



Realitis

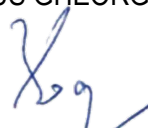
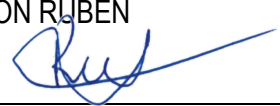
STUDIU DE FUNDAMENTARE
ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI ȘI A TRANSPORTURILOR
afereant
PLANULUI URBANISTIC GENERAL
al comunei ȘCHEIA, județul IAȘI



Municipiul Iași, șoseaua Națională,
nr. 37, încăperile 5-8, clădirea
Aria Office Center Iași,
județul Iași, mobil: +40730-555777
E-mail: contact@realitis.ro;
CUI:42797256;Nr.ORC
J2020001619229

PROIECTANT
S.C. REALITIS S.R.L.
BENEFICIAR
COMUNA ȘCHEIA, JUDEȚUL IAȘI
DATA
2025

LISTA ȘI SEMNĂTURILE PROIECTANȚILOR

PROIECTANT GENERAL:	S.C. REALITIS S.R.L. Administrator SĂVESCU CIPRIAN - CONSTANTIN Administrator BOGUS GHEORGHE - VENIAMIN  
ȘEF PROIECT:	ING. SĂVESCU CIPRIAN-CONSTANTIN
COORDONATOR RUR URBANIST:	ARH. URB. HEN IUSTIN-CONSTANTIN  
COLECTIV DE ELABORARE:	GEOMATICIAN MELINTE SILVIA  GEOMATICIAN MIRON RUBEN 

PLANUL URBANISTIC GENERAL AL COMUNEI ȘCHEIA, JUDEȚUL IAȘI	
Denumirea și conținutul etapelor:	
ETAPA I. STUDII DE FUNDAMENTARE	
I.1. Actualizarea suportului topografic	
I.2. Studiu de fundamentare privind condițiile geotehnice și hidrogeologice	
I.3. Studiu de fundamentare privind relațiile periurbane	
I.4. Studiu de fundamentare privind organizarea circulației și transporturilor	
I.5. Studiu de fundamentare privind protecția mediului, riscurile naturale, riscurile antropice	
I.6. Studiu de fundamentare peisagistic	
I.7. Studiu de fundamentare privind tipurile de proprietate	
I.8. Studiu de fundamentare privind infrastructura tehnico-edilitară	
I.9. Studiu de fundamentare consultativ: analiza factorilor interesați	
I.10. Studiu de fundamentare privind evoluția activităților economice	
I.11. Studiu de fundamentare privind evoluția socio-demografică	
I.12. Studiu de fundamentare privind impactul schimbărilor climatice	
ETAPA II. PLAN URBANISTIC GENERAL ȘI REGULAMENT LOCAL DE URBANISM	
II.1. Parte scrisă	
II.1.1. Memoriu general de urbanism - Propuneri preliminare de reglementări urbanistice	
II.1.2. Regulament local de urbanism	
II.1.3. Memoriu de sinteză	
II.2. Parte desenată	
II.2.1. Incadrare în teritoriu	
II.2.2. Situația existentă, disfuncționalități	
II.2.3. Strategia de dezvoltare spațială	
II.2.4. Reglementări urbanistice propuse și UTR	
II.2.5. Reglementări tehnico-edilitare	
II.2.6. Proprietatea asupra terenurilor	
II.2.7. Zone cu operațiuni de restructurare și regenerare	
II.2.8. Rețea majoră de circulație și transport	
ETAPA III. TRANSPUNERE P.U.G. ÎN G.I.S.	
ETAPA IV. ÎNTOCMIRE DOCUMENTAȚII PENTRU OBȚINERE AVIZE/ACORDURI	
ETAPA V. REDACTAREA FINALĂ A DOCUMENTAȚIEI P.U.G.	

Cuprins

Introducere	6
Obiectiv	6
Tematica	6
Context teritorial	8
Context teritorial:	8
Diagnoza circulației. Analiza critică a situației existente	9
Morfologia rețelei rutiere și organizarea circulației	9
1. Structura rețelei rutiere	9
2. Organizarea circulației	9
3. Caracteristici ale drumurilor	10
4. Planificarea și dezvoltarea rutieră	10
5. Traficul și siguranța rutieră	10
Drumurile	10
1. Drumurile județene	11
2. Drumuri comunale	11
3. Drumuri locale (sătești)	11
4. Rolul drumurilor în economie	11
Distanțe	11
1. Distanța până la municipiul Iași:	11
2. Distanța până la alte comune din județ:	12
3. Distanța până la alte orașe importante din regiune:	12
4. Distanțe între satele comunei Șcheia:	12
Comunicații Rutiere	13
Disfuncționalități	13
Transporturi – Comunicații feroviare	13
Disfuncționalități	14
1. Starea proastă a drumurilor comunale și locale	14
2. Lipsa unei infrastructuri de drenaj eficient	14
3. Acces limitat la drumuri asfaltate	14

4. Infrastructură rutieră subdimensionată.....	14
5. Întreținere și reparații insuficiente	15
6. Transport public insuficient.....	15
7. Siguranța rutieră redusă	15
8. Dependentă economică de starea drumurilor	15
Analiza SWOT	16
Concluzii.....	18
Prognoza circulației. Dezvoltarea mobilității	19
Rețeaua stradală	19
Fluxul traficului rutier din comuna Șcheia	21
Strategia de dezvoltare a infrastructurii rutiere din comuna Șcheia	22
Concluzii. Priorități	23
Concluzii	23
Priorități	23
Bibliografia	24

Introducere

Mobilitatea reprezintă ansamblul deplasărilor persoanelor pentru activități cotidiene legate de muncă, necesități sociale (sănătate, învățământ), cumpărături și petrecerea timpului liber, desfășurate într-un anumit spațiu. Pentru a asigura o mobilitate durabilă în comuna Șcheia, este esențială o planificare strategică teritorială, care să coreleze dezvoltarea localităților din zonă cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și bunurilor.

