

Realitis

**STUDIU DE FUNDAMENTARE
ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI ȘI A TRANSPORTURILOR
afereant
PLANULUI URBANISTIC GENERAL
al comunei LEORDA, județul BOTOȘANI**



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 J22/1619/2020

**PROIECTANT
S.C. REALITIS S.R.L.
BENEFICIAR
COMUNA LEORDA, JUDEȚUL BOTOȘANI
DATA
2024**

LISTA ȘI SEMNĂTURILE PROIECTANȚILOR

PROIECTANT GENERAL:	S.C. REALITIS S.R.L. Administrator SĂVESCU CIPRIAN-CONSTANTIN Administrator BOGUS GHEORGHE – VENIAMIN
ȘEF PROIECT:	ARH. BOGUS GHEORGHE – VENIAMIN
COORDONATOR RUR URBANIST:	ARH. URB. MREJERU FLORIN
COLECTIV DE ELABORARE:	GEOMATICIAN MELINTE SILVIA
VERIFICAT:	ING. CFDP OLARU IOAN

PLANUL URBANISTIC GENERAL al comunei LEORDA, județul BOTOȘANI

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 circulațiilor și transporturilor

I.5. Studiu de fundamentare privind protecția mediului, riscurile naturale, riscurile antropice

I.6. Studiu de fundamentare privind tipurile de proprietate

I.7. Studiu de fundamentare privind infrastructura tehnico-edilitară

I.8. Studiu de fundamentare consultativ: analiza factorilor interesați

I.9. Studiu de fundamentare privind evoluția activităților economice

I.10. Studiu de fundamentare privind evoluția socio-demografică

I.11. Studiu de fundamentare privind mobilitatea și transportul

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. Încadrare 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

I.	Introducere.....	5
I.1.	Obiectiv.....	6
I.2.	Tematica studiului.....	6
I.3.	Context teritorial.....	7
II.	Diagnoza circulației. Analiza critică a situației existente.....	9
II.1.	Morfologia rețelei rutiere și organizarea circulației.....	9
II.2.	Drumurile.....	11
II.3.	Distanțe.....	12
II.4.	Comunicații Rutiere.....	14
II.5.	Transporturi – Comunicații feroviare.....	17
II.6.	Disfuncționalități.....	18
II.7.	Analiza SWOT.....	20
II.8.	Concluzii.....	21
III.	Prognoza circulației. Dezvoltarea mobilității.....	22
III.1.	Rețeaua stradală.....	22
III.2.	Fluxul traficului rutier din comuna Leorda.....	25
III.3.	Strategia de dezvoltare a infrastructurii rutiere din comuna Leorda.....	27
	Concluzii. Priorități.....	29
	Bibliografia.....	30

I. 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 Leorda, 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. Organizarea circulației în municipiul Botoșani trebuie să respecte reglementările în vigoare privind sistematizarea localităților și siguranța circulației, conform Legii Nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, precum și H.G. nr. 85/2003 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.

I.1. 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.

I.2. Tematica studiului

Prezenta documentației de specialitate urmărește alcătuirea structurii rețelei rutiere majore de circulație, preponderente în municipiu, dar și circulația generală (rutieră și pietonală, transportul public de călători și de marfă), organizarea desfășurării traficului, dotările principale actuale de circulație, amplasarea principalelor intersecții și a parcajelor, și, totodată, face o analiză critică a rețelei majore, 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 legea 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.

I.3. Context teritorial

Județul Botoșani, situat în nordul Moldovei, face parte din regiunea de dezvoltare Nord-Est și acoperă o suprafață de 4.989 km², reprezentând 2,1% din teritoriul țării. Cu toate acestea, Botoșaniul are o poziție relativ excentrică față de principalele coridoare de transport din rețeaua TEN-T, iar conectivitatea cu zona de frontieră este redusă, deoarece principalele puncte de trecere a frontierei cu Ucraina și Republica Moldova se află în județele vecine Suceava, Iași și Vaslui. Municipiul Botoșani se află la 43 km de Suceava, un alt municipiu important din nordul Moldovei (pe DN29/E58), și la 123 km de Iași, principala metropolă a Moldovei (pe DN28B, care are și statut de drum european – E58).

Municipiul Botoșani este parte a regiunii istorice Moldova, care include județele Botoșani, Suceava, Iași, Neamț, Vaslui și Bacău (nivel NUTS 3, conform clasificării EUROSTAT – Nomenclatorul Unităților Teritoriale pentru Statistică), și care face parte în prezent din regiunea de dezvoltare Nord-Est (nivel NUTS 2). Regiunea include și județele Galați și Vrancea (din regiunea de dezvoltare Sud-Est), împreună formând Macroregiunea 2 (nivel NUTS 1). Regiunea istorică Moldova cuprinde și teritorii din actuala Republică Moldova și oblasturile Cernăuți și Odessa (parțial), situate în prezent în Ucraina.

Regiunea Nord-Est este cea mai mare unitate teritorială NUTS 2 din România, cu o suprafață de 36.850 km² (15,5% din suprafața totală a României) și o populație stabilă de 3.302.217 locuitori la recensământul din 2011 (16,4% din populația totală a țării).

Comuna Leorda, veche vatră de locuire (sec. al XI-lea), cum o dovedesc cercetările arheologice, face parte din punct de vedere administrativ din județul Botoșani, iar fizico-geografic din Câmpia Moldovei (Jijia - Bahlui).

