



ALIANA – TEAM CONSULTING S.R.L.
Galați, Str. Brăilei Nr.263, bloc Corp C1
J17/88/2010, CUI: RO26462569
Mobil: 0744438618, 0724264273

Beneficiar: Unitatea Administrativ Teritorială Schela

Proiectant: ALIANA-TEAM CONSULTING S.R.L.

”REACTUALIZAREA PLANULUI URBANISTIC GENERAL”

Comuna Schela

**ETAPA I – STABILIREA, DELIMITAREA ȘI CARACTERIZAREA ZONEI STUDIATE-
elaborarea studiilor de fundamentare**

Studii de fundamentare cu caracter prospectiv

**STUDIU DE FUNDAMENTARE CU CARACTER PROSPECTIV, ÎN DOMENIUL
MOBILITĂȚII ȘI TRANSPORTULUI**

Data: SEPTEMBRIE 2017



ALIANA - TEAM CONSULTING S.R.L.
Galați, Str. Brăilei Nr.263, bloc Corp C1
J17/88/2010, CUI: RO26462569
Mobil: 0744438618, 0724264273

FOAIE DE PREZENTARE

Denumirea lucrării: „REACTUALIZAREA PLANULUI URBANISTIC GENERAL”
Amplasament: COMUNA SCHELA, JUDEȚUL GALAȚI
Beneficiar: UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALĂ SCHELA
Proiect nr.: 9/29/3372/2017
Data elaborării: SEPTEMBRIE 2017
Faza: PUG – Plan Urbanistic General– Studii de fundamentare

**STUDIU DE FUNDAMENTARE CU CARACTER PROSPECTIV,
ÎN DOMENIUL MOBILITĂȚII ȘI TRANSPORTULUI**

TABEL DE RESPONSABILITĂȚI

COORDONATOR PROIECT DE SPECIALITATE:

ȘEF PROIECT DE SPECIALITATE:

COLECTIV DE ELABORARE:

Lect. univ. dr. Săracu Alina Florentina

Conf. univ. dr. Nechita Daniela

Ec. Păsărel Alina Mihaela

Ec. Vârlan Mădălina Elena



Cuprins

Introducere.....	7
1. Prezentarea generală a comunei	12
1.1. Cadru geografic	12
1.2. Resurse naturale.....	16
1.3. Încadrare în profil teritorial	18
2. Profilul afacerilor.....	20
2.1. Descrierea generală a mediului de afaceri.....	20
2.2. Analiza principalelor sectoare de activitate.....	21
2.3. Structura afacerilor.....	22
3. Analiza mobilității	26
3.1. Analiza demografică	26
3.2. Identificarea activităților economice.....	30
3.3. Infrastructura de educație și socială.....	33
4. Transporturi	37
4.1. Analiza situației actuale a infrastructurii de transport	37
4.2. Activitatea de transport	39
4.3. Interrelația mediu – transporturi.....	41
5. Analiza SWOT.....	44
6. Concluzii.....	47
7. Repere bibliografice	50

Listă figuri

- Figura nr.1. Accesibilitatea la nivelul județului Galați;
- Figura nr.2. Biserica din comuna Schela, județul Galați;
- Figura nr. 3. Evoluția populației după datele recensămintelor din anii 1992, 2002 și 2011;
- Figura nr.4. Evoluția plecărilor și stabilirilor de reședință în perioada 1992-2015;
- Figura nr.5. Evoluția salariaților în localitatea Schela;
- Figura nr.6. Evoluția numărului de șomeri din comună;
- Figura nr.7. Școala din comuna Schela, județul Galați;
- Figura nr.8. Evoluția locuințelor în perioada 1992-2015;
- Figura nr.9. Densitatea rețelei de transport la nivelul județului Galați.

Listă tabele

- Tabelul nr. 1. Agenți economici care au sediul social în comuna Schela;
- Tabelul nr.2. Densitatea populației la nivel județean și comunal;
- Tabelul nr.3. Evoluția salariaților în localitatea Schela;
- Tabelul nr.4. Evoluția șomerilor în localitatea Schela.

Listă abrevieri

- P.A.T.J. – Planul de Amenajare a Teritoriului Județean;
- DJ- drum județean;
- DC- drum comunal;
- PIB – produs intern brut;
- P.U.G.- Plan Urbanistic General;



ALIANA - TEAM CONSULTING S.R.L.
Galați, Str. Brăilei Nr.263, bloc Corp C1
J17/88/2010, CUI: RO26462569
Mobil: 0744438618, 0724264273

C0₂ – dioxid de carbon;

VAB- valoare adăugată brută;

AJOFM- Agenția Județeană pentru Ocuparea Forțelor de Muncă.

INTRODUCERE



Introducere

Accesibilitatea reprezintă un factor cheie al dezvoltării urbane durabile. Orașele de astăzi prezintă numeroase cartiere care se confruntă cu **probleme** sociale semnificative: segregare socială, infracționalitate, șomaj ridicat, generate, în mare parte, de lipsa accesibilității. Accesibilitatea la informație, la dotările și serviciile unui oraș - de la educație și sănătate până la serviciile publice (printre care și transportul în comun) reprezintă o condiție pentru asigurarea unui mediu urban atractiv și sigur.

Conceptul de accesibilitate, printr-o abordare extensivă, presupune capacitatea de relaționare a unui teritoriu, măsurabilă în distanță, timp, costuri și confort, fiind direct influențată de caracteristicile spațiului urban tranzitat și de modul de organizare a rețelelor de transport care deservește teritoriul.

Printr-o abordare strict spațială putem observa faptul că accesibilitatea fizică face referință la accesul către un loc sau o activitate și se concretizează printr-un sistem de transport care susține dezvoltarea socio-economică în profil spațial.

Din punct de vedere teoretic și metodologic, nivelul de accesibilitate în profil spațial reprezintă un produs al infrastructurii și ofertei de transport aerian, rutier, feroviar sau naval.

Nevoia unei strategii de dezvoltare teritorială a Regiunii de Sud-Est este acută, iar aceasta va putea fi realizată în totalitate cu ajutorul unei abordări integrate prin implementarea de politici sectoriale create în funcție de nevoile teritoriului.

