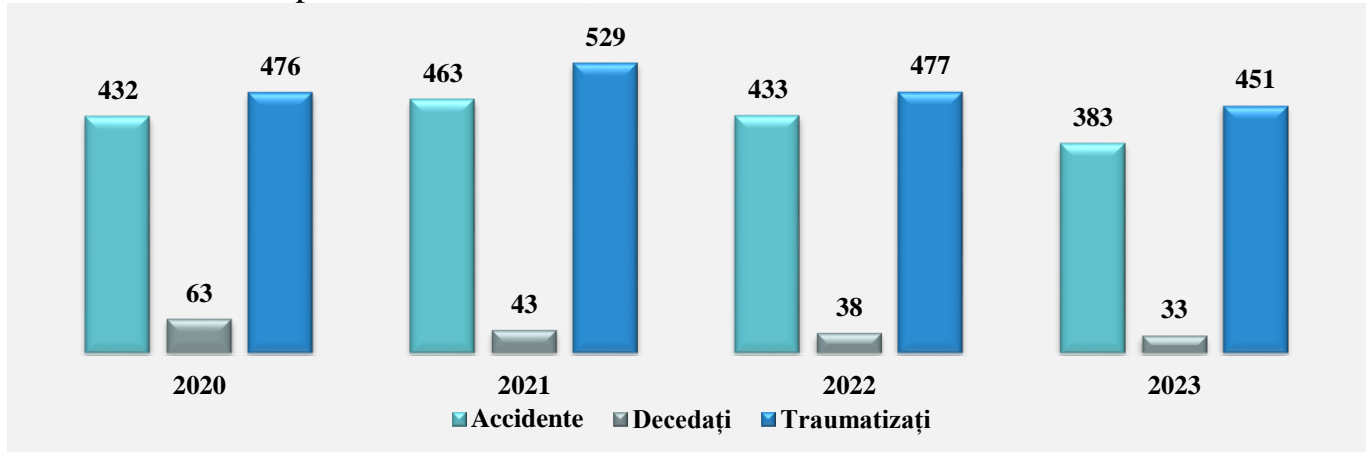


**NOTA INFORMATIVĂ**  
**cu privire la situația accidentală pentru perioada 01.01.2023 – 31.03.2023**

**1. ASPECTE GENERALE PRIVIND STATISTICA ACCIDENTELOR RUTIERE**

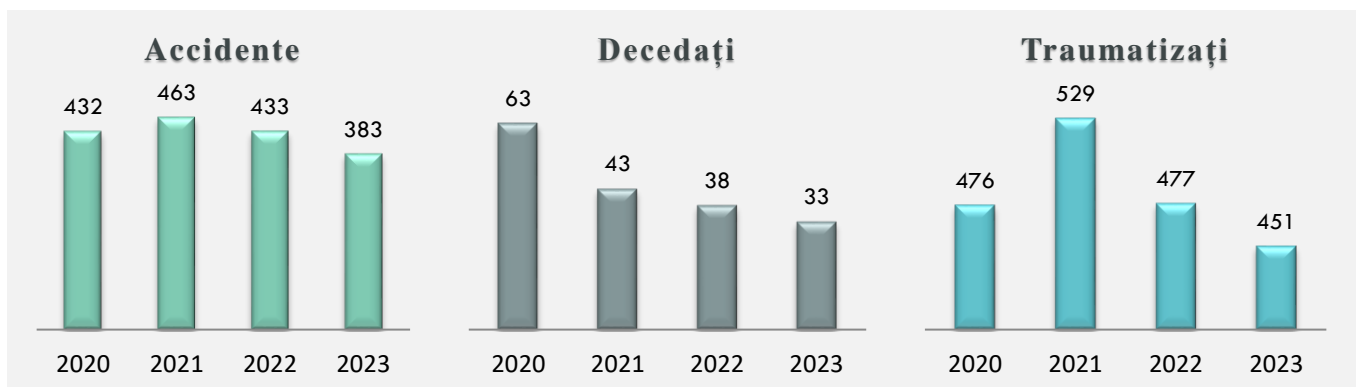
Potrivit datelor din Sistemul informațional automatizat "Registrul accidentelor rutiere", pe parcursul a trei luni ale anului 2023, s-au înregistrat **383** de accidente în traficul rutier, în rezultatul cărora **33** persoane au decedat, iar altele **451** au fost traumatizate.



*Trendul accidentelor rutiere înregistrate pe parcursul a trei luni ale anilor 2020 – 2023*

Evoluția situației accidentare în perioada anilor 2020-2023 are un caracter descendent, fiind înregistrată o **descreștere** cu:

- **11,3%** la numărul accidentelor în traficul rutier;
- **47,6%** la numărul persoanelor decedate;
- **5,3%** la numărul persoanelor traumatizate.



*Evoluția situației accidentare pentru trei luni ale anilor 2020-2023*

Prin urmare, comparând datele generalizate, cu perioada analogică a anului precedent, se atestă o **descreștere** la toate compartimentele, după cum urmează cu:

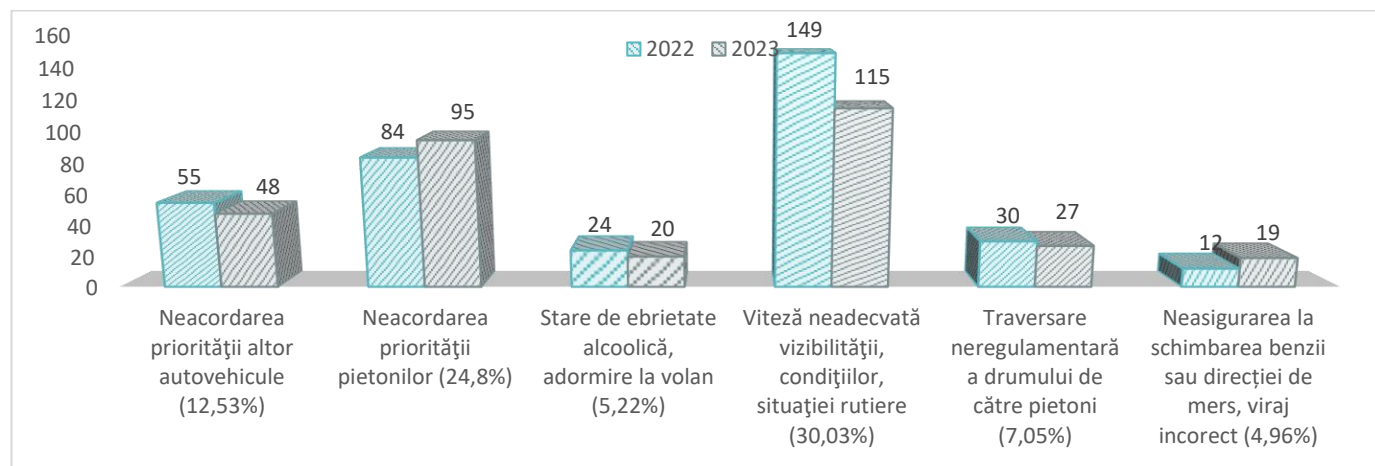
- 11,55%** la numărul de accidente înregistrate;
- 13,16%** a persoanelor decedate;
- 5,45%** a persoanelor traumatizate.

