



Eastern Partnership
ROAD SAFETY OBSERVATORY



Funded by
the European Union

IANUARIE 2026

SIGURANȚA RUTIERĂ ÎN PARTENERIATUL ESTIC DIN PUNCT DE VEDERE AL DATELOR

UNDE SE PRODUC ACCIDENTELE? ÎNȚELEGEREA DIFERENȚELOR ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ ÎNTRE MEDIUL URBAN ȘI CEL RURAL ÎN ARMENIA ȘI MOLDOVA

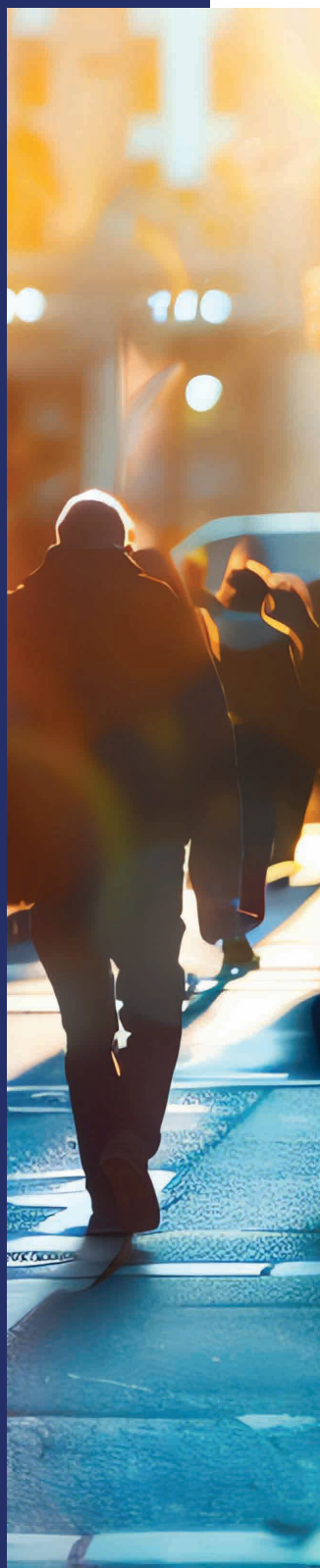
Întocmit de Echipa de prelucrare a datelor din cadrul
Observatorului pentru siguranța rutieră al
Parteneriatului estic (EaP RSO):
Mariam Lobjanidze,
Elene Seturidze,
Tatia Khidasheli

DISCLAIMER

Acest document a fost elaborat cu sprijinul financiar al Uniunii Europene. Conținutul acestui document este responsabilitatea exclusivă a Observatorului pentru siguranța rutieră al Parteneriatului estic (EaP RSO) și nu poate fi considerat în niciun caz ca reflectând poziția Uniunii Europene.

INTRODUCERE

Observatorul pentru siguranța rutieră al Parteneriatului estic (EaP RSO) continuă să promoveze luarea deciziilor bazate pe dovezi prin analiza sistematică a datelor privind accidentele din întreaga regiune. Acest raport analizează dimensiunea spațială a siguranței rutiere, comparând frecvența și gravitatea accidentelor rutiere în mediul urban și în alte zone (rural și interurban) din Armenia și Moldova în perioada 2021-2023. Analiza explorează modul în care locul accidentului influențează numărul deceselor și vătămarilor și evidențiază diferențele teritoriale cheie relevante pentru elaborarea politicilor.



TIPARUL ACCIDENTELOR ÎN ZONELE URBANE ȘI NON-URBANE DIN MOLDOVA

Distribuția accidentelor rutiere în Moldova demonstrează un tipar stabil, dar inegal între frecvența și gravitatea accidentelor. Între 2021 și 2023, accidentele rutiere au fost împărțite aproape în mod egal între zonele urbane și alte zone: 51 % în zonele urbane și 49 % în alte zone în 2021, și 50 % în fiecare dintre anii 2022 și 2023. Această stabilitate indică faptul că riscul de accidente este răspândit pe o arie largă și nu este concentrat într-o zonă anume.