Planificarea se realizează prin intermediul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, un document strategic ce urmărește satisfacerea nevoilor de mobilitate ale populației și activităților economice în arealurile urbane și metropolitane, îmbunătățind calitatea vieții. Acest plan se adresează tuturor formelor de transport din întreaga aglomerație urbană, punând un accent deosebit pe transportul public și privat, atât de mărfuri cât și de pasageri.

Datorită creșterii rapide a gradului de motorizare și a traficului în perioada de la ultimul studiu, s-au produs schimbări semnificative în parametrii socio-economici care generează trafic, făcând ca reglementările existente să fie inadecvate nevoilor actuale. Circulația se desfășoară din ce în ce mai greu, evidențiind necesitatea unor noi măsuri.

Acest studiu propune soluții pe termen scurt pentru îmbunătățirea fluenței și siguranței circulației și soluții pe termen lung pentru dezvoltarea rețelei stradale, asigurând condiții pentru dezvoltarea durabilă a comunei.

Obiectiv

Pentru a stimula o creștere economică semnificativă, este esențial să dezvoltăm noi rute alternative de transport și să îmbunătățim eficiența căilor de comunicație. În contextul dezvoltării spațiale, calitatea infrastructurii de transport - în termeni de capacitate, conectivitate, călătorii, viteză etc. - influențează direct calitatea așezărilor.

Tematica

Prezenta documentației de specialitate urmărește alcătuirea structurii rețelei rutiere majore de circulație, organizarea desfășurării traficului, dotările principale actuale de circulație, amplasarea principalelor intersecții și a parcajelor, și, totodată, face o analiză critică a rețelei, semnalând disfuncționalitățile existente. Cele mai importante puncte care au fost analizate:

- încadrarea și clasificarea rețelei stradale
- circulația generală rutieră
- circulația pietonală
- volumul de călători din sistemul public de transport
- sistemul de transport în comun
- nodurile rutiere (intersecțiile principale) în context dezvoltarea spațială, calitatea infrastructurii de transport în termeni de capacitate, conectivitate, călătorii, viteze de deplasare etc., determină calitatea așezării. În prim plan rețeaua de comunicație și implicit transportul din arealul studiat se poate caracteriza prin accesibilitatea căilor de comunicații și diversificarea mijloacelor de transport, date de dezvoltare urbanistică.

PATN se elaborează pe secțiuni specializate, care sunt aprobate prin lege de către Parlamentul României. Până în prezent, pe baza a numeroase studii de fundamentare, în cadrul PATN au fost elaborate prin lege secțiunea:

- **Secțiunea I – Căi de comunicații – Legea nr. 71/1996 privind aprobarea Parlamentului de Amenajarea a Teritoriului Național – Secțiunea I – Căi de comunicații**
- Secțiunea II – Apa – Legea 171/1997
- Secțiunea III – Zone protejate – legea nr. 5/2000
- Secțiunea IV – Rețeaua de localități – Legea nr. 351/2001
- Secțiunea V – Zone de risc natural – Legea 575/2001

Art. 4. - (1) Prevederile Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport sunt obligatorii și se aplică în amenajarea teritoriului județelor, municipiilor, orașelor sau comunelor, după caz. (2) Delimitarea terenurilor, a culoarelor și a amplasamentelor necesare pentru rețele de transport se stabilește prin documentații de urbanism și/sau de amenajare a teritoriului și prin studii de fezabilitate, aprobate potrivit legii. (3) Exproprierea pentru cauză de utilitate publică, ocuparea terenurilor și scoaterea din circuitul agricol și din circuitul silvic se fac potrivit legii. (4) Pe terenurile rezervate dezvoltării rețelelor de

transport stabilite prin documentațiile de amenajare a teritoriului, prevăzute la art. 1, se interzice autorizarea executării construcțiilor definitive, fără avizul conform al organului de specialitate al administrației publice centrale, care stabilește politica în domeniul transporturilor.

Art. 5. - Autoritățile administrației publice centrale, județene și locale cooperează pentru asigurarea aplicării prevederilor prezentei legi.

Art. 6. - Pe data intrării în vigoare a prezentei legi, Legea nr. 71/1996 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Căi de comunicație, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 166 din 29 iulie 1996, se abrogă.

Context teritorial

Comuna Șcheia se află în județul Iași, în nord-estul României, fiind situată în partea sudică a județului. Aceasta este o comună rurală și face parte dintr-o regiune predominant agricolă, caracterizată prin terenuri fertile și relief colinar.

Context teritorial:

1. **Localizare geografică:** Comuna este situată la aproximativ 35 km de municipiul Iași, reședința județului. Această proximitate față de orașul Iași facilitează legăturile economice și de transport cu centrul județean.
2. **Vecinătăți:** Comuna Șcheia se învecinează după cum urmează:
 - o La nord: comuna Mogoșești,
 - o La est: comuna Grajduri și comuna Scânteia,
 - o La sud: comuna Drăgușeni și comuna Rebricea – județul Vaslui,
 - o La vest: comuna Ipatele și comuna Mironeasa.
3. **Subdiviziuni administrative:** Comuna Șcheia este compusă din mai multe sate: Șcheia (satul de reședință), Căuești, Cioca-Boca, Poana Șcheii și Satul Nou. Fiecare dintre aceste sate contribuie la structura agricolă și socială a comunei.
4. **Relief și climă:** Teritoriul comunei este dominat de un relief colinar, tipic pentru Podișul Moldovei, cu dealuri ușor ondulate și terenuri agricole fertile. Comuna beneficiază de o climă temperat-continentală, cu veri calde și ierni reci, influențată de amplasarea în nord-estul țării.

