuții de reglementare și control de tip „Autoritate Rutieră” la nivel național. De asemenea, este necesar și înființarea unui organism tip

„Registrul Auto” cu capacitatea și dreptul de a efectua inspecții și măsurători tehnice și de a putea omologa vehicule, oferindu-le dreptul de a se înscrie în circulație, sau de a le ridica acest drept.

Prioritatea 2. Străzi fără trafic agresiv și siguranța mediului lateral al drumurilor

Deși se fac eforturi continue în acest sens, tehnologia autovehiculelor și tehnologia construcției drumurilor nu poate compensa, deocamdată, elemente ca *oboseala la volan, neatenția conducătorilor auto, agresivitatea în trafic, nerespectarea regulilor de circulație sau ale condițiilor defavorabile din trafic.*

Combinăția dintre elementele descrise mai sus și lipsa măsurilor de siguranță rutieră este percepută ca „trafic agresiv” atât de conducătorii auto, cât și de ceilalți participanți la trafic (pietoni, bicicliști etc.)

Simptomele traficului agresiv percepute de un conducător auto sau alt participant la trafic pot fi următoarele:

limitarea libertății de mișcare în trafic;

senzația de dezordine percepută de participanții la trafic;
 apariția frecventă a incidentelor care pot conduce la producerea de accidente rutiere;
 timpi de transport mari;
 blocaje în trafic, chiar și în cazul unor volume de trafic fără valori crescute.

Încălcarea Regulilor de Circulație Rutieră	Accidente	Decedați	Traume totale
alte încălcări comise de conducătorii auto, cicliști	36	5	38
alte încălcări comise de pietoni	7	1	7
conducerea în stare de boală	5	4	3
conducerea în stare de oboseală	11	0	13
conducerea sub influența alcoolului	198	42	270
conducerea vehiculelor cu defecțiuni ce exclud exploatarea	10	5	17
de acordare a priorității automobilelor cu regim prioritar	4	0	8
de depășire, ocolire	74	18	138
de deplasare pe benzi	69	14	130
de folosire a dispozitivelor de iluminare	12	2	21
de începere a deplasării, schimbare a direcției, manevrare	196	17	262
de oprire și staționare	7	1	7
de remorcare a transportului	2	0	2
de transportare a încărcăturilor	1	0	1
de transportare a pasagerilor	13	0	12
de trecere a pasajelor feroviare	5	2	5
de trecere a pasajelor pentru pietoni	349	25	335
de trecere a stațiilor transportului public	11	2	9
depășirea vitezei stabilite	449	144	553
deplasare înapoi	19	1	18
deplasarea neregulamentară pe carosabil	15	6	23
ignorarea semnalelor de reglementare a circulației rutiere	4	0	4
jocuri pe partea carosabilă sau în vecinătatea ei	1	0	1
lipsă de experiență în conducere	70	10	99
neatenție, sustragere de la conducere	133	17	170
necunoașterea vehiculului	15	2	20
nerespectarea distanței, intervalului lateral	72	3	93
nerespectarea priorității la trecerea	204	10	325

intersecțiilor			
nerespectarea semnalelor de reglementare a semaforului sau agentului de circulație	21	2	31
respectat regulile de circulație rutieră	18	3	17
surmenaj, adormire la volan	17	3	21
traversarea străzii fără a se asigura în prealabil	1	0	2
traversarea străzii în locuri interzise	1	0	1
viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere	748	173	891

Tabel 19. Accidente înregistrate în funcție de tipul abaterii

Se pot observa evidențiate în tabelul de mai sus categoriile de accidente care sînt în relație directă cu comportamentul agresiv în trafic.

Pentru reducerea numărului unor astfel de accidente sînt necesare următoarele măsuri:

eliminarea obstacolelor laterale de pe acostamente încă din faza de proiectare a drumurilor (eliminarea sau re poziționarea mobilierului stradal, bucașilor de rocă sau beton, a stîlpilor etc.);

proiectarea unor acostamente largi pentru a obține o zonă de protecție în apropierea părții carosabile;

reproiectarea mobilierului stradal pentru a fi mult mai deformabil la impact;

elementele de risc de pe acostament care nu pot fi eliminate sau relocalate (copaci, infrastructuri de pod, lucrări de artă etc.) se vor izola de partea carosabilă prin parapete de siguranță, a căror rigiditate și rezistență vor fi adecvate cu situația din teren;

instalare în zonele cu risc de impact a unor dispozitive „atenuatori de șoc” pentru absorbția forței de impact și protecția pasagerilor și a autovehiculului (pe cît este posibil).

Prioritatea 3. Creșterea calității serviciilor de urgență și posttraumatice

Între anii 2001-2009 în republică au murit 4280 de persoane ca rezultat al traumatismelor suferite în urma accidentelor rutiere. Ceea ce nu se știe este cîți dintre acești oameni au murit la locul accidentului sau imediat după accident, din cauză că primul ajutor medical a sosit prea tîrziu și, prin urmare, tratamentul le-a fost administrat cu întîrziere. Așadar, o parte dintre aceștia au murit pentru că nu a fost nimeni în preajmă să le ofere primul ajutor. Un rol crucial în salvarea vieții și menținerea sănătății victimelor accidentelor rutiere îl joacă intervenția medicală urgentă și evacuarea persoanelor în instituțiile medicale în termene cît mai restrînse.