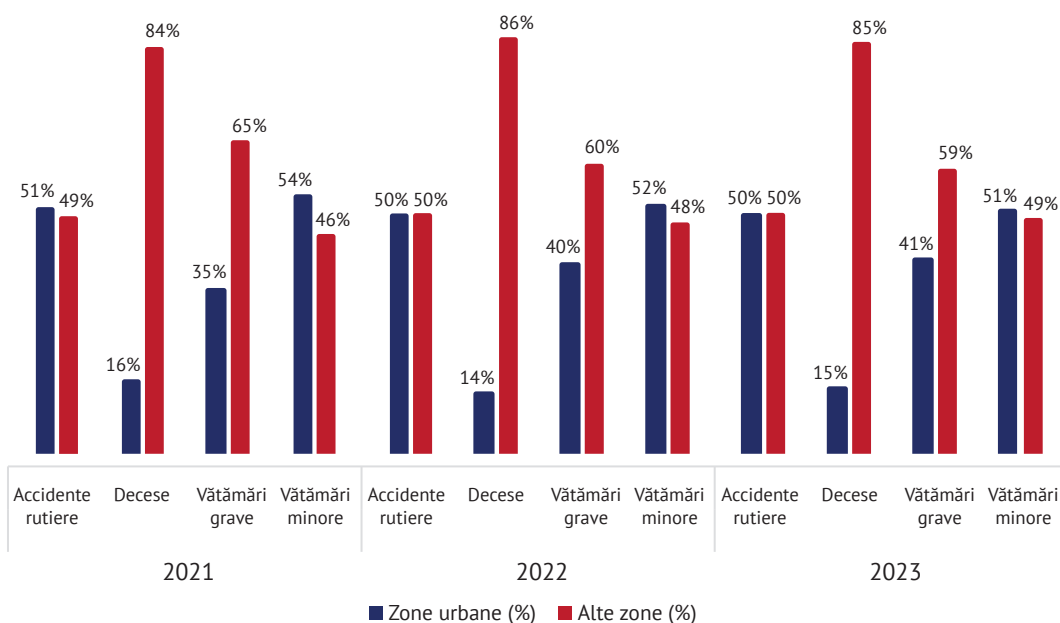
Cu toate acestea, atunci când se analizează gravitatea accidentelor, diferențele sunt izbitoare. Numărul deceselor a fost copleșitor în zonele rurale și interurbane: 84% în 2021, 86% în 2022, și 85% în 2023, ceea ce înseamnă că accidentele din aceste zone rămân cu mult mai grave. Acest dezechilibru indică potențiali factori structurali, printre care viteze excesive de deplasare, aplicarea defectuoasă a legii și capacitate limitată de intervenție în situații de urgență în zonele non-urbane.

Vătămrile grave sunt, de asemenea, mai frecvente în zonele rurale și interurbane, deși diferența este puțin mai mică. În 2021, 65 % din accidentele grave au fost înregistrate în afara orașelor, procentul scăzând la 60 % în 2022 și la 59 % în 2023. Proportia accidentelor grave în zonele urbane a crescut astfel modest, de la 35 % la 41 %, ceea ce sugerează o expunere crescută la situații cu risc mai ridicat în spațiile urbane aglomerate sau slab reglementate și în locurile în care există un amestec de pietoni și vehicule motorizate. Accidentele ușoare au înregistrat o distribuie mai uniformă, deși au predominat ușor în continuare în zona urbană (54% în 2021, 52% în 2022 și 51% în 2023), în concordanță cu coliziunile frecvente, dar de gravitate redusă, tipice traficului urban.

În ansamblu, datele din Moldova relevă un contrast important: în timp ce accidentele se produc aproape în egală măsură în ambele medii, zonele rurale și interurbane rămân principala sursă de accidente mortale și grave.

¹ Nu sunt disponibile date pentru restul țărilor EaP.

