



Nr. 81922 / 26.07.2021

# **ANUNȚ**

## **CONSULTARE PUBLICĂ**

**PRIVIND**  
**LIMITAREA VITEZEI LA 30 KM / H PE ANUMITE SECTOARE DE DRUM**  
**ÎN MUNICIPIUL IAȘI**

**Municipiul Iași organizează consultarea publică on line privind decizia de**  
**LIMITARE A VITEZEI LA 30 KM / H PE ANUMITE SECTOARE DE DRUM**  
**ÎN MUNICIPIUL IAȘI, prin completarea unui chestionar.**

**Cetățenii interesați sunt invitați sa-și exprime opinia prin completarea**  
**on line a chestionarul de la adresa:**

**<https://forms.gle/Rr6sLFXviqmDj4SH6>**

**Perioada de desfășurare a consultării este de 2 săptămâni de la data**  
**afișării.**

**CIC PO 03/F3**

## CONSULTARE PUBLICĂ LIMITARE VITEZĂ LA 30 KM / H PE ANUMITE SECTOARE DE DRUM ÎN MUNICIPIUL IAȘI

Obiective:

- implementarea unei politici proactive de creștere a siguranței rutiere;
- creșterea calității vieții în spațiile publice;
- promovarea mobilității active.

Având în vedere:

- Declarația de la Stockholm, adoptată în a treia conferință ministerială globală privind siguranța rutieră, ce a avut loc în perioada 19 - 20 februarie 2020, și care conține 16 rezoluții ce includ limitarea vitezei la 30 km/h ca acțiune cheie în domeniul gestionării vitezei.
- Ordonanța de urgență nr. 195 din 12 decembrie 2002, republicată, privind circulația pe drumurile publice
  - ”Art. 49
  - (3) *Pe anumite sectoare de drum, ținând seama de împrejurări și de intensitatea circulației, administratorul drumului, cu avizul poliției rutiere, poate stabili și limite de viteză inferioare, dar nu mai puțin de 10 km/h pentru tramvaie și de 30 km/h pentru toate autovehiculele.*”
- Din ce în ce mai multe orașe iau în considerare sau adoptă limitarea vitezei la 30 km/h în anumite sectoare din oraș: Graz (Austria), Lausanne (Elveția), Paris, Nantes, Rennes, Grenoble (Franța), Munchen (Germania), Bruxelles (Belgia) și exemplele pot continua cu orașe din Olanda, Elveția etc.

### ➤ Siguranța rutieră

Viteza este principala cauză a deceselor rutiere. Este atât un factor declanșator al accidentului, cât și un factor agravant. Reducerea vitezei îmbunătățește următoarele aspecte:

#### ○ **Gravitatea loviturilor**

Probabilitatea unui accident fatal pentru un pieton crește proporțional cu viteza. Riscul de deces este de 9 ori mai mic la 30 km/h decât la 50 km/h, iar leziunile sunt mult mai ușoare. Cu cât un șofer conduce mai repede, cu atât trebuie să anticipeze mai mult ceea ce se întâmplă în jurul său. Câmpul vizual se restrânge odată cu creșterea vitezei. Micșorând viteza de deplasare de la 50 la 30 km/h, câmpul vizual crește de la 90° la 120°. Astfel, șoferul poate anticipa pietonii care intră pe carosabil sau copii care din joacă pot apărea dintre două mașini.

#### ○ **Distanța de oprire**

Distanța de oprire crește odată cu viteza. La 30 km/h, un vehicul ușor oprește în 13 m, în timp ce la 50 km/h, acesta se va opri după 29 m (mai mult decât dublu). În plus, pe drumurile umede, distanța de frânare se dublează și riscul unui accident crește în consecință.

### ➤ Calitatea vieții în spațiile publice

Reducerea vitezei pe prima bandă în cazul străzilor categoria I (magistrale) și categoria a II-a (de legătură) va crește calitatea vieții în spațiile publice, prin promovarea „*însușirii efective a străzilor de către locuitorii lor*” și prin contribuția la „*revitalizarea urbană și comercială a cartierelor*”. Studiul realizat de ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) privind „*impactul limitelor de viteză asupra calității aerului, climatului, energiei și zgomotului*” arată

că „în majoritatea cazurilor, o reducere a vitezei este asociată cu o reducere a zgomotului.” Reducerea vitezei de deplasare cu 20 km/h pe un drum urban permite o reducere, în funcție de configurația benzii, de ordinul a 3dB în volumul sonor din jurul benzii: aceasta corespunde cu jumătate din nivelul de zgomot existent la 50 km/h.