Comuna Leorda este localizată în partea vestică a județului Botoșani, fiind la o distanță de municipiul Botoșani de aproximativ 15 km. Un alt oraș apropiat este Dorohoi, la o distanță de 16 km.

Teritoriul comunei Leorda se învecinează la vest cu comuna Vârful Câmpului, la nord cu comuna Brăești, la sud se află comuna Mihai Eminescu, la sud-vest este comuna Bucecea, în timp ce la nord-est comuna Roma și la est cu u.a.t.-ul Mihai Eminescu. Comuna Leorda cuprinde cinci sate: Costinești, Belcea, Leorda, Dolina și Mitoc.

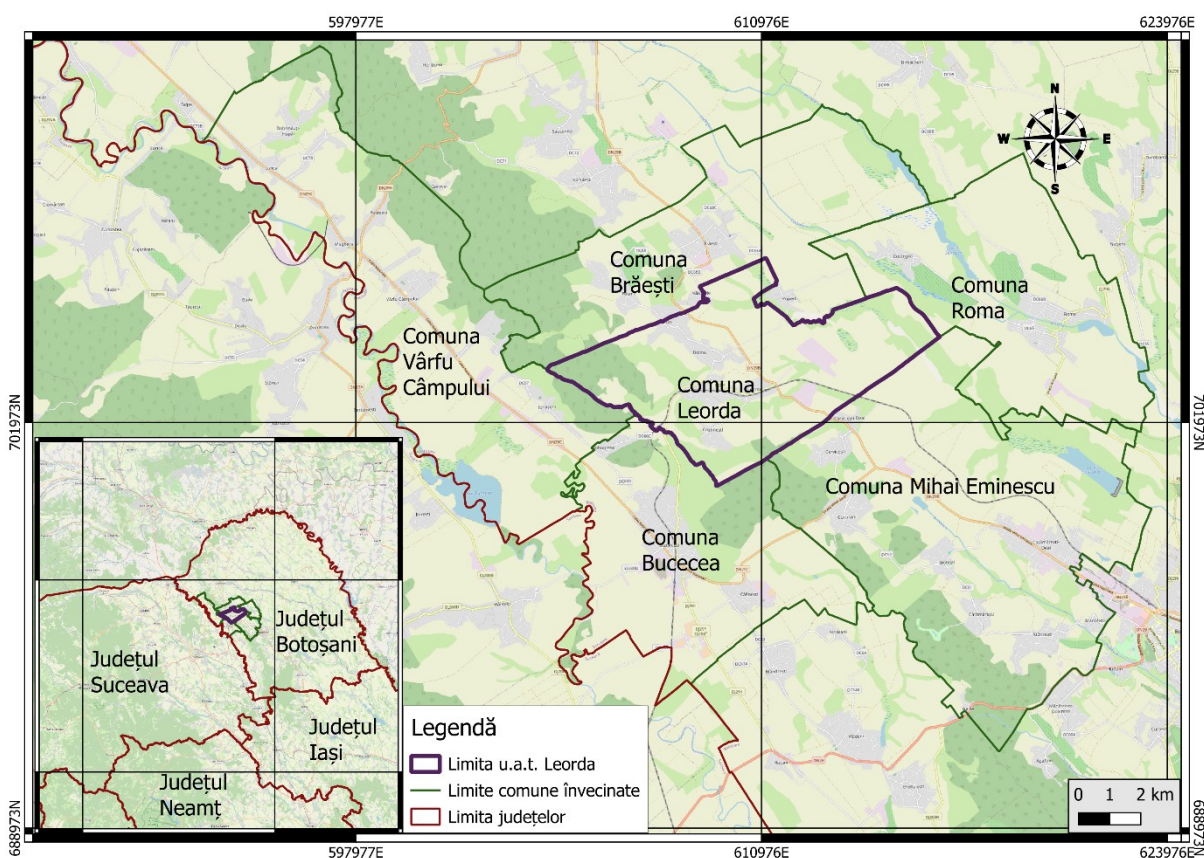


Figura 1 Harta localizării a comunei Leorda
Sursa date: www.geoportal.ancpi.ro; StreetMap

Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România, care administrează rețeaua de drumuri naționale, clasifică drumurile în două categorii:

- Drumuri naționale principale
- Drumuri naționale secundare

Comuna de studiu, este străbătută de drumuri județene, naționale și drumuri comunale.

II. Diagnoza circulației. Analiza critică a situației existente

II.1. Morfologia rețelei rutiere și organizarea circulației

Morfologia drumurilor se referă la caracteristicile fizice ale acestora, inclusiv lățimea, structura stratului rutier și alte elemente care definesc tipul și gradul de confort al utilizării lor. În general, într-o comună ca Leorda din județul Botoșani, morfologia drumurilor poate fi descrisă în funcție de următoarele aspecte:

1. Lățimea Drumurilor

- Drumuri Principale (DN și DJ):

- DN29B: Este un drum național important, cu o lățime standard care permite traficul de mare viteză și fluxuri mari de vehicule.

- DJ 291B: Drum județean care, de obicei, are o lățime suficientă pentru traficul local și interjudețean.

- Drumuri Comunale:

- DC 66, DC 68, DC 68D, DC 66E, DC 66A: Aceste drumuri pot varia în lățime, de la drumuri înguste care leagă satele și terenurile agricole până la drumuri mai largi care facilitează accesul la principalele artere rutiere.