Consiliul European de Siguranță în Transporturi a realizat o sinteză a siguranței rutiere în țările din Uniunea Europeană și efectele acesteia asupra sistemelor de transport, iar rezultatele au fost următoarele:

1 din 3 cetățeni ai UE vor fi spitalizați în urma unui accident rutier;

1 din 20 de cetățeni vor muri sau vor fi răniți grav într-un accident rutier;

1 din 80 de cetățeni vor muri cu 40 de ani mai devreme ca urmare a unui accident rutier;

durata de viață a europenilor este cu 6 luni mai scurtă, decât media globală datorită accidentelor rutiere;

contrar altor cauze ale mortalității, accidentele rutiere sînt cauza principală a deceselor în cazul populației tinere

Această diagnoză a condus la concluzia că ceea ce contează în cadrul oricărei strategii de siguranță rutieră sînt oamenii, calitățile, abilitățile lor, percepția și capacitatea de anduranță a corpurilor lor. De aceea, obiectivele măsurilor preventive ar trebui să reducă expunerea la risc și, odată ce accidentul rutier a avut loc, la reducerea efectelor coliziunii.

Minimalizarea efectelor unui accident rutier, în cazul în care acesta nu poate fi evitat prin implementarea altor măsuri, ar trebui să fie unul dintre principalele obiective ale programului de acțiuni de îmbunătățire a situației siguranței rutiere. Aceasta operațiune include servicii de salvare rapide și eficiente, oferite în special de către unitățile medicale de profil și unitățile de pompieri. Aceste două componente sînt factorii principali de a căror rezultate depinde, în mod direct, operațiunea de salvare.

Timpul este principalul factor, de o însemnătate covârșitoare în cazul operațiunilor de salvare. Este vorba despre acel timp în care se anunță serviciile de urgență, se pornește operațiunea de salvare și timpul scurs de la locul accidentului pînă la spital.

Primele două componente depind de cunoștințele și calitățile celor implicați în accident sau ale martorilor accidentului aflați la fața locului. Ceilalți factori depind de cît de bine sînt organizate și antrenate echipele de salvare.

Reducerea numărului vătămarilor corporale rămîne una dintre principalele priorități în Europa în deceniul următor. Vătămarile corporale în accidente rutiere au fost, de asemenea, recunoscute ca fiind o problemă majoră de sănătate publică la nivel internațional, în special de către Organizația Mondială a Sănătății și în cadrul Deceniului de acțiuni pentru siguranța rutieră declarat de ONU.

În următorii șapte ani, UE prevede că sistemele de transport inteligente (STI) vor contribui în mod decisiv la creșterea eficienței și a vitezei de intervenție în situații de urgență, în special prin adoptarea sistemului paneuropean de apeluri de urgență integrat la bordul vehiculelor, denumit eCall.

Sistemele de transport inteligente pot juca un rol deloc neglijabil în ameliorarea siguranței în trafic, de exemplu, prin implementarea sistemelor de

detectare a accidentelor, capabile să furnizeze participanților la trafic informații în timp real.

Pentru o economie modernă de succes, abilitatea garantării unui transport fluent și eficient de mărfuri și persoane este o cerință fundamentală. Nereușita îndeplinirii acestei cerințe reprezintă o amenințare pentru competitivitate și reflectă, de asemenea, o utilizare ne-durabilă a infrastructurii de transport.

Aplicațiile sistemelor de transport inteligente au demonstrat că sînt o modalitate validă și eficientă de sprijin pentru managementul și operarea serviciilor de transport. Acestea pot ajuta la:

- reducerea majoră a accidentelor rutiere;
- creșterea capacității eficiente a drumurilor fără noi construcții (demonstrat, pînă la 20%);
- reducerea timpului călătoriei (cu o estimare de 1 an la nivelul unei vieți umane);
- reducerea semnificativă a poluării vehiculelor, de exemplu, emisiile de CO₂; [sursa ERTICO 2000].

Pentru a furniza beneficii maxime, aceste aplicații trebuie să fie compatibile, aceasta înseamnă că implementarea lor ar trebui să se bazeze pe un cadru strategic. Rolul unei Arhitecturi de Sistem pentru sistemele de transport inteligente, sau Arhitectura sistemelor de transport inteligente este de a furniza un astfel de cadru.

Sistemele de transport inteligente sînt utilizate pentru:

- automatizarea managementului traficului;
- suportul operațiilor de transport public;
- managementul la cerere;
- servicii pentru informarea călătorilor și planificarea călătoriei;
- managementul parcului de vehicule și al mărfurilor;
- managementul incidentelor și suportul pentru serviciile de urgențe;
- serviciile de plată electronică și colectare a taxelor;
- tehnologiile avansate la bordul vehiculelor.

