

Studiu Mobilitate și Transport

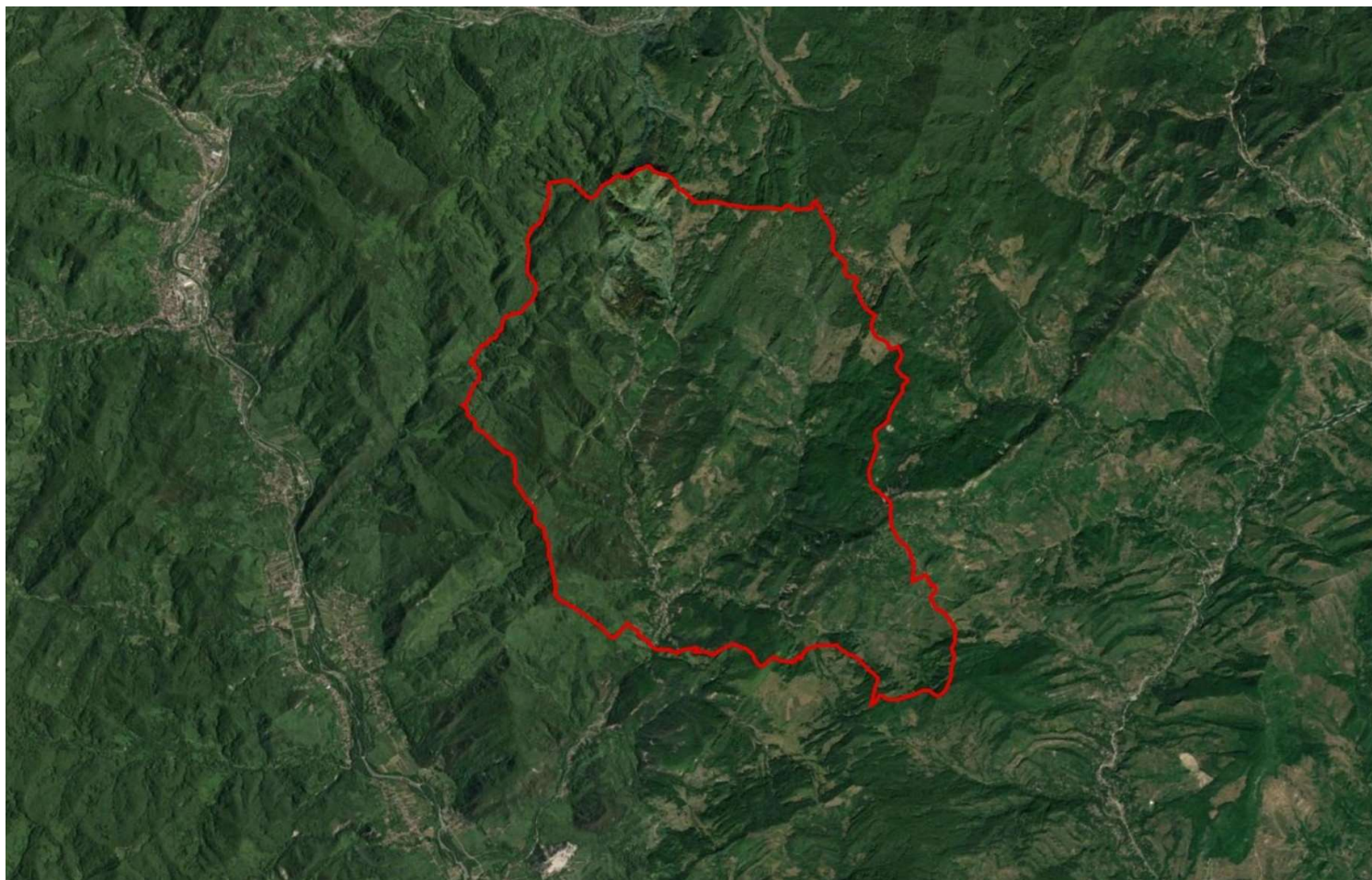
ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL AL COMUNEI COLȚI

Beneficiar

Comuna Colți, județul Buzău

Proiectant General

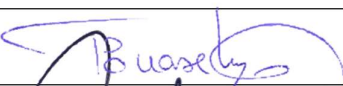
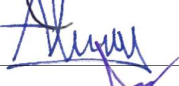
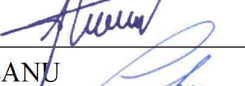
Vego Concept Engineering S.R.L.



FOAIE DE CAPĂT

Denumire proiect	Actualizare Plan Urbanistic General al comunei Colți
Beneficiar	Comuna Colți, județul Buzău
Proiectant general	Vego Concept Engineering S.R.L.
Studiu	Studiu Mobilitate și Transport
Data elaborării	IUL 2026

COLECTIV DE ELABORARE

Specialist	Urb. Augustin Ioan SUCIU	
Project manager	Virgil PROFEANU	
Colectiv elaborare	Urb. Călin ALEXANDRESCU	
	Arh. Luiza TĂNASE	
	Urb. Bianca Raluca Ioana NEDEA	
	Urb. Alexandru Georgian CHIRIȚĂ	
	Urb. Diana Iulia STĂNCIULESCU	
	Urb. Andrei Cristian CIOCAN	
	Urb. Andreea Florentina CODREANU	
	Urb. Andrei Cristian ION	

CUPRINS

CAPITOLUL 1. DATE GENERALE, OBIECTIV ȘI METODOLOGIE	7
1.1. Etapa Pregătitoare și Baza de Date	7
1.2. Structura Studiului de Fundamentare (conform Ordinului 233/2016)	7
1.3. Sinteza Finală a Capitolului	9
CAPITOLUL 2. ANALIZA CRITICĂ A SITUAȚIEI EXISTENTE.....	10
2.1. Structura mobilității	10
2.2. Organizarea rețelelor.....	11
2.3. Relația mobilitate – urbanism	12
2.4. Factori determinanți	12
2.5. DIAGNOSTIC CRITIC	13
2.5.1. Deficiențe structurale identificate.....	13
2.5.2. Ineficiențe funcționale	13
2.5.3. Lacune de dezvoltare	14
2.5.4. Dezechilibre modale	14
2.5.5. Zone cu accesibilitate critică.....	14
CAPITOLUL 3. DISFUNȚIONALITĂȚI ȘI PRIORITĂȚI	15
3.0. Corelarea analizei cu disfuncționalitățile	15
3.1. Disfuncționalități Structurale	15
3.2. Disfuncționalități Funcționale	15
3.3. Disfuncționalități de Dezvoltare.....	16
3.4. Prioritizare.....	16
Prioritatea 1 – Siguranță și accesibilitate de bază.....	17
Prioritatea 2 – Modernizare și servicii de transport.....	17
Prioritatea 3 – Informare, coordonare și dezvoltare pe termen lung.....	17
CAPITOLUL 4. PROPUNERI DE ELIMINARE/DIMINUARE A DISFUNȚIONALITĂȚILOR..	18
4.0. MATRICE DE CORELARE ANALIZĂ – PROPUNERI	18