Accidente / persoane	2022	2023	+/-	%
Înregistrate	433	383	-50	-11,55
Decedați	38	33	-5	-13,16
Traumatizați	477	451	-26	-5,45

*Evoluția situației accidentare pentru trei luni ale anului 2023*

## 2. CAUZE A PRODUCERII ACCIDENTELOR RUTIERE

Datele generalizate la nivel național cu referire la „cauzele producerii accidentelor rutiere” prezintă următoarele rezultate:



### Principalele cauze generatoare de accidente rutiere

Cauza producerii accidentului	2022			2023			Total General		
	A	D	T	A	D	T	A	D	T
Depășire neregulamentară	6	2	7	10	2	12	66,67	0	71,43
Deplasarea pietonilor pe partea dreaptă a drumului	2	2	1	3	3	0	50	50	-100
Drum alunecos (rugozitate scăzută)				1	1	7	100	100	100
Neacordarea priorității altor autovehicule	55	0	64	48	0	63	-12,73	0	-1,56
<b>Neacordarea priorității pietonilor</b>	<b>84</b>	<b>0</b>	<b>88</b>	<b>95</b>	<b>3</b>	<b>98</b>	<b>13,1</b>	<b>100</b>	<b>11,36</b>
Neasigurarea la schimbarea benzii sau direcției de mers, viraj incorect	12	0	21	19	0	27	58,33	0	28,57
Nerespectarea distanței dintre vehicule	22	0	24	16	1	17	-27,27	100	-29,17
Pietoni fara vesta reflectorizanta				1	1	0	100	100	0
Stare de ebrietate alcoolică, adormire la volan	24	3	23	20	3	27	-16,67	0	17,39
Traversare neregulamentară a drumului de către pietoni	30	7	23	27	4	23	-10	-42,86	0
<b>Viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere</b>	<b>149</b>	<b>21</b>	<b>173</b>	<b>115</b>	<b>15</b>	<b>143</b>	<b>-22,82</b>	<b>-28,57</b>	<b>-17,34</b>

Astfel, indicii generalizați, supuși analizei, cu referire la „cauza producerii accidentelor rutiere”, ne arată că „Viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere” rămâne principala cauză, și constituie **30,03%** sau **115 (a.p.149, -22,82%)** din numărul total al accidentelor supuse evidenței pentru perioada vizată, care a dus la **decesul a 15 (a.p.21, -28,57%)** persoane și **traumatizarea altor 143 (a.p.173, -17,34%)**.

## **2.1 Cauzele șofatului cu viteză excesivă (Manualul managementul vitezei)**

Sunt multe motive pentru care o persoană conduce cu viteză. Conducerea cu viteze mari oferă o „răsplată” imediată (dacă nu în practică, măcar ca percepție) a unui timp de călătorie mai scurt. Acest beneficiu este consolidat de fiecare dată când conducătorul auto efectuează o călătorie și conduce peste limita de viteză fără nicio consecință negativă. Este important de notat că, deși viteza excesivă este implicată într-un număr foarte mare de accidente rutiere grave și fatale, din punctul de vedere al persoanei care conduce, șansa de a fi implicată într-un accident grav ca urmare a depășirii limitei de viteză este redusă, astfel încât amenințarea viteză-accident poate fi mai puțin luată în considerare de către un conducător auto comparativ cu amenințarea viteză sancțiune.

Circumstanțele fiecărei călătorii în parte poate influența alegerea conducătorului auto de a merge cu viteză. De exemplu, dacă vehiculul este deținut de un angajator, conducătorul auto poate fi tentat să conducă cu viteze mai mari. Dacă o persoană este presată sau simte nevoia să se grăbească, poate alege să circule cu viteză mare. Uneori, conducătorii auto și motocicliștii circulă cu viteză doar pentru distracție.

Conducătorii auto vor declara frecvent că nu au avut cunoștință de limita de viteză, de unde și nevoia de indicatoare adecvate, dar chiar și așa ignoranța nu este o scuză. Este important de notat faptul că anumiți cercetători cred că întotdeauna oamenii tind să-ți optimizeze nivelul comportamentului cu grad de risc în care se angajează, astfel încât ei aleg să conducă mai repede pe drumurile „sigure”, mai ales dacă percep că riscul activității de aplicare a legii este redus. Alții (21) au determinat că prin conducerea cu viteză se obține o senzație euforică sau de realizare. Mulți dintre conducătorii auto se consideră a fi peste medie în ceea ce privește îndemânarea. O serie de cercetări realizate în diferite țări din întreaga lume (21) demonstrează că până la 90% dintre conducătorii auto se consideră a fi conducători cu risc redus peste medie. Din acest motiv, conducătorii auto cred că pot conduce peste limită fără a se încadra în clasa de mare risc. Oricum, mulți privesc limitele ca fiind arbitrar și nu înțeleg în totalitate cât de mare este riscul asociat chiar cu o mică creștere a vitezei. În plus, un factor important în multe țări este reprezentat de presiunea exercitată de managerii de parcuri auto și de angajatori pentru a fi mai productivi (cum ar fi să conducă mai repede) în timp ce operatorii de transport public și însuși conducătorii auto se află sub presiunea de a respecta un program provocator și chiar să gonească pentru a ridica pasageri și mărfuri.

## **2.2 Rezultatele pe cazuri de documentare a depășirii limitei de viteză**

- **40.070** (a.p.42.623) cazuri de depășire a vitezei stabilite.

Analiza datelor înregistrate, cu privire la cauzele producerii accidentelor rutiere, ne reflectă o creștere cu **+66,67% sau 10 (a.p.6)** la accidentele rutiere ca urmare a „**Depășire neregulamentară**”, care a dus la **decesul a 2 (a.p.2)** persoane și **traumatizarea altor 12 (a.p.7, +71,43%)**.

În același timp s-a înregistrat o descendență semnificativă a accidentelor rutiere, cât și a consecințelor acestora, pentru „**Conducere imprudentă**” cu **- 55%**.

## **2.3 Situații în care modul de amenajare a facilităților pietonale poate deveni factor de risc:**

- lipsa trotuarelor în localități obligă practic pietonii să folosească acostamentele drumului pentru deplasare;
- trotuarele aflate într-o stare de degradare avansată nu sunt atractive pentru pietoni;

- subdimensionarea trotuarelor obligă pietonii, în special în orele de vârf, să caute alte trasee de deplasare, în general pe partea carosabilă a drumului;
- în multe cazuri trotuarele nu sunt amenajate pe întreaga lungime a localităților rurale. Pentru deplasare pietonii vor renunța să folosească trotuarele existente pe lungimi mici, fiind obligați să utilizeze acostamentele drumului;
- lipsa trotuarelor pentru pietoni pe zonele rampelor podurilor aflate în interiorul localităților;
- dispunerea incorectă a trecerilor pentru pietoni în zonele concentratoare de trafic pietonal conduce la creșterea numărului traversărilor neregulate ale drumului;
- nesemnalezarea corespunzătoare a acestora și amenajarea în locații în care vizibilitatea conducătorilor auto este redusă;
- neutilizarea unor măsuri de calmare a traficului (reducere a vitezei de circulație) în zonele adiacente trecerilor pentru pietoni amplasate pe sectoarele de drum în aliniament;
- neamenajarea unui spațiu de refugiu în cazul zonelor de drum cu patru benzi de circulație;
- lipsa dotării trecerilor pentru pietoni cu parapete cu rol de canalizare a traficului pietonal către acestea.

## **2.4 Rezultatele documentării cazurilor de traversare neregulamentară a drumului de către pietoni.**

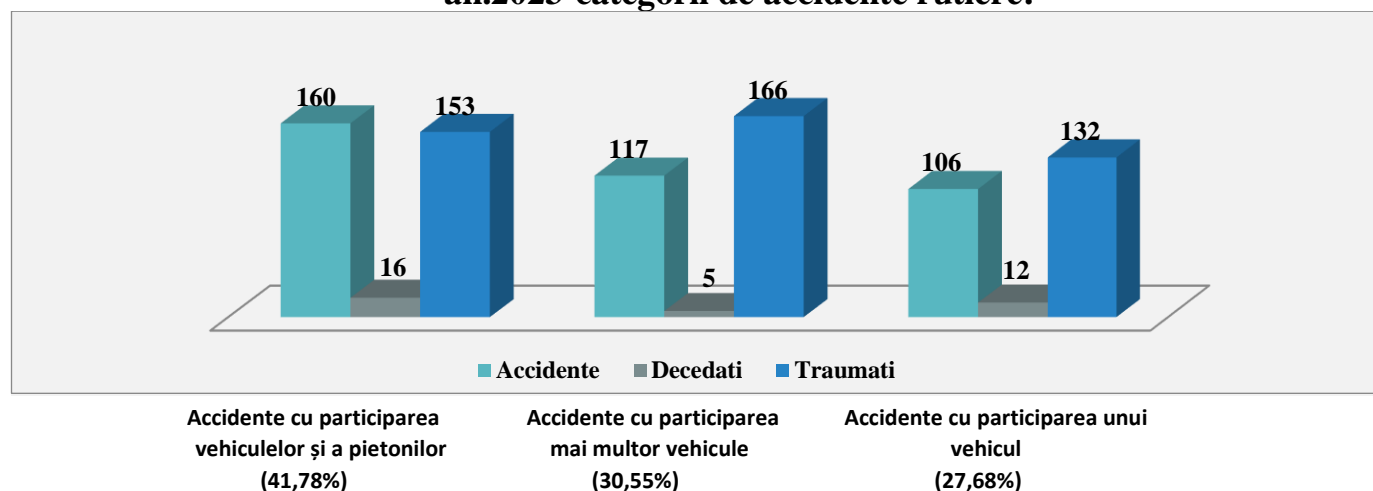
- **13.189** (a.p.6.819) contravenții comise de pietoni și alte categorii de participanți la trafic.