La nivel regional, Regiunea de Dezvoltare Sud-Est prezintă un sistem urban și o serie de aspecte de ordin geografic care imprimă accesibilității orașelor și municipiilor o serie de caracteristici distinctive. Pot fi identificate, în acest sens, trei zone care însumează o serie de disfuncții și anume: fațada montană (Vrancea și Buzău), Podișul Dobrogei Centrale și arealul de triplă limită administrativă Galați-Brăila-Vrancea.

Prin urmare, creșterea accesibilității orașelor poate genera efecte majore asupra atractivității economice a acestora, prin reducerea costurilor de transport care fac posibilă realocarea unor activități economice în zona periurbană cu impact semnificativ asupra zonelor învecinate.

La nivelul județului Galați, accesibilitatea teritorială reprezintă capacitatea unei rețele de transport (căi ferate/rutiere/navale) de a asigura accesul populației spre diferite locații. Trebuie menționat faptul că accesibilitatea serviciilor de transport depinde de mai multe **aspecte**, cum ar fi:

- modul de organizare, capacitatea și calitatea rețelei de transport;
- caracteristicile serviciilor de transport (frecvența de deservire, repartiție orară);
- performanța tehnică a mijloacelor de transport;
- configurația infrastructurii rutiere și constrângerile topologice;
- fluiditatea traficului;
- cadrul de reglementări.

Un rol important este jucat și de realizarea infrastructurilor majore pe coridoare de transport care asigură legătura centrelor urbane de la nivelul județului Galați cu capitala țării și cu alte centre naționale și internaționale sau de către îmbunătățirea integrată, cantitativă și calitativă, a rețelei de drumuri locale, ameliorându-se, astfel, accesul spre centrele economice majore și spre coridoare de transport europene.

Nu în ultimul rând, este necesară dezvoltarea orașelor poartă din Regiunea de Sud-Est (municipiile Constanța, Brăila, Galați), care dețin infrastructuri portuare și aeroportuare cu un rol major în modul de amenajare al spațiului supraterritorial.

Având în vedere amplasamentul proxim al municipiilor Brăila și Galați (aproximativ 15 km) este de dorit dezvoltarea comună a acestora ca elemente componente ale unui pol economic integrat, balansând dezvoltarea din partea de sud-est a țării, polarizată de către Municipiul Constanța, care a fost desemnat ca „*pol național de creștere*” și București.

La nivel județean este urmărită dezvoltarea unor poli secundari cu rol în deservirea la nivel regional, principalii reprezentanți fiind Tecuci și Târgu Bujor.

Județul Galați înregistrează o densitate redusă atât a rețelei rutiere, cât și feroviare, precum și cea mai mică pondere a drumurilor publice modernizate, însă rețeaua feroviară se situează peste media pe țară în privința densității, dar cu procent destul de modest de modernizare (aproximativ 50%). Transportul naval suplinește, într-o oarecare măsură, deficiența celui rutier, fluviul Dunărea favorizând, în mod special, județul, reședința acestuia fiind amplasată pe un traseu principal european.

Lungimea drumurilor publice nu reprezintă un avantaj pentru județul Galați, rețeaua de drumuri publice fiind relativ slab reprezentată. În anul 2013, lungimea drumurilor publice din județ era de 1.558 km, din care 79,8% (1.244 km) sunt drumuri județene și comunale și 20,1% (314 km) sunt drumuri naționale.

Lungimea drumurilor publice din județul Galați reprezintă 14,2% din totalul drumurilor publice din Regiunea de Dezvoltare Sud-Est și 1,8% din drumurile publice din România.

În comparație cu anul 2000, lungimea drumurilor publice a crescut cu 6,3 procente, cele mai mari investiții realizându-se în rândul drumurilor naționale, de la 212 km în anul 2000, acestea ajungând la 306 km în anul 2008.

În cadrul Regiunii de Dezvoltare Sud-Est, județul Galați ocupă locul patru în ceea ce privește lungimea totală a drumurilor publice, pe primele poziții situându-se județul Buzău și județul Constanța.

Lungimea totală a căilor ferate din județul Galați din anul 2008 era de 303 km, aceasta aflându-se într-o moderată dar constantă creștere, începând cu anul 2000. Din totalul liniilor de cale ferate, un procent de 89,7% reprezintă linii normale.

Teritoriul județului este străbătut de magistrala 700 București - Urziceni, Brăila - Galați. Prin intermediul căilor ferate este asigurată conexiunea județului Galați atât cu Municipiul București, cât și cu zona de nord a țării.

Starea tehnică a rețelei de cale ferată din județul Galați este, în general, bună. Cu toate acestea, nivelul dotărilor și starea tehnică a liniilor nu permit viteze mai mari de 60 – 80 km/h.

Județul Galați nu dispune de un aeroport, cel mai apropiat aeroport aflându-se la Tulcea.

Numărul vehiculelor în inventar pentru transportul urban de pasageri în județul Galați se ridică la 276 autobuze și microbuze, 81 de tramvaie și 13 troleibuze. Flota județeană de transport public este în totalitate prezentă în Municipiul Galați și transportă pasagerii din Municipiul Galați în interiorul municipiului, precum și intrajudețean. Mai mult decât atât, toate troleibuzele din județul Galați aparțin Municipiului Galați. Singurul oraș din județ care beneficiază de autobuze și microbuze pentru desfășurarea transportului public este Municipiul Tecuci.