5. **Economia locală:** Activitățile economice din comuna Șcheia se concentrează în jurul agriculturii, datorită solurilor fertile și reliefului favorabil. Se cultivă în principal cereale, legume și plante tehnice, iar creșterea animalelor este o altă activitate economică importantă.

Acest context teritorial face ca Șcheia să fie o comună tipică pentru mediul rural din zona Moldovei, având legături economice, culturale și administrative strânse cu municipiul Iași și comunele învecinate.

Diagnoza circulației. Analiza critică a situației existente

Morfologia rețelei rutiere și organizarea circulației

Comuna Șcheia are o rețea rutieră care reflectă caracteristicile tipice ale unei comune rurale din România. Organizarea circulației și morfologia rețelei rutiere sunt influențate de poziția sa geografică, de proximitatea față de municipiul Iași și de necesitățile comunității locale.

1. Structura rețelei rutiere

- **Drumuri comunale și satești:** În interiorul comunei, satele sunt legate prin drumuri comunale și satești, majoritatea fiind de importanță locală, destinate traficului rutier redus și adaptate traficului de tip agricol. Aceste drumuri au o infrastructură variabilă, unele fiind asfaltate, iar altele neasfaltate, în funcție de localizarea și gradul de utilizare.

2. Organizarea circulației

- **Circulația între sate:** Drumurile care leagă satele din interiorul comunei Șcheia sunt folosite în special pentru transportul agricol și pentru deplasările cotidiene ale locuitorilor. Circulația este redusă comparativ cu cea din zonele urbane, iar infrastructura rutieră este suficientă pentru traficul actual.
- **Accesibilitate către centre urbane:** Legătura cu municipiul Iași este un aspect important al organizării circulației în comună. Acesta permite accesul rapid la facilitățile economice, educaționale și de sănătate din capitala județului.
- **Transport public:** Deși comuna nu este traversată de drumuri naționale sau europene importante, există servicii de transport public care fac legătura între satele comunei și municipiul Iași, asigurând mobilitatea locuitorilor fără mijloace proprii de transport.

3. Caracteristici ale drumurilor

- **Drumuri asfaltate:** Drumurile județene și unele drumuri comunale sunt asfaltate, facilitând un acces mai rapid și mai confortabil. Aceste drumuri sunt esențiale pentru transportul de bunuri și pentru legăturile cu zonele externe.
- **Drumuri de pământ sau pietruite:** În satele mai mici sau în zonele agricole, există și drumuri neasfaltate, fie de pământ, fie pietruite, folosite preponderent de tractoare și vehicule agricole. În condiții meteorologice nefavorabile, aceste drumuri pot deveni greu accesibile.

4. Planificarea și dezvoltarea rutieră

- **Modernizarea infrastructurii:** În cadrul politicilor locale și județene, modernizarea infrastructurii rutiere este o prioritate pentru îmbunătățirea accesului și a condițiilor de transport. În anii recenti, s-au efectuat lucrări de reabilitare a drumurilor comunale și județene, ceea ce a contribuit la o mai bună conectivitate a comunei.
- **Proiecte viitoare:** Există planuri la nivel județean și local pentru extinderea și modernizarea rețelei rutiere, inclusiv asfaltarea unor drumuri secundare și îmbunătățirea siguranței rutiere în anumite puncte critice.

5. Traficul și siguranța rutieră

- **Trafic redus:** Circulația în interiorul comunei este relativ scăzută, majoritatea traficului fiind constituit din vehicule agricole, autovehicule personale și mijloace de transport public.
- **Siguranța rutieră:** Deși comuna nu se confruntă cu probleme majore de trafic, siguranța rutieră este importantă, mai ales pe drumurile principale, unde traficul poate fi mai intens în orele de vârf, datorită navetiștilor sau vehiculelor comerciale care tranzitează zona.

Drumurile

Comuna Șcheia este străbătută de o rețea de drumuri formată din **drumuri județene**, **drumuri comunale** și **drumuri locale** (sătești), care asigură conectivitatea între satele componente ale comunei, precum și legătura cu alte localități din județul Iași.

1. Drumurile județene

Drumurile județene din Șcheia (DJ 246 și DJ 248B) sunt de interes județean și fac legătura între satele componente ale comunei și între comună și alte comune.

2. Drumuri comunale

Drumurile comunale din Șcheia sunt de interes local și fac legătura între satele componente ale comunei și între comună și drumurile județene (DC 60 și DC 70).

3. Drumuri locale (sătești)

Aceste drumuri sunt de obicei neasfaltate și deservește satele componente, facilitând accesul la locuințele și terenurile agricole ale locuitorilor. Drumurile sătești sunt folosite în special pentru activități agricole și transport local, adesea având un nivel de trafic redus. În perioadele ploioase, aceste drumuri pot deveni greu accesibile, mai ales cele care nu sunt pietruite.

4. Rolul drumurilor în economie

Rețeaua rutieră este vitală pentru economia agricolă a comunei Șcheia. Drumurile facilitează transportul produselor agricole către piețele din Iași și alte localități din județ. De asemenea, infrastructura rutieră este esențială pentru navetiștii care lucrează în municipiul Iași și în alte zone din apropiere.