Graficul 1. Distribuția deceselor și vătămarilor în accidente rutiere în zone urbane și non-urbane, Moldova (2021-2023)



Sursa: Profilul țării privind siguranța rutieră, Banca Mondială, 2024

TIPARUL ACCIDENTELOR ÎN ZONELE URBANE ȘI NON-URBANE DIN ARMENIA

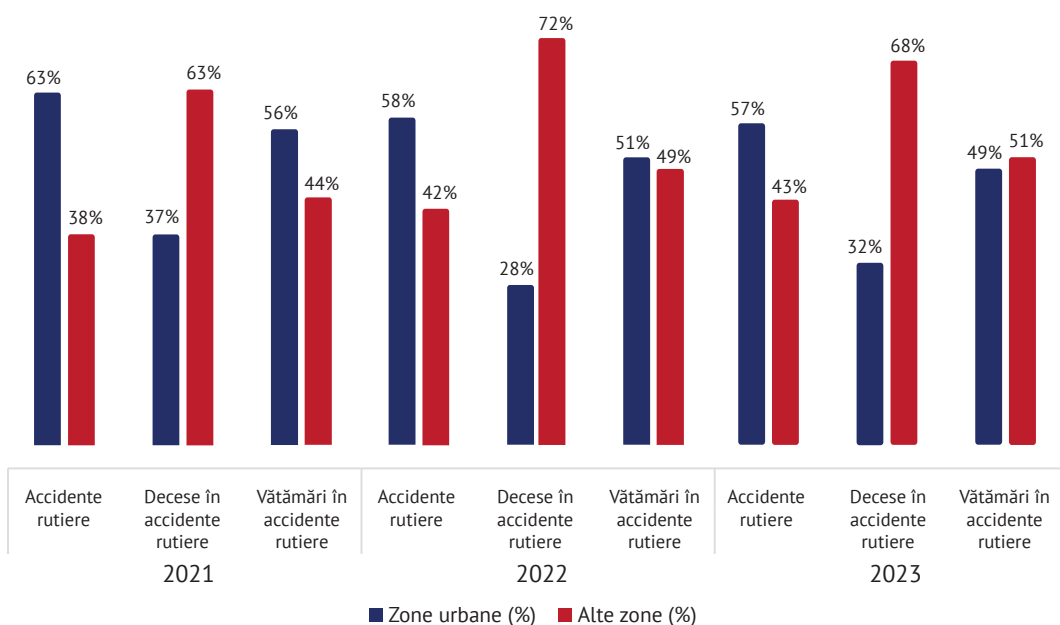
În Armenia, distribuția teritorială a accidentelor rutiere prezintă un echilibru oarecum diferit în comparație cu Moldova. Zonele urbane domină profilul general al accidentelor, reprezentând 57-63% din totalul accidentelor rutiere între 2021 și 2023. În 2021, 62,5% din accidente au avut loc în zone urbane, comparativ cu 37,5% în alte zone. Această diferență s-a redus în timp, ponderea accidentelor din zonele urbane scăzând la 58% în 2022 și la 56,8% în 2023, în timp ce accidentele din alte zone au crescut la 42% și, respectiv, 43,2%. Această concentrare reflectă creșterea parcului auto, densitatea populației, prezența pietonilor și mobilitatea crescută în Erevan și în alte centre regionale.

Cu toate acestea, accidentele mortale rămân concentrate în mod disproporționat în zonele non-urbane, unde s-au produs 63-72% din totalul accidentelor rutiere mortale. În 2021, 62,8% din decesele cauzate de accidente rutiere s-au produs în afara orașelor, crescând la 71,7% în 2022, înainte de a scădea ușor la 67,7% în 2023. Ponderea accidentelor din mediul urban a scăzut de la 37,2 % la 28,3 %, recuperând ușor până la 32,3 % în 2023. Persistența acestor tendințe evidențiază vulnerabilitățile coridoarelor interurbane și ale rețelei de drumuri secundare din Armenia. Acest lucru indică faptul că accidentele din afara zonelor urbane rămân în continuare mult mai letale din cauza limitelor de viteză mai mari și a vitezelor de circulație și mai mari, precum și a timpilor de răspuns mai lungi în caz de urgență.

Distribuția vătămarilor prezintă o imagine mai echilibrată. Zonele urbane reprezintă 49-58 % din totalul vătămarilor, ceea ce indică faptul că, deși majoritatea accidentelor au loc în orașe, probabilitatea de a suferi leziuni mortale sau grave este mai mică decât pe drumurile interurbane. Accidentele urbane sunt, în general, mai puțin grave, implicând adesea pietoni sau coliziuni la viteză redusă în condiții de trafic aglomerat.