Acțiuni:

scurtarea timpului de detectare a accidentului rutier și anunțarea echipelor de intervenție, prin:

instalarea telefoanelor (sau introducerea informațiilor în trafic cu direcționare către locația telefoanelor) de-a lungul rețelei de drumuri;

finalizarea cu prioritate a implementării „numărului unic” pentru apel de urgență (112) și extinderea implementării lui la nivel raional și local;

informarea publicului despre mijloacele de anunțare a serviciilor de salvare, în caz de urgență;

introducerea sistemului integrat de urgență care să includă atât serviciile medicale, unitățile de pompieri, organizațiile ONG, cât și alte unități de asistență în procesul de salvare;

implementarea sistemelor de transport inteligente;

asigurarea operativității intervențiilor de urgență și de transport a victimelor în instituțiile medicale:

susținerea optimizării serviciilor de urgență la nivel teritorial (raional);

susținerea implementării și dezvoltării serviciilor de urgență aeriene (elicopterele serviciilor de urgență);

asigurarea prezenței în sistemul informațional rutier a indicatoarelor amplasării instituțiilor medicale.

promovarea standardelor medicale de intervenție la locul accidentelor, prin:

implementarea procedurilor unitare de salvare pentru toate serviciile de urgență;

elaborarea unor ghiduri de intervenție rapidă;

crearea unităților de primire urgentă și a departamentelor de urgență în cadrul spitalelor, prin:

înființarea secțiilor de urgență în cadrul spitalelor;

pregătirea sistematică a personalului medical în domeniu;

schimbul de bune practici cu statele-membre ale UE;

evaluarea permanentă a eficienței acordării primului ajutor și a recuperării.

ANALIZA COST-BENEFICIU*

Deși există suficient de multe motive pentru implementarea măsurilor de siguranță rutieră pe drumurile publice, este necesară și o analiză cost - beneficiu pentru a se putea măsura eficiența economică a măsurilor aplicate în comparație cu costurile globale ale accidentelor de circulație.

A. Descrierea metodei

Analiza cost-beneficiu (ABC) reprezintă un calcul economic asupra unei activități sau investiții, pornind de la evaluarea cheltuielilor, urmate de estimarea economiilor sau a profitului (după caz) și finalizând prin a stabili indicele Internal Rate Return.

Definiția RIR, conform Wikipedia, este următoarea:

***Rata Internă de Rentabilitate (RIR)** este o rată de rentabilitate folosită în bugetarea capitalurilor pentru a măsura și compara profitabilitatea investițiilor.*

Mai este denumită și rata de rentabilitate a veniturilor reduse (RRVR). Termenul de „internă” se referă la faptul că în calcul nu sînt incluși factorii externi (de exemplu, dobînzlei sau inflația).”

B. Stabilirea cheltuielilor

Cheltuielile în cazul accidentelor rutiere sînt de două tipuri, directe și indirecte. Cheltuielile directe sînt legate de costurile elementelor ce fac parte din cadrul accidentului, cum ar fi cheltuielile de spitalizare, reparații auto, reparații la suprastructura și/sau echipamentele rutiere (dacă este cazul); în timp ce cheltuielile indirecte sînt cele care nu sînt provocate direct de apariția accidentului, dar care asigură funcționarea structurilor ce asigură sprijin, în caz de accident.

Deși a existat disponibilitate totală de cooperare cu echipa de experți, a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, Ministerului Afacerilor Interne, Ministerului Sănătății, Ministerului Tehnologiilor Informaționale și Comunicațiilor, a altor instituții publice sau private, nu a fost posibilă colectarea tuturor datelor necesare, deoarece ori nu existau ori nu au putut fi obținute în termenul pînă la finalizarea proiectului prezentei Strategii.

Luam ca exemplu de calcul anul 2009 împreună cu accidentele înregistrate în această perioadă.

B.1. Cheltuieli directe

B.1.1. Costuri accidente cu traume

Costul în acest domeniu este de la 1500 pînă la 2000 de euro. Luînd în considerare faptul că parcul total de mașini din Republica Moldova este mult mai probabil să fie compus din mașini cu vechime mare de fabricație sovietică sau mașini „second hand” funcționale, importate din Europa, decît mașini noi de fabricație recentă (anul 2005 sau mai recent), atunci putem considera că gradul general de uzură al vehiculelor este crescut. Așadar în majoritatea cazurilor este posibil ca sumele cheltuite, în caz de accident, să fie apropiate sau egale cu 2000 de euro și nu cu 1500 euro. Vom considera atunci, în calculul nostru, costul accidentelor cu traume egal cu 2000 euro pentru fiecare accident.

$$CFat = nr. acc. traume * cost acc. = 2792 * 2000 = 5,584 \text{ mil. euro}$$

B.1.2. Costuri accidente cu victime decedate în accident

În cazul accidentelor în care s-au înregistrat decese costurile pentru un accident variază între 50000 și 70000 euro. Conform aceluiași raționament aplicat mai sus vom considera costul unui accident de 70000 euro.

$$CFad = nr. acc. decese * cost acc. = 476 * 70000 = 33,320 \text{ mil. euro}$$

B.1.3. Costuri spitalizare

Conform autorităților medicale costurile pentru spitalizarea victimelor accidentelor rutiere pe categorii sînt următoarele:

4893 lei *costul cazului tratat în chirurgie la nivel republican* (sau EURO);

5538 lei *costul cazului tratat în traumatologie pentru adulți la nivel republican;*

6541 lei *costul cazului tratat în neurochirurgie pentru adulți la nivel republican.*

Nu există date statistice comparative între categoriile de mai sus pentru cazurile provenite din accidente rutiere.