4.1. Direcții Strategice	19
4.2. Pachet de Măsuri: Structurarea Rețelei de Transport	19
4.3. Pachet de Măsuri: Mobilitate Alternativă și Durabilă	20
4.4. Pachet de Măsuri: Integrare Urbanistică și Accesibilitate	20
4.4.1. Concentrarea funcțiunilor în zone bine deservite	20
4.4.2. Puncte de informare și facilități pentru biciclete	20
4.4.3. Condiții de accesibilitate pentru dezvoltări noi	20
4.4.4. Corelarea mobilității cu echiparea edilitară:.....	21
4.5. Cadru instituțional și coordonare	21
CAPITOLUL 5. PROGNOZE, SCENARII SAU ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE.....	22
5.1. Definirea Scenariilor de Dezvoltare prin Ipoteze	22
5.2. Prognoza Cererii de Transport	23
5.3. Evaluarea Comparativă a Scenariilor	23
5.4. Scenariul Recomandat și Implicațiile Urbanistice	24
5.5. Sinteza Finală a Capitolului și Tranziția către Sinteza Studiului.....	25
CAPITOLUL 6. SINTEZA STUDIULUI	26
6.0. Corelarea cu cerințele normative (A–E)	26
6.1. Diagnostic General Sintetic	27
6.2. Direcții Strategice și Scenariul Recomandat.....	28
6.3. Contribuția la Planul Urbanistic General (PUG)	28
CAPITOLUL 7. LIMITĂRI ALE STUDIULUI.....	31
7.1. Cadrul și limitele analizei.....	31
7.2. Tipologia Limitărilor	31
7.3. Necesitatea Studiilor Ulterioare	31
7.4. Principii de verificare și conformare finală.....	32
7.5. Notă privind statutul livrabilului și piesele asociate.....	32

CAPITOLUL 8. REFERINȚE.....	34
-----------------------------	----

CAPITOLUL 1. DATE GENERALE, OBIECTIV ȘI METODOLOGIE

1.1. Etapa Pregătitoare și Baza de Date

Anterior elaborării documentației propriu-zise, se parcurge etapa pregătitoare, care constă în asigurarea unei baze de date complete, incluzând studiile de fundamentare necesare pentru a susține propunerile din cadrul documentației. Studiile de fundamentare sunt lucrări de specialitate prin care se realizează analize și propuneri de soluționare a problemelor, pe domenii specifice.

Aceste studii trebuie să prezinte concluzii pe bază de analiză de date actualizate, cu o vechime de maximum 3 ani față de data elaborării. Pot fi folosite studii, cercetări și proiecte anterioare numai în situația în care informațiile oferite de acestea nu și-au pierdut valabilitatea. Elaborarea studiilor de fundamentare va fi realizată de către proiectantul documentației de urbanism, dacă are competența necesară, sau prin colaborare cu instituții specializate.

1.2. Structura Studiului de Fundamentare (conform Ordinului 233/2016)

Conform normelor metodologice în vigoare, demersul elaborării studiului de fundamentare este structurat după cum urmează:

A) Delimitarea obiectivului studiat

1. Scopul studiului:

- Fundamentarea direcțiilor de dezvoltare a mobilității.
- Integrarea strategiei de mobilitate în strategia generală de dezvoltare urbană.
- Corelarea sistemului de mobilitate cu structura funcțională a unității administrativ-teritoriale (UAT).

2. Obiective specifice ale studiului:

- Analiza critică a sistemului de transport existent (multimodal).
- Identificarea disfuncționalităților și a nevoilor de mobilitate.
- Fundamentarea unei viziuni strategice pentru mobilitate durabilă.
- Propunerea de politici, măsuri și proiecte prioritare.

3. Delimitarea teritorială și tematică:

- **Teritorială:** Aria de studiu acoperă întreg teritoriul UAT Comuna Colți, Județul Buzău, incluzând analiza relațiilor funcționale la nivel periurban și regional.
- **Tematică:** Studiul abordează în mod integrat sistemele de mobilitate relevante pentru scara UAT: rutier, transport public, moduri alternative (pietonal, velo), parcare în puncte de interes și transportul local de mărfuri/aprovizionare, fără analiză logistică operațională de detaliu.
- **Delimitare negativă:** Prezentul studiu nu include studii operaționale de trafic la nivel de detaliu (ex: dimensionare intersecții), nu substituie Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) sau alte studii sectoriale și nu dimensionează soluții tehnice la nivel de proiect de execuție.

4. Orizontul de analiză:

Studiul analizează și formulează propuneri pe trei orizonturi de timp, corelate cu perioada de valabilitate a PUG:

- **Termen scurt:** 0-5 ani
- **Termen mediu:** 5-10 ani
- **Termen lung:** 10-20 ani

5. Baza de date și Metodologia:

- **Surse de date:** Date statistice (INS, recensăminte), documentații de urbanism și strategice existente (PUG anterior), planuri de amenajare a teritoriului (PATJ Buzău), studii de trafic anterioare (dacă există), date de la operatorii de transport public și autoritățile județene (AJT).
- **Tip analiză:** Prospectivă, sintetică și comparativă pe criterii.
- **Metode aplicate:**
 - Analiză comparativă a indicatorilor de mobilitate.
 - Analiză relațională între sistemul de mobilitate și structura funcțională a localității.
 - Evaluare de scenarii pe bază de criterii de performanță (indicatori de evaluare).

- **Limitări metodologice:**

- Acuratețea analizei depinde de calitatea și actualitatea datelor statistice disponibile la nivel local.
- Studiul nu include modelarea matematică detaliată a traficului, ci se bazează pe analize de flux și indicatori agregați.

B) Analiza critică a situației existente

Această secțiune este dezvoltată în Capitolul 2, care prezintă o evaluare detaliată a sistemului actual de transport, incluzând infrastructura rutieră, serviciile de transport public, condițiile pentru transportul nemotorizat și politicile de parcare.

C) Evidențierea disfuncționalităților și priorități de intervenție

Această secțiune este dezvoltată în Capitolul 3, care sintetizează problemele majore identificate în analiza critică, le ierarhizează în funcție de impact și urgență și stabilește prioritățile de intervenție pe termen scurt, mediu și lung.

D) Propuneri de eliminare/diminuare a disfuncționalităților

Această secțiune este dezvoltată în Capitolele 4 și 5, care formulează un set de măsuri și proiecte concrete menite să răspundă disfuncționalităților identificate, grupate în pachete de acțiune integrate.

E) Prognoze, scenarii sau alternative de dezvoltare

Această secțiune este dezvoltată în Capitolul 5, care evaluează impactul măsurilor propuse prin construcția a cel puțin două scenarii alternative (tendențial vs. mobilitate durabilă) și recomandă scenariul optim pentru atingerea obiectivelor strategice.

1.3. Sinteza Finală a Capitolului

Acest capitol a stabilit cadrul legal și metodologic al Studiului de Mobilitate și Transport. Au fost delimitate obiectivul, sursele de date și limitele analizei, iar cerințele Ordinului nr. 233/2016 au fost preluate în succesiunea capitolelor următoare.

CAPITOLUL 2. ANALIZA CRITICĂ A SITUAȚIEI EXISTENTE

Acest capitol realizează o analiză critică detaliată a sistemului de mobilitate și transport existent, conform metodologiei stabilite în capitolul anterior. Demersul nu este unul pur descriptiv, ci urmărește să identifice punctele forte, vulnerabilitățile și disfuncționalitățile majore, constituind baza de date esențială pentru formularea diagnozei strategice.