Rețeaua de drumuri din comuna Șcheia este compusă din drumuri județene asfaltate, care asigură conectivitatea externă, drumuri comunale și drumuri sătești, care facilitează legăturile interne și accesul la terenurile agricole. Deși există drumuri neasfaltate, planurile de modernizare ale administrației locale sunt menite să îmbunătățească infrastructura și accesibilitatea în întreaga comună.

Distanțe

Comuna Șcheia are o poziție geografică relativ apropiată de reședința județului și alte localități importante din zonă. Distanțele între Șcheia și alte locuri din apropiere sunt relevante pentru navetiști, transportul produselor agricole și legăturile economice și sociale. Iată câteva distanțe importante:

1. Distanța până la municipiul Iași:

- **Șcheia - Iași:** Aproximativ 35 km.

2. Distanța până la alte comune din județ:

- **Șcheia - Scânteia:** Aproximativ 7 km.
 - Comuna Scânteia este situată la est de Șcheia și reprezintă una dintre localitățile din imediata vecinătate.
- **Șcheia - Drăgușeni:** Aproximativ 4 km.
 - Drăgușeni se află la sud de Șcheia, iar legătura între cele două comune se face pe drumul județean DJ 246.
- **Șcheia - Ipatele:** Aproximativ 12 km.
- **Șcheia - Mironeasa:** Aproximativ 8 km.
 - Comuna Mironeasa este situată la nord-vest de Șcheia și este accesibilă prin drumuri locale și județene.

3. Distanța până la alte orașe importante din regiune:

- **Șcheia - Pașcani:** Aproximativ 105 km.
 - Pașcani este al doilea oraș ca mărime din județul Iași și este situat la nord-vest de Șcheia. Drumul implică traversarea municipiului Iași.
- **Șcheia - Negrești:** Aproximativ 15 km.
 - Negrești este cel mai apropiat centru urban, însă nu din județul Iași, ci din județul Vaslui.
- **Șcheia - Vaslui:** Aproximativ 43 km.

Vaslui este al doilea municipiu ca importanță după municipiul Iași.

4. Distanțe între satele comunei Șcheia:

- **Șcheia – Căuiești:** Aproximativ 4,2 km.
- **Șcheia – Satu Nou:** Aproximativ 2,5 km.
- **Șcheia – Cioca Boca:** Aproximativ 5,3 km.
- **Șcheia – Poiana Șcheii:** Aproximativ 6,5 km.

Distanțele în cadrul comunei Șcheia și între aceasta și localitățile din jur sunt relativ mici, ceea ce face ca deplasările să fie eficiente, în special pentru locuitorii care fac naveta sau transportă produse agricole. Proximitatea față de Iași sau Negrești, la doar 15-35 km, oferă locuitorilor acces rapid la facilitățile și serviciile urbane esențiale.

Comunicații Rutiere

- Drumurile comunale însumează aprox. 70 km din care o parte sunt modernizate, o parte sunt pietruiți și restul sunt drumuri de pământ, care devin dificile pe timp ploios. În timpul verii drumurile de pământ devin surse de poluare cu particule de praf a aerului. Calitatea inferioară a drumurilor din comună determină accesul redus al populației la serviciile în regim de urgență. Rețeaua de drumuri județene ce străbat teritoriul administrativ studiat exercită o mare influență asupra populației, în sensul că asigură transportul unui însemnat număr de locuitori ai comunei spre principalele orașe din zonă, unii dintre aceștia deplasându-se zilnic spre locurile de muncă. Rețeaua de transport pe drumuri clasificate de pe teritoriul administrativ Șcheia se compune din următoarele drumuri:

- drumul județean DJ 246
- drumul județean DJ 248B
- drumul comunal DC 60
- drumul comunal DC 70

Disfuncționalități

- Există dificultăți reale în alegerea traficului (circulația de tranzit, inclusiv traficul greu, este posibilă doar prin traversarea zonei centrale a comunei);
- Inexistența traseului de tranzit a traficului greu, dimensionat corespunzător, ocolitor a zonei centrale;
- Calitatea suprafeței de rulare nu este corespunzătoare pe foarte multe străzi;

Transporturi – Comunicații feroviare

Comuna nu are gară proprie și nici sistem de transport feroviar. Cea mai apropiată gară se află în localitatea Scânteia la 7km distanță.

Disfuncționalități

În comuna Șcheia, ca și în multe alte localități rurale din România, pot exista diverse disfuncționalități în ceea ce privește rețeaua de comunicații rutiere și organizarea circulației. Aceste disfuncționalități pot afecta atât circulația locală, cât și legăturile externe ale comunei cu alte localități sau centre urbane importante. Iată principalele disfuncționalități posibile:

1. Starea proastă a drumurilor comunale și locale

- **Drumuri neasfaltate:** O parte din drumurile comunale și satești sunt încă neasfaltate sau în stare avansată de deteriorare (drumuri pietruite sau de pământ), ceea ce face dificilă deplasarea în anumite perioade ale anului, în special în timpul sezonului ploios sau în timpul iernii. Aceste drumuri devin greu accesibile, mai ales pentru vehiculele de dimensiuni mari sau pentru cele utilizate în activitățile agricole.
- **Lipsa pietruirii adecvate:** În unele cazuri, pietruirea drumurilor nu este suficientă sau întreținerea este inefficientă, ceea ce face ca drumurile să se degradeze rapid sub efectul traficului sau al condițiilor meteorologice.