1. PREZENTAREA GENERALĂ A COMUNEI SCHELA



1. Prezentarea generală a comunei

1.1. Cadru geografic

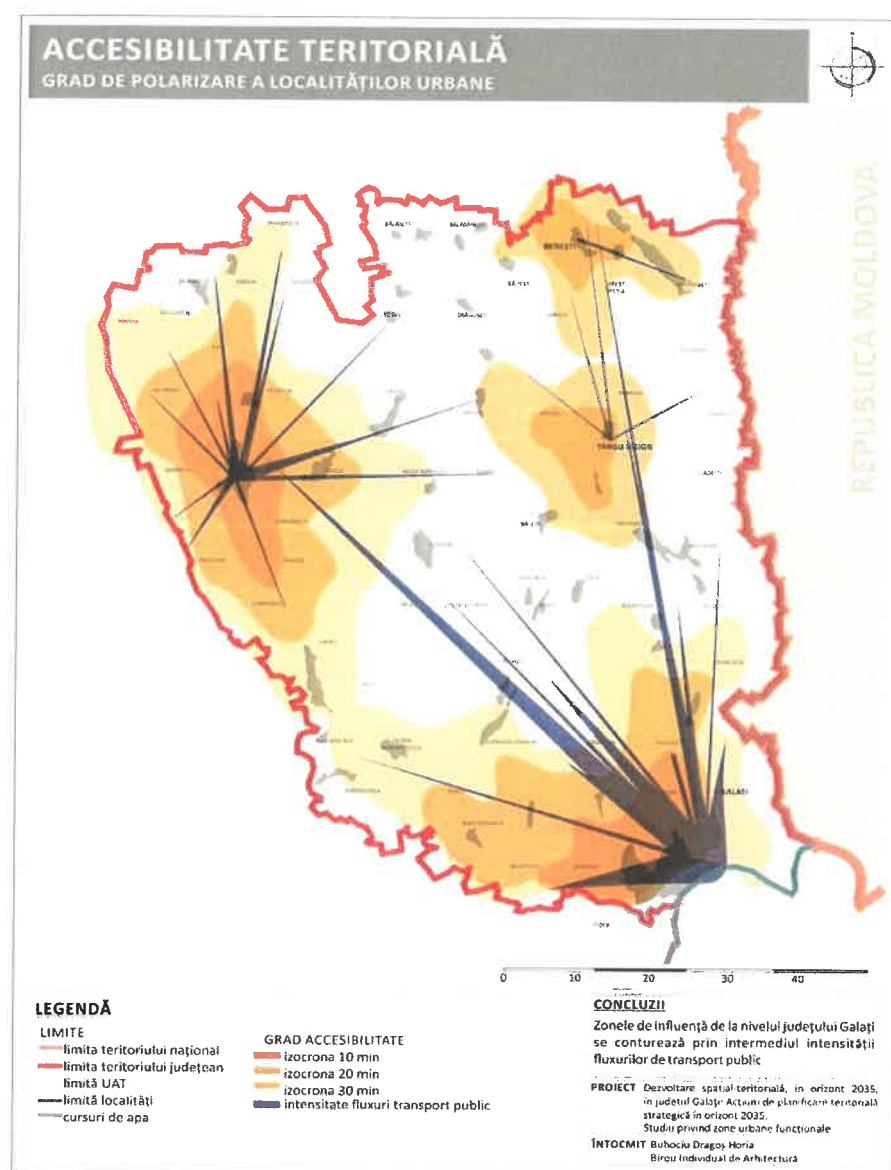
Județul Galați este așezat în sud-estul țării. În partea de nord se învecinează cu județul Vaslui, la est, Prutul formează granița naturală cu Republica Moldova, spre sud, Dunărea reprezintă limita cu județul Tulcea, la sud-vest, pe linia Siretului, se învecinează cu județul Brăila, iar la vest și nord-vest, în mare parte tot pe cursul Dunării, se învecinează cu județul Vrancea. Distanța Județului Galați față de capitala României, București, este de 257 km. Un important atu al județului îl reprezintă localizarea sa în apropierea punctelor vamale. Astfel, acesta poate dezvolta relații comerciale internaționale la aproximativ 11 km de punctul vamal Giurgiulești, la 59 km de cel de la Oancea, care face legătura cu Republica Moldova și la 90 de km de punctul vamal Ismail, care face legătura cu Ucraina.

Județul Galați se înscrie în aria județelor pericarpatiche, dunărene, fiind situat relativ aproape de Marea Neagră, la confluența a trei mari ape curgătoare - Dunărea, Siret, Prut și la încrucișarea unor mari drumuri comerciale. Vecinătatea județului Galați cu județele Vaslui, Vrancea, Brăila și Tulcea constituie o oportunitate majoră pentru a pune bazele unei colaborări cu aceste județe pe toate planurile: economic, social, cultural, de mediu. Cu județul Brăila relația este una diferită, mult mai strânsă, având în vedere apropierea celor doi poli de dezvoltare, la aproximativ 15 km, și relațiile între aceștia.

Conform PATJ Galați elaborat în octombrie 2014, cele 65 de unități administrativ teritoriale de județul Galați structurează teritoriul formând la nivelul județului două axe de dezvoltare:

- zona vestică a județului: Galați – Independența – Liești – Tecuci – Munteni – Ghidigeni spre Bârlad;
- zona estică a județului: Galați – Tulucești – Foltești – Măstăcani – Târgu Bujor – Băneasa – Berești.

Figura nr. 1. Accesibilitatea la nivelul județului Galați



Sursa: Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Galați

Comuna Schela se află în județul Galați, în partea de est a României aproape de locul în care râul Siret se varsă în Dunăre. Comuna este formată din 2 sate, Negrea și Schela, situate la o distanță aproximativă de 7 km unul de altul. Ambele sate sunt așezate de o parte și de alta a pârâului Lozova. De la marginea sudică a satului Schela până la râul Siret sunt mai puțin de 10 kilometri.

Clima comunei Schela

În județul Galați *clima* este temperat - continentală, cu unele variații interne datorate reliefului și orientării văilor. Părțile de sud și cele centrale, prezintă mai mult de 90% din caracteristicile climatice de câmpie, în timp ce partea de nord a județului este într-o regiune deluroasă. Ambele regiuni de câmpie și deal se caracterizează prin veri calde și uscate și ierni cu viscole puternice întrerupte frecvent de deplasări de aer cald și umed de la sud și sud-vest, care generează topirea zăpezii. Cele trei râuri Siret, Prut și Dunăre și bazinele din jurul lor afectează, în general, prin introducerea climei specifice ce modifică regimul de valori și principalele elemente meteorologice: clima este relativ mai umedă și cu temperaturi mai scăzute în timpul verii și mai puțin rece în timpul iernii.

Suprafața teritoriului administrativ al comunei Schela aparține în totalitate sectorului de climă temperat – continentală datorită poziției geografice estice în cadrul țării. Temperatura medie anuală este de 10°C.