2.1. Structura mobilității

Analiza structurii mobilității urmărește modul în care se realizează deplasările în teritoriul studiat. În lipsa unei anchete de mobilitate și a unor numărători de trafic la nivelul UAT, concluziile cantitative sunt limitate la datele confirmate, iar celelalte aprecieri sunt formulate calitativ.

Repartiția modală: Nu sunt disponibile măsurători locale care să stabilească ponderea fiecărui mod de deplasare. Caracterul rural montan, dispersia localităților și oferta redus documentată a transportului public indică o utilizare importantă a autoturismului pentru deplasările externe; ponderea mersului pe jos și a celorlalte moduri este tratată calitativ în prezentul studiu, fără pondere numerică modală.

Scopul deplasărilor: Sursele disponibile indică deplasări pentru acces la servicii, educație, sănătate, activități economice și obiective turistice. Destinațiile, volumele și distribuția pe motive de călătorie nu sunt cuantificate și necesită verificare prin anchetă locală.

Distribuția temporală a cererii: Nu sunt disponibile numărători orare sau serii de date care să confirme vârfurile de trafic. Intervalele cu cerere ridicată sunt tratate calitativ, pe baza structurii rurale și a informațiilor disponibile în sursele proiectului.

Distribuția spațială a cererii: Rețeaua de deplasare urmează în principal văile și legăturile dintre satele componente. DJ102F și DC69 sunt repere rutiere confirmate în sursele proiectului; fluxurile și ierarhia funcțională a celorlalte drumuri sunt tratate calitativ, pe baza rețelei disponibile și a datelor administratorilor consemnate în proiect.

Lungimea deplasărilor: Sursele disponibile nu permit calcularea unei distanțe medii pentru deplasările interne sau externe. Indicatorul se va determina numai pe baza unei anchete de mobilitate și a relațiilor origine-destinație măsurate.

Gradul de motorizare: Nu există o evidență confirmată a parcului auto la nivelul comunei. Dependența de transportul individual este reținută numai ca ipoteză de lucru specifică unui

teritoriu rural cu servicii dispersate și ofertă redus documentată de transport public; valoarea exactă necesită date DRPCIV/INS la nivel de UAT.

2.2. Organizarea rețelelor

Această secțiune evaluează oferta de infrastructură și servicii pentru fiecare mod de transport, analizând capacitatea, conectivitatea, calitatea și siguranța rețelelor existente.

Rețeaua rutieră: Teritoriul UAT Colți nu este traversat de drumuri naționale. Conectarea la rețeaua majoră se realizează indirect, dinspre DN10 și Pătârlagele, prin DJ102F, iar la nivel local este documentat DC69, alături de drumuri comunale și străzi locale. Lungimea, categoria, starea și ponderea sectoarelor modernizate sunt tratate ca informații necuantificate în prezentul studiu și nu fundamentează bilanțuri rutiere cantitative. Sursele proiectului indică existența unor sectoare degradate și necesitatea modernizării rețelei existente.

Rețeaua de transport public: Sursele proiectului indică existența transportului public județean, însă nu documentează complet traseele, stațiile, frecvențele, orarele și gradul de acoperire al satelor. Calitatea și atractivitatea serviciului nu pot fi evaluate cantitativ înainte de obținerea datelor de la Consiliul Județean și de la operatori.

Rețeaua pentru deplasări pietonale și cu bicicleta: Nu este documentată o rețea continuă de piste pentru biciclete sau de trotuare. Existența, continuitatea, starea și siguranța amenajărilor pietonale sunt tratate ca necesități de inventariere în etapa de implementare, cu prioritate în zonele centrale, în apropierea dotărilor publice și pe traseele cu circulație locală.

Parcarea: Nu este documentat un sistem local de parcări publice organizate sau un normativ local distinct. Prezentul studiu nu stabilește amplasamente sau capacități noi de parcare, iar situația parcării se tratează ca disfuncționalitate locală de gestionat prin proiectele ulterioare.

Siguranța rutieră: Nu sunt disponibile date locale privind accidentele sau sectoarele cu concentrare de evenimente. Evaluarea siguranței se formulează calitativ, prin corelare cu starea carosabilului, existența acostamentelor și trotuarelor, semnalizarea, iluminatul și condițiile de vizibilitate consemnate la nivelul surselor disponibile.

Transportul local de mărfuri și aprovizionare: UAT Colți nu dispune de platforme logistice sau fluxuri grele relevante. Transportul de mărfuri are caracter local și ocazional, legat de aprovizionarea gospodăriilor, comerțul local, activitățile agricole/forestiere și serviciile publice.

Nu se justifică o analiză logistică operațională, dar tema rămâne relevantă pentru siguranță rutieră, acces și protecția zonelor sensibile.

2.3. Relația mobilitate – urbanism

Analiza relației dintre sistemul de transport și structura urbană este esențială pentru a înțelege cauzele profunde ale problemelor de mobilitate. Această secțiune investighează modul în care modelele de dezvoltare urbană influențează cererea de transport.

Modelul de dezvoltare urbană: Comuna Colți are o structură specifică așezărilor de vale din zona subcarpatică, cu un țesut dispersat, liniar, dezvoltat de-a lungul principalelor cursuri de apă și căi de comunicație. Acest model generează distanțe relativ mari între gospodăriile și funcțiunile de interes, accentuând dependența de transportul motorizat.

Relația funcțională: Funcțiunile administrative și principalele servicii publice sunt concentrate în satul Colți, iar obiectivele turistice relevante sunt localizate în Colți și Aluniș. Dispersia locuirii în cele patru sate componente generează necesitatea deplasărilor între localități și către centrul de comună.

Accesibilitatea la servicii și dotări: Din cauza ofertei limitate de transport public și a lipsei infrastructurii pentru transportul nemotorizat, accesibilitatea la serviciile publice și la dotările de interes este precară pentru locuitorii care nu dețin un autoturism, în special pentru populația vârstnică.

Proiecte de dezvoltare viitoare: Valorile validate din Anexa 3 indică 157,19 ha intravilan existent și 235,01 ha intravilan propus. Modificările de limită trebuie corelate cu accesul rutier, utilitățile, riscurile naturale și capacitatea de deservire, fără a presupune automat o creștere a cererii de transport.

2.4. Factori determinanți

Această secțiune analizează factorii socio-economici, demografici și de mediu care modelează pe termen mediu și lung cererea de transport și condiționează dezvoltarea sistemului de mobilitate.

Comuna se confruntă cu un declin demografic accentuat (populația stabilă a scăzut la 809 locuitori la recensământul din 2021, de la 1.094 în 2011 și 1.335 în 2002 — o scădere de cca 26% într-un deceniu) și cu un proces de îmbătrânire a populației. Aceste tendințe vor influența pe termen lung cererea de mobilitate, cu o posibilă creștere a nevoilor de transport pentru acces la servicii medicale.

Dezvoltarea economică: Economia locală este bazată pe agricultura de subzistență, exploatare forestieră și un sector turistic emergent. Dezvoltarea turismului poate genera o creștere a fluxurilor de trafic în weekend și în perioadele de vacanță, necesitând o infrastructură adecvată.