## **3. DINAMICA ACCIDENTELOR RUTIERE CONFORM CATEGORIEI**

Potrivit datelor statistice extrase din aceeași sursă de informație, la capitolul „*categoria accidentului și tipul*”, proporționalitatea accidentelor este următoarea:

Categorია de accident	2022			2023			Creștere/Descreștere		
	A	D	T	A	D	T	A	D	T
Accident cu participarea vehiculelor și a pietonilor	170	20	157	160	16	153	-5,88	-20	-2,55
Accidente cu participarea unui singur vehicul	120	12	134	106	12	132	-11,67	0	-1,49
Accidente rutiere cu participarea mai multor mijloace de transport	143	6	186	117	5	166	-18,18	-16,67	-10,75
<b>Total General</b>	<b>433</b>	<b>38</b>	<b>477</b>	<b>383</b>	<b>33</b>	<b>451</b>	<b>-11,55</b>	<b>-13,16</b>	<b>-5,45</b>

### **an.2023-categorii de accidente rutiere:**



Analizând datele din diagramele de mai sus, se constată că cele mai multe accidente rutiere s-au înregistrat cu participarea vehiculelor și a pietonilor – **160 (a.p. 170, -5,88%)** accidente, în urma cărora au decedat **16 (a.p. 20, -20%)** persoane și altele **153 (a.p. 157, -2,55%)** persoane fiind traumatizate, astfel, înregistrând o **descreștere**, față de perioada analogică a anului precedent.

Referitor la tipul accidentului, s-a constatat că, cel mai mare număr de accidente au fost comise ca urmare la:

❖ **tamponarea pietonilor aflați pe spațiile destinate circulației acestora (25,85%) – 99 (a.p.86, +15,12%)** accidente, în urma cărora au decedat **4 (a.p.0, +100%)** persoane și altele **102 (a.p.91, +12,09%)** persoane traumatizate;

❖ **ciocnire laterală (16,97%) – 65 (a.p.70, -7,14%)** accidente, în urma cărora au decedat **1 (a.p.1)** persoane și altele **87 (a.p.84, +3,57%)** persoane traumatizate;

❖ **tamponarea pietonilor angajați în traversare neregulamentară sau staționați pe partea carosabilă a drumului (11,23%) – 43 (a.p.55, -21,82%)** accidente, urmare cărora au decedat **5 (a.p.13, -61,54%)** persoane și altele **40 (a.p.42, -4,76%)** persoane traumatizate;

❖ **tamponare cu obstacol din afara carosabilului (9,14%) – 35 (a.p.35, -4,94%)** accidente, în urma cărora au decedat **5 (a.p.7, -28,57%)** persoane și altele **46 (a.p.35, +31,43%)** persoane traumatizate;

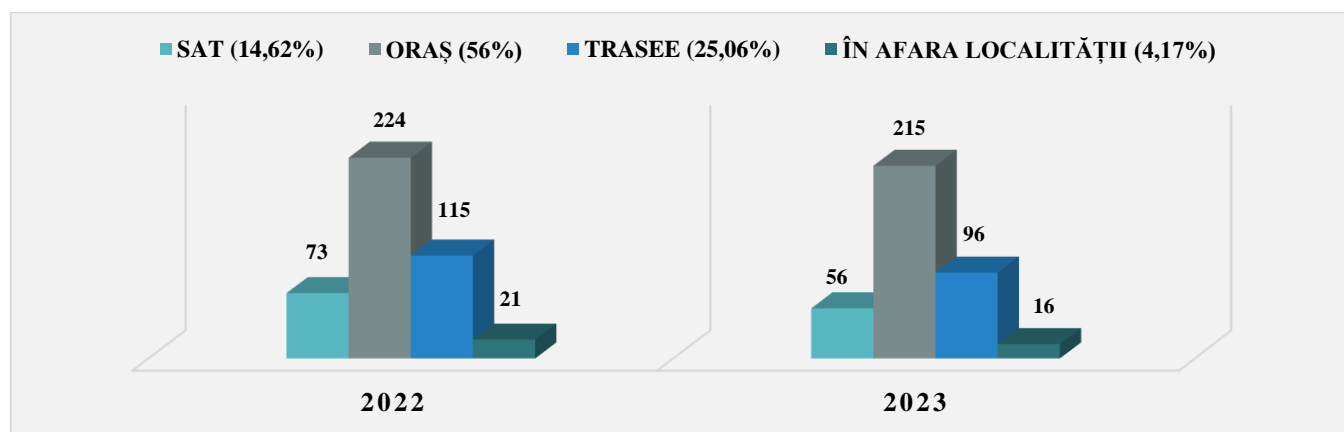
❖ **inversiune (8,62%) – 33 (a.p.41, -19,51%)** accidente, urmare cărora au decedat **4 (a.p.4)** persoane și altele **45 (a.p.49, -8,16%)** persoane traumatizate;

Totodată, se menționează faptul că, pe parcursul perioadei de raport comparativ cu aceeași perioadă a anului **2022** s-a înregistrat **creștere** la accidentele rutiere ca urmare a:

❖ **tamponare cu obstacol ca urmare a derapajului – cu 57,14% sau 11** accidente comparativ cu **7** înregistrate în perioada analogică în **2022**, urmare cărora au decedat **2 (a.p.0, +100%)** persoane și altele **13 (a.p.11, +18,18%)** persoane au fost traumatizate.

#### 4. EVOLUȚIA ACCIDENTELOR RUTIERE: URBAN, RURAL

Potrivit datelor statistice extrase, referindu-ne la mediul producerii accidentelor rutiere, proporționalitatea acestora este următoarea:



Astfel, indicii generalizați, supuși analizei, ne arată că mediul urban este în topul producerii accidentelor rutiere, unde au fost înregistrate **56%** din numărul total de accidente produse pe teritoriul țării, sau **215 (a.p.224, -4%)** accidente, în urma cărora **10 (a.p.8, +25%)** persoane au decedat, iar altele **237 (a.p.231, +2,6%)** s-au ales cu diferite traumatisme.

Mediul	2022			2023			Creștere/Descreștere		
	A	D	T	A	D	T	A	D	T
urban	224	8	231	215	10	237	-4	+25	+3,9
rural	73	6	77	56	3	63	-23,29	-50	-18,18
trasee	115	22	138	96	15	126	-16,52	-31,82	-8,7
în afara localității	21	2	31	16	5	25	-23,81	+150	-19,35
<b>TOTAL</b>	<b>433</b>	<b>38</b>	<b>477</b>	<b>383</b>	<b>33</b>	<b>451</b>	<b>-11,55</b>	<b>-13,16</b>	<b>-5,45</b>

#### 4.1 MEDIUL URBAN

Urmare a analizei datelor supuse evidenței se atestă că, principalele cauze generatoare a accidentelor rutiere în mediul urban sunt:

✓ „*Neacordării priorității pietonilor*” a înregistrat **83 (a.p.72, +15,28%)** accidente, soldate cu **2 (a.p.0, +100%)** persoane decedate și **86 (a.p.76, +13,16%)** traumatizate;

✓ „*Neacordarea priorității altor autovehicule*” a înregistrat **31 (a.p.43, -27,91%)** accidente, soldate cu **37 (a.p.46, -19,57%)** traumatizate;

✓ „*Viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere*” a înregistrat **39 (a.p.33, +18,18%)** accidente, soldate cu **3 (a.p.1, +200%)** persoane decedate și altele **46 (a.p.34, +35,29%)** persoane traumatizate.