2. Structura Stratului Rutier

- Drumuri Asfaltate:

- Majoritatea drumurilor principale (DN și DJ) și o parte din drumurile comunale sunt asfaltate. Acestea oferă o suprafață netedă și rezistentă, potrivită pentru trafic intens.

- Drumuri Nebetonate sau cu Suprafață Grăvă:

- Unele drumuri comunale, în special cele mai mici sau cele care duc spre zone agricole, pot fi nebetone sau pot avea o suprafață cu pietriș sau balast. Acestea sunt mai puțin rezistente la uzură și pot necesita întreținere regulată.

3. Infrastructura Adițională

- Trotuare și Piste pentru Bicicliști:

- În general, drumurile din comunele rurale pot avea o infrastructură mai puțin dezvoltată pentru pietoni și bicicliști. Trotuarele sunt rare și, acolo unde există, pot fi înguste sau într-o stare de degradare.

- Semnalizare și Iluminat Public:

- Infrastructura de semnalizare rutieră poate fi limitată în comunele mai mici, iar iluminatul public poate fi insuficient pe anumite tronsoane, ceea ce poate afecta siguranța în timpul nopții.

4. Probleme și Nevoi de Îmbunătățire

- Repararea și Modernizarea Infrastructurii Rutiere:

- Necesitatea de a repara drumurile deteriorate și de a moderniza structura acestora pentru a îmbunătăți confortul și siguranța utilizatorilor.

- Extinderea și Construcția de Trotuare:

- Îmbunătățirea infrastructurii pentru pietoni și bicicliști pentru a spori siguranța acestora și a încuraja utilizarea transportului alternativ.

- Modernizarea Iluminatului Public:

- Extinderea rețelei de iluminat public pentru a crește vizibilitatea pe timp de noapte și a îmbunătăți siguranța traficului.

În rezumat, morfologia drumurilor din comuna Leorda este variată, cu drumuri principale asfaltate care permit accesul facil la rețelele rutiere naționale și județene, dar și cu drumuri comunale care necesită adesea reparații și modernizări pentru a satisface nevoile de mobilitate ale comunității locale. Dezvoltarea

infrastructurii rutiere este esențială pentru a sprijini creșterea economică și îmbunătățirea calității vieții locuitorilor.

II.2. Drumurile

Comuna Leorda, situată în județul Botoșani, dispune de o rețea de drumuri esențială pentru conectivitatea locală și regională. Iată o listă a principalelor drumuri care traversează comuna și legătura acestora cu alte localități și drumuri majore:

1. Drumul Național DN29B

- Traseu: Leagă municipiul Botoșani de orașul Dorohoi, traversând comuna Leorda.
- Importanță: Este unul dintre cele mai importante drumuri din zonă, facilitând accesul direct către cele două mari centre urbane ale județului Botoșani. Acesta suportă un flux considerabil de trafic și este vital pentru transportul de persoane și mărfuri.

2. Drumul Județean DJ 291B

- Traseu: Conectează localitățile din comuna Leorda cu drumurile naționale și alte drumuri județene din regiune.
- Importanță: Asigură legătura dintre comuna Leorda și alte comune și sate din județ, contribuind la mobilitatea locală și accesul la servicii esențiale.

3. Drumurile Comunale

- DC - Diverse drumuri comunale care conectează satele și zonele din interiorul comunei Leorda:
- Importanță: Aceste drumuri sunt cruciale pentru viața de zi cu zi a locuitorilor, facilitând accesul la locuințe, terenuri agricole și alte proprietăți.

4. Străzile Principale din Satele Componente

- Strada Principală din Satul Leorda: Este strada centrală care traversează satul și conectează locuitorii la drumul național DN29B și la alte drumuri comunale.
- Străzile din Satele învecinate: Fiecare sat din comună dispune de străzi principale care asigură accesul către drumurile județene și naționale.

Importanța și Starea Infrastructurii Rutiere

1. Mobilitate și Accesibilitate

- Drumurile din comuna Leorda sunt esențiale pentru mobilitatea locuitorilor, permițându-le accesul la locuri de muncă, școli, servicii medicale și alte facilități.
- Infrastructura rutieră facilitează transportul produselor agricole și industriale, contribuind la dezvoltarea economică a comunei.

2. Starea Drumurilor

- Calitatea Suprafeței: Unele drumuri, în special cele comunale, pot necesita reparații și modernizări pentru a asigura o suprafață de rulare de calitate.
- Lățimea și Siguranța: Unele drumuri pot fi prea înguste pentru a gestiona eficient fluxul de trafic, iar lipsa trotuarelor și a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști poate reprezenta un risc pentru siguranță.

II.3. Distanțe

Distanțele între Comuna Leorda și Principalele Obiective din Regiune:

1. Municipiul Botoșani

- Distanță: Aproximativ 18 km
- Detalii: Municipiul Botoșani este centrul administrativ și economic al județului Botoșani, oferind acces la servicii publice, educaționale și comerciale.

2. Municipiul Suceava

- Distanță: Aproximativ 50 km
- Detalii: Suceava este un important centru urban din nordul Moldovei, cunoscut pentru atracțiile sale istorice și culturale, precum și pentru aeroportul internațional.

3. Municipiul Iași

- Distanță: Aproximativ 130 km
- Detalii: Iași este principalul centru economic, cultural și universitar al regiunii Moldova și unul dintre cele mai importante orașe din România.