Pornind de la premisa că numărul tratamentelor de neurochirurgie este mic comparativ cu numărul cazurilor tratate în toate cazurile și compensând eventualele diferențe prin faptul că sumele cheltuite pe cazurile din traumatologie sînt acoperitoare față de cele din chirurgie, vom considera ca și cost unic de referință pentru fiecare caz tratat, valoarea de 5538 lei corespunzătoare cazurilor de tratament în traumatologie.

Cursul de referință leu – euro a fluctuat în perioada 1 ianuarie 2009 – 1 ianuarie 2010 pe o plajă de valori cuprinsă între 13,3078 lei (19 februarie 2009) și 17,9845 lei (15 decembrie 2009) pentru 1 euro, iar în prezent cursul s-a stabilit la 16,0635 (15 septembrie 2010) pentru 1 euro, putem considera această valoare (16,0635 lei = 1 euro) ca referință pentru calculul nostru.

cost tratare traume = $5538 / 16,0635 = 344,76$ euro (valoare medie aproximată)

CFtt = nr. acc. traume * cost tratare traume = $3288 * 344,76 = 1,134$ mil.euro.

B.1.4. Cheltuieli pentru reparații la nivelul drumului (înlocuirea elementelor de siguranță, curățarea suprafeței carosabilului etc.)

Conform Biroului Național de Statistică, lungimea totală a drumurilor naționale la sfîrșitul anului 2009 era de 3336 km de drum.

Din datele furnizate de Beneficiar costul de întreținere curentă a unui kilometru de drum național în Republica Moldova este de 7 500 euro.

CFrd = $3336 * 7500 = 25,020$ mil. euro

B.2. Cheltuieli indirecte:

B.2.1. Costuri asigurări (altele decît cele pentru reparații auto și spitalizare)

Le considerăm incluse în valorile de la subcapitolele B.1.1. și B.1.2.

B.2.2. Investiții în infrastructură

Conform Biroului Național de Statistică, lungimea totală a drumurilor naționale la sfîrșitul anului 2009 era de 3336 km de drum.

Din datele furnizate de beneficiar costul de investiție în reabilitarea unui kilometru de drum național este de 550 000 euro.

Conform paginii oficiale a Republicii Moldova investițiile pe 2009 concretizate au fost în valoare de 397,8 mil. lei (cheltuiți în 2008 și materializați în 2009).

$$CF_{infr} = 397,8 / 16,0635 = 24,7642 \text{ mil. euro}$$

B.2.3. Investiții în reforma instituțiilor publice

Reforma instituțiilor în domeniu va fi finalizată după aprobarea prezentei Strategii. Așadar, acest cost este unul estimat.

$$CF_{irip} = 30\% * CF_{ad} = 9,996 \text{ mil. euro}$$

B.2.4. Investiții în modernizarea parcului auto

Nu există un program național la acest moment pentru reînnoirea parcului auto. Acest cost este unul estimat.

$$CF_{impa} = 50\% * (CF_{at} + CF_{tt}) = 3,855 \text{ mil. euro}$$

B.2.5. Investiții pentru creșterea siguranței rutiere

Investițiile în creșterea siguranței rutiere vor fi realizate după aprobarea prezentei Strategii. Acest cost este unul estimat.

$$CF_{ficsr_min} = 10\% * CF_{rd} = 2,5020 \text{ mil. euro}$$

$$CF_{ficsr_max} = 50\% * CF_{rd} = 12,510 \text{ mil. euro}$$

B.2.6. Costuri din lipsa activității victimei în caz de deces sau pe perioada spitalizării

Contribuția unei persoane la economia statului în care aceasta trăiește este dată de valoarea PIB-ului pe cap de locuitor. Cum însă numai persoanele cu vârste între 18 și 59 de ani inclusiv, sînt persoane active, vom calcula valoarea PIB-ului pe cap de persoană activă în câmpul muncii.

Conform Biroului Național de Statistică, PIB-ul acesteia pe anul 2009 a fost de 60043 lei. Ținînd cont de rata de schimb stabilită anterior, atunci PIB-ul pe 2009 în euro este de 3737,8529 mil. euro.

Conform Biroului Național de Statistică în Moldova numărul de cetățeni cu vârsta între 18 și 59 ani este de 2037814 persoane.

PIB-ul pentru o persoană activă în câmpul muncii (pe anul (2009) este $CF_{pa} = 1834,25 \text{ euro}$

$$CF_{va} = 1834,25 * (476 + 3288) = 6,904 \text{ mil. euro.}$$

C. Calculul ratei interne de rentabilitate

Calculul ratei interne de rentabilitate se face pentru trei variante de situații, oricare din ele putînd fi cea reală pe viitor. Scopul analizei cost-beneficiu este de a stabili care variantă trebuie aleasă și implementată pe viitor.