În ansamblu, datele privind siguranța rutieră din Armenia indică faptul că zonele urbane înregistrează o frecvență mai mare a accidentelor, dar riscuri mai mici de deces, în timp ce zonele rurale și interurbane se confruntă cu mai puține accidente, dar cu un nivel de gravitate mai ridicat. Creșterea treptată a numărului de accidentări în mediul rural sugerează o expunere în creștere la trafic în afara orașelor. Aceste tendințe necesită răspunsuri politice diferențiate, îmbunătățirea aplicării legii și a gestionării vitezei pe autostrăzile rurale, precum și îmbunătățirea protecției pietonilor, a proiectării intersecțiilor și a gestionării congestiei în centrele urbane în dezvoltare.

Graficul 2. Distribuirea deceselor și vătămarilor în accidente rutiere în zone urbane și non-urbane, Armenia (2021-2023)



Sursa: Profilul țării privind siguranța rutieră, Banca Mondială, 2024

CONCLUZIE

Atât Moldova, cât și Armenia prezintă un model similar: accidentele rutiere sunt concentrate în principal în zonele urbane, în timp ce decesele au loc predominant în afara zonelor urbane. Cu toate acestea, amploarea acestui dezechilibru variază între cele două țări. În Moldova, contrastul dintre zonele urbane și celelalte zone a rămas constant pronunțat în perioada 2021-2023, subliniind necesitatea unor acțiuni continue și concentrate pentru îmbunătățirea siguranței în afara limitelor orașelor. În Armenia, ponderea accidentelor din zonele urbane a scăzut treptat, în timp ce diferența dintre ratele de mortalitate din zonele urbane și din alte zone s-a redus, subliniind importanța adaptării eforturilor de siguranță rutieră la dinamica spațială în continuă evoluție.

În ansamblu, concluziile reafirmă faptul că contextul geografic influențează rezultatele în materie de siguranță rutieră și necesită politici adaptate, specifice fiecărei locații.

DESPRE OBSERVATORUL PENTRU SIGURANȚA RUTIERĂ AL PARTENERIATULUI ESTIC

Observatorul de Siguranță Rutieră al Parteneriatului Estic (EaP RSO) este o inițiativă comună a celor cinci țări ale Parteneriatului Estic – Armenia, Azerbaidjan, Georgia, Moldova, Ucraina – cu obiectivul comun de a reduce victimele accidentelor rutiere cu 50% până în 2030.

Misiunea noastră este de a contribui la reducerea victimelor accidentelor rutiere prin îmbunătățirea calității colectării, gestionării și analizei sistematice și consolidate a datelor privind decesele și răniile grave cauzate de accidentele de circulație, în conformitate cu cele mai bune practici ale UE și internaționale, precum și prin dezvoltarea capacităților partenerilor naționali în ceea ce privește practicile îmbunătățite de colectare a datelor și aplicarea acestora în elaborarea politicilor.

În esență, EaP RSO funcționează ca mai mult decât un simplu depozit de date – funcționează ca o platformă cuprinzătoare care promovează schimbul de bune practici, facilitează elaborarea de politici bazate pe dovezi și promovează coordonarea regională în gestionarea siguranței rutiere.

Observatorul se concentrează pe cinci componente cheie: Date privind Siguranța Rutieră, Cunoștințe, Resurse, Instrumente și Dezvoltarea Rețelei, lucrând la standardizarea colectării datelor pe baza protocoalelor CADaS și MiniCADaS, dezvoltând în același timp capacitățile în toate țările partenere.

Prin programe de formare țintite, asistență tehnică și implicarea părților interesate, inclusiv agenții guvernamentale, organizații ale societății civile și grupuri de utilizatori vulnerabili ai drumurilor, EaP RSO creează o bază solidă pentru intervenții de siguranță rutieră bazate pe dovezi, care, în cele din urmă, vor salva vieți și vor reduce costurile economice și sociale devastatoare ale accidentelor de circulație în regiunea Parteneriatului Estic.

Secretariatul Tehnic al observatorului este găzduit de Georgia și este condus de consorțiul format din Institutul de Politici ISET (ISET-PI) și Alianța Estică pentru Transport Sigur și Durabil (EASST). Activitatea noastră este finanțată de UE prin Direcția Generală pentru Negocieri privind Vecinătatea și Extinderea (DG NEAR) și sprijinită de asistență tehnică a Băncii Mondiale.

