

**Ministerul Educației al Republicii Moldova**  
**Universitatea Tehnică a Moldovei**  
**Programul de masterat „Siguranța și Ecologizarea Transportului Rutier”**

**Admis la susținere**  
**Șef de departament: conf. dr. Victor Ceban**

\_\_\_\_\_” \_\_\_\_\_ 2016

**STUDIUL PRIVIND COMPARTIMENTUL  
PARTICIPANȚILOR LA TRAFIC SI ADAPTAREA  
LOR LA CERINTELE TRAFICULUI RUTIER.**

**Teză de master**

**Masterand: Cebucean Vladimir**

**Conducător: conf. univ. Goian Vladimir**

**Chișinău – 2016**

## CUPRINS

INTRODUCERE .....	2
1. Conducatorul auto si siguranta circulatiei rutiere. ....	3
1.1. Bazele psihofiziologice ala activitatii conducatorilor auto. ....	3
1.1.1. Pregatirea conducatorilor auto.....	3
1.1.2. Regimul de munca si de odihna a conducatorilor auto.....	4
1.2. Caracteristicile psihofiziologice ale conducatorilor auto.....	8
1.2.1. Senzatiile: vizuale, de auz, de miros, de miscare vibratii.....	8
1.2.2. Perceperea spatiului si a timpului.....	10
1.2.3. Calitatile atentiei: stabilitate, concentrare, distributivitatea, volum, repartizare. ....	15
1.2.4. Gindirea, memoria.....	16
1.2.5. Factorii care influintaza asupra reactiilor conducatorilor auto: starea de sanatate; oboseala; consumul de droguri; conditiile de traffic; medicamentele; consumul de alcool. ....	21
2. Adaptarea conducatorilor auto la cerintele traficului rutier .....	27
2.1. Adaptarea vitezei autovehiculului in functie de vizibilitate. ....	27
2.2. Adaptarea vitezei autovehiculului in functie de aderenza drumului. ....	29
2.3. Adaptarea vitezei autovehiculului in functie de oboseala si virsta conducatorului auto.....	30
2.4. Adaptarea vitezei in curbe. ....	31
3. Analiza posibilitatilor senzoriale a conducatorilor auto de percepere a pericolelor de accident..	32
3.1. Posibilitatile de percepere pe cale vizuala. ....	32
3.2. Posibilitatile de percepere pe cale auditiva. ....	32
3.3. Posibilități de percepere a pericolelor de accident pe cale cinetică .....	33
4. Statistica AR cu pietoni in RM: pe ani, luni, zile ale saptaminii, orele ale zilei.....	35
5. Analiza cauzelor AR cu pietoni in RM .....	38

6. Comportamentul pietonilor in traversarea drumului.....	41
7. Masuri de combatere a accidentilor rutiere cu pietoni .....	43
7.1. Trecei pentru pietoni: denivelate, nedirijate,dirijate. ....	43
7.2. Indicatoare, marcaje, semafoare. ....	45
7.3. Iluminarea strazilor pet imp de noapte. ....	46
7.4. Organizarea zonelor pietonale. ....	49
7.5. DLS-dynamic light sport (Sistem de dipistare a pietonului). ....	53
7.6. Perna de aer pentru pietoni. ....	62
CONCLUZII.....	63
BIBLIOGRAFIE .....	64

## REZUMAT

Organizarea instituțională a siguranței rutiere se referă la o varietate de măsuri care, împreună, constituie baza pentru punerea în aplicare a măsurilor în toate domeniile siguranței rutiere. Activitatea în acest domeniu susține toată cealaltă activitate în materie de siguranță rutieră. Măsurile prezentate în această secțiune se referă la cadrul general de organizare, la viziunile asupra siguranței rutiere, la obiective și strategii la instrumentele și strategiile de selecție și punere în aplicare a măsurilor (rentabile) de siguranță rutieră.

Viziunile asupra siguranței rutiere. O viziune asupra siguranței rutiere este o descriere a unei situații dezirabile viitoare, bazată pe o teorie privind modul în care diferitele componente ale sistemului rutier interacționează sau trebuie să interacționeze. Este formulată ca un obiectiv pe termen lung fără a se specifica un anumit termen, și care poate fi atins numai prin eforturi considerabile într-o perioadă lungă de timp. Cu toate acestea, o viziune oferă orientări activității referitoare la siguranța rutieră și generează o activitate de reflecție asupra îmbunătățirilor necesare pentru a atinge situația dezirabilă exprimată de viziune.

Dacă există angajament și fonduri, o viziune asupra siguranței rutiere orientează acțiunile privind siguranța rutieră și constituie fundamentul planurilor și programelor de siguranță rutieră. Siguranță durabilă în Țările de Jos și Viziunea suedeză Zero sunt exemplele cele mai cunoscute de viziuni asupra siguranței rutiere, care au fost adoptate și de alte țări. În ambele viziuni, conceptul central îl constituie transformarea sistemului de trafic rutier astfel încât să se elimine toate posibilitățile cunoscute de eroare umană și să se reducă prejudiciile fizice în accidentele care au loc.

Cum viziunea este împărtășită de toate părțile interesate, responsabilitatea pentru siguranța rutieră este de asemenea împărtășită între participanții la trafic, proiectanții sistemelor, autoritățile rutiere, producătorii de mașini etc, mai precis toți cei care sunt implicați direct sau indirect în traficul rutier.

## SUMMARY

*Institutional organization of road safety refers to a variety of measures which together form the basis for the implementation of road safety measures in all areas. Work in this area supports all other activities in road safety. The measures presented in this section relate to the general organizational framework, to road safety visions, objectives and strategies tools and strategies for selection and implementation of measures (cost-effective) road safety.*

### *Visions on road safety*

*A road safety vision is a description of a desirable future situations based on a theory of how the different components of the traffic system interact or must interact. It is formulated as a long-term goal without specifying a time period, which can only be achieved through efforts in a long time. However, a vision gives guidelines on road safety work and generates an activity of*

*reflection on improvements needed to achieve the vision expressed desirable situation. If there is commitment and funding, a road safety vision directs road safety actions and forms the basis of road safety plans and programs.*

*Sustainable Safety in the Netherlands and the Swedish Vision Zero are the best known examples of road safety visions, which were adopted by other countries. In both visions, the core concept is the transformation of road traffic system so as to eliminate all known possibilities for human error and reduces the physical damage in accidents occurring.*

*How vision is shared by all stakeholders, responsibility for road safety is also shared between road users, system designers, road authorities, car manufacturers, namely those who are directly or indirectly involved in road traffic.*