Rata internă de rentabilitate se calculează în baza veniturilor nete, a cheltuielilor existente, estimate și, bineînțeles în baza investițiilor estimate pe

viitor. Astfel rata internă de rentabilitate este o interpolare liniară a veniturilor nete actualizate (VNA).

Formula de calcul a VNA este:

$$VNA = \sum_{t=0}^T \frac{CF_t}{(1+r)^t} = CF_0 + \frac{CF_1}{(1+r)^1} + \frac{CF_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{CF_T}{(1+r)^T}$$

în care

CF_t - valoarea netă a cash flow-ului din anul t ;
 CF_0 - investiția inițială;
 r - rata de actualizare (costul capitalului);
 t - numărul de ani;
 T - durata de viață a proiectului.

Calculul ratei interne de rentabilitate se face conform formulei:

$$VNA = 0 = \sum_{t=0}^T \frac{CF_t}{(1+RIR)^t} = CF_0 + \frac{CF_1}{(1+RIR)^1} + \frac{CF_2}{(1+RIR)^2} + \dots + \frac{CF_T}{(1+RIR)^T}$$

în care:

CF_t - cash flow-ul din anul t ;
 T - durata de viață a proiectului.

Desfășurarea variantelor și calculul aferent este descris mai jos.

Anul 2019 este în calculele de mai jos an terminal pentru această etapă de investiții, deoarece se consideră că în 2020 deja obiectivele propuse au fost complet atinse.

C.1. Varianta fără investiții în siguranța rutieră

Varianta cea mai defavorabilă, fără investiții în siguranța rutieră și drumuri, cu același nivel de cheltuieli pe următorii 10 ani.

$$r = 0 \Rightarrow VNA = CF_0 + CF_0/(1+r)^1 + CF_0/(1+r)^2 + CF_0/(1+r)^3 + CF_0/(1+r)^4 + CF_0/(1+r)^5 + CF_0/(1+r)^6 + CF_0/(1+r)^7 + CF_0/(1+r)^8 + CF_0/(1+r)^9 = 10 * CF_0$$

$$10 * CF_0 = 10 * CF_0 / (1+RIR)^{10} \Rightarrow 1 = 1 / (1+RIR)^{10} \Rightarrow (1+RIR)^{10} = 1$$

$$\Rightarrow 1+RIR = 1$$

RIR = 0 – variantă inacceptabilă

cheltuieli	valoare (mil. euro)
CF at	5,58
CF ad	33,32
CF tt	1,13
CF rd	25,02
CF va	6,90
CF0	70,88

investiție	valoare (mil. euro)
CF infr	0
CF irip	0
CF impa	0
CF icsr	0
CF invest	0

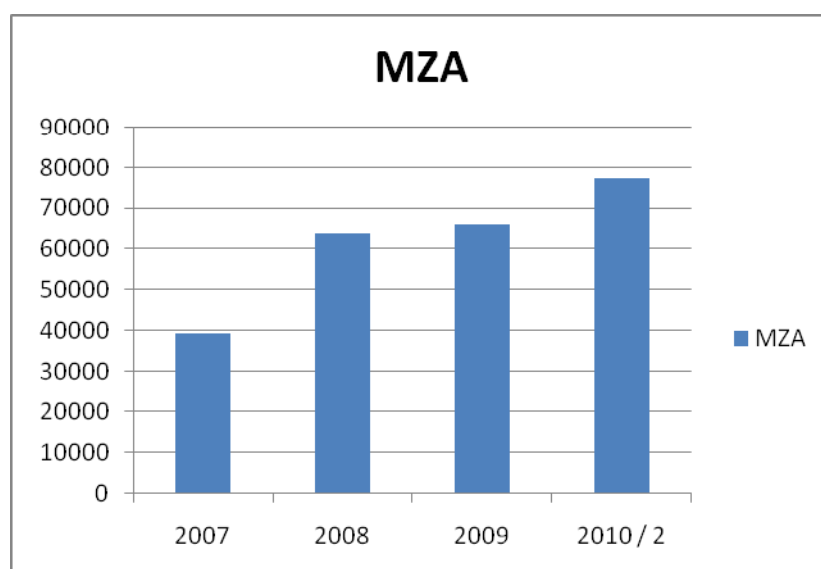
indicator economic	valoare (mil. euro)
VNA 10%	637,93
VNA 50%	435,53
RIR	0,00%

Tabel 20. Calculul RIR în varianta „zero”, fără investiții

C.2. Varianta cu investiții minime în siguranța rutieră

Se presupune că posibilitățile de finanțare ale prezentului program sînt limitate și economia traversează o perioadă dificilă.

Investițiile în infrastructură și în reformarea instituțiilor stagnează, iar investițiile în creșterea siguranței rutiere se limitează la 10% din suma anuală de întreținere a drumurilor. Acest lucru fiind absolut necesar din cauza creșterii traficului, tendință care este observată din datele colectate în ultimii 3 ani pe drumurile naționale.