În general, verile sunt foarte calde, temperatura medie a lunii iulie fiind de 22.5°C. În schimb, iernile sunt destul de aspre, cu o durată medie a intervalului de îngheț cuprins între 160-200 zile și cu o temperatură medie a lunii ianuarie de aproximativ -3.2°C.

Trecerea de la sezonul cald la cel rece, și invers, se face brusc, datorită invaziilor maselor de aer cald din sud-vest, care produc iarna dezgheț general și topirea stratului de zăpadă destul de brusc, într-o perioadă relativ mică de timp.

Cantitățile medii anuale de precipitații depășesc ușor valoarea de 400 mm, înregistrându-se un maxim în luna iunie și un minim în luna februarie.

Vânturile dominante sunt cele din direcția nord-est, urmate de cele din nord, sud-vest și sud, cu viteze medii de 4 m/s.

Relieful

Teritoriul administrativ al **comunei Schela** se încadrează în "Câmpia Înaltă a Covurluiului", ce face parte din unitatea structurală a Podișului Moldovei.

O trăsătură geomorfologică comună pentru cele două localități Schela și Negrea este aceea că în fiecare din ele se disting trei zone caracteristice:

- ❑ zona de luncă: se dezvoltă asimetric pe ambele părți ale pâraurilor principale și este de regulă îngustă. Pe alocuri lunca servește ca pășune sau prezintă exces de umiditate cu vegetație caracteristică; lunca este sporadic acoperită cu construcții în partea de nord și de sud a localității Schela; tot în partea de sud a acestei localități se găsesc sonde pentru extracția țițeiului;
- ❑ zona de trecere de la luncă la câmpia înaltă: se desfășoară pe ambele părți ale pâraurilor principale și este dens construită;
- ❑ zona câmpiei înalte: se dezvoltă cu precădere în partea de vest a localității Negrea, iar în cadrul localității Schela la limitele de est și de vest; terenul este acoperit de construcții individuale, pășuni, culturi de porumb și plantații de salcâmi; la limita estică a localității Schela s-a format o ravenă, care este împădurită.

Localitatea Schela este străbătută în zona mediană de pârâul Lozova, al cărui curs nu este regularizat, iar albia are adâncimi de 2-3 m. Valea Lozova este acoperită de vegetație și arbuști. Este necesară curățirea și rectificarea albiei, pentru a o scoate din incidența unor posibile inundații. Zona de luncă are lățimi cuprinse între 25 m în zona centrală, 250 m în partea de nord și 400 m în partea de sud. Zona de trecere de la luncă la câmpia înaltă prezintă cea mai mare dezvoltare, cuprinzând aproape întreaga localitate. Zona este bine acoperită cu construcții.

La baza versantului stâng, de-a lungul drumului există o rigolă dalată pentru scurgerea apelor. Pe cealaltă parte a drumului, la limita dinspre sat există o conductă de gaz metan.

Câmpia înaltă se dezvoltă pe suprafețe reduse, la limitele de est și vest ale localității, cu cote ale terenului cuprinzând între +20...+60 pe versantul de est, având o pantă

medie de 11% și +20...+30 pe versantul de vest, cu o pantă medie de 6%. Ravena existentă în partea estică, în afara localității Schela, este împădurită.

Localitatea Negrea este străbătută de pârâul Negrea, afluent al pârâului Lozova, a cărui albie nu este regularizată, dar care provoacă inundații. Zona de luncă se dezvoltă în lungul pârâului Negrea și are lățimi de 70-250 m în partea de sud a localității. În partea de sud a luncii există suprafețe cu exces de umiditate. Peste valea Negrea s-a realizat o traversare din pământ fără tub de scurgere, apa acumulată provocând băltiri la suprafața terenului. Zona de trecere dintre luncă și câmpia înaltă se dezvoltă până la cota +50 pe flancul de vest și +65 pe cel de est. Această suprafață reprezintă cea mai mare parte a zonei construite. Zona câmpiei înalte are cota maximă +70 și dezvoltare în partea de vest. Pantele terenului au valori de 8-10%. Această zonă este acoperită, în cea mai mare parte, de culturi de porumb, viță de vie și parțial de construcții. Nu au fost identificate fenomene fizico – geologice, precum ravenele, eroziunile și alunecările de teren.

1.2. Resurse naturale

Totalitatea resurselor valorificabile de care dispune zona comunei Schela, prin mediul său geografic și geologic, reprezintă resursele naturale. Acestea sunt structurate astfel:

- resurse neregenerabile – argile, pietrișuri;
- regenerabile – apă, aer, sol, floră, faună sălbatică, energia solară și eoliană.

Între componentele resurselor naturale există legături și interacțiuni puternice, astfel că, orice intervenție antropică asupra uneia, induce inevitabil, consecințe și asupra celorlalte. Utilizarea acestor resurse este practică într-o manieră complexă, coordonată, pentru realizarea simultană a mai multor scopuri.

Rețeaua hidrografică

Rețeaua hidrografică este tributară Siretului. Ea este formată din pârâul Lozova, care traversează intravilanul localității Schela pe direcția nord-sud și se varsă în balta cu același nume din lunca Siretului, pârâul Negrea care traversează intravilanul localității Negrea, pe direcția nord-sud și se varsă în pârâul Lozova, și pârâul Greaca care străbate teritoriul comunei de la nord - est la sud - vest.

Patrimoniul cultural

Deși strămoșii celor care au fondat cele două sate, Schela și Negrea, proveneau din zone diferite, ei aveau aceeași religie: cea ortodoxă. Ambele comunități au început construirea bisericilor în anul 1908. Prima biserică a fost construită în anul 1910, în satul Negrea. Recepția bisericii din Schela s-a făcut în primăvara anului 1913.

Figura nr.2.Biserica din comuna Schela, județul Galați



Sursa: <https://www.google.ro/maps/>

1.3. Încadrare în profil teritorial

Comuna Schela se află în județul Galați, în partea de est a României aproape de locul în care râul Siret se vărsă în Dunăre. Comuna este formată din 2 sate, Negrea și Schela, situate la o distanță aproximativă de 7 km unul de altul. Ambele sate sunt așezate de o parte și de alta a pârâului Lozova. De la marginea sudică a satului Schela până la râul Siret sunt mai puțin de 10 kilometri.