Cadrul instituțional și financiar: Capacitatea administrativă a comunei de a atrage fonduri nerambursabile este un factor determinant pentru implementarea proiectelor de modernizare a infrastructurii. Colaborarea cu Consiliul Județean Buzău este esențială pentru gestionarea drumurilor și a transportului public.

Constrângeri de mediu: Pe teritoriul comunei se află rezervația naturală RONPA0292 „Chihlimbarul de Buzău / de Colți”, pentru care Anexa 3 indică aproximativ 2,52 ha, cu necesitatea confirmării prin registrul oficial și planșa GIS. Zonele cu susceptibilitate la alunecări de teren impun, de asemenea, condiționări pentru intervențiile asupra infrastructurii.

2.5. DIAGNOSTIC CRITIC

Pe baza analizei descriptive și critice din secțiunile anterioare, se conturează un diagnostic evaluativ care sintetizează principalele probleme ale sistemului de mobilitate.

Analiza evidențiază următoarele probleme majore:

2.5.1. Deficiențe structurale identificate

Sursele confirmă existența unor sectoare rutiere degradate și proiecte de modernizare, însă lungimea totală a rețelei și ponderea sectoarelor modernizate nu sunt încă determinate. Nu este documentată o rețea continuă pentru biciclete, iar infrastructura pietonală necesită inventariere în teren. Organizarea transportului public și legăturile dintre sate nu pot fi evaluate complet fără trasee și orare confirmate.

2.5.2. Ineficiențe funcționale

Datele disponibile nu permit calcularea frecvențelor, timpilor de parcurs sau gradului de utilizare a transportului public. Pentru parcuri, semnalizare și circulația pietonală sunt necesare verificări punctuale în teren. În consecință, diagnosticul funcțional se limitează la lipsa datelor operaționale și la necesitatea îmbunătățirii siguranței și accesibilității.

2.5.3. Lacune de dezvoltare

Prezentul studiu nu propune puncte de transfer, sisteme locale de informare a călătorilor sau model de trafic. Pentru scara comunei, prioritare sunt inventarierea rețelei, siguranța rutieră, accesul la servicii și coordonarea investițiilor, înaintea unor soluții tehnologice complexe.

2.5.4. Dezechilibre modale

Utilizarea autoturismului este probabil importantă în deplasările externe, dar nu poate fi calificată drept excesivă și nu poate fi exprimată procentual fără o anchetă de mobilitate. Modurile pietonal, velo și transportul public sunt insuficient documentate pentru o comparație cantitativă.

2.5.5. Zone cu accesibilitate critică

Accesibilitatea este influențată de relieful accidentat, dispersia locuirii și starea neuniformă a drumurilor. Localizarea exactă a sectoarelor greu practicabile, a traversărilor insuficiente și a comunităților cu acces critic trebuie stabilită prin analiza GIS și verificare în teren.

CAPITOLUL 3. DISFUNCȚIONALITĂȚI ȘI PRIORITĂȚI

3.0. Corelarea analizei cu disfuncționalitățile

Acest capitol, conform cerințelor Ordinului 233/2016, evidențiază disfuncționalitățile sistemului de mobilitate și transport, având ca scop susținerea propunerilor de reglementare din cadrul PUG. Fiecare disfuncționalitate identificată în continuare este rezultatul direct al analizei critice a situației existente, detaliată în Capitolul 2, secțiunile 2.1–2.5. Demersul nu este unul formal, ci reprezintă fundamentarea analitică a deciziilor de planificare, asigurând o legătură directă și verificabilă între problemele constatate și soluțiile propuse.

3.1. Disfuncționalități Structurale

Disfuncționalitățile structurale privesc configurația, starea și continuitatea rețelelor de transport. Sunt reținute numai problemele confirmate sau formulate explicit ca necesități de verificare.

1. Starea neuniformă a rețelei rutiere: Sursele indică sectoare degradate și proiecte de modernizare pentru DC69 și drumurile locale. Lungimile și ponderea sectoarelor modernizate se stabilesc prin analiza GIS și inventarul administratorilor; până atunci nu se utilizează procente sau calitative globale nesustținute.
2. Continuitatea insuficient documentată a infrastructurii pietonale și velo: Nu este confirmată o rețea continuă de piste pentru biciclete, iar trotuarele și acostamentele sunt tratate ca infrastructuri care necesită inventariere pe tronsoane. Riscurile pentru pietoni și bicicliști se stabilesc prin verificare de siguranță și observații în teren.
3. Conectivitatea internă insuficient documentată: Structura liniară a așezărilor și relieful pot limita legăturile dintre sate, însă sectoarele cu acces dificil sunt tratate ca zone prioritare pentru inventariere și intervenții de accesibilitate.

3.2. Disfuncționalități Funcționale

Disfuncționalitățile funcționale privesc modul de operare, informare și utilizare a infrastructurii existente. În absența datelor operaționale, formulările sunt limitate la aspectele care necesită verificare.

1. Condiții de circulație neuniforme: Sectoarele degradate pot reduce viteza și confortul deplasării, dar timpii de parcurs și efectele asupra vehiculelor nu sunt măsurate în studiul actual.

2. Transport public insuficient documentat: Traseele, frecvențele, orarele, gradul de acoperire și numărul de călători nu sunt disponibile. Atractivitatea serviciului este tratată calitativ și nu se declară prin indicatori operaționali în prezentul studiu.
3. Parcări neinventariate în punctele de interes: Nu există un inventar al parcărilor și al ocupării acestora. Eventualele conflicte cu spațiul pietonal se tratează ca risc funcțional în centrul administrativ și în apropierea obiectivelor turistice.
4. Siguranță rutieră insuficient evaluată: Lipsesc datele locale privind accidentele și inventarul complet al trecerilor, marcajelor, iluminatului, trotuarelor și acostamentelor. Intervențiile se prioritizează după verificarea tronsoanelor cu utilizatori vulnerabili.
5. Semnalizare și orientare neuniform documentate: Starea indicatoarelor rutiere și turistice nu este inventariată complet; necesarul este tratat ca element de gestionat prin proiectele de siguranță și semnalizare rutieră.

3.3. Disfuncționalități de Dezvoltare

Disfuncționalitățile de dezvoltare privesc corelarea investițiilor rutiere cu dezvoltarea locală, serviciile publice, turismul și protecția mediului.

1. Lipsa unui program integrat de intervenții: Proiectele rutiere confirmate trebuie reunite într-o prioritizare comună, corelată cu siguranța, accesul la servicii, utilitățile și riscurile naturale.
2. Lipsa facilităților confirmate pentru combinarea modurilor de deplasare: Nu sunt documentate parcări pentru biciclete, puncte de informare sau alte facilități de transfer. Prezentul studiu nu stabilește amplasamente pentru aceste facilități, în absența unei cereri cuantificate.
3. Corelarea insuficientă dintre dezvoltarea intravilanului și accesibilitate: Modificările limitei intravilanului trebuie evaluate împreună cu accesul rutier, transportul public, utilitățile și riscurile naturale, pentru a evita extinderi greu de deservit.
4. Instrumente de informare și monitorizare insuficiente: Nu există o bază locală completă cu starea drumurilor, traseele de transport public, parcărilor și fluxurile. Prioritatea este centralizarea și actualizarea datelor necesare deciziilor de investiții.

3.4. Prioritizare

Pe baza problemelor confirmate și a informațiilor disponibile, se propune următoarea ordine de intervenție. Ierarhia este formulată ca prioritizare strategică pentru PUG.