4. Orașul Bucecea

-Distanța: Aproximativ 7 km,

-Detalii: Bucecea este un oraș important în județul Botoșani, cu o bogată istorie.

5. Orașul Dorohoi

- Distanță: Aproximativ 20 km

- Detalii: Dorohoi este un oraș important în județul Botoșani, cu o bogată istorie și diverse facilități comerciale și de servicii.

6. Orașul Săveni

- Distanță: Aproximativ 50 km

- Detalii: Săveni este un oraș situat în nord-estul județului Botoșani, cunoscut pentru activitățile sale agricole și comerciale.

7. Punctul de trecere a frontierei Siret (cu Ucraina)

- Distanță: Aproximativ 65 km

- Detalii: Punctul de trecere a frontierei Siret este unul dintre principalele puncte de acces către Ucraina, facilitând comerțul și călătoriile internaționale.

8. Punctul de trecere a frontierei Albița (cu Republica Moldova)

- Distanță: Aproximativ 150 km

- Detalii: Albița este un punct de trecere important la frontiera cu Republica Moldova, esențial pentru comerțul transfrontalier.

9. Aeroportul Internațional "Ștefan cel Mare" Suceava

- Distanță: Aproximativ 60 km

- Detalii: Aeroportul Suceava oferă zboruri naționale și internaționale, fiind cel mai apropiat aeroport de comuna Leorda.

10. Aeroportul Internațional Iași

- Distanță: Aproximativ 140 km

- Detalii: Aeroportul Iași este unul dintre principalele aeroporturi din regiunea Moldova, cu o gamă largă de destinații internaționale.

11. Spitalul Județean de Urgență "Mavromati" Botoșani

- Distanță: Aproximativ 18 km

- Detalii: Cel mai important spital din județul Botoșani, oferind servicii medicale de urgență și specializate.

12. Stațiunea balneară Vatra Dornei

- Distanță: Aproximativ 130 km

- Detalii: Vatra Dornei este o stațiune balneară și de schi renumită în România, situată în județul Suceava.

13. Cetatea de Scaun a Sucevei

- Distanță: Aproximativ 55 km

- Detalii: Un important monument istoric și turistic, Cetatea de Scaun a Sucevei este un simbol al istoriei medievale românești.

14. Mănăstirea Putna

- Distanță: Aproximativ 85 km

- Detalii: Una dintre cele mai importante mănăstiri ortodoxe din România, cu o semnificație istorică și religioasă deosebită.

Aceste distanțe sunt aproximative și pot varia în funcție de ruta exactă și de condițiile de trafic. Accesul la aceste obiective este esențial pentru mobilitatea și dezvoltarea economică a locuitorilor comunei Leorda.

II.4. Comunicații Rutiere

1. Introducere

Comuna Leorda, situată în județul Botoșani, dispune de o rețea rutieră esențială pentru conectivitatea locală și regională. Aceasta joacă un rol crucial în mobilitatea locuitorilor, accesul la servicii și în dezvoltarea economică a zonei.

2. Infrastructura Rutieră Existentă

- Drumuri Comunale: Comuna Leorda este deservită de mai multe drumuri comunale care conectează satele din interiorul comunei și asigură legături către drumurile județene și naționale.
- Drumuri Județene: Principalele drumuri județene care trec prin sau în apropierea comunei sunt cruciale pentru accesul rapid la orașele și localitățile din județul Botoșani și din regiunile învecinate.
- Drumuri Naționale: Accesul la rețeaua de drumuri naționale este vital pentru conectivitatea pe distanțe lungi, facilitând deplasările către alte județe și regiuni.

3. Conectivitatea Regională

- Distanțe Cheie: Comuna Leorda se află la o distanță de aproximativ 18 km de municipiul Botoșani, centrul administrativ și economic al județului, și la 50 km de orașul Suceava, un alt important centru urban din nordul Moldovei.
- Legături Rutiere: Drumul Național DN29B este unul dintre cele mai importante drumuri care leagă comuna Leorda de municipiul Botoșani și alte localități importante.

4. Probleme și Disfuncționalități

- Starea Drumurilor: Unele drumuri comunale au suprafețe neuniforme, ceea ce afectează confortul și siguranța deplasărilor.
- Lățimea Drumurilor: Multe drumuri sunt prea înguste pentru a susține volumul de trafic actual, ducând la dificultăți în trafic și riscuri de accidente.
- Lipsa Infrastructurii pentru Pietoni: Trotuarele sunt fie inexistente, fie insuficiente, ceea ce pune în pericol siguranța pietonilor, forțându-i să circule pe carosabil.
- Nu există locuri de parcare amenajate.
- Lipsa Iluminatului Public: Iluminatul stradal insuficient pe unele tronsoane afectează siguranța circulației pe timp de noapte.

5. Proiecte de Îmbunătățire și Dezvoltare

- Modernizarea Drumurilor: Reabilitarea și modernizarea drumurilor comunale pentru a asigura o suprafață de rulare de calitate și pentru a extinde lățimea drumurilor unde este posibil.
- Construirea Trotuarelor: Amenajarea de trotuare și piste pentru bicicliști pentru a crește siguranța și a încuraja mobilitatea alternativă.