Teritoriul comunei Schela se află situat în sud – vestul teritoriului județului Galați și este străbătut de traseul drumului județean DJ 251.

Satul Schela se află pe drumul județean care leagă orașul Galați de comuna Pechea. Din extremitatea nordică a satului Schela începe un drum comunal de aproximativ 5 km, care ajunge în localitatea Negrea.

Comuna e accesibilă și pe soseaua națională DN 25 Galați - Tecuci. Între localitățile Piscu și Independența există un drum județean care pleacă spre nord, spre Slobozia Conachi. Din Slobozia Conachi se ajunge în comuna Schela pe drumul județean Pechea - Galați.

Localitatea reședință de comună are acces ușor spre municipiul reședință de județ și spre orașul Tecuci situat în sud – vestul teritoriului administrativ. Prin intermediul drumului național DN 25 are o relație ușoară spre Tecuci și Galați. Localitatea se află situată la o distanță de 65 km de municipiul Tecuci și la aproximativ 20 km de orașul Galați.

2. PROFILUL AFACERILOR



2. Profilul afacerilor

2.1. Descrierea generală a mediului de afaceri

Județul Galați este orientat spre activități cu conținut tehnologic mai ridicat, cum ar fi mecanică și producția de mijloace de transport. Cu locul IV pe țară, din punctul de vedere al numărului de întreprinderi, Regiunea de Sud-Est a fost caracterizată printr-o dinamică pozitivă, în ceea ce privește numărul de unități active, precum și cifră de afaceri generată. Dinamica este, însă, mai puțin pozitivă decât cea existentă la nivel național. Din acest motiv, ponderea întreprinderilor regionale, precum și a cifrei de afaceri realizată, față de nivelul național, a fost în scădere, în ultimii ani.

Județul Galați se situează pe locul 1 între județele Regiunii de Sud-Est în ceea ce privește ponderea industriei la formarea valorii adăugate brute (VAB) județean (28,4%, pondere superioară mediei regionale și naționale). Industria prelucrătoare deține locul 3 între județe cu o pondere de 23,1% iar energia electrică, termică, gaze, apă, locul 1 cu 4,6%. Ponderea agriculturii la VAB județean (13,8%) este superioară mediei regionale (12,6%) Cu o pondere de 8,6% din VAB, superioară mediei regionale și naționale, construcțiile plasează județul Galați pe locul 2 în regiune. Serviciile, cu o pondere de 49,2% la VAB județean, inferioară valorii regionale, se plasează pe penultimul loc între județele regiunii.

Comisia Națională pentru Prognoză a dat publicității în decembrie 2015 estimările evoluțiilor economice în profil regional pentru perioada până în 2018. În ceea ce privește Regiunea de Dezvoltare Sud-Est, estimările specialiștilor sunt încurajatoare, PIB-ul regiunii urmând să crească de la 69,5 miliarde lei în 2014, la 88,8 miliarde în 2018, înregistrând, astfel, o creștere de 27%. În structura formării PIB-ului regiunii în anul 2018, cea mai importantă contribuție ar urma să fie cea a Constanței, de 35,6 miliarde, urmată de Galați (16,5 miliarde), Buzău (11,5 miliarde), Brăila (9,6 miliarde), Vrancea (8,6 miliarde) și Tulcea (6,8 miliarde).

La Galați au fost înregistrate niveluri ale PIB-ului sub cele prognozate. În cazul Galațiului se înregistrează o diferență consistentă, care argumentează și în cifre

opiniile care avertizează că județul Galați se confruntă cu o cădere economică severă. Astfel, dacă în prognozele anterioare, specialiștii estimau că la nivelul județului Galați va fi realizat la 31.12.2014 un PIB de 13,4 miliarde, în realitate, PIB-ul realizat la sfârșitul anului 2014 a fost de numai 12,8 miliarde, cu 600 de milioane mai mic decât cel prognozat. Principalele „motoare” ale economiei locale rămân cele două mari companii industriale, Combinatul ArcelorMittal și Șantierul Naval Damen, dar și activitățile din navigație și exploatare portuară și agricultură, care asigură menținerea PIB-ului la un nivel ridicat. În ceea ce privește evoluția PIB-ului Regiunii de Dezvoltare Sud-Est, este estimată o creștere a PIB-ului pe cap de locuitor de la 6.267 euro în anul 2014 la 8.225 euro în anul 2018. Potrivit acestor estimări, în anul 2018, din punctul de vedere al PIB-ului pe cap de locuitor, ierarhia județelor din sud-est va fi următoarea: Constanța (11.822 euro), Tulcea (7.759), Brăila (7.381), Galați (7.264), Buzău (6.148) și Vrancea (5.977).

2.2. Analiza principalelor sectoare de activitate

Agricultura deține o pondere importantă în economia regiunii, respective 40,4% din populația ocupată a regiunii fiind ocupată în acest sector, în timp ce terenurile cu destinație agricolă ocupă 65% din suprafața totală a regiunii. Sectorul privat deține cea mai mare pondere a terenului agricol și, totodată, produce cea mai mare parte a producției agricole. Regiunea de Sud - Est se situează pe primul loc în țară în ceea ce privește suprafața viilor pe rod. De asemenea, se poate afirma că problemele cronice care afectează sectorul agricol, limitează exploatarea potențialul extraordinar al acestei regiuni: 57% din suprafața agricolă este utilizată de unități agricole de dimensiuni medii foarte mici (2,53 ha) care practică o agricultură de subzistență sau semisubzistență și care, în momentul de față, reprezintă un obstacol în calea dezvoltării și modernizării sectorului, în special, într-o situație în care asocierea micilor proprietari este aproape inexistentă.

Economia comunei Schela se înscrie în tiparele specifice mediului rural, având la bază cultura plantelor și creșterea animalelor, ocupații atestate din timpuri

străvechi. În fapt, asupra vieții economice și-a pus amprenta poziționarea geografică, care a asigurat dezvoltarea agriculturii cu cele două ramuri principale ale acesteia: cultivarea plantelor (grâu, secară, porumb, legume, floarea soarelui, sfeclă de zahăr, cartofi) și creșterea animalelor (păsări, bovine, porcine, ovine). Sub acest aspect, încă din cele mai vechi timpuri, descoperirile arheologice au atestat ca ocupații de bază pentru locuitorii acestei zone, culesul, creșterea animalelor, cultivarea plantelor, meșteșugurile casnice (olăritul, țesut-cusut) sau metalurgia (prelucrarea metalelor). Pe de altă parte, apropierea de orașul Galați, unde sătenii vedeau un nivel de trai diferit de al lor și unde-și puteau valorifica surplusul de produse, i-a determinat să își dorească și pentru familiile lor un trai mai deosebit.