2. Lipsa unei infrastructuri de drenaj eficient

- **Inundații și bălți pe drumuri:** Lipsa unei infrastructuri de drenaj bine pusă la punct poate duce la acumularea de apă pe drumuri în urma ploilor, ceea ce afectează accesibilitatea și siguranța circulației. Drumurile de pământ și pietruite sunt cele mai vulnerabile la formarea de bălți și șleauri, ceea ce face circulația dificilă pentru locuitori.
- **Îngheț și polei iarna:** În perioada de iarnă, din cauza lipsei unui sistem de drenaj eficient, drumurile pot îngheța sau se poate forma polei, ceea ce complică și mai mult deplasările, în special pe drumurile comunale și satești.

3. Acces limitat la drumuri asfaltate

- **Drumuri asfaltate limitate:** Deși drumurile care traversează comuna este asfaltate și în stare bună, accesul la satele mai izolate ale comunei poate fi problematic din cauza drumurilor comunale sau locale neasfaltate sau slab întreținute. Acest lucru afectează viteza și eficiența deplasărilor, în special în cazul urgențelor medicale sau al transportului de marfă.

4. Infrastructură rutieră subdimensionată

- **Drumuri înguste:** Multe drumuri comunale și satești sunt înguste și nu sunt adaptate pentru un trafic rutier intens sau pentru vehicule de mari dimensiuni, cum ar fi camioanele agricole. În perioadele de activitate agricolă intensă, aceste drumuri pot deveni congestionate sau chiar impracticabile.

- **Lipsa unor trotuare sau zone pietonale:** În satele mai mari sau în zonele de tranzit intens, lipsa unor trotuare sau zone destinate pietonilor poate pune în pericol siguranța circulației pentru localnici, în special pentru copii și persoane în vârstă.

5. Întreținere și reparații insuficiente

- **Întreținerea deficitară a drumurilor:** Unele drumuri din comună, în special cele comunale și locale, nu beneficiază de o întreținere regulată sau de reparații eficiente. Gropile, crăpăturile și denivelările pot persista pentru perioade lungi de timp, făcând circulația dificilă și periculoasă pentru șoferi.
- **Lipsa modernizării periodice:** Proiectele de modernizare a drumurilor sunt, în multe cazuri, întârziate sau realizate insuficient, ceea ce duce la degradarea continuă a infrastructurii rutiere. Acest lucru poate afecta capacitatea comunei de a se dezvolta din punct de vedere economic, prin limitarea accesului la piețe și servicii.

6. Transport public insuficient

- **Frecvența redusă a transportului public:** În unele cazuri, transportul public care leagă comuna de municipiul Iași sau alte localități din județ poate fi insuficient în termeni de frecvență sau rute. Aceasta poate afecta navetiștii care depind de transportul public pentru a ajunge la locul de muncă sau la școală.
- **Calitatea slabă a mijloacelor de transport:** În unele cazuri, mijloacele de transport public disponibile pot fi vechi sau slab întreținute, ceea ce reduce confortul și siguranța călătorilor.

7. Siguranța rutieră redusă

- **Lipsa semnalizării adecvate:** În anumite zone, drumurile comunale și satești pot avea o semnalizare rutieră insuficientă sau necorespunzătoare. Lipsa indicatoarelor, a marcajelor rutiere sau a barierelor de siguranță în curbe periculoase poate duce la accidente, în special în condiții de vizibilitate redusă.
- **Viteză excesivă:** În lipsa unor măsuri eficiente de limitare a vitezei, unele drumuri din comună pot fi periculoase din cauza șoferilor care depășesc limitele de viteză, mai ales în zonele rezidențiale sau în apropierea școlilor.

8. Dependența economică de starea drumurilor

- **Impact asupra agriculturii:** Întrucât comuna Șcheia are o economie predominant agricolă, starea drumurilor are un impact direct asupra transportului produselor agricole. Drumurile de pământ sau pietruite pot îngreuna accesul tractoarelor și camioanelor agricole, mai ales în timpul sezonului de recoltare, ceea ce poate duce la întârzieri și costuri suplimentare.

- **Acces dificil la piețe:** În lipsa unor drumuri de calitate, producătorii agricoli pot întâmpina dificultăți în transportul rapid al produselor către piețele din Iași sau alte orașe din apropiere, afectând veniturile fermierilor locali.

Disfuncționalitățile în rețeaua rutieră a comunei Șcheia afectează mobilitatea locuitorilor, transportul public și dezvoltarea economică a zonei. Aceste probleme includ starea precară a drumurilor, lipsa întreținerii corespunzătoare, accesul dificil în unele sate și deficiențele infrastructurii de transport public. Proiectele de modernizare și îmbunătățirea infrastructurii sunt esențiale pentru a remedia aceste disfuncționalități și a asigura o dezvoltare durabilă a comunei.

Analiza SWOT

Puncte tari	Puncte slabe
- Comuna Șcheia se află la o distanță de doar 35 km de reședința județului, ceea ce asigură acces rapid la instituții administrative, piețe și servicii esențiale. - Șcheia beneficiază de un teren agricol fertil, iar locuitorii sunt implicați în activități agricole, ceea ce reprezintă un avantaj în susținerea economiei locale. - Există o comunitate stabilă, cu tradiții și obiceiuri locale, care contribuie la menținerea coeziunii sociale și a identității locale. - Zona este relativ nepoluată, cu peisaje naturale frumoase, care pot deveni atractive pentru activități turistice sau eco-turism în viitor.	- Multe drumuri locale sunt neasfaltate sau deteriorate, ceea ce îngreunează accesul în sate și transportul local, în special în perioadele de condiții meteorologice nefavorabile (ploaie, zăpadă). - Lipsa unor proiecte consistente de modernizare a infrastructurii rutiere face ca drumurile să fie în continuare greu accesibile, în special pentru transportul agricol și pentru vehiculele de mari dimensiuni. - Frecvența redusă a transportului public și calitatea slabă a acestuia afectează navetiștii, limitând accesul acestora la locuri de muncă sau servicii din Iași. - Drumurile comunale și locale sunt afectate de lipsa unui sistem de drenaj eficient, ceea ce duce la inundații, bălți și șleauri, în special pe drumurile neasfaltate. - Ca în multe alte comune rurale, Șcheia se confruntă cu probleme legate de migrarea tinerilor către orașe mai mari sau în străinătate, ceea ce duce la îmbătrânirea populației și scăderea forței de muncă locale.
Oportunități	Amenințări
- Fondurile europene și naționale pot fi atrase pentru modernizarea drumurilor comunale și locale, precum și pentru dezvoltarea	- În absența unor măsuri de întreținere și modernizare, drumurile comunei ar putea continua să se degradeze, afectând negativ