Tabel 21. Evoluția traficului în ultimii trei ani, contorizare parțială.

Vom calcula rata internă de rentabilitate pentru varianta cu investiții minime, comparativ cu varianta fără investiții.

cheltuieli	valoare (mil. euro)
CF at	5,58
CF ad	33,32
CF tt	1,13
CF rd	25,02
CF va	6,90
CF0	70,88

investiție	valoare (mil. euro)
CF infr	0
CF irip	0
CF impa	0
CF icsr	2,502
CF invest	2,502

indicator economic	valoare (mil. euro)
VNA 10%	636,56
VNA 50%	434,81
RIR	31,55%

Tabel 22. Calculul RIR în varianta cu investiții minime.

Rata internă de rentabilitate este de 31,55% în cazul investițiilor minime.

C.3. Varianta cu investiții majore în siguranță rutieră

Există voință politică, factorii de decizie mobilizează sursele finanțatoare și se fac investiții masive în programul de creștere a siguranței rutiere până în 2019 (an terminal pentru această etapă de investiții).

Investițiile în creșterea siguranței rutiere vor fi de 50% din suma anuală de întreținere a drumurilor.

De asemenea, se fac investiții în reformarea instituțiilor publice, în reînnoirea parcului auto național și se menține nivelul investițiilor în infrastructură.

cheltuieli	valoare (mil. euro)
CF at	5,58
CF ad	33,32
CF tt	1,13
CF rd	25,02
CF va	6,90
CF0	70,88

investiție	valoare (mil. euro)
CF infr	24,76
CF irip	10,00
CF impa	3,27
CF icsr	12,51
CF invest	50,5437

indicator economic	valoare (mil. euro)
VNA 10%	284,02
VNA 50%	124,84
RIR	81,23%

Tabel 23. Calculul RIR în varianta cu investiții masive.

Rata internă de rentabilitate este de 81,23% în cazul investițiilor masive. O valoare care ne arată că pentru această variantă recuperarea investițiilor este posibilă aproape în totalitate prin eliminarea/reducerea costurilor accidentelor rutiere. Varianta favorită.

Acest calcul (calculul de mai sus pentru rata internă de rentabilitate) este unul demonstrativ și poate fi supus revizuirilor sau modificărilor de către autoritățile competente.

FINANȚAREA SIGURANȚEI RUTIERE

Principalele instrumente pentru implementarea măsurilor de siguranță rutieră includ modificarea legislației și crearea sau identificarea unor surse stabile de finanțare. Acele țări care au pus în practică un sistem de finanțare a siguranței rutiere și care l-au menținut într-un mod constant au reușit să obțină rezultate deosebite în reducerea accidentelor rutiere.

O revizuire a finanțării în cadrul tarilor OCED (Organizația pentru Cooperare Economică și Dezvoltare) arată că mijloacele care stau la baza finanțării siguranței rutiere vin din diferite surse:

 bugetul de siguranță rutieră format din fonduri ce sînt colectate din bugetele sectoriale (procentual de la fiecare minister responsabil de siguranța rutieră), regională (raională) și locală;

 fondurile de proveniență externă (de exemplu, UE); fonduri care sînt alocate, fie direct programelor de siguranță rutieră și activităților sistematice, fie prin programele de dezvoltare a infrastructurii rutiere sau programelor schemă care sînt destinate implementării auditurilor de siguranță rutieră;

 fondurile speciale de siguranță rutieră.

Fondurile de siguranță rutieră în țările membre OCED sînt compuse, de asemenea, din fondurile provenite de la bugetul de stat, amenzile acordate prin hotărîrile definitive ale instanțelor de judecată pentru nerespectarea regulilor în trafic și a infracțiunilor comise în trafic, procentele din sumele plătite pentru asigurările obligatorii, accizele la carburanți, împrumuturi, capitalul privat de investiții și finanțările programelor desfășurate împreună cu ONG-urile din domeniul siguranței rutiere.

Bazîndu-ne pe experiența țărilor din UE se pleacă de la premisa că fondurile de siguranță rutieră trebuie să fie prevăzute de sursele de finanțare guvernamentale, ca fiind parte integrantă a bugetului administrației centrale. Consiliile raionale și cele locale vor contribui și ele financiar la nivel local ca parte a obligației pe care o au față de comunitatea locală care le-au ales.

Companiile de asigurări au cel mai mult de profitat în Republica Moldova, avînd în vedere ritmul crescut al motorizării și, prin urmare, vor trebui să fie implicate cel mai mult în finanțarea siguranței rutiere. Cu cît numărul accidentelor va scădea cu atît profitul lor va fi mai mare.

Prin urmare în Republica Moldova, Fondul de siguranță rutieră este de așteptat să folosească următoarele resurse:

împrumuturile destinate, fie îmbunătățirii infrastructurii rutiere, fie destinate direct siguranței rutiere de la organismele internaționale de finanțare (de exemplu, Banca Mondială);

procentele din bugetele ministerelor responsabile și a agențiilor/organismelor guvernamentale care li se subordonează;

sursele externe de finanțare;

bugetele raionale și locale pentru programele desfășurate la acest nivel;

Fondul Rutier.