Agricultura a fost sectorul economic cu cele mai multe și mai profunde transformări, cu cele mai multe treceri de la o formă de organizare la alta. Evoluția în acest domeniu este remarcată prin prisma statisticilor agricole din diferite perioade care precizează atât suprafața cultivată (terenul arabil), cât și soiurile de plante folosite. Privind organizarea agriculturii, un factor important de influență l-a constituit forma de proprietate asupra terenului arabil care a cunoscut de-a lungul timpului o adevărată evoluție.

Creșterea animalelor, ramură de bază a agriculturii, a cunoscut de-a lungul timpului evoluții oscilante, însumând perioade de ascensiune, dar și de regres, datorate unor maladii (gen epizotii) sau evoluției economice la nivel național, surprinse în cifrele statisticilor existente în decursul vremii.

Comerțul și industrie - poziționarea geografică și apropierea de orașul Galați au facilitat de timpuriu desfășurarea pe raza comunei Schela a activităților de acest gen.

2.3. Structura afacerilor

Conform datelor furnizate de reprezentanții primăriei, în comuna Schela își derulează activitatea un număr de 46 agenți economici. Firmele care își desfășoară activități la nivelul comunei sunt prezentate în tabelul următor:

Tabelul nr. 1. Agenți economici care au sediul social în comuna Schela

Nr. crt.	Denumire firmă
1	AGRIROCO SRL
2	COSMILACT SRL
3	ANA & RAREȘ 2009 SRL
4	AGRICOLA CRIS SRL
5	RAL MEDIA & PUBLISHING SRL
6	CATMIHA SRL
7	TIFIDI FRUIT IMPEX SRL
8	LOGISTIC ROMSERV AVO SRL
9	GAMA GIALI SRL
10	MOSCU GROUP CONSTRUCT SRL
11	GEROSED SRL
12	LUXDENT SRL
13	AGRICOLANEA SRL
14	ROTABY AGENT DE ASIGURARE SRL
15	ESCAVBULDO SRL
16	BARGEOVIC PUB SRL
17	VEBOX SRL
18	FUNLEO CONSTRUCT SRL
19	DEDICA SRL
20	ANGELO & YASMINA CONSTRUCT SRL
21	RODIVOR 24 SRL
22	GERMANYS AUTOHAUS SRL
23	VIOLETPHARM SRL
24	VINART CONCEPT O.R. SRL-D
25	TIFAGRO IMPEX SRL
26	DEDA VLADY SRL
27	CONSTRUCT ROAD PROJECT SRL
28	BAU BAU 2013 SRL
29	VILA AMBRA MM SRL

30	AGROLUCYA COMPANY SRL
31	CRISMIH DECODESIGN SRL
32	TOMRED SRL
33	TEHNO DANANK SRL
34	MAGAZINUL DE SALTELE SRL
35	PALET PAM SRL
36	TRAC FOREST SRL
37	FRATELLI MONTAGGIO SRL
38	SERCAPRODUCT SRL
39	FOREVAR BET SRL
40	AGRICOLA GOLD SRL
41	GABRIEL SECURITY SYSTEMS SRL
42	STORE BLACK TIGER SRL
43	PETREA EUG TRANS SRL
44	DEDI FLORY DRAGAN SRL
45	VIL CONSTRUCT DUMITRIU SRL
46	FURNICA AGRARĂ COOPERATIVĂ AGRICOLĂ

Sursa: Informații statistice furnizate de Primăria Schela, județul Galați

3. ANALIZA MOBILITĂȚII



3. Analiza mobilității

3.1. Analiza demografică

Populația ocupă un loc central în activitățile de urbanism și amenajarea teritoriului, implicând cunoașterea a trei categorii de **aspecte**:

- necesitățile obiective de dezvoltare;
- potențialul cantitativ-demografic al populației;
- potențialul calitativ al populației.

Câteva dintre argumentele considerării populației în planurile de urbanism general se referă la rolul acesteia ca factor central de care se ține seama în elaborarea soluțiilor de dezvoltare, de beneficiar al tuturor măsurilor de dezvoltare care au ca finalitate creșterea nivelului de trai al acelei populații și de realizator al dezvoltării.

Conform cadrului metodologic de elaborare al P.U.G., populația este tratată și din punct de vedere cantitativ, sub următoarele **aspecte**: efectul populației, repartizarea în teritoriu, mișcarea populației, structura și evoluția populației. Aceste aspecte cantitative sunt folosite drept **criterii** în elaborarea soluțiilor de amenajare urbanistică și a teritoriului, respectiv în:

- fundamentarea deciziei de extindere/reducere a teritoriului intravilan destinat locuirii în acord cu creșterea/scăderea numărului populației;
- luarea unor decizii privind dotările necesare la nivel de comuna bazate pe nevoile specifice ale diferitelor grupe de vârstă în funcție de ponderea acestora din totalul populației;
- fundamentarea viitoarelor decizii de investiții ale administrației locale în funcție de tendințele demografice pentru următorii 10 ani legate spre exemplu de echiparea tehnico-edilitară, dotările culturale, sociale, educaționale etc.;

- analiza din punct de vedere demografic a resurselor umane necesare dezvoltării economiei locale etc.