- Soluții de Parcare: Identificarea și amenajarea de noi locuri de parcare, implementarea unor sisteme de parcare regulamentară pentru a optimiza utilizarea spațiului.
- Iluminat Public: Modernizarea și extinderea sistemului de iluminat public pentru a asigura vizibilitate și siguranță pe timp de noapte.
- Gestionarea Traficului: Introducerea semafoarelor inteligente și a sistemelor de monitorizare a traficului pentru a optimiza fluxul de trafic și pentru a reduce congestia.
- Modernizarea drumurilor sătești care nu au fost încă asfaltate prin atragerea de fonduri.

6. Surse de Finanțare

- Bugetul Local: Alocarea de fonduri din bugetul local pentru proiectele de infrastructură prioritare.
- Fonduri Europene: Atragerea de fonduri europene prin programele de dezvoltare regională și fondurile structurale.
- Bugetul de Stat: Solicitarea de fonduri guvernamentale pentru proiectele de modernizare și extindere a infrastructurii rutiere.
- Parteneriate Public-Private: Încurajarea investițiilor private prin parteneriate public-private pentru dezvoltarea infrastructurii.

7. Implementare și Monitorizare

- Planificare și Proiectare: Elaborarea unor planuri detaliate pentru fiecare proiect, incluzând termene și bugete precise.
- Monitorizarea Progresului: Supravegherea constantă a progresului lucrărilor pentru a asigura respectarea termenelor și a standardelor de calitate.
- Evaluarea Impactului: Evaluarea periodică a impactului proiectelor asupra comunității și ajustarea strategiei în funcție de rezultate.

Comuna Leorda are potențialul de a-și îmbunătăți semnificativ rețeaua rutieră prin modernizarea și extinderea infrastructurii existente. Investițiile în drumuri, trotuare, parcări și iluminat public sunt esențiale pentru a asigura o mobilitate eficientă și sigură pentru locuitori. Prin atragerea de fonduri și implementarea unor proiecte bine planificate, comuna Leorda poate deveni un exemplu de dezvoltare durabilă și de succes în regiunea nord-est a României.

II.5. Transporturi – Comunicații feroviare

1. Introducere

Comuna Leorda, situată în județul Botoșani, beneficiază de o anumită infrastructură feroviară, care joacă un rol important în conectivitatea regională și în facilitarea transportului de persoane și mărfuri. Aceasta contribuie la dezvoltarea economică locală și la îmbunătățirea mobilității locuitorilor.

2. Infrastructura Feroviară Existentă

- Gara Leorda: Comuna Leorda dispune de o stație feroviară care servește drept punct de oprire pentru trenurile care tranzitează regiunea. Gara este un nod important pentru locuitorii comunei, facilitând accesul către alte localități din județul Botoșani și din regiunea Moldovei.
- Linia Feroviară: Comuna este traversată de o linie feroviară care face legătura între Botoșani și alte orașe importante. Această linie este utilizată atât pentru transportul de călători, cât și pentru transportul de mărfuri.

3. Importanța Comunicațiilor Feroviare

- Conectivitate Regională: Linia feroviară oferă o conexiune esențială cu orașele din apropiere, precum Botoșani și Suceava, facilitând mobilitatea locuitorilor pentru muncă, educație și alte activități.
- Transport de Mărfuri: Calea ferată este crucială pentru transportul de mărfuri, contribuind la dezvoltarea economică prin facilitarea comerțului și a distribuției de produse agricole și industriale.

4. Probleme și Disfuncționalități

- Infrastructura Feroviară Îmbătrânită: Starea infrastructurii feroviare, incluzând șinele și facilitățile gării, poate fi învechită și necesită reparații și modernizări pentru a asigura siguranța și eficiența transportului.
- Frecvența Trenurilor: Numărul trenurilor care opresc în Leorda poate fi insuficient pentru a satisface nevoile de transport ale locuitorilor, limitând astfel mobilitatea acestora.
- Condițiile din Gări: Facilitățile din stațiile feroviare pot fi neadecvate, fără să ofere condiții de confort pentru călători, cum ar fi adăposturi, bănci sau iluminat adecvat.

5. Planuri de Dezvoltare și Îmbunătățiri

- Modernizarea Infrastructurii: Este necesară investiția în reabilitarea și modernizarea șinelor și a stațiilor pentru a asigura siguranța și a reduce timpii de călătorie.
- Creșterea Frecvenței Trenurilor: Colaborarea cu operatorii feroviari pentru a mări frecvența trenurilor și a introduce noi rute care să deservească mai bine nevoile locuitorilor.
- Îmbunătățirea Facilităților din Stații: Modernizarea stațiilor feroviare pentru a oferi condiții de confort și siguranță pentru călători, inclusiv adăposturi, bănci, iluminat și servicii de informare.

6. Surse de Finanțare

- Fonduri Europene: Atragerea de finanțări nerambursabile prin programele europene de dezvoltare regională (FEDR) și fonduri structurale.
- Bugetul de Stat: Solicitarea de fonduri guvernamentale pentru modernizarea infrastructurii feroviare.
- Parteneriate Public-Private: Stimularea investițiilor private prin parteneriate public-private pentru dezvoltarea și întreținerea infrastructurii feroviare.

Comuna Leorda beneficiază de o rețea feroviară importantă care contribuie la conectivitatea regională și la dezvoltarea economică. Cu toate acestea, există nevoia de modernizare și îmbunătățire a infrastructurii pentru a asigura un transport sigur, eficient și confortabil pentru locuitori. Prin investiții strategice și colaborări eficiente, comuna Leorda poate valorifica potențialul rețelei feroviare pentru a sprijini creșterea și dezvoltarea durabilă.