infrastructurii rutiere, inclusiv instalarea de sisteme de drenaj. - Peisajele naturale și caracterul agricol al zonei oferă oportunități pentru dezvoltarea unor activități turistice, precum agroturismul sau eco-turismul, atrăgând astfel vizitatori și generând venituri pentru comunitate. - Cererea pentru produse bio și locale poate crește, iar comuna Șcheia are potențialul de a dezvolta și promova aceste produse către piețele din județ sau chiar la nivel regional. - Îmbunătățirea transportului public, cu rute mai frecvente și condiții mai bune, ar putea facilita naveta zilnică a locuitorilor și le-ar oferi acces mai bun la oportunități de muncă și educație. - Prin atragerea de investiții în infrastructura digitală (internet de mare viteză, servicii digitale publice), comuna ar putea deveni mai atractivă pentru tinerii care doresc să lucreze de la distanță sau să își dezvolte mici afaceri locale.	mobilitatea locuitorilor și transportul mărfurilor. - Emigrarea tinerilor către zone urbane sau în străinătate poate continua, ceea ce ar duce la scăderea numărului de locuitori activi din comună și la o economie agricolă mai slabă. - Schimbările climatice ar putea afecta producția agricolă, prin secete sau inundații mai frecvente, ceea ce ar diminua veniturile agricultorilor locali și ar crește vulnerabilitatea economică a comunei. - Lipsa accesului la finanțare suficientă pentru modernizarea drumurilor și dezvoltarea infrastructurii poate împiedica realizarea unor proiecte necesare pentru dezvoltarea durabilă a comunei. - Creșterea prețurilor la materiale de construcție și costurile ridicate de întreținere pot face dificilă implementarea proiectelor necesare pentru îmbunătățirea infrastructurii.
--	--

Concluzii

Extinderea intravilanului prin propunerile PUG presupune trasarea de noi accese. În planșele de propuneri s-au trasat drumuri orientative, definitivarea urmând să se facă pe baza unor studii de specialitate ulterioare, avându-se în vedere impunerea trecerii terenurilor respective în domeniu public.

Neexecutarea la timp a acestor lucrări va duce la creșterea dificultăților de remediere atât din punct de vedere tehnic cât și din punct de vedere al cheltuielilor.

Profilele de drumuri figurate în planșa reglementări au ținut cont de profilele tramei existente și reglementările legislației în vigoare. Asigurarea spațiilor pentru parcaje se va face în conformitate cu prevederile R.L.U. (Normele tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale – M.O. partea I, Nr. 138 bis, 6.IV. 1998).

Administrarea drumurilor

Ministerul Transporturilor este organul administrației publice centrale care exercită prerogativele dreptului de proprietate publică a statului în domeniul drumurilor naționale conform Art. 20 din OG 43/1997 aprobată prin Legea 82/1998. Administrarea drumurilor naționale se realizează de Administrația Națională a Drumurilor, sub autoritatea Ministerului Transporturilor. Organizarea și funcționarea Administrației Naționale a Drumurilor se va aproba prin Hotărâre a Guvernului conform Art. 21(1) din OG43/1997 aprobată prin legea 82/1998. Administrarea drumurilor județene se asigura de către consiliile județene, iar a drumurilor de interes local, de către consiliile locale pe raza administrativ-teritorială a acestora. Fac excepție sectoarele de drumuri județene, situate în intravilanul localităților urbane, inclusiv lucrările de artă, amenajările și accesoriile aferente, care vor fi în administrarea consiliilor locale respective conform Art. 22 din OG 43/1997 aprobată prin legea 82/1998.

Opțiuni ale populației: modernizarea infrastructurii fizice care să favorizeze și să încurajeze investitorii privați; modernizarea și reabilitarea drumurilor; amenajarea de locuri de parcare în Instituțiile Publice și crearea unei strategii de dezvoltare de noi locuri de parcare; modernizarea stațiilor de transport; se propun măsuri de îmbunătățire a parametrilor tehnici pentru rețeaua de circulație conform prescripțiilor tehnice în vigoare, urmărindu-se adaptarea soluțiilor la condițiile existente și utilizarea infrastructurilor actuale.

Proгноza circulației. Dezvoltarea mobilității

Rețeaua stradală

În general, rețeaua de străzi existente, alcătuirea profilelor transversale, elementele geometrice, toate acestea, asigură echilibrul în repartiția traficului, precum și capacitatea și siguranța circulației, fiind necesară, în primul rând, sistematizarea circulației.

Rețeaua stradală se va dezvolta în funcție de o serie de factori determinanți, constrângeri reciproce și condiții locale, precum: evoluția fondului construit, creșterea economică a comunelor, planurile de dezvoltare turistică locală, relief etc.

În prezent, perspectivele de dezvoltare ale rețelei stradale sunt minime. Prin urmare, în conformitate cu legislația în vigoare, se va propune modernizarea rețelei rutiere principale a comunei.