Cu referire la tipul accidentului rutier, s-a constatat că, cel mai mare număr de accidente au fost comise ca urmare a:

- „*Tamponarea pietonilor aflați pe spațiile destinate circulației acestora*” a înregistrat **86 (a.p.72,+19,44%)** accidente, soldate cu **2 (a.p.0, +100%)** persoane decedate și **91 (a.p.76, +19,74%)** traumatizate;

- „*Ciocnire laterală*” a înregistrat **44 (a.p.45, -2,22%)** accidente, soldate cu **55 (a.p.49, +12,24%)** persoane traumatizate;

- „*Tamponarea pietonilor angajați în traversare nereglementară sau staționați pe partea carosabilă a drumului*” a înregistrat **28 (a.p.34, -17,65%)** accidente, soldate cu **2 (a.p.4, -50%)** persoane decedate și **27 (a.p.30, -10%)** traumatizate.

#### 4.2 MEDIUL RURAL

Referindu-ne la mediul rural stabilim că, au fost comise **14,62%** din numărul total de accidente produse pe teritoriul țării sau **56 (a.p.73, -23,29%)** accidente, în urma cărora **3 (a.p.6, -50%)** persoane au decedat, iar altele **63 (a.p.77, -18,18%)** s-au ales cu diferite traumatisme.

Urmare a analizei datelor supuse evidenței se atestă că, principalele cauze generatoare a accidentelor rutiere în mediul rural sunt:

✓ „*Viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere*” a înregistrat **24 (a.p.38, -36,84%)** accidente, soldate cu **2 (a.p.3, -33,33%)** persoane decedate și **27 (a.p.41, -34,15%)** traumatizate;

✓ „*Neacordarea priorității pietonilor*” a înregistrat **8 (a.p.4, +100%)** accidente, soldate cu **9 (a.p.4, +125%)** traumatizate;

✓ „*Stare de ebrietate alcoolică, adormire la volan*” a înregistrat **6 (a.p.8, -25%)** accident, soldat cu **1 (a.p.1)** persoane decedate și **8 (a.p.9, -11,11%)** traumatizate;

Cu referire la tipul accidentului rutier, s-a constatat că, cel mai mare număr de accidente au fost comise ca urmare a:

- „*Tamponarea pietonilor aflați pe spațiile destinate circulației acestora*” a înregistrat **9 (a.p.3, +200%)** accidente, soldate cu **1 (a.p.0, +100%)** persoană decedată și **8 (a.p.3, +166,67%)** traumatizate;

- „**Tamponare cu obstacol din afara carosabilului**” a înregistrat **8 (a.p.9, -11,11%)** accidente, soldate cu **0 (a.p.2, -100%)** persoane decedate și **13 (a.p.8, +62,5%)** traumatizate;
- „**Ciocnire laterală**” a înregistrat **8 (a.p.4, +100%)** accident, soldate **9 (a.p.4, -18,18%)** traumatizate.

## 5. EVOLUȚIA ACCIDENTELOR RUTIERE PE TRASEELE NAȚIONALE

Pe drumurile naționale au fost comise **96 (a.p.115, -16,52%)** accidente rutiere soldate cu **15 (a.p.22, -31,82%)** persoane decedate și **126 (a.p.138, -8,7%)** traumatizate. Urmare a analizei datelor supuse evidenței se atestă că, principalele cauze generatoare a accidentelor rutiere pe traseele naționale se menține, **viteza neadecvată condițiilor, situației rutiere (44-8-57)**, sau **45,83%** din numărul total al accidentelor rutiere produse pe trasee, **neacordarea priorității altor autovehicule (11-0-17)** sau **11,45%** și **starea de ebrietate alcoolică, adormire la volan (10-1-14)** cu **10,41%**.

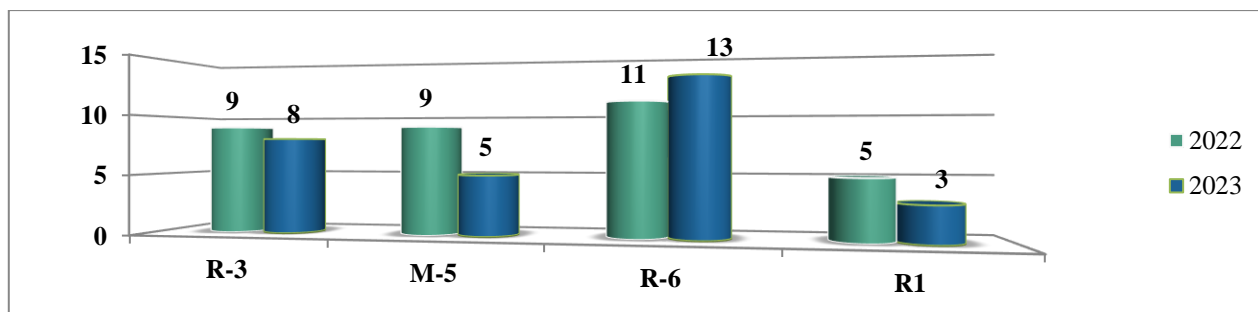
Prin urmare, referindu-ne la tipul accidentului rutier, stabilim că, urmare a **inversiunii** sau înregistrat **18 (a.p.17, +5,88%)** accidente rutiere soldate cu **3 (a.p.2, +50%)** persoane decedate și **23 (a.p.20, +15%)** persoane traumatizate. Această categorie de accident este în topul evenimentelor rutiere produse pe trasee naționale soldate cu cel mai ridicat număr al persoanelor pătimate și, constituie circa **18,75%** din numărul total al accidentelor rutiere înregistrate pe drumurile naționale.

Contextual, prezintă tendințe de creștere a accidentelor rutiere ca urmare a:

- ✚ **Tamponare cu obstacol din afara carosabilului**, a înregistrat **16 (a.p.17, -5,88%)** accidente, soldate cu **3 (a.p.5, -40%)** persoane decedate și **18 (a.p.18)** persoane traumatizate;
- ✚ **Ciocnire frontală**, a înregistrat **13 (a.p.15, -13,33 %)** accidente, soldate cu **1 (a.p.3, -66,67%)** persoane decedate și **24 (a.p.34, -29,41%)** traumatizate;
- ✚ **Tamponarea pietonilor angajați în traversare nereglementară sau staționați pe partea carosabilă a drumului**, a înregistrat **6 (a.p.8, -25%)** accidente, soldate cu **2 (a.p.5, -60%)** persoane decedate și **4 (a.p.3+33,33%)** traumatizate.
- ✚ **Ciocnire laterală**, a înregistrat **12 (a.p.18, -33,33%)** accidente, soldate cu **1 (a.p.1, +100%)** persoane decedate și **21 (a.p.24, -12,5%)** traumatizate;

Separând drumurile naționale pe categoria traseului, ca cel mai cu risc sporit de producerea a accidentelor rutiere și consecințele se identifică următoarele direcții:

- **traseul R6 Chișinău – Orhei – Bălți**, a înregistrate **13 (a.p.11)** accidente soldate cu **3 (a.p.2)** decedați și **23 (a.p.16)** persoane traumatizate;
- **traseul R3 Chișinău – Hâncești – Cimișlia – Basarabeasca – frontiera cu Ucraina**, a înregistrat **8 (a.p.9)** accidente, soldate cu **0 (a.p.2)** decese și **9 (a.p.13)** persoane traumatizate;
- **traseul R1 Chisinau-Ungheni-Sculeni-frontiera cu Romania**, a înregistrat **6 (a.p.10)** accidente, soldate cu **1 (a.p.0)** decese și **5 (a.p.12)** persoane traumatizate;
- **traseul M5 Frontiera cu Ucraina – Criva – Bălți – Chișinău – Tiraspol – frontiera cu Ucraina**, a înregistrat **5 (a.p.9)** accidente soldate cu **2 (a.p.7)** decese și **4 (a.p.7)** persoane traumatizate;



În același context, se evidențiază accidente grave soldate cu decese produse pe:

- traseul R6** raionul Sîngerei – 1 persoană.  
raionul Criuleni – 1 persoană.  
mun.Chișinău – 1 persoană.
- traseul M5** raionul Rîșcani – 1 persoană.  
raionul Fălești – 1 persoană.
- traseul R1** raionul Strășeni – 1 persoană.