II.6. Disfuncționalități

1. Infrastructura Rutieră Inadecvată

- Drumuri deteriorate: Multe drumuri comunale sunt în stare proastă, cu suprafețe neuniforme, ceea ce duce la deteriorarea vehiculelor și la creșterea timpilor de deplasare.
- Lățimea insuficientă a drumurilor: Drumurile existente sunt adesea prea înguste pentru a susține traficul actual, ducând la probleme de siguranță și de congestie.

2. Lipsa Infrastructurii pentru Pietoni și Bicicliști

- Trotuare insuficiente: Lipsa trotuarelor sau trotuare înguste și neîntreținute pun în pericol pietonii, forțându-i să circule pe carosabil.

- Lipsa pistelor pentru biciclete: Inexistența infrastructurii dedicate bicicliștilor descurajează utilizarea bicicletelor și crește riscul de accidente.

3. Probleme de Parcare

- Locuri de parcare insuficiente: Zonele centrale și rezidențiale suferă de o lipsă acută de locuri de parcare, ceea ce duce la parcare ilegală și blocaje rutiere.

- Parcare neregulamentară: Lipsa unui sistem organizat de parcare duce la parcări improvizate, care obstrucționează circulația.

4. Conectivitate Redusă cu Drumurile Principale

- Lipsa rutelor alternative: Lipsa drumurilor alternative pentru a ocoli zonele aglomerate duce la blocaje frecvente pe drumurile principale.

5. Transport Public Inadecvat

- Servicii de transport public limitate: Frecvența redusă și acoperirea insuficientă a transportului public face ca locuitorii să depindă de autoturisme personale.

6. Iluminat Public Ineficient

- Lipsa iluminatului public adecvat: Sistemul de iluminat public inteligent nu acoperă în totalitate localitățile componente.

7. Probleme de Securitate Rutieră

- Semnalizare rutieră insuficientă: Lipsa semnelor de circulație și a marcajelor rutiere adecvate contribuie la creșterea riscului de accidente.

- Intersecții periculoase: Unele intersecții nu sunt bine proiectate sau semaforizate, ceea ce poate cauza accidente și blocaje.

8. Probleme de Gestionare a Traficului

- Lipsa sistemelor de gestionare a traficului: Absența semafoarelor inteligente și a sistemelor de monitorizare a traficului în timp real contribuie la gestionarea ineficientă a fluxului de trafic.

9. Impactul Traficului de Tranzit

- Trafic de tranzit intens: Traficul de tranzit, în special vehiculele grele, traversează comuna, agravând problemele de infrastructură și siguranță.

10. Lipsa Fondurilor pentru Îmbunătățiri

- Buget insuficient: Resursele financiare limitate împiedică realizarea proiectelor necesare de modernizare și extindere a infrastructurii rutiere.

Soluții Potențiale

- Reabilitarea și extinderea drumurilor: Modernizarea drumurilor existente și lărgirea acestora acolo unde este posibil.
- Dezvoltarea infrastructurii pietonale și ciclistice: Construirea de trotuare și piste pentru biciclete sigure și accesibile.
- Crearea de locuri de parcare: Amenajarea unor parări noi și implementarea unui sistem de parcare regulamentar.
- Îmbunătățirea conectivității: Dezvoltarea de noi rute pentru a îmbunătăți legăturile cu drumurile naționale și județene.
- Optimizarea transportului public: Extinderea și îmbunătățirea serviciilor de transport public.
- Iluminat public eficient: Modernizarea sistemului de iluminat public pentru a crește siguranța pe timp de noapte.
- Implementarea sistemelor de gestionare a traficului: Introducerea semafoarelor inteligente și a sistemelor de monitorizare a traficului.
- Colaborarea regională: Lucrul împreună cu autoritățile județene și regionale pentru a rezolva problemele de trafic și pentru a atrage fonduri suplimentare.

II.7. Analiza SWOT

Conceptul de analiza SWOT provine din fundamentele managementului strategic, fiind o analiză definită de identificare Punctelor Tari, Punctelor Slabe, a Oportunităților și a Amenințărilor.

Definiția de Analiză SWOT reprezintă acronimul pentru cuvintele de origine din limba engleză și anume „Strengths” (forțe, puncte forte), „Weaknesses” (slăbiciuni, puncte slabe), „Opportunities” (oportunități, șanse) și „Threats” (amenințări). Primele două privesc organizație și reflectă situația acesteia, iar următoarele două privesc mediul și oglindesc impactul acestuia asupra activității organizației

Pe baza analizelor situației existente, dar și a contextului regional, a fost realizată o analiză

S.W.O.T. care subliniază punctele tari, punctele slabe, oportunitățile de dezvoltare dar și amenințările din comuna Deleni, referitoare la infrastructură

PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE
<ul style="list-style-type: none"> • Existența unei rețele de drumuri comunale pietruite; • Drumurile de legătură sunt asfaltate; • Infrastructură de alimentare cu energie electrică, dezvoltată; • Pondere ridicată de drumuri pietruite față de drumuri de pământ; • Existența a două rute de transport public, ce fac legătură cu orașul • Existența de locuri de parcare în instituțiile publice, în jur de 5 -10 max. • Este luată în calcul o strategie de dezvoltare de noi locuri de parcare. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lipsa sistemelor de irigații; • Lipsa sistemului de canalizare și a stațiilor de epurare zonale a apelor uzate; • Artere de drum neasfaltate • Lipsa instituțiilor bancare pe teritoriul comunei; • Pagina de internet neoptimizată;
OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
<ul style="list-style-type: none"> • Proximitatea față de o gară • Programe de dezvoltare a infrastructurii și protecția mediului 	<ul style="list-style-type: none"> • Lipsa resurselor pentru (co)finanțarea investițiilor majore în infrastructura locală;

II.8. 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 arta, 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.