Zona de siguranță înseamnă terenul pe o parte și pe cealaltă a unui drum situat adiacent unei drumuri exclusiv pentru semnalizare rutieră, ecologizare a drumului sau alte scopuri legate de întreținerea și exploatarea drumului, siguranța traficului sau protecția proprietății. Din zonele de siguranță fac parte și suprafețele de teren destinate asigurării vizibilității în curbe și intersecții, precum și suprafețele ocupate de lucrări de consolidare a terenului drumului și altele asemenea.

Limita zonelor de siguranță este cuprinsă de la limita exterioară a amprizei drumului până la:

- 1,50 m de la marginea exterioară a șanțurilor, pentru drumurile situate la nivelul terenului;
- 2,00 m de la piciorul taluzului, pentru drumurile în rambleu;
- 3,00 m de la marginea de sus a taluzului, pentru drumurile în debleu cu înălțimea până la 5,00 m inclusiv;
- 5,00 m de la marginea de sus a taluzului, pentru drumurile în debleu cu înălțimea mai mare de 5,00 m.

Zonele de protecție sunt suprafețele de teren situate de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesare protecției și dezvoltării viitoare a drumului.

Limitele zonelor de protecție sunt cuprinse între marginile exterioare ale zonelor de siguranță și limitele zonei drumului, variind în funcție de importanța drumurilor astfel:

- zona de protecție a drumurilor județene este de 20,00 m de la marginea exterioară a zonei de siguranță până la limita zonei drumului;
- zona de protecție a drumurilor comunale este de 18,00 m de la marginea exterioară a zonei de siguranță până la limita zonei drumului.

Atât profilele propuse, cât și zonele de protecție și de siguranță a drumurilor sunt în conformitate cu Legea nr. 82 din 15 aprilie 1998 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 – *Privind regimul juridic al drumurilor* și cu Ordinul nr. 50 din 27.01.1998 pentru aprobarea *Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale*, cu completările și modificările ulterioare.

Astfel, se propun profile caracteristice specifice fiecăror tipuri de drumuri atât pentru porțiunile de drumuri care trec prin extravilan, cât și pentru cele care tranzitează teritoriul intravilan, după cum se poate observa și în părțile desenate.

Pentru drumurile județene care trec prin intravilan și prin extravilan, se propune un profil de minim 12,00 m, cu un carosabil de 7,00 m, acostament de minim 0,50 m de o parte și de alta a carosabilului, șanț trapezoidal pavat de 0,70 m de o parte și de alta a carosabilului.

Pentru drumurile comunale care trec prin intravilan și prin extravilan, se propune un profil de minim 12,00 m, cu un carosabil de 7,00 m, acostament de 0,50 m, șanț trapezoidal pavat de 0,70 m pe fiecare parte a carosabilului, spațiu verde de aliniament pe ambele părți, trotuar de minim 1,00 m în fața proprietăților private.

Pe lângă drumurile naționale, județene, și comunale, rețeaua stradală a comunei este formată din străzi, ulițe și drumuri de exploatare nou introduse în intravilan. Acestea sunt reglementate astfel:

- Pentru străzile și ulițele principale, se propune un profil de minim 12,00 m;
- Pentru străzile și ulițele secundare, se propune un profil de minim 6,00 m;
- Pentru fundăturile cu o lungime între 30 m și 100 m, se propune un profil de 8,00 m, din care 7,00 m carosabil și 1,00 m trotuar;
- Pentru fundăturile cu o lungime mai mică de 30 m, se propune un profil de 5,00 m.

Rețeaua stradală se va dezvolta în funcție de o serie de factori determinanți, relații de intercondiționare și condiții locale de tipul: evoluția fondului construit, creșterea economică din comună, programe de dezvoltare a comunei, relief, etc..

Amenajarea corespunzătoare a profilurilor transversale se poate face prin corectări sau retrageri de garduri, fără demolări de clădiri, iar lucrările de întreținere și reparații ale străzilor se vor programa și executa conform normativului de specialitate.

Proiectarea intersecțiilor noi și amenajarea celor existente se face ținându-se seama de fluxurile de circulație, gabaritele vehiculelor care vor avea permisiunea de a utiliza calea de circulație, de relațiile dintre curenții de trafic, de condițiile de vizibilitate și de siguranță a circulației, amenajarea căilor de acces

la drumurile publice făcându-se cu acordul prealabil al administratorului drumului public și al Poliției Rutiere.

În funcție de intensitatea traficului, drumurile publice vor fi prevăzute cu stații amenajate în afara fluxului circulației, pentru oprirea mijloacelor de transport în comun. Semnalizarea unitară și amenajarea acestora se asigură de către consiliile locale în intravilan și de către consiliile județene în extravilan, indiferent de categoria drumului. Amplasarea noilor stații de transport în comun se face la propunerea administrației publice locale, cu avizul administratorului drumului și al Poliției Rutiere.

Parcarea autovehiculelor este admisă, de regulă, în zonele special amenajate, în afara benzilor de circulație și a trotuarelor. Autoritățile administrației publice locale și Poliția Rutieră au obligația de a reglementa parcare și staționarea pe străzi. Parcarea/gararea la domiciliu făcându-se în mod curent în curțile locuințelor, astfel se impune cu prioritate amenajarea de parcaje pentru dotările existente și asigurarea locurilor de parcare pentru noile construcții, conform Regulamentului Local de Urbanism, anexat Memoriu General.