MONITORIZAREA PROGRAMELOR

Centrul Unic de Evidență și Monitorizare (CUEM) va avea ca una dintre principalele sale sarcini monitorizarea programelor care se vor derula pe parcursul următorilor ani în vederea îmbunătățirii situației siguranței rutiere și, prin urmare, reducerea numărului accidentelor rutiere în republică.

Monitorizarea este un sistem de evaluări repetate (la sfîrșitul fiecărui an), pe un termen lung, a siguranței rutiere, a sistemului de siguranță rutieră și a eficienței schemelor de reducere a accidentelor rutiere. Obiectivul principal al acestei monitorizări este de a verifica în principal valoarea financiară utilizată și progresul înregistrat în reducerea accidentelor rutiere în urma implementării schemelor de programe.

Crearea unei baze de date care să colecteze datele referitoare la accidentele rutiere.

Crearea unei baze de date performante este vitală în procesul de monitorizare a programelor ce vor fi implementate. Fără o bază de date care să prezinte cu acuratețe și cu o arie largă de tipologii datele accidentelor rutiere întregul proces de monitorizare este sortit eșecului.

Este de menționat importanța pe care o are această bază de date pentru siguranța rutieră, constituind un instrument indispensabil de analiză atât pentru Poliția Rutieră, cât și pentru alte instituții de importanță națională și trebuie subliniată facilitatea de acces nemijlocit al unităților teritoriale la datele proprii care va permite, într-o mai mare măsură, fundamentarea deciziilor în plan operațional ce trebuie luate pentru menținerea sub control a dinamicii accidentelor de circulație rutieră, precum și a unor proiecte de siguranță rutieră la nivel local.

Pe de altă parte, se are în vedere fructificarea datelor statistice furnizate de baza de date în identificarea și argumentarea finanțării de noi proiecte de siguranță rutieră în plan regional și național, o primă urgență fiind ameliorarea, pînă la eliminare, a „punctelor negre”, concentratoare de accidente grave de pe rețeaua drumurilor naționale.

Baza de date va include toate accidentele cu victime (răniți ușor, răniți grav și morți) și, în acest fel, se va observa o creștere “spectaculoasă”, la un moment dat, a numărului de accidente înregistrate.

Obiectivul major (general) al implementării acestei baze de date este îmbunătățirea siguranței traficului rutier.

Obiectivul specific (punctual) al implementării acestei baze de date integrate este ca să se permită:

- identificarea și cuantificarea problemelor în domeniul siguranței traficului rutier;

- evaluarea eficienței măsurilor de siguranță rutieră;

- determinarea relevanței acțiunilor și facilitarea schimbului de experiență în domeniul siguranței rutiere.

Obiective urmărite în vederea realizării, implementării și exploatării bazei de date:

- un sistem de intercomunicare / interconectare a bazelor de date existente, relativ la siguranța rutieră;

- cadru instituțional și legislativ care să asigure funcționarea sistemului;

- echipament și software care să asigure suport IT;

- recomandări în privința utilizării reale a acestei facilități în scopul îmbunătățirii siguranței rutiere;

- posibile viitoare interconectări cu baza de date comunitară a accidentelor rutiere – CARE (Decizia Consiliului 93/704/EC), precum și schimbul de date cu companiile de asigurări.

Un astfel de instrument integrat este esențial pentru monitorizarea aplicării politicilor de siguranță rutieră, pentru evaluarea impactului acestora și pentru a concepe noi inițiative.

Implementarea procesului de monitorizare prin colectarea și analiza de date

Calitatea și comparabilitatea datelor din baza de date din acest moment este, în general, satisfăcătoare, dar nu prezintă complexitatea necesară utilizării datelor pentru a putea face o analiză detaliată a cauzelor producerii siguranței rutiere. Excepție fac datele privind vătămările în accidente rutiere care nu sînt defalcate în mod corespunzător pe vătămări grave și ușoare.

Foarte importantă este armonizarea tuturor definițiilor accidentelor cu morți, răniți ușor și grav cu definițiile date de către ONU/CEE.

Analiza acestor date trebuie făcută de către un personal calificat și pregătit special în acest domeniu. Un schimb de experiență permanentă cu țările vecine membre ale UE va spori gradul de cunoștințe al acestora.

Odată analizate informațiile devin de importanță publică și pot fi publicate pe Internet pentru informarea continuă a populației. În baza acestor analize membrii CUEM vor pregăti programele și campaniile de informare, conștientizare sau de impunere a legii cu mai mult profesionalism și cu o susținere științifică de necontestat de nici o altă autoritate din republică. Din contra, CUEM va trebui să devină principalul furnizor de informație și expertiză al instituțiilor statului de resort, inclusiv al Parlamentului.