## 6. DINAMICA ZILNICĂ DE PRODUCERE A ACCIDENTELOR RUTIERE

În urma analizei indicilor, la capitolul „numărul accidentelor rutiere înregistrate în dependență de ziua producerii”, s-a constatat că pe parcursul perioadei de raport cele mai multe accidente au fost produse în zilele de **miercuri și vineri – 76 și 62 de cazuri**, comparativ cu perioada analogică a anului 2022 când, cel mai mare număr de accidente au fost comise în zilele de **miercuri și joi – 76 și 59 de cazuri**.

Ziua săptămânii	2021			2022			Creștere/Descreștere		
	A	D	T	A	D	T	A	D	T
Duminică	62	4	73	47	5	61	-24,19	25	-16,44
Luni	49	3	52	55	1	67	12,24	-66,67	28,85
Marti	63	3	72	52	7	60	-17,46	133,33	-16,67
<b>Miercuri</b>	<b>76</b>	<b>10</b>	<b>87</b>	<b>75</b>	<b>6</b>	<b>86</b>	<b>-1,32</b>	<b>-40</b>	<b>-1,15</b>
Joi	68	7	70	51	6	54	-25	-14,29	-22,86
<b>Vineri</b>	<b>59</b>	<b>4</b>	<b>68</b>	<b>62</b>	<b>5</b>	<b>62</b>	<b>5,08</b>	<b>25</b>	<b>-8,82</b>
Simbata	56	7	55	41	3	61	-26,79	-57,14	10,91
Total General	433	38	477	383	33	451	-11,55	-13,16	-5,45

## 7. EVOLUȚIA PE ORE A ACCIDENTELOR RUTIERE

Conform datelor extrase din aceeași sursă, la capitolul „numărul accidentelor rutiere produse în dependență de intervalul de timp”, înregistrate pe parcursul perioadei de referință, se constată că, cele mai multe au fost produse în intervalul de timp **14:00-16:00, 54 cazuri** (a.p. 52) și **16:00-18:00, 50 cazuri** (a.p.77).

Tot în această perioadă se menține și nivelul ridicat de traumatisme, fiind înregistrate **122** persoane traumatizate, cât și a persoanelor decedate, fiind înregistrate **9** decese.

Ora interval	2021			2022			Creștere/Descreștere		
	A	D	T	A	D	T	A	D	T
00.00-06.00	29	9	28	34	6	44	17,24	-33,33	57,14
06.00-08.00	29	0	33	30	3	30	3,45	100	-9,09
08.00-10.00	48	1	56	48	2	55	0	100	-1,79
10.00-12.00	41	3	44	34	1	39	-17,07	-66,67	-11,36
12.00-14.00	34	0	40	37	0	39	8,82	0	-2,5



<b>14.00-16.00</b>	<b>52</b>	<b>1</b>	<b>70</b>	<b>54</b>	<b>4</b>	<b>62</b>	<b>3,85</b>	<b>300</b>	<b>-11,43</b>
<b>16.00-18.00</b>	<b>77</b>	<b>4</b>	<b>81</b>	<b>50</b>	<b>5</b>	<b>60</b>	<b>-35,06</b>	<b>25</b>	<b>-25,93</b>
18.00-20.00	61	10	59	40	4	48	-34,43	-60	-18,64
20.00-22.00	42	6	44	40	5	56	-4,76	-16,67	27,27
22.00-24.00	20	4	22	16	3	18	-20	-25	-18,18
<b>Total General</b>	<b>433</b>	<b>38</b>	<b>477</b>	<b>383</b>	<b>33</b>	<b>451</b>	<b>-11,55</b>	<b>-13,16</b>	<b>-5,45</b>

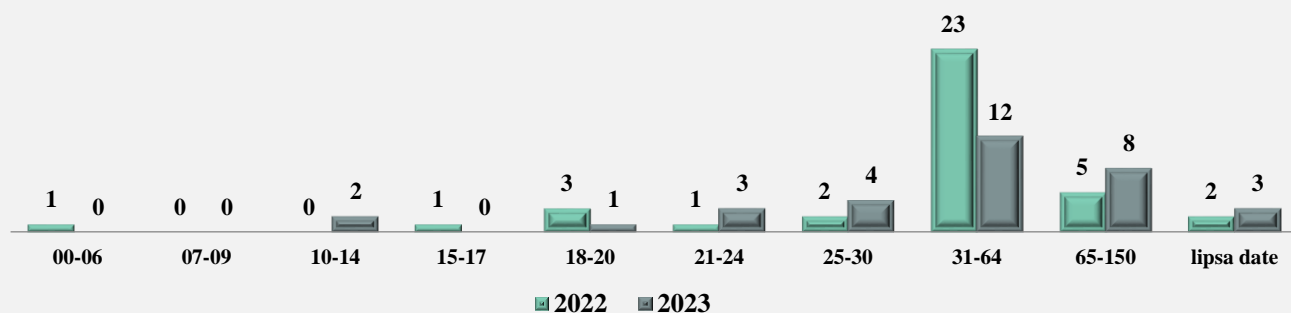
## 8. CATEGORIA DE VÂRSTĂ A VICTIMELOR ACCIDENTELOR RUTIERE

Conform datelor statistice extrase pentru perioada indicată, făcând referință la vârsta victimelor care au avut de suferit ca urmare a producerii accidentelor, s-a constatat că **484** (decedați+traumatizați) înregistrați sunt:

- victime traumatizate ușor – **302**;
- victime traumatizate grav – **149**;
- decedați – **33**.

Urmare analizei numărului total de persoane decedate, s-a constatat că **36,36%** sau 12 de persoane din numărul total, sunt persoane cu vârsta cuprinsă **între 31 – 64 ani**.

Numărul și categoria de vârstă a persoanelor decedate în accidente



Analiza consecințelor survenite în urma accidentelor rutiere (**persoane traumatizate**) în coraport cu vârsta victimelor se precizează faptul că, cele mai multe persoane traumatizate au fost cu vârsta cuprinsă între **31-64 ani**, **129** de persoane au fost traumatizate ușor și **64** de persoane au fost traumatizate grav, pe parcursul anului 2023.

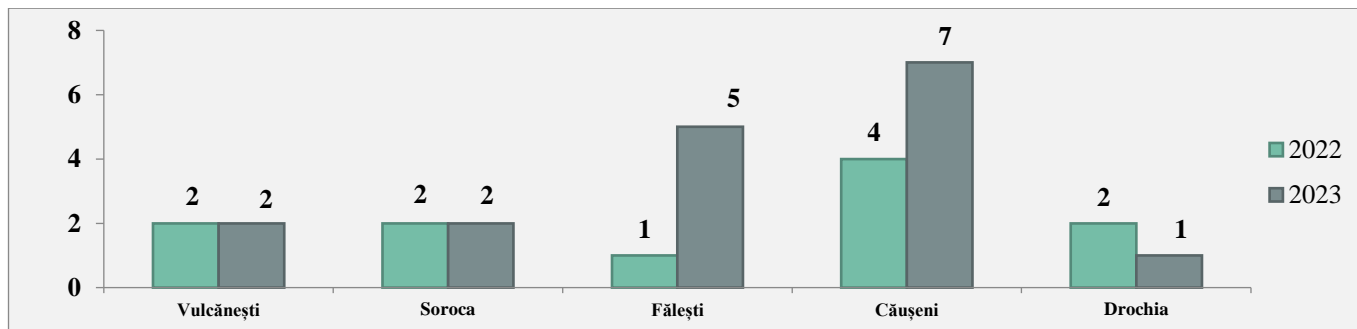
## 9. DINAMICA SITUAȚIE ACCIDENTARE ÎN RAIIOANELE CU CREȘTERE

În urma analizei comparative a numărului accidentelor pentru trei luni ale anului 2023, se evidențiază tendințe de creștere esențială a numărului de accidente și a consecințele acestora, față de perioada analogică a anului 2022, în următoarele organe de evidență:

- **Fălești** – **9-1-10** (a.p.1-0-1), **+800%** a numărului de accidente, **+100%** a persoanelor decedate și cu **+900%** a persoanelor traumatizate;
- **Vulcănești** – **6-0-10** (a.p.3-0-4), **+100%** a numărului de accidente și cu **+150%** a persoanelor traumatizate;
- **Soroca** – **11-2-13** (a.p.7-3-9), **+57,14%** a numărului de accidente, **-33,33%** a persoanelor decedate și cu **+44,44%** a persoanelor traumatizate;
- **Căușeni** – **11-3-13** (a.p.8-1-8), **+37,5%** a numărului de accidente, **+200%** a persoanelor decedate și cu **+62,5%** a persoanelor traumatizate;
- **Drochia** – **6-1-8** (a.p.4-2-2), **+50%** a numărului de accidente, **-50%** a persoanelor decedate și cu **+300%** a persoanelor decedate;
- **Basarabeasca** – **3-0-3** (a.p.0), **+100%** a numărului de accidente, **+100%** a persoanelor traumatizate.

## 10. CAUZE, GENERATOARE DE ACCIDENTE, ÎN RAIIOANELE EVIDENȚIATE

În urma analizei indicilor, la capitolul „cauza producerii accidentelor rutiere” în raioanele cu creștere a numărului de accidente, s-a constatat că, „viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere” rămâne principala cauză a producerii accidentelor rutiere.



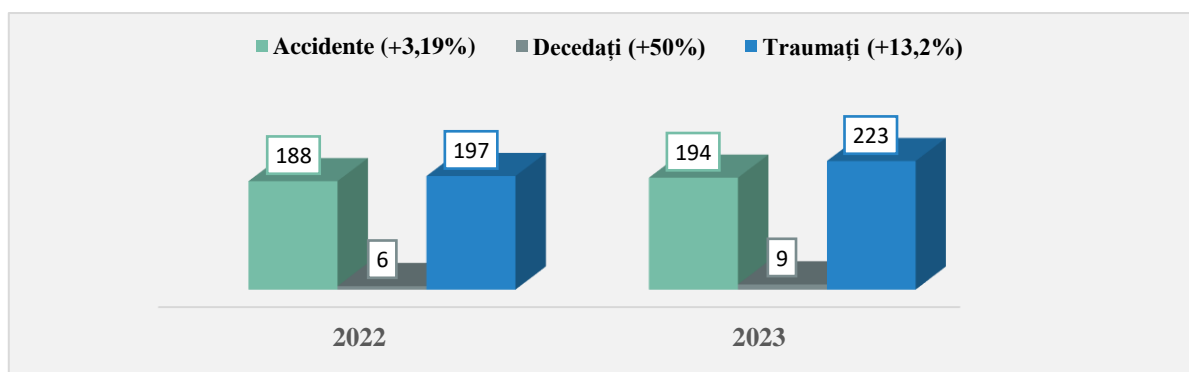
Studiul datelor din diagrama de mai sus, prin metoda comparației cu perioada analogică a anului 2022, ne indică asupra faptului că, în 2023 în raioanele *identificate cu risc sporit de* majorare a numărului accidentelor rutiere, principala cauză rămâne a fi, „viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere”, care au înregistrat:

- *Vulcănești* – 2-0-3, (a.p.2-0-2);
- *Soroca* – 2-0-3, (a.p.2-0-2);
- *Fălești* – 5-1-6 (a.p.1-0-1);
- *Căușeni* – 7-2-9 (a.p.4-1-3);
- *Drochia* – 1-0-1 (a.p.2-1-1);
- *Basarabeasca* – 0 (a.p.0).

Localitatea cu pondere de producere a accidentelor rutiere, se menține *mun. Chișinău*, unde au fost înregistrate **50,65%** din numărul total de accidente produse pe teritoriul țării.

## 11. SITUAȚIA ACCIDENTARĂ ÎN mun. CHIȘINĂU

Pe parcursul perioadei de referință conform informației înregistrate în Sistemul informațional automatizat „Registrul accidentelor rutier”, în mun. Chișinău s-au înregistrat **194 (a.p.188, +3,19%)** accidente în traficul rutier, au fost calificate ca evenimente cu consecințe ușoare/grave, în rezultatul cărora **9 (a.p.6, +50%)** persoane au decedat, iar altele **223 (a.p.197, +13,2%)** au fost traumatizate.



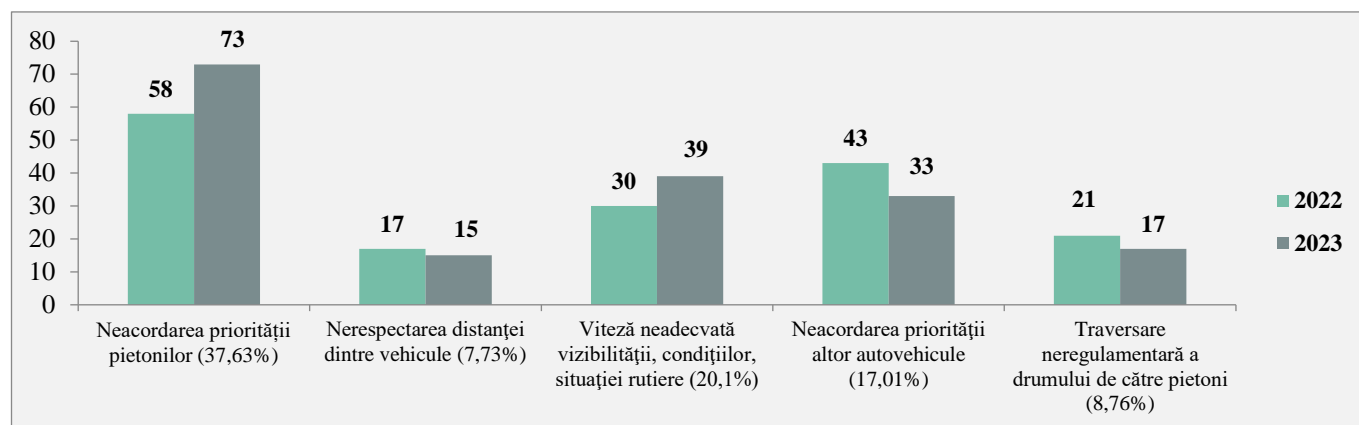
Confruntând datele generalizate cu perioada anului precedent, se constată o **creștere semnificativă** la toate compartimentele.

## 12. CAUZELE GENERALE pe mun. CHISINAU

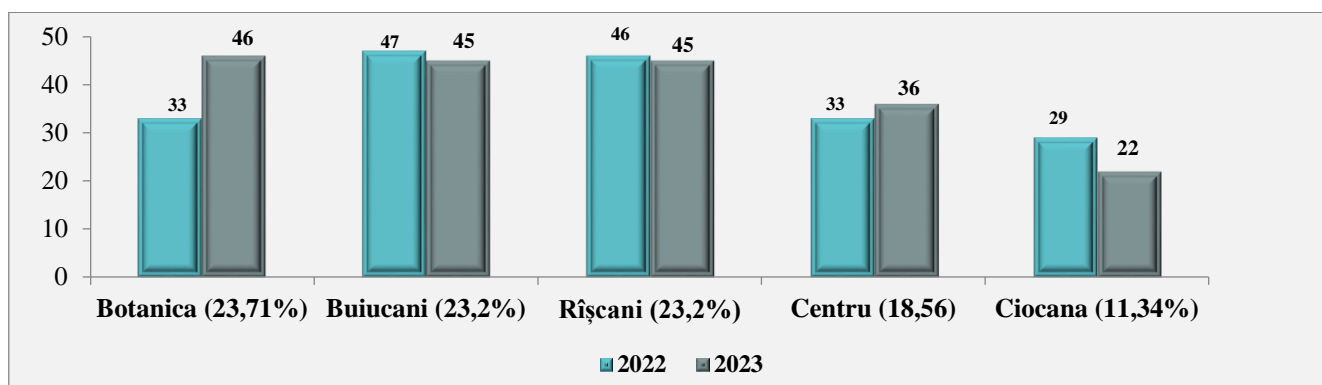
Analiza datelor înregistrate, cu privire la cauzele producerii accidentelor rutiere în mun. Chișinău, ne reflectă că, la compartimentul dat, pondere au înregistrat accidentele rutiere ca urmare

a „*Neacordarea priorității pietonilor*”, cea ce constituie **37,63%** sau 73 (a.p. 58, +25,86%) accidente soldate cu 2 (a.p.0, +100%) persoane decedate și altele 74 (a.p.61, +21,31%) traumatizate.