Fluxul traficului rutier din comuna Șcheia

Pentru a înțelege fluxul traficului rutier în comuna Șcheia din județul Iași, e nevoie să luăm în considerare următoarele aspecte:

1. Poziția Geografică și Rețeaua Rutieră: Șcheia este situată la o distanță relativ mică de municipiul Iași, ceea ce înseamnă că mulți locuitori din comună, precum și din alte localități din apropiere, folosesc rutele de acces spre Iași pentru activități zilnice, precum munca, educația sau alte necesități. Drumurile județene DJ 246, DJ 248B și DN 248 sunt rutele principale care conectează comuna de zonele învecinate.

2. Tipologia și Intensitatea Traficului: În general, traficul în această comună și pe drumurile adiacente este unul mixt – incluzând atât vehicule personale, cât și transport de mărfuri. Acesta poate avea intensificări în orele de vârf, în special dimineața și seara, când locuitorii se deplasează spre și dinspre locurile de muncă.

3. Proiecte și Investiții de Infrastructură: În ultima perioadă, există inițiative în multe comune pentru reabilitarea drumurilor și îmbunătățirea infrastructurii rutiere, ceea ce poate influența semnificativ fluxul de trafic prin fluidizarea acestuia și reducerea timpului petrecut în trafic.

4. Transportul Public și Alternativele: Deși în mediul rural transportul public este adesea limitat, în Șcheia există câteva linii de autobuze care fac legătura cu Iași. Totuși, mulți locuitori preferă să utilizeze mașinile personale din cauza flexibilității, ceea ce contribuie la creșterea densității traficului.

5. Sezonalitatea și Factorii Meteo: Fiind o comună situată în nordul țării, condițiile meteo pot influența traficul, în special iarna, când drumurile pot deveni greu accesibile din cauza zăpezii și gheții.

Dacă ești interesat de o analiză detaliată, precum valorile concrete de trafic rutier sau posibilele ambuteiaje, ar fi necesare date recente de la autoritățile locale sau de la o monitorizare prin echipamente specifice (camere de trafic, rapoarte ale poliției rutiere).

Strategia de dezvoltare a infrastructurii rutiere din comuna Șcheia

Strategia de dezvoltare a infrastructurii rutiere în comuna Șcheia, județul Iași, trebuie să se bazeze pe o abordare integrată, care să vizeze modernizarea și întreținerea drumurilor existente, extinderea rețelei rutiere pentru a îmbunătăți accesul în toate satele componente și conectarea eficientă cu zonele economice și administrative importante din județ. Această strategie trebuie să țină cont de nevoile locale, resursele disponibile și oportunitățile de finanțare.

Concluzii. Priorități

Concluzii

Infrastructura rutieră a comunei Șcheia reprezintă un element critic pentru dezvoltarea economică și socială a localității. Starea actuală a drumurilor comunale și sătești, precum și legăturile cu rețeaua rutieră județeană, reflectă atât nevoia de modernizare, cât și de întreținere constantă. În condițiile unei infrastructuri rutiere îmbunătățite, comuna ar beneficia de creșterea accesibilității, facilitarea transportului produselor agricole, atragerea de noi investiții și îmbunătățirea condițiilor de viață pentru locuitori.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii rutiere trebuie să urmărească o abordare integrată, care să acopere atât aspectele tehnice, cât și cele economice și sociale, cu scopul de a transforma comuna într-o zonă accesibilă și funcțională din punct de vedere al circulației și transportului.

Priorități

1. **Modernizarea drumurilor comunale și sătești prin asfaltare:** Aceasta este prioritatea absolută pentru a asigura accesibilitatea către toate satele componente ale comunei. Drumurile asfaltate vor facilita atât traficul zilnic al locuitorilor, cât și transportul de produse agricole către piețele din Iași.
 - Prioritizarea drumurilor de legătură între satele mai izolate și drumul județean.
 - Implementarea unui sistem de drenaj eficient pe drumurile asfaltate pentru a preveni deteriorarea acestora.
2. **Întreținerea regulată a infrastructurii existente:** Drumurile deja modernizate sau asfaltate necesită întreținere periodică, precum plombarea gropilor și reparațiile de suprafață, pentru a evita degradarea rapidă a acestora.
 - Realizarea unor parteneriate cu Consiliul Județean pentru întreținerea drumurilor județene care traversează comuna.
3. **Îmbunătățirea conectivității cu municipiul Iași și comunele învecinate:** Consolidarea drumului județean și îmbunătățirea conexiunilor rutiere cu localitățile din jur vor facilita fluxul de transport și dezvoltarea economică regională.

4. **Extinderea și îmbunătățirea transportului public:** Creșterea frecvenței curselor de transport public către Iași și introducerea unor rute care să conecteze mai eficient satele comunei ar aduce beneficii pentru locuitorii fără autoturisme proprii și ar reduce dependența de transportul privat.
5. **Siguranța rutieră:** Măsurile de creștere a siguranței traficului, precum instalarea de semne rutiere și marcaje pe drumurile modernizate, trotuare în zonele aglomerate și treceri de pietoni, sunt esențiale pentru protejarea participanților la trafic.
6. **Accesarea fondurilor europene și guvernamentale:** Pentru a finanța proiectele de infrastructură rutieră, comuna Șcheia trebuie să acceseze fonduri prin programe de dezvoltare rurală și infrastructură.

Aceste priorități sunt esențiale pentru dezvoltarea sustenabilă a comunei și vor contribui la creșterea calității vieții și la valorificarea potențialului economic al zonei.

Bibliografia

- Portal Legislativ <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/164470>
- Memoriu General Comuna Șcheia, județul Iași
- Strategia de dezvoltare durabilă Comuna Șcheia

Întocmit,
Geomatician Silvia Melinte