Prioritatea 1 – Siguranță și accesibilitate de bază

1. **Siguranța rutieră pentru utilizatorii vulnerabili:** Implementarea de măsuri urgente pentru protejarea pietonilor, în special în apropierea școlilor și a stațiilor de transport public (trotuare, treceri de pietoni, iluminat public).
2. **Asigurarea accesibilității de bază:** Modernizarea și reabilitarea tronsoanelor de drum comunal care deservește un număr mare de locuitori și care se află într-o stare tehnică critică.

Prioritatea 2 – Modernizare și servicii de transport

1. **Creșterea atractivității transportului public:** evaluarea rutelor și frecvențelor existente împreună cu operatorul județean, urmată de formularea unor propuneri numai după confirmarea datelor de operare și a cererii reale.
2. **Crearea unei rețele minime pentru transport nemotorizat:** Amenajarea de trotuare continue în zonele centrale ale satelor și crearea unor trasee sigure pentru bicicliști, în special în scop turistic.
3. **Modernizarea completă a rețelei rutiere:** Continuarea programului de modernizare și asfaltare a drumurilor comunale și locale, în limita proiectelor confirmate și a priorităților rezultate din analiza GIS / studiul de circulație.

Prioritatea 3 – Informare, coordonare și dezvoltare pe termen lung

1. **Adoptarea unei viziuni de mobilitate durabilă:** Integrarea principiilor de mobilitate sustenabilă în toate politicile și proiectele locale.
2. Introducerea elementelor de gestionare al traficului: Implementarea unui sistem coerent de semnalizare rutieră și informare turistică.
3. **Corelarea dezvoltării urbane cu planificarea mobilității:** Includerea în RLU a unor condiționări clare privind accesibilitatea pentru noile dezvoltări.

Orizonturile de implementare se corelează cu programul de investiții, bugetele aprobate și maturitatea proiectelor. În lipsa unui calendar financiar confirmat, termenii scurt, mediu și lung au caracter orientativ.

CAPITOLUL 4. PROPUNERI DE ELIMINARE/DIMINUARE A DISFUNCȚIONALITĂȚILOR

Acest capitol corelează diagnosticul cu măsuri de planificare și intervenții care pot fi preluate în PUG. Propunerile sunt diferențiate între investiții confirmate, necesități de analiză și recomandări care se detaliază prin documentații tehnice ulterioare.

4.0. MATRICE DE CORELARE ANALIZĂ – PROPUNERI

Fiecare măsură este corelată cu problema la care răspunde. Tabelul următor permite verificarea legăturii dintre analiza situației existente, disfuncționalități și propunerile studiului.

Tabelul 1 - Corelarea disfuncționalităților de mobilitate cu măsuri

ID Disfuncționalitate (din Cap. 3)	Disfuncționalitate Sintetizată	Pachet de Măsuri / Propunere Corelată (din Cap. 4)
3.1.1, 3.2.1	Starea tehnică precară a rețelei rutiere	4.2.1. Modernizarea și ierarhizarea rețelei rutiere
3.1.2, 3.2.4	Inexistența infrastructurii pentru transport nemotorizat și riscuri pentru utilizatorii vulnerabili	4.3.1. Dezvoltarea unei rețele de trasee ecoturistice (velo și pietonale)
3.1.3	Lipsa conexiunilor transversale eficiente	4.2. Modernizarea și verificarea conectivității rețelei existente
3.2.2	Neatractivitatea transportului public	4.3.2. Direcție condiționată de optimizare a transportului public, pe baza datelor de la Consiliul Județean / operatorul de transport
3.3.1	Lipsa unei viziuni integrate asupra mobilității durabile	4.1. Adoptarea unei viziuni strategice centrate pe mobilitatea durabilă și accesibilitate

ID Disfuncționalitate (din Cap. 3)	Disfuncționalitate Sintetizată	Pachet de Măsuri / Propunere Corelată (din Cap. 4)
3.3.4, 3.3.2	Absența tehnologiilor moderne și a intermodalității	4.5. Centralizarea datelor și informarea utilizatorilor
3.3.3	Decorelarea planificării urbane de planificarea mobilității	4.4. Corelarea dezvoltării cu accesibilitatea și echiparea
3.2.5, 3.2.3	Lipsa managementului local al traficului, semnalizării și parcării punctuale în zonele de interes	4.5. Coordonarea semnalizării și a parcărilor punctuale

4.1. Direcții Strategice

Viziunea pe termen lung pentru mobilitatea în comuna Colți este aceea a unui **sistem de transport integrat, durabil și sigur, care susține dezvoltarea turismului responsabil și crește calitatea vieții pentru locuitori**. Această viziune se transpune în următoarele direcții strategice:

1. Prioritizarea siguranței și accesibilității: Intervențiile vor urmări protejarea pietonilor și bicicliștilor, accesul la servicii și reducerea riscurilor pe tronsoanele confirmate prin verificări în teren.
2. Susținerea mobilității active și a accesului turistic: Traseele de drumeție și cicloturism se dezvoltă etapizat, cu respectarea proprietății, a zonelor protejate și a condițiilor de siguranță.
3. Corelarea investițiilor rutiere cu dezvoltarea locală: Modernizarea drumurilor se prioritizează în raport cu accesul la servicii, obiective turistice, activități locale și intervențiile edilitare.

4.2. Pachet de Măsuri: Structurarea Rețelei de Transport

1. **Modernizarea și ierarhizarea rețelei rutiere:** Continuarea programului de modernizare și asfaltare a drumurilor comunale și a principalelor străzi locale, cu prioritate pentru intervențiile confirmate în sursele consultate: modernizare DC69, modernizarea infrastructurii rutiere la nivelul UAT și asfaltarea drumurilor locale / ulițelor. Nominalizarea altor tronsoane se va face după confirmare prin analiza GIS, studiul de circulație și lista finală de investiții.

2. Organizarea traficului și a parcării în punctele de interes: După măsurarea cererii și verificarea amplasamentelor, se pot amenaja spații de parcare și un sistem coerent de semnalizare rutieră și turistică în apropierea Muzeului Chihlimbarului și a Ansamblului rupestru Aluniș.

4.3. Pachet de Măsuri: Mobilitate Alternativă și Durabilă

1. Dezvoltarea etapizată a traseelor ecoturistice: Traseele pentru drumeție și cicloturism se stabilesc pe baza accesibilității, proprietății terenurilor, condițiilor de mediu și siguranței, cu legături între satele comunei și obiectivele culturale și naturale.
2. **Optimizarea serviciului de transport public:** Optimizarea serviciului de transport public rămâne o direcție necesară, dar condiționată de obținerea datelor de la Consiliul Județean Buzău și de la operatorii de transport. În etapa actuală nu se propun trasee, frecvențe sau orare noi, ci se recomandă analiza adaptării graficelor de circulație ale microbuzelor la nevoile de navetă, acces la servicii și fluxuri turistice de weekend.
3. Crearea unor trasee pietonale sigure: Trotuarele, acostamentele și potecile se prioritizează în zonele centrale și în apropierea școlii, dispensarului și punctelor de oprire ale transportului public, după confirmarea acestora.