Lista minimă a indicatorilor conform cărora se va realiza monitorizarea implementării programelor de siguranță rutieră:

Indicatori		2015	2020
Obiective generale	Numărul de morți		
	Numărul de morți la 100,000 de locuitori		
	Numărul de morți la 10,000 de vehicule		
	Numărul de morți la 1 mil. vehicul km		
Îmbunătățirea comportamentului participanților la trafic	Relația dintre numărul de vehicule conduse peste limita de viteză și numărul total de vehicule -%		
	Relația dintre numărul pasagerilor din locurile din față care poartă centura de siguranță și numărul pasagerilor de pe locurile din față		
	Relația dintre numărul accidentelor mortale cauzate de consumul de alcool al participanților la trafic și numărul total al accidentelor soldate cu morți		
Protecția pietonilor, copiilor și bicicliștilor	Numărul total al deceselor din rîndul participanților vulnerabili per 100,000 de		

		locuitori		
		Relația dintre numărul total al deceselor din rândul participanților vulnerabili și numărul total de decese rutiere -%		
Construirea unei infrastructuri mai sigure		Numărul total de decese înregistrate pe drumurile naționale		
		Relația dintre numărul proiectelor audiate în cadrul auditului de siguranță rutieră și numărul de proiecte de construcție de drumuri naționale -%		
		Relația dintre numărul de „puncte negre” eliminate și numărul de „puncte negre” identificate pe drumurile naționale -%		
		Relația dintre numărul de drumuri de tranzit care trec prin orașele mici prevăzute cu măsuri de limitare a vitezei și numărul total al acestor cazuri -%		
Reducerea gradului de severitate și consecințele acestora		Numărul de decese la 100 de accidente		
		Relația dintre numărul victimelor care au murit în maxim 30 de zile de la producerea accidentului rutier cu răniți și numărul total al accidentelor înregistrate cu decese		

Tabel 24. Lista minimă a indicatorilor de monitorizare.

PROGRAMUL DE ACȚIUNI

Programul de acțiuni trebuie să fie elaborat în directă legătură cu prezenta Strategie și va fi atașat ca anexa la documentația strategiei, aprobată de forurile competente în domeniu.

IMPLEMENTAREA PLANULUI DE ACȚIUNI

În Noiembrie 2009, în urma reformării strategice a Consiliului Național pentru Securitatea Circulației Rutiere, instituit prin Hotărârea Guvernului nr. 155 din 13 februarie 2003, funcția de președinte al acestui organ a fost preluată de către Primul-ministru.

Conform Hotărârii menționate Consiliul Național pentru Securitatea Circulației Rutiere este o instituție publică care trasează politicile și coordonează activitățile de siguranță rutieră la nivel național.

Planurile operaționale, sectoriale, regionale și raionale vor fi instrumentele principale care vor sta la baza implementării prezentei Strategii. Toate aceste programe vor trebui să fie create în așa fel încât elementele lor să conducă la implementarea priorităților și obiectivelor Strategiei.

Planurile operaționale sînt de obicei create cu o durată de îndeplinire de trei ani. Planul de acțiuni aprobat de către Guvernul și va trebui să prevadă

pentru fiecare tip de activitate, autoritatea de implementare, sursele de finanțare și indicatorii de progres.

Planurile sectoriale sînt planuri interne fiecărui minister responsabil în domeniul siguranței rutiere (transporturi, interne, sănătate, educație, finanțe, justiție etc.) create cu scopul de a reorganiza structura și de a spori administrativă.

Planurile raionale au menirea a trasa strategiile de dezvoltare raională și planificare teritorială. Declararea obiectivului siguranței rutiere ar trebui să se regăsească în prim planul acestor planuri, să continue cu o strategie cu obiective bine definite și cu planuri operaționale care să detalieze sarcinile fiecărei instituții și organizații la nivel raional.

Planurile locale sînt cele care aparțin autorităților locale. Aceste programe ar trebui să fie extrem de detaliate, cu propuneri specifice fiecărui sector de activitate: educație, impunere legislativă, infrastructură și servicii de urgență.

REFERINȚE Anexa 1

Adrese web utilizate:

http://ec.europa.eu/news/transport/100720_ro.htm
http://ec.europa.eu/ten/transport/guidelines/index_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_ro.htm
http://www.who.int/substance_abuse/publications/en/
www.worldbank.org
www.etsc.eu
<http://gov.gov.md/>
<http://www.mtid.gov.md/>
<http://www.ms.gov.md/>
<http://www.mai.gov.md/>
<http://www.mai.md/content/3489>
http://www.who.int/violence_injury_prevention/resources/res28/en/

Materiale informative:

ITS Benefits

Nacionalni program varnosti cestnega prometa 2007-11 – osnutek,
Slovenia

Gambit 2000, 2005, Polonia

Road Safety Strategy Review, 2002-2012, Irlanda de Nord

White Paper For Safe Roads in 2050, Achieving Zero Work-Related Road
Deaths, Challenge Bibendum

I R T A D, Special report, Definitions and data availability, June 1998

Programul de activitate a Guvernului Republicii Moldova, „Integrarea
Europeană: Libertate, Democrație, Bunăstare” 2009-2013

European status report on road safety, Towards safer roads and healthier
transport, WHO, 2009

Comunicare a comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul
Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, „Pentru un spațiu
european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-
2020”

* *variantă finală – revizia 0 (zero)*