➤ **Promovarea mobilității active**

Reducerea vitezei de deplasare pe prima bandă, a vehiculelor, la 30 km/h, poate face posibilă realizarea unor aranjamente suplimentare a străzilor care să ofere un loc mai bun mobilității active în spațiile publice. O viteză mai mică pe prima bandă va crește siguranța celor care preferă mobilitatea alternativă și circulă pe pistele pentru biciclete, sau preferă mersul pe jos și circulă pe trotuare. Reducerea vitezei de deplasare pe prima bandă la 30 km/h va face posibilă, prin reducerea diferenței de viteză între diferitele utilizări, de a promova mobilitatea activă (mersul pe jos, cu bicicleta, trotineta, skateboard, role etc.).

Conform Ordinului nr. 49 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane, art. 3.1. din norme, străzile din localitățile urbane au următoarele funcții și caracteristici:

- străzile de categoria I - magistrale - asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum, având minimum 6 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- străzile de categoria a II-a - de legătură - asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit, având 4 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- străzile de categoria a III-a - colectoare - preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, având 2 benzi de circulație;
- străzile de categoria a IV-a - de folosință locală - asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus.

**Propunem:**

- reducerea limitei de viteză la 30 km/h, pe prima bandă pe străzile de categoriile I și II;
- păstrarea limitelor de viteză existente, pe străzile de categoriile III și IV.

Motivație pentru păstrarea limitelor de viteză existente, pe străzile de categoriile III și IV:

- reducerea impactului asupra timpului de călătorie (față de străzile cu mai multe benzi de circulație aceste străzi nu oferă posibilitatea deplasării mai rapide, în caz de nevoie).
- pe majoritatea străzilor de categoriile III și IV există deja limitări de viteze, specifice zonei, iar anumite străzi nu permit viteze mari de deplasare.

**Director General  
Transformare Digitală  
și Implementare Smart City  
Cătălin BOGHIU**

Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea,  
corectitudinea, legalitatea întocmirii acestui înscris

# CHESTIONAR

## CONSULTARE PUBLICĂ LIMITARE VITEZĂ LA 30 KM / H PE ANUMITE SECTOARE DE DRUM ÎN MUNICIPIUL IAȘI

Municipiul Iași organizează o consultare publică online pentru a implementa limitarea vitezei de deplasare a autovehiculelor la 30 km/h pe prima bandă, pe străzile cu mai mult de 4 benzi de circulație.

Acest proiect urmărește creșterea siguranței în trafic, creșterea calității vieții, reducerea poluării fonice, încurajarea mobilității alternative.

Punctul dumneavoastră de vedere poate fi transmis până pe data de **06.08.2021**, completând următorul chestionar:

1. Nume / prenume / poreclă:
2. Adresa de e-mail:
3. Sunt de-acord cu propunerea de reducere, în Municipiul Iași, a vitezei de deplasare a autovehiculelor pe prima bandă, pe străzile cu patru sau mai multe benzi de circulație.
4. Sunt de-acord cu propunerea de reducere, în Municipiul Iași, a vitezei de deplasare a autovehiculelor pe prima bandă, pe străzile cu patru sau mai multe benzi de circulație, cu următoarele observații

Observații:

---

5. Nu sunt de-acord cu propunerea de reducere, în Municipiul Iași, a vitezei de deplasare a autovehiculelor pe prima bandă, pe străzile cu patru sau mai multe benzi de circulație.
6. Alte propuneri: \_\_\_\_\_

Sunt de acord cu prelucrarea datelor mele personale în scopul analizei rezultatelor consultării publice.

Datele colectate sunt utilizate doar în scopul analizei rezultatelor consultării publice. Adresa de email nu este stocată într-o bază de date și folosită ulterior în alte scopuri. Nu se efectuează alte transferuri de date cu caracter personal către alți destinatari, cu excepția cazului în care deținem obligația aceasta prin lege.