4.4. Pachet de Măsuri: Integrare Urbanistică și Accesibilitate

4.4.1. Concentrarea funcțiunilor în zone bine deservite

PUG și RLU vor corela localizarea funcțiunilor de interes public și a serviciilor cu accesul rutier, posibilitatea deplasării pietonale și capacitatea de echipare, pentru a limita deplasările inutile și dezvoltările greu de deservit.

4.4.2. Puncte de informare și facilități pentru biciclete

Punctele de informare turistică și facilitățile pentru biciclete se pot amenaja numai după confirmarea fluxurilor, a amplasamentelor și a responsabilităților de administrare.

4.4.3. Condiții de accesibilitate pentru dezvoltări noi

RLU va condiționa autorizarea noilor dezvoltări (în special a celor turistice) de asigurarea unui acces facil și sigur la rețeaua de drumuri publice și de prevederea de spații adecvate pentru parcare și acces pietonal.

4.4.4. Corelarea mobilității cu echiparea edilitară:

Modernizarea drumurilor nu se tratează izolat. Întrucât sursele consultate indică lipsa sistemului public de canalizare la nivelul UAT (acoperire 0%) și alimentare publică cu apă confirmată parțial pentru satele Colți și Colții de Jos, cu soluții locale nespecificate tehnic în sursele proiectului pentru Aluniș și Muscelu Cărmănești, orice intervenție rutieră majoră trebuie corelată cu traseele de utilități, scurgerea apelor pluviale și servituțile tehnico-edilitare.

4.5. Cadru instituțional și coordonare

1. Clarificarea responsabilităților administrative: Primăria va stabili structura responsabilă pentru urmărirea proiectelor de mobilitate și pentru actualizarea datelor privind rețeaua de transport.
2. Centralizarea datelor de transport: Se recomandă o hartă de lucru actualizabilă, care să cuprindă starea drumurilor, traseele și stațiile confirmate, parcărilor și traseele turistice, utilizată de administrație pentru prioritizarea investițiilor.
3. **Dezvoltarea de parteneriate strategice:** Colaborarea activă cu Consiliul Județean, cu comunele învecinate și cu operatorii privați din turism pentru implementarea proiectelor comune și atragerea de finanțări.

CAPITOLUL 5. PROGNOZE, SCENARII SAU ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE

Acest capitol, elaborat în conformitate cu litera e) din structura obligatorie a studiilor de fundamentare (Ordinul 233/2016), reprezintă etapa prospectivă a demersului. Aici, pe baza diagnozei și a pachetelor de măsuri definite anterior, se construiesc și se evaluează scenarii alternative de dezvoltare. Scopul este de a oferi decidenților o imagine clară asupra consecințelor diferitelor direcții de acțiune și de a fundamenta alegerea celei mai bune căi de urmat pentru atingerea viziunii strategice a mobilității durabile.

5.1. Definirea Scenariilor de Dezvoltare prin Ipoteze

Pentru analiza evoluției mobilității în comuna Colți sunt utilizate trei scenarii de lucru, diferențiate prin nivelul de intervenție și gradul de coordonare a investițiilor.

A) Scenariul inerțial (tendențial)

- **Ipoteza fundamentală:** Menținerea tendințelor actuale, cu investiții minime, concentrate pe întreținerea infrastructurii existente și finalizarea proiectelor rutiere deja angajate. Nu se implementează politici active de descurajare a transportului individual sau de promovare semnificativă a alternativelor.
- **Descriere:** Sunt continuate numai lucrările deja angajate și întreținerea curentă. Problemele confirmate privind starea unor drumuri și lipsa datelor de transport rămân în mare parte nerezolvate; efectele asupra repartiției modale nu pot fi cuantificate.

B) Scenariul moderat (intervenții parțiale)

- **Ipoteza fundamentală:** Se aplică un set limitat de măsuri pentru siguranță și modernizarea unor tronsoane confirmate, fără coordonarea completă a rețelei și a serviciilor.
- **Descriere:** Sunt realizate intervenții punctuale, precum modernizarea DC69 și amenajări de siguranță în zonele cu utilizatori vulnerabili. Rezultatele sunt locale; impactul asupra repartiției modale și atractivității comunei nu poate fi estimat fără date măsurate.

C) Scenariul coordonat (intervenții integrate)

- **Ipoteza fundamentală:** Sunt coordonate modernizarea rețelei existente, siguranța pietonală, traseele ecoturistice și analiza transportului public, pe baza datelor furnizate de autoritatea județeană și operatori.

- **Descriere:** Scenariul urmărește creșterea siguranței, accesului la servicii și conectivității turistice. Efectele asupra populației, economiei și repartiției modale sunt posibile, dar nu pot fi cuantificate în lipsa unor modele de trafic și a unor evaluări socio-economice dedicate.

5.2. Prognoza Cererii de Transport

Pentru fiecare scenariu, evoluția cererii de transport va fi influențată de ipotezele specifice, pe orizontul de timp al PUG:

- **Evoluția demografică și motorizarea:** Declinul populației este confirmat, dar evoluția parcului auto nu este cunoscută. Scenariile nu atribuie valori numerice traficului fără date DRPCIV, anchete de mobilitate și numărători.
- **Dezvoltarea economică și obiectivele de interes:** Modernizarea accesului și dezvoltarea traseelor ecoturistice pot modifica fluxurile, în special în perioadele turistice. Capacitățile parcurilor și măsurile de gestionare se stabilesc după măsurarea cererii.
- **Impactul măsurilor asupra modurilor de deplasare:** Ponderea autoturismului, transportului public, mersului pe jos și bicicletei nu este cuantificată. Orice țintă modală necesită anchetă de mobilitate și monitorizare ulterioară.

5.3. Evaluarea Comparativă a Scenariilor

Evaluarea scenariilor este calitativă și compară opțiunile pe criterii de siguranță, accesibilitate, impact asupra mediului, cost și beneficii pe termen lung. Tabelul nu reprezintă o analiză cost-beneficiu și nu atribuie scoruri numerice.

Tabelul 2 – Evaluarea calitativă a scenariilor de mobilitate

Criteriu de evaluare	Scenariul inerțial	Scenariul moderat	Scenariul coordonat
Siguranță Rutieră (reducere risc accidente grave)	Scăzută	Medie	Ridicată
Accesibilitate (timp mediu de călătorie intern)	Neschimbat / În creștere	Îmbunătățit punctual	Îmbunătățit sistemic

Criteriu de evaluare	Scenariul inercial	Scenariul moderat	Scenariul coordonat
Atractivitate Turistică (potențial de creștere)	Scăzut	Mediu	Ridicat
Calitatea Mediului (impact asupra peisajului și poluării)	Negativ	Neutru / Ușor pozitiv	Pozitiv
Calitatea Vieții pentru Rezidenți	În scădere	Ușor îmbunătățită	Semnificativ îmbunătățită
Costuri de Investiție	Scăzute	Medii	Ridicate
Beneficii pe Termen Lung (socio-economice)	Scăzute / Nule	Moderate	Ridicate
Evaluare generală	Scăzut	Mediu	Ridicat

5.4. Scenariul Recomandat și Implicațiile Urbanistice

Pe baza evaluării calitative, se recomandă scenariul coordonat, cu implementare etapizată și condiționată de datele și finanțările disponibile.