Totodată, „*Viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere*” se menține la un nivel ridicat, care a înregistrat 39 accidente soldate cu 3 persoane decedate și altele 45 traumatizate, sau **20,1%** din numărul total al accidentelor produse în mun. Chișinău.



În urma analizei datelor la nivel sectorial, în vederea stabilirii locației cu pondere, unde au fost comise cele mai multe accidente rutiere pe parcursul a trei luni ale anului 2023, se constată că, sectorul **Botanica** este în top ca organ teritorial cu risc de producere a accidentelor rutiere, care a înregistrat **46 (a.p.33, +39,39%)** accidente soldate cu **5 (a.p.1, +400%)** persoane decedate și altele **56 (a.p.37, +51,35%)** traumatizate, urmat de sectorul **Rîșcani** cu **45 (a.p.46, -2,17%)** accidente, soldate cu **3 (a.p.2, +50%)** persoane decedate și **51 (a.p.46, +10,87%)** traumatizate.



### Principalele cauze generatoare de accidente rutiere, în mun. Chișinău:

#### - sec. Botanica:

❖ „*Neacordarea priorității pietonilor*” a înregistrat **16 (a.p.12, +33,33%)** accidente, soldate cu **1 (a.p.0, +100%)** persoane decedate și cu **17 (a.p.12, +41,67%)** persoane traumatizate;

❖ „*Viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere*” a înregistrat **11 (a.p.5, +120%)** accidente, soldate cu **2 (a.p.0, +100%)** persoane decedate și cu **12 (a.p.7, +71,43%)** persoane traumatizate;

❖ „*Neacordarea priorității altor autovehicule*” a înregistrat **8 (a.p.6, +33,33%)** accidente, soldate cu **9 (a.p.6, +50%)** persoane traumatizate.

#### - sec. Buiucani:

❖ „*Neacordarea priorității pietonilor*” a înregistrat **13 (a.p.15, -13,33%)** accidente, soldate cu **13 (a.p.16, -18,75%)** persoane traumatizate;

❖ „Neacordarea priorității altor autovehicule” a înregistrat **10 (a.p.10)** accidente, soldate cu **16 (a.p.12, +33,33%)** persoane traumatizate;

❖ „Viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere” a înregistrat **8 (a.p.10, -20%)** accidente, soldate cu **10 (a.p. 10)** persoane traumatizate.

- **sec. Rîșcani:**

❖ „Neacordarea priorității pietonilor” a înregistrat **19 (a.p.10, +90%)** accidente, soldate cu **19 (a.p.11, +72,73%)** traumatizate;

❖ „Neacordarea priorității altor autovehicule” a înregistrat **7 (a.p.12, -41,67%)** accidente, soldate cu **7 (a.p.12, -41,67%)** persoane traumatizate;

❖ „Viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere” a înregistrat **5 (a.p.6, -16,67%)** accidente, soldate cu **1 (a.p.0, +100%)** persoană decedată și cu **6 (a.p.6)** traumatizate.

- **sec. Centru:**

❖ „Neacordarea priorității pietonilor” a înregistrat **18 (a.p.9, +100%)** accidente, soldate cu **19 (a.p.9, +111,11%)** persoane traumatizate;

❖ „Viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere” a înregistrat **10 (a.p.6, +66,67%)** accidente, soldate cu **10 (a.p.6, +66,67%)** persoane traumatizate;

- **sec. Ciocana:**

❖ „Neacordarea priorității pietonilor” a înregistrat **7 (a.p.12, -41,67%)** accidente, soldate cu **1 (a.p.0, +100%)** persoană decedată și cu **6 (a.p.13, -58,85%)** persoane traumatizate;

❖ „Viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere” a înregistrat **5 (a.p.3, +66,67%)** accidente, soldate cu **7 (a.p.3, +133,33%)** persoane traumatizate;

❖ „Neacordarea priorității altor autovehicule” a înregistrat **5 (a.p.7, -28,57%)** accidente, soldate cu **5 (a.p.8, -37,5%)** traumatizate.

În acest context, au fost examinate datele privind concentrația accidentelor rutiere pe străzile mun. Chișinău pentru fiecare sector în parte.

Astfel, stabilim că urmare a analizei în ansamblu a datelor înregistrate, bd. Ștefan cel Mare, Dacia, Decebal, Iu. Gagarin, străzile Albișoara, Calea Ieșilor și bd. Gr. Vieru sunt cu cel mai sporit risc de producere a accidentelor rutiere.

**Străzi cu nivel ridicat de producere a accidentelor rutiere în mun. Chișinău**

<b>Botanica - 43</b>	<b>Rîșcani - 40</b>	<b>Buiucani - 36</b>	<b>Centru - 33</b>	<b>Ciocana - 14</b>
bd. Dacia – 11	Gr. Vieru - 5	Calea Ieșilor – 8	bd. Ștefan cel Mare – 6	Mircea cel Bătrîn – 3
Decebal – 8	Albișoara - 4	Ion Creangă - 7	Miorița – 3	Uzinelor – 2
Muncești - 4	Miron Costin - 3	bd. Ștefan cel Mare – 5	A. Pușkin – 3	Al. Russo – 2
Gr.Botanică – 3	Kiev – 3	Alba Iulia – 3	Iu. Gagarin – 2	Vadul lui Vodă – 1
Cuza Vodă – 3	Calea Moșilor - 2	N.Costin - 2	Hîncești - 2	M. Sadoveanu - 1

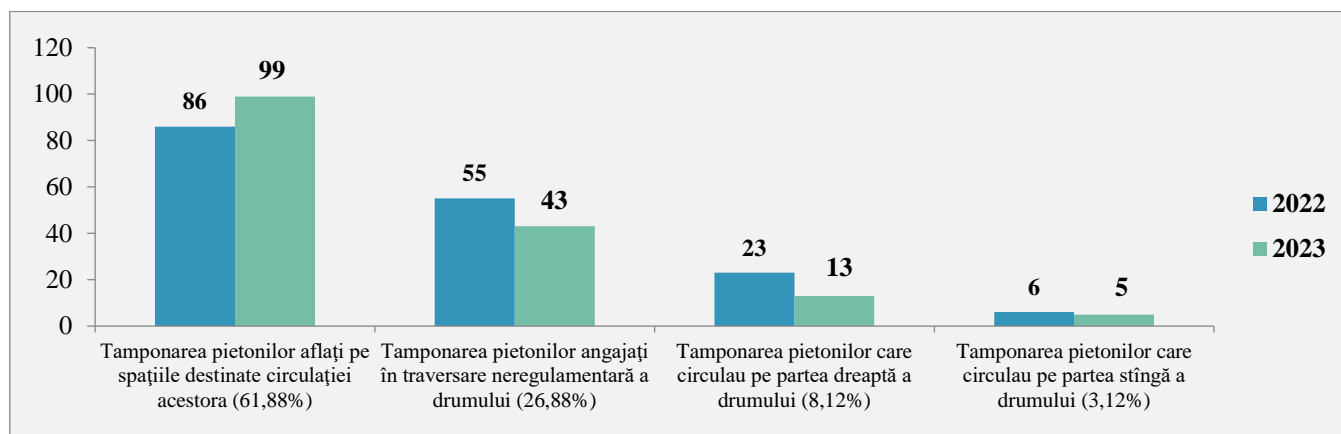
### **13. ACCIDENTELE RUTIERE CU IMPLICAREA PIETONILOR PE TARĂ**

În perioada de raport pe teritoriul republicii sau produs **160 (a.p.170, -5,88%)** de accidente rutiere cu implicarea pietonilor, soldate cu **16 (a.p.20, -20%)** persoane decedate și **153 (a.p.157, -2,55%)** persoane traumatizate.