III. Prognoza circulației. Dezvoltarea mobilității

III.1. Rețeaua stradală

În general, rețeaua de străzi existente, alcătuirea profilelor transversale, elementele geometrice, toate acestea, asigură echilibrul în repartitia 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 parcarea 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.

III.2. Fluxul traficului rutier din comuna Leorda

1. Introducere

Proгноza fluxului traficului rutier pentru comuna Leorda este esențială pentru planificarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere. Aceasta include estimarea creșterii volumului de trafic, identificarea potențialelor puncte de congestie și propunerea de soluții pentru îmbunătățirea circulației rutiere.

2. Factori Determinanți

- Creșterea populației și urbanizarea: O creștere a numărului de locuitori și dezvoltarea economică locală vor determina o creștere a traficului rutier.
- Dezvoltarea economică: Investițiile în economie, precum deschiderea de noi afaceri și creșterea locurilor de muncă, vor atrage mai mulți locuitori și vizitatori, crescând astfel volumul de trafic.
- Modernizarea infrastructurii: Îmbunătățirile aduse drumurilor și infrastructurii vor atrage mai mulți utilizatori, inclusiv trafic de tranzit.
- Proiectele de infrastructură regională: Dezvoltările infrastructurii la nivel regional vor influența fluxul traficului în comuna Leorda.

3. Prognoza Traficului Rutier pe Termen Scurt (1-5 ani)

- Creștere anuală: Se estimează o creștere anuală a traficului rutier de aproximativ 3-5%, pe măsură ce infrastructura locală se îmbunătățește și comuna devine mai atractivă pentru rezidenți și investitori.
- Puncte de congestie: Principalele artere comunale, în special cele care fac legătura cu drumurile județene și naționale, vor înregistra o creștere semnificativă a volumului de trafic, necesitând măsuri de decongestionare.

4. Prognoza Traficului Rutier pe Termen Mediu (5-10 ani)

- Creștere anuală: Se anticipează o creștere anuală a traficului de 4-6%, determinată de dezvoltarea economică continuă și de creșterea populației.
- Extinderea infrastructurii: Vor fi necesare proiecte de extindere a drumurilor principale și secundare pentru a face față creșterii traficului.
- Zone de dezvoltare: Dezvoltarea de noi cartiere rezidențiale și zone comerciale va genera creșteri semnificative ale fluxului de trafic în zonele respective.

5. Prognoza Traficului Rutier pe Termen Lung (10-20 ani)

- Creștere anuală: Se estimează o creștere anuală a traficului de 5-7%, pe măsură ce comuna Leorda se dezvoltă și atrage noi investiții.
- Proiecte majore: Implementarea de proiecte majore de infrastructură, cum ar fi centuri ocolitoare și drumuri noi, va fi necesară pentru a gestiona creșterea traficului.
- Sustenabilitate: Introducerea unor soluții de transport durabil, cum ar fi transportul public modern și infrastructura pentru biciclete, va deveni esențială pentru a menține un flux de trafic fluid și sustenabil.

6. Soluții și Recomandări

- Îmbunătățirea infrastructurii existente: Reabilitarea și modernizarea drumurilor comunale pentru a face față creșterii traficului.
- Proiecte de extindere: Extinderea drumurilor principale și construirea de noi artere pentru a decongestiona traficul.
- Soluții inteligente de gestionare a traficului: Implementarea unor sisteme de semaforizare inteligente și monitorizarea traficului în timp real.
- Dezvoltarea transportului public: Crearea de rute de transport public eficiente și accesibile pentru a reduce dependența de autoturisme.

- Promovarea transportului durabil: Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și pietoni pentru a încuraja moduri alternative de transport.
- Colaborare regională: Cooperarea cu autoritățile județene și regionale pentru a dezvolta proiecte comune de infrastructură care să îmbunătățească conectivitatea și fluxul traficului.

Prognoza fluxului traficului rutier din comuna Leorda indică o creștere semnificativă pe termen scurt, mediu și lung, determinată de dezvoltarea economică și urbanizarea continuă. Prin implementarea soluțiilor propuse, comuna Leorda poate asigura o infrastructură rutieră adecvată, care să susțină creșterea economică și să îmbunătățească calitatea vieții locuitorilor săi.

III.3. Strategia de dezvoltare a infrastructurii rutiere din comuna Leorda

1. Introducere

Comuna Leorda, situată în județul Botoșani, are nevoie de o strategie de dezvoltare a infrastructurii rutiere care să sprijine creșterea economică, îmbunătățirea conectivității și creșterea calității vieții pentru locuitorii săi. Această strategie urmărește modernizarea și extinderea infrastructurii existente, precum și implementarea de soluții inovatoare pentru a asigura un transport eficient și durabil.