- Justificare: Scenariul coordonat răspunde cel mai complet problemelor confirmate, deoarece leagă modernizarea drumurilor de siguranța pietonală, transportul public, traseele turistice și utilități. Prioritizarea finală se stabilește prin studii de fezabilitate, evaluări de cost și programul de investiții.
- Implicații urbanistice: Adoptarea acestui scenariu necesită transpunerea fermă a pachetului de măsuri din Capitolul 4 în reglementări urbanistice clare. Acestea includ:
 - Protejarea și rezervarea prin RLU a coridoarelor necesare pentru modernizarea drumurilor, amenajarea trotuarelor și a traseelor ecoturistice.

- Condiționarea autorizării construcțiilor noi, în special a celor cu funcțiune turistică, de asigurarea accesului la infrastructura modernizată și de respectarea unor norme stricte de integrare în peisaj.
- Definirea în RLU a unor reguli clare pentru amenajarea parcărilor la obiectivele turistice, pentru a preveni parcare necontrolată și a proteja spațiul public.

5.5. Sinteza Finală a Capitolului și Tranziția către Sinteza Studiului

Capitolul a comparat trei scenarii de lucru și a identificat scenariul coordonat drept direcția cea mai coerentă cu problemele confirmate. Concluziile sunt calitative și se utilizează ca fundament strategic pentru datele operaționale și documentațiile tehnice ulterioare.

Următorul capitol, "Sinteza Studiului", va prelua concluziile acestei analize de scenarii și le va integra cu diagnosticul și propunerile din capitolele anterioare, pentru a formula recomandările finale ce vor fi transpuse în documentația PUG.

CAPITOLUL 6. SINTEZA STUDIULUI

Acest capitol sintetizează diagnosticul și recomandările studiului și indică modul în care acestea pot fi preluate în Planul Urbanistic General, în Regulamentul Local de Urbanism și în piesele desenate.

6.0. Corelarea cu cerințele normative (A–E)

Tabelul de mai jos corelează capitolele studiului cu cerințele prevăzute de Ordinul nr. 233/2016. Corelarea are rol de verificare a structurii documentului și nu substituie verificarea conținutului tehnic și a datelor-sursă.

Tabelul 3 – Corelarea cerințelor normative cu structura studiului

Cerință Normativă (Ordin 233/2016)	Descriere Cerință	Capitol Corespondent în Studiu	Observații privind corelarea
A)	Delimitarea obiectivului studiat	Capitolul 1	Capitolul 1 stabilește scopul, obiectivele, delimitările, sursele și limitele analizei.
B)	Analiza critică a situației existente	Capitolul 2	Capitolul 2 realizează analiza detaliată a structurii mobilității, rețelelor și relației cu urbanismul.
C)	Evidențierea disfuncționalităților și priorități de intervenție	Capitolul 3	Capitolul 3 sintetizează problemele și le ierarhizează pe trei niveluri de prioritate.
D)	Propuneri de eliminare/diminuare a disfuncționalităților	Capitolul 4	Capitolul 4 formulează un set complet de măsuri și direcții strategice.

Cerință Normativă (Ordin 233/2016)	Descriere Cerință	Capitol Corespondent în Studiu	Observații privind corelarea
E)	Proгноze, scenarii sau alternative de dezvoltare	Capitolul 5	Capitolul 5 construiește și evaluează scenarii, recomandând o direcție de acțiune.

6.1. Diagnostic General Sintetic

Analiza a identificat probleme confirmate și domenii în care datele sunt insuficiente. Prioritățile PUG trebuie să se bazeze pe inventarierea rețelei, verificarea siguranței, accesul la servicii și coordonarea investițiilor.

A) Utilizarea importantă, dar necuantificată, a transportului individual motorizat

- Dependența ridicată de transportul individual motorizat este caracteristică zonelor rurale montane cu ofertă redusă de transport public. În cazul comunei Colți, această dependență este reținută ca diagnostic calitativ, nu ca indicator procentual local, întrucât nu există încă date măsurate privind repartitia modală.
- Consecințele asupra timpilor de parcurs, poluării și spațiului public nu sunt cuantificate la nivel local și sunt tratate calitativ în prezentul studiu.

B) Transport public insuficient documentat

- Traseele, stațiile, frecvențele, orarele și numărul de călători nu sunt disponibile integral; prin urmare, prezentul studiu tratează acoperirea și atractivitatea serviciului exclusiv calitativ.

C) Infrastructură pietonală și velo insuficient inventariată

- Nu este confirmată existența unei rețele coerente de piste pentru biciclete; traseele existente și potențiale sunt tratate ca obiect al inventarierii de implementare.
- Continuitatea și starea trotuarelor, acostamentelor și potecilor trebuie evaluate pe tronsoane, cu prioritate în zonele centrale și în apropierea dotărilor publice.

D) Necesitatea corelării dezvoltării cu accesibilitatea

- Extinderea propusă a intravilanului în zonele Colți și Aluniș trebuie tratată prudent, în contextul declinului demografic accentuat. Aceasta trebuie justificată prin consolidarea vetrelor, regularizarea situațiilor existente, susținerea funcțiunilor turistice și corelarea cu infrastructura, nu printr-o ipoteză de creștere demografică nesusținută de sursele proiectului.

6.2. Direcții Strategice și Scenariul Recomandat

Studiul a comparat scenariile inerțial, moderat și coordonat. Evaluarea calitativă indică scenariul coordonat drept direcția recomandată pentru siguranță, acces la servicii și conectivitate turistică, cu condiția etapizării, finanțării și confirmării datelor operaționale. Scenariul nu este prezentat ca soluție directă pentru redresarea demografică.

Principalele direcții strategice ale scenariului recomandat, care trebuie transpuse în PUG, sunt:

- Prioritizarea siguranței pietonale, a accesului la servicii și a continuității traseelor, în raport cu geometria și funcția fiecărui drum.
- Îmbunătățirea atractivității transportului public printr-o analiză coordonată cu autoritatea județeană și operatorii de transport, fără instituirea în această etapă a unor rute sau frecvențe noi nesusținute de sursele proiectului.
- Dezvoltarea etapizată a traseelor ecoturistice pietonale și velo, cu respectarea proprietății, a zonelor protejate și a condițiilor de siguranță.
- Organizarea traficului și a parcării în punctele de interes, pe baza măsurării cererii și a amplasamentelor disponibile.
- Corelarea strânsă a reglementărilor urbanistice cu accesibilitatea, prin aplicarea unor principii de dezvoltare orientate spre acces local.

6.3. Contribuția la Planul Urbanistic General (PUG)

Studiul de fundamentare nu este un document autonom, ci un instrument direct de lucru pentru PUG. Concluziile și direcțiile strategice de mai sus trebuie transpuse în mod prescriptiv în piesele scrise și desenate ale documentației de urbanism, după cum urmează:

A) Propuneri pentru Regulamentul Local de Urbanism (RLU)

- Reglementări privind circulațiile

- Prevedere privind ierarhizarea rețelei stradale, cu definirea clară a funcțiunilor (drumuri comunale, străzi locale) și a regimului de circulație.
- Prevederi privind profile transversale adaptate, acolo unde geometria drumului și studiile tehnice permit trotuare, acostamente și șanțuri pentru colectarea apelor pluviale.
- Reglementări privind parcare
 - Reguli privind asigurarea parcajelor pentru construcțiile noi, în special pentru funcțiunile turistice, în corelare cu HG nr. 525/1996 și cu posibilitatea staționării în interiorul parcelei.
- Condiții de autorizare
 - Prevedere privind obligativitatea asigurării accesului la drum public adecvat și corelarea autorizării noilor dezvoltări cu posibilitatea reală de echipare edilitară. În zonele de extindere a intravilanului, autorizarea se condiționează de soluții pentru acces rutier, alimentare cu apă, canalizare / soluții conforme de colectare-epurare, scurgerea apelor pluviale, energie electrică și servituți tehnico-edilitare.