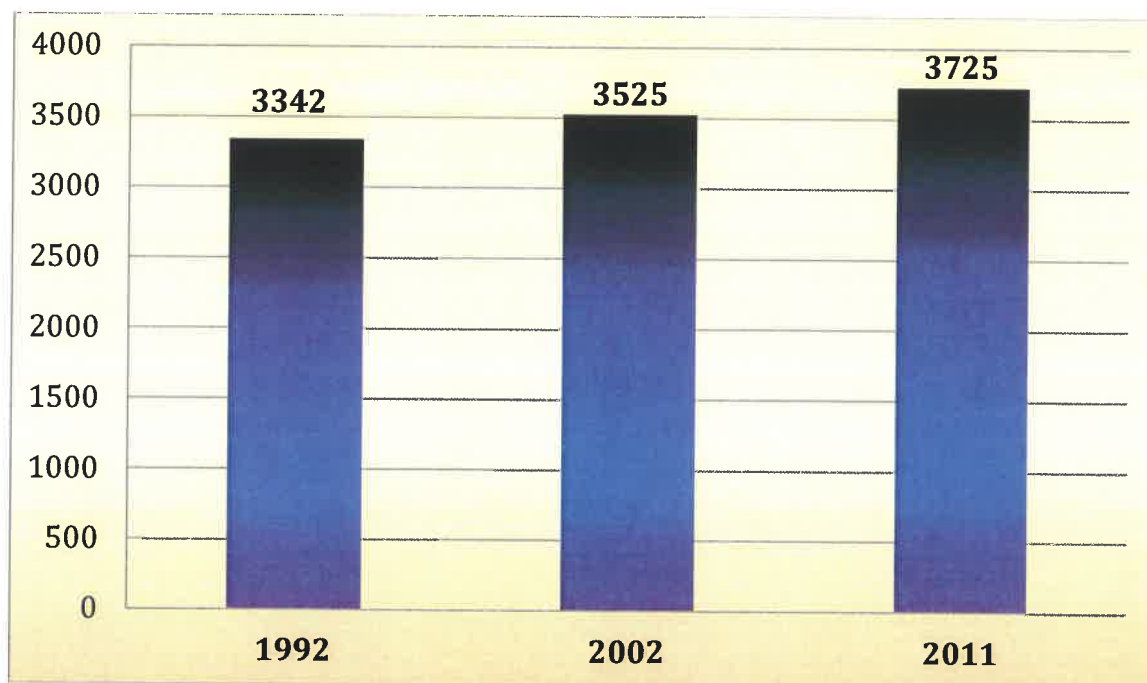
Analiza demografică este utilă atât în fundamentarea proiectării, cât și în identificarea resurselor și mecanismelor sociale de implementare a proiectelor de urbanism și în evaluarea consecințelor sociale ale realizării soluțiilor de urbanism.

Evoluția populației

Analiza dinamicii populației județului Galați între anii 1992 și 2016 a dezvăluit o scădere a populației totale, ajungând de la 651.826 locuitori în anul 1992, la 631.669 locuitori în anul 2016.

Scăderea populației la nivel județean nu se poate observa și la nivelul comunei Schela, aceasta înregistrând în ultimele decenii o creștere demografică.

Figura nr. 3. Evoluția populației după datele recensămintelor din anii 1992, 2002 și 2011



Sursa: <http://www.insse.ro>, accesat în data de 21.08.2017

Conform datelor obținute de la ultimele trei recensăminte, populația comunei Schela a crescut de la valoarea de 3.342 persoane în anul 1992, la 3.725 persoane în anul 2011.

Densitatea populației

Densitatea populației în județul Galați este de 142 locuitori/km², iar la nivelul comunei Schela este mai mică, respectiv 87 locuitori/km², așa cum rezultă din tabelul de mai jos:

Tabelul nr.2. Densitatea populației la nivel județean și comunal

Localitate/Județ	Schela	Județul Galați
Populația	3847	632860
Suprafața (km²)	44.2	4466
Densitatea populației	87	142

Sursa: <http://www.insse.ro>, accesat în data de 21.08.2017

Migrația internă și internațională

Evenimentele care influențează dimensiunea demografică sunt, pe de o parte, nașterile și decesele, care determină mișcarea naturală a populației, iar pe de altă parte, imigrările și emigrările, care determină mișcarea migratorie, teritorială a populației.

Mișcarea migratorie se manifestă la nivelul unei țări prin două componente, și anume mișcarea internă care se desfășoară pe teritoriul acesteia, între regiunile sale, și migrația externă reprezentată de emigrarea locuitorilor țării respective către alte state.

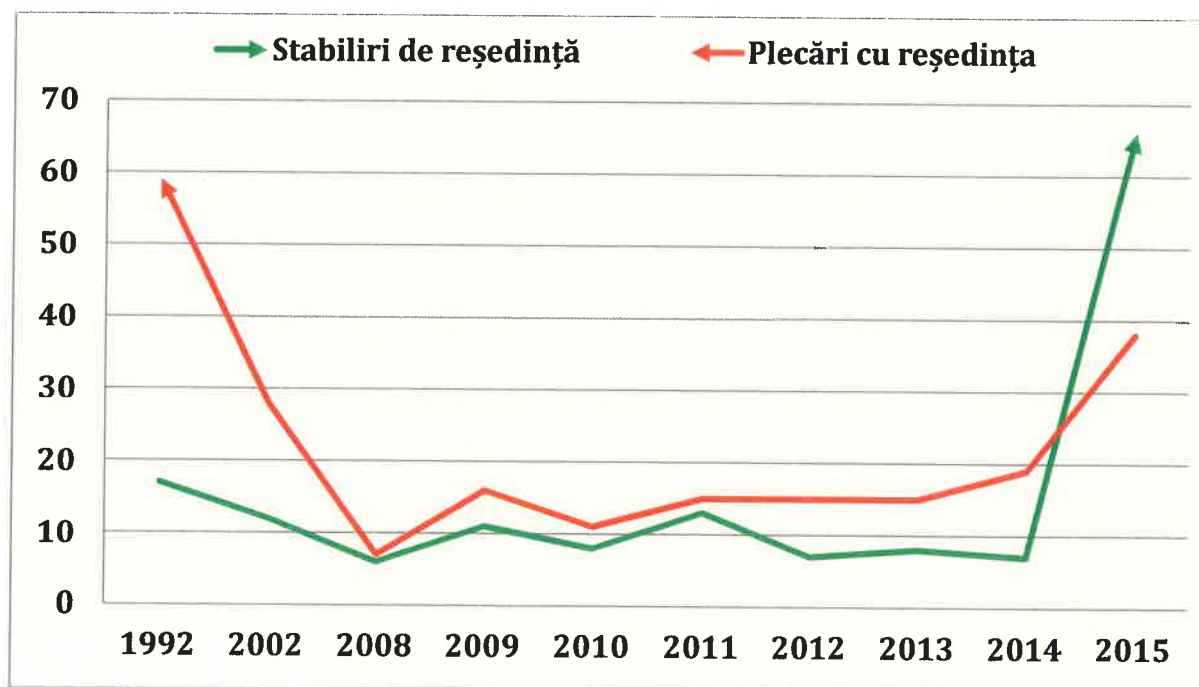
În ceea ce privește migrația internă, se remarcă faptul că Regiunea de Sud-Est prezintă o migrație negativă, fiind a treia regiune sursă din cadrul României, după