2. Obiective Strategice

- Îmbunătățirea accesibilității și conectivității: Asigurarea unor legături rutiere eficiente cu principalele drumuri județene și naționale.
- Modernizarea infrastructurii existente: Reabilitarea și modernizarea drumurilor comunale pentru a îmbunătăți siguranța și confortul utilizatorilor.
- Dezvoltarea infrastructurii de transport public și pietonal: Crearea de facilități pentru transportul public și pentru circulația pietonală, inclusiv accesibilitate pentru persoane cu dizabilități.
- Susținerea dezvoltării economice locale: Îmbunătățirea infrastructurii pentru a facilita accesul la piețe și servicii, stimulând astfel dezvoltarea economică a comunei.

3. Acțiuni Prioritare

a. Modernizarea și reabilitarea drumurilor comunale:

- Reabilitarea carosabilului pe principalele artere comunale.
- Modernizarea trotuarelor și a șanțurilor/rigolelor stradale.
- Îmbunătățirea iluminatului public de-a lungul drumurilor comunale.

- Plantarea de arbori și amenajarea spațiilor verzi pe aliniamentele rutiere.

b. Îmbunătățirea conectivității regionale:

- Realizarea unor legături rutiere eficiente cu drumurile județene și naționale.
- Colaborarea cu județele vecine pentru dezvoltarea unei rețele rutiere interconectate.

c. Dezvoltarea infrastructurii de parcare:

- Identificarea și amenajarea unor noi locuri de parcare în centrul comunei și în zonele aglomerate.
- Implementarea unor soluții inteligente de gestionare a parcărilor pentru a optimiza utilizarea acestora.

d. Dezvoltarea circulației pietonale:

- Crearea de trasee pietonale sigure și accesibile.
- Amenajarea unor facilități pentru pietoni, inclusiv bănci, coșuri de gunoi și iluminat public.
- Implementarea de soluții pentru accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități.

e. Modernizarea stațiilor pentru navetiști:

- Construirea și modernizarea stațiilor de transport public pentru a oferi condiții adecvate pentru navetiști.
- Amenajarea unor spații de așteptare confortabile și sigure.

4. Surse de Finantare

- Bugetul local: Alocarea de fonduri din bugetul local pentru proiectele prioritare.
- Bugetul de stat: Solicitarea de fonduri guvernamentale pentru proiectele de infrastructură.
- Fonduri europene: Atragerea de finanțări nerambursabile prin fonduri de dezvoltare regională (FEDER, FNDR) și fonduri structurale și de coeziune.
- Parteneriate public-private: Stimularea investițiilor private prin parteneriate public-private pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere.

5. Implementare și Monitorizare

- Planificare detaliată: Elaborarea unor planuri detaliate pentru fiecare proiect de infrastructură, incluzând termene și bugete.

- Supravegherea lucrărilor: Monitorizarea constantă a progresului lucrărilor pentru a asigura respectarea termenelor și a standardelor de calitate.
- Evaluarea impactului: Evaluarea periodică a impactului proiectelor asupra comunității și ajustarea strategiei în funcție de rezultate.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii rutiere din comuna Leorda are ca scop îmbunătățirea calității vieții locuitorilor prin modernizarea și extinderea rețelei rutiere, dezvoltarea transportului public și pietonal și stimularea dezvoltării economice locale. Prin implementarea acestei strategii, comuna Leorda va deveni un model de dezvoltare durabilă și eficientă.

Concluzii. Priorități

O stare fizică adecvată a întregii infrastructuri de transport și trafic reprezintă o condiție prealabilă esențială pentru a obține efectele dorite prin toate celelalte măsuri recomandate. Pentru continuarea și aprofundarea propunerilor reglementate prin Planul Urbanistic General (PUG) în perioada următoare, sunt necesare hotărâri ale Consiliului Local privind regimul terenurilor. Acestea includ:

a. Modernizarea circulațiilor comunale: Aceasta implică îmbunătățirea carosabilului, trotuarelor, șanțurilor și rigolelor stradale, iluminatului public și plantațiilor de aliniament. Modernizările pot include lărgiri care presupun realinierea parcelelor.

b. Soluționarea necesităților de parcare: Conform Regulamentului Local de Urbanism, este necesară abordarea problemelor de parcare.

c. Dezvoltarea circulației pietonale: Aceasta trebuie însoțită de realizarea unor facilități și amenajări pentru pietoni și persoane cu handicap, spații plantate, îmbunătățirea ambiantului prin pavimente, mobilier urban, alegerea unor profile pentru arterele pietonale care să descurajeze circulația auto, precum și realizarea unor suprafețe de staționare și distribuție cu zone de odihnă de-a lungul părții pietonale și iluminat public.

d. Modernizarea stațiilor pentru navetiști: Este necesară îmbunătățirea infrastructurii pentru stațiile de transport destinate navetiștilor.

Realizarea obiectivelor propuse prin programul propriu al Consiliului Local va trebui susținută atât din fondurile bugetului local și bugetului de stat, cât și prin atragerea de finanțări nerambursabile prin fonduri de dezvoltare regională (FEDER, FNDR) și fonduri structurale și de coeziune.

Bibliografia

- Registrul Urbiștilor din România <https://www.rur.ro/legislatia-domeniului>
- Portal Legislativ <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/164470>
- Memoriu General Comuna Leorda, județul Botoșani
- Strategia de dezvoltare durabilă Comuna Leorda

Întocmit,
Geomatician Silvia Melinte