B) Propuneri pentru planșele de reglementări ale PUG

- **Planșa de Reglementări Urbanistice - Zonificare:**

- Corelarea funcțiunilor turistice: Zonele cu funcțiuni turistice se corelează cu zonificarea și UTR-urile stabilite prin planșele PUG și RLU; studiul nu introduce coduri sau subzone noi fără confirmarea documentației de reglementare.

- **Planșa de Reglementări Edilitare și de Circulație:**

- Trasee ecoturistice: Coridoarele se indică orientativ numai după verificarea în teren, analiza GIS, regimul proprietății și condițiile de mediu.
- Rețea rutieră prioritară: Se reprezintă ierarhia rețelei existente și intervențiile confirmate: modernizarea DC69, modernizarea infrastructurii rutiere la nivelul UAT și asfaltarea drumurilor locale. Alte tronsoane se includ numai după confirmarea prin analiza GIS și lista finală de investiții.

- Rezervarea amplasamentelor: Parcările și celelalte investiții se localizează după analiza cererii, a proprietății și a condițiilor urbanistice; studiul nu fixează amplasamente nesustținute de sursele proiectului.

Prin aceste măsuri, PUG devine principalul instrument de implementare a strategiei de mobilitate durabilă, asigurând că dezvoltarea urbană viitoare va fi una coerentă, eficientă și orientată către o calitate superioară a vieții.

CAPITOLUL 7. LIMITĂRI ALE STUDIULUI

7.1. Cadrul și limitele analizei

Acest capitol prezintă limitele datelor și ale nivelului de detaliere. Declararea lor este necesară pentru ca recomandările să fie utilizate corect în PUG și în documentațiile tehnice ulterioare.

Scopul acestui capitol este de a prezenta onest constrângerile care au influențat profunzimea și anvergura analizei, fie că acestea țin de disponibilitatea datelor, de orizontul de timp sau de gradul de detaliere impus de un studiu la scara Planului Urbanistic General.

7.2. Tipologia Limitărilor

Limitările identificate pe parcursul elaborării studiului pot fi grupate în următoarele categorii principale:

A) Limitări privind datele de intrare

Datele privind repartitia modală, volumele de trafic, traseele și frecvențele transportului public, starea detaliată a drumurilor și parcarile nu sunt măsurate complet la nivel de UAT. Concluziile aferente sunt calitative și nu pot fundamenta dimensionări tehnice fără studii dedicate.

B) Limitări metodologice

Studiul are caracter strategic și nu include modelarea traficului la nivel de intersecție sau o analiză cost-beneficiu pentru fiecare investiție. Scenariile sunt comparate calitativ pe criterii explicite și trebuie detaliate prin studii de fezabilitate și proiecte tehnice.

C) Limitări privind gradul de detaliere

Fiind un studiu pentru un Plan Urbanistic General, nivelul de detaliere al propunerilor este unul strategic. Soluțiile de infrastructură sunt prezentate la nivel de concept și coridor, nu la nivel de proiect tehnic. Dimensionarea exactă, detaliile constructive și soluțiile tehnice specifice vor face obiectul unor faze de proiectare ulterioare (Studiu de Fezabilitate, Proiect Tehnic).

7.3. Necesitatea Studiilor Ulterioare

Recunoașterea acestor limitări conduce la identificarea necesității unor studii și documentații ulterioare, care să detalieze și să operaționalizeze direcțiile strategice stabilite. Acestea includ:

1. Studii de Fezabilitate pentru proiectele de infrastructură rutieră prioritare, corelate cu studiile de fundamentare edilitară și cu planșele de echipare tehnico-edilitară, pentru evitarea suprapunerilor, refacerilor de carosabil și a soluțiilor necoordonate.
2. O Strategie de Mobilitate Durabilă la nivel local, care să detalieze politicile și măsurile pe termen lung.
3. Studii de trafic pentru sectoarele sau intersecțiile în care numărătorile și evoluția fluxurilor justifică dimensionări suplimentare.
4. Planuri detaliate pentru rețeaua de piste de biciclete și pentru amenajarea spațiilor pietonale în centrele satelor.
5. Studii geotehnice de detaliu pentru zonele identificate cu risc la alunecări de teren, înainte de autorizarea oricăror construcții.

7.4. Principii de verificare și conformare finală

Verificarea finală urmărește coerența dintre datele utilizate, problemele identificate și măsurile propuse.

1. Corelarea analizei, disfuncționalităților, propunerilor și scenariilor: Fiecare măsură trebuie să indice problema la care răspunde și sursa care susține problema.
2. Afirmările trebuie diferențiate după nivelul de certitudine: Datele măsurate, concluziile calitative și necesitățile de verificare se prezintă distinct, fără transformarea estimărilor în certitudini.
3. Documentul trebuie să fie verificabil: Structura capitolelor, tabelele de corelare și declararea limitelor permit controlul concluziilor și actualizarea lor atunci când apar date noi.

7.5. Notă privind statutul livrabilului și piesele asociate

Prezentul Studiu de Mobilitate și Transport are caracter de studiu de fundamentare strategică pentru actualizarea Planului Urbanistic General al comunei Colți. Documentul fundamentează direcțiile de dezvoltare, disfuncționalitățile majore, prioritățile de intervenție și recomandările de transpunere în PUG, RLU și planșele de reglementare.

Studiul nu reprezintă un studiu operațional de trafic, nu dimensionează intersecții și nu substituie documentațiile tehnice ulterioare, precum studiile de fezabilitate, proiectele tehnice, studiile geotehnice de detaliu sau analizele GIS ale PUG.

Elementele privind lungimile exacte ale rețelei rutiere, traseele pietonale și velo, optimizarea transportului public, amplasarea parcărilor și coridoarele aferente mobilității durabile se tratează la nivel strategic în prezentul studiu și se detaliază prin analiza GIS, planșele de reglementare și documentațiile tehnice aferente.

Planșa „Sinteză Mobilitate și Transport (PUG)” și anexele tehnice menționate în Capitolul 8 se tratează ca piese de corelare și completare în cadrul pachetului grafic și tehnic al documentației PUG.

CAPITOLUL 8. REFERINȚE

- Ordinul MDRAP 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001.
- Ghid de proiectare GP 038/99 privind circulația și transporturile în mediul urban.
- Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul.
- OG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare.
- HG nr. 525/1996 pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism, cu modificările și completările ulterioare.
- Normele și reglementările administratorilor drumurilor și operatorilor de transport aplicabile la data proiectării.
- HG 257/2018 pentru aprobarea Normelor-cadru privind organizarea și funcționarea serviciului public de transport local.
- Ordinul MTI 73/2014 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea serviciului public de transport județean de persoane.