Potrivit datelor generalizate se identifică faptul că **pietonii** sunt cea mai vulnerabilă categorie a participanților la trafic, supuși riscului de a suporta traumatismul **41,77%** din numărul total de accidente rutiere înregistrate pe parcursul a trei luni ale anului 2023.

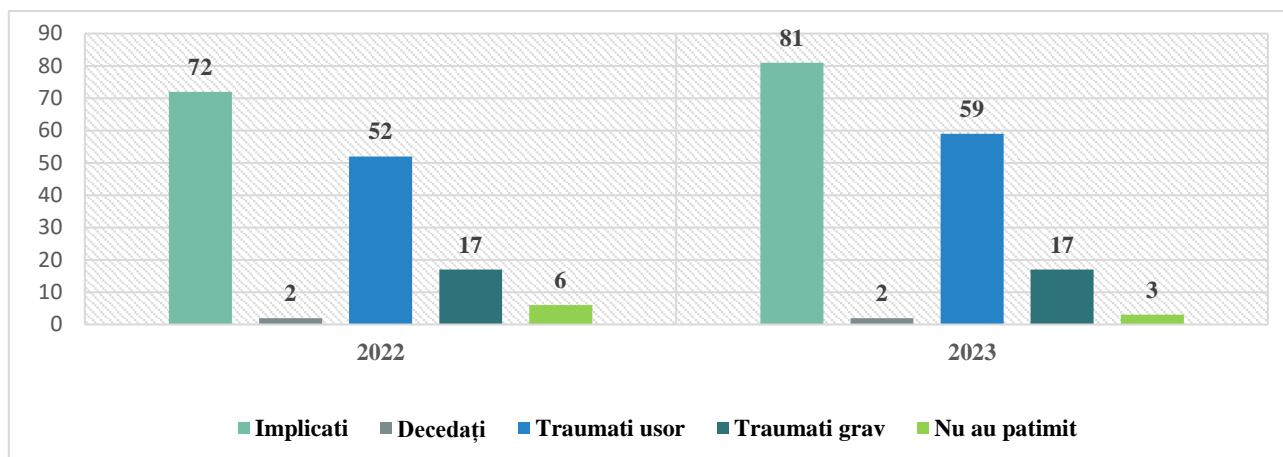
Rezultatele obținute, urmare a analizei, după categoria accidentului rutier, stabilesc că cel mai frecvent pietonii au avut de suferit **aflați pe spațiile destinate circulației acestora (61,88%)** și la **traversarea neregulamentară a drumului (26,88%)**. În același timp indicii supuși analizei, prezintă că numărul ridicat al persoanelor **decedate** în calitate de pietoni (6

persoane) au survenit ca urmare a **tamponării pietonilor care circulau pe partea dreaptă a drumului.**



#### 14. DATELE PRIVIND IMPLICAREA MINORILOR ÎN ACCIDENTELE RUTIERE

În același timp în accidentele rutiere au fost implicați și minorii, **81** (a.p.72, +12,5%) persoane, ceea ce constituie **16,73%** din numărul total de victime survenite în urma accidentelor înregistrate, din ele **2** (a.p.2) au decedat, **62** (a.p.52, +13,5%) au fost traumatizați ușor, **17** (a.p.17) traumatizați grav, iar **3** (a.p.6) nu a suferit careva traumatisme. Fiind înregistrată o **creștere la numărul minorilor implicați**, precum și a traumatismelor suportate, comparativ cu perioada analogică a anului precedent.

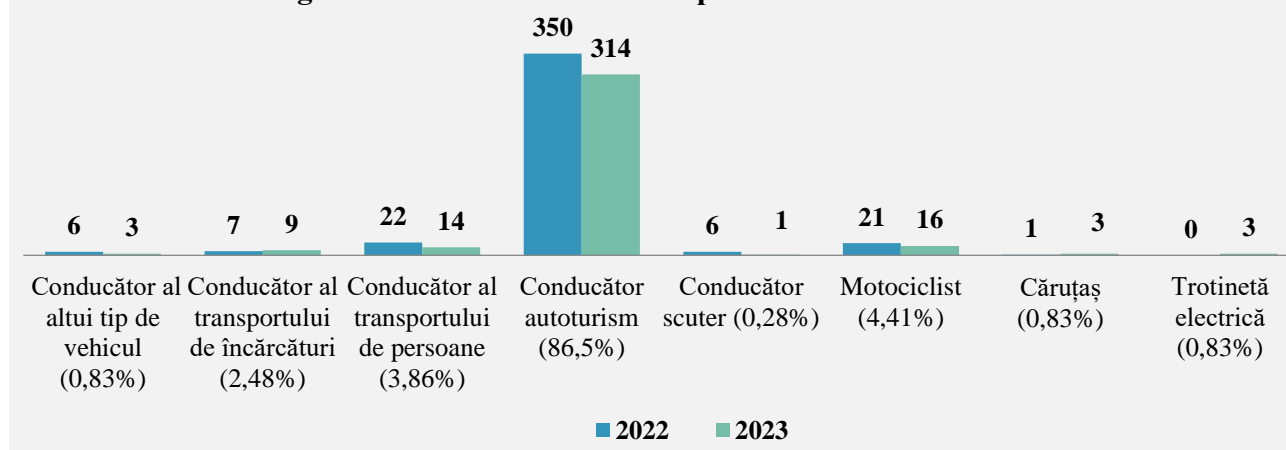


Totodată, la capitolul producerea accidentelor rutiere din culpa minorilor, **15** minori implicați (a.p.18, -16,7%), din ele **8** (a.p.8) au fost traumatizate ușor, **4** (a.p.6, -33,3%) traumatizate grav, și **3** (a.p.4) nu au suferit careva traumatisme.

#### 15. ACCIDENTELE RUTIERE CONFORM CATEGORIEI DE CONDUCĂTORI AUTO CULPABILI

Dacă să ne referim la categoria participanților la trafic culpabili, în calitate de conducători ai mijloacelor de transport, în cele mai multe cazuri ce se fac vinovați de producerea accidentelor, conducătorii de autoturisme, constituind **86,5%** din numărul total de accidente pe țară, totodată fiind înregistrată și o **descreștere** la numărul de accidente și a persoanelor traumatizate, în care acestea se fac vinovați.

### Categoria de conducători auto culpabili în accidentele rutiere



Pe parcursul a trei luni ale anului 2023, din vina conducătorilor auto în stare de ebrietate s-au produs **58** (a.p.76) accidente în traficul rutier, atestându-se o **descreștere** cu **-23,68%** comparativ cu perioada analogică a anului precedent, iar cele soldate cu consecințe ușoare și grave o **descreștere** cu **-16,67%**, fiind înregistrate **20** (a.p.24) cazuri, cu decesul a **3** (a.p.3) persoane și **27** (a.p.23, +17,39%) persoane traumatizate.

Totodată pe parcursul perioadei de referință, la nivel național, s-a intervenit în **1279** situații (a.p.1267, +0,9%) în care conducătorii de vehicule au fost depistați sub influența băuturilor alcoolice. Din ele, **907** (a.p.1009, -10,1%,) cazuri au fost calificate ca infracțiuni și **372** (a.p.258, +44,2%) - documentate ca contravenții.

Coraportul cauzelor contravenționale din totalul cazurilor confirmate de conducere a vehiculelor de către persoane aflate în stare de ebrietate alcoolică este de **29,08%**, iar a cauzelor penale – de **70,91%**.

### Direcția poliție patrulare