Regiunea de Nord-Est și de Sud-Vest Oltenia. La nivelul anului 2011, Regiunea de Sud-Est a înregistrat un număr de 40.305 de persoane plecate și 37.538 de persoane sosite, regiunea pierzând, astfel, 2.767 locuitori în favoarea altor zone ale României. Cea mai mare mobilitate la nivelul județelor componente s-a înregistrat în județele Constanța, Galați și Buzău, iar cea mai mică în județele Tulcea și Brăila. Singurul județ din Regiunea de Sud-Est care a înregistrat migrație pozitivă în anul 2011 a fost Constanța (298 de persoane), iar județele cu cele mai mari pierderi de locuitori au fost Tulcea (-705 persoane), Galați (-724 persoane) și Brăila (-743 persoane).

Cu privire la intrările și ieșirile din efectivul populației, s-au analizat stabilirile cu reședința și mutările cu reședința din comuna Schela pentru intervalul de timp 1992-2015. În ceea ce privește stabilirile de reședință, acestea au înregistrat fluctuații în perioada de timp analizată, cea mai mare valoare fiind în anul 2015, mai exact 66 stabiliri de reședință. Cea mai mică valoare s-a consemnat în anul 2008, și anume 6 stabiliri de reședință.

După cum se poate observa, plecările cu reședința au fluctuat de-a lungul timpului, în anul 1992 înregistrându-se un număr de 59. Începând cu anul 2002, numărul acestora a scăzut, ajungând la 38 mutări cu reședința, la nivelul anului 2015.

Figura nr.4. Evoluția plecărilor și stabilirilor de reședință în perioada 1992-2015



Sursa: <http://www.insse.ro>, accesat în data de 21.08.2017

3.2. Identificarea activităților economice

Evoluția forței de muncă

Evoluțiile demografice recente sugerează faptul că Europa se va confrunta în următorii ani cu o vulnerabilitate demografică ridicată provenită din trei **proces** importante: scăderea populației cu vârstă de muncă, îmbătrânirea populației și creșterea migrației. Această combinație fără precedent pe continentul european are potențialul de a se transforma într-o criză puternică, scăzând competitivitatea și potențialul de creștere al Uniunii Europene.

Scăderea populației în vârstă de muncă se datorează unor factori, precum declinul din ultimii ani al ratelor nașterilor la nivel european și amânarea deciziei de a avea copii, o dată cu creșterea nivelului de trai și al calității vieții.

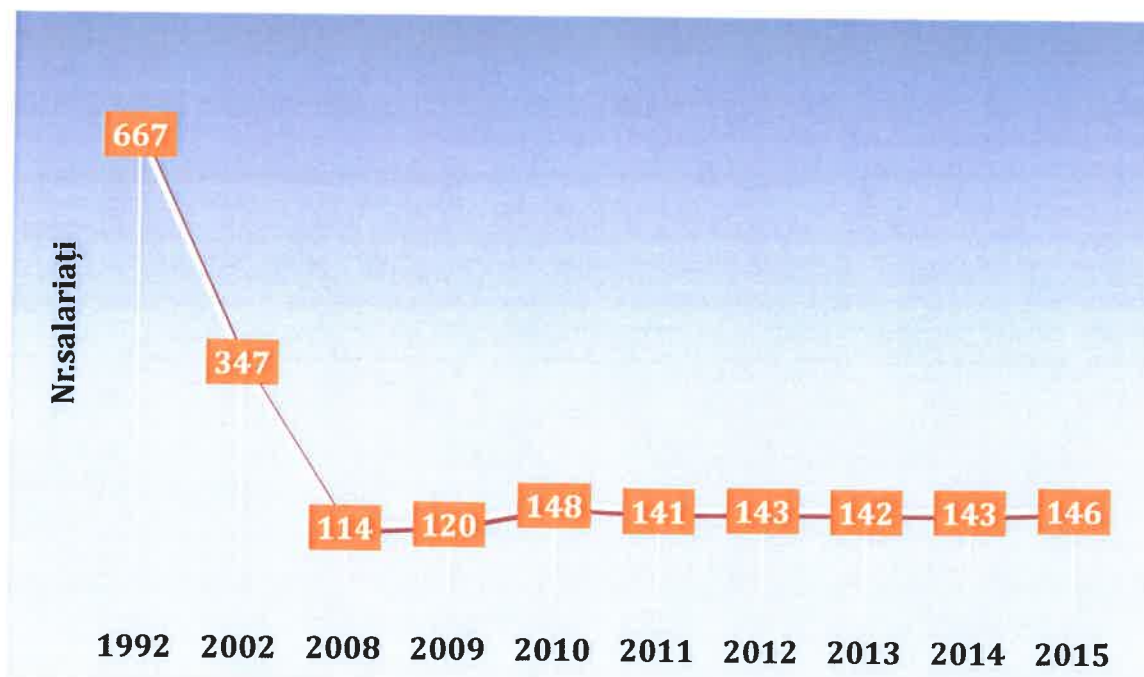
Tabelul nr.3. Evoluția salariaților în localitatea Schela

Anul	1992	2002	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Număr salariați	667	347	114	120	148	141	143	142	143	146

Sursa: <http://www.insse.ro>, accesat în data de 21.08.2017

Numărul salariaților cu domiciliul în comuna Schela a înregistrat o scădere drastică în anul 2002, comparativ cu anul 1992. Astfel, la nivelul anului 1992 exista în comună un număr de 667 salariați, pentru ca în anii următori numărul de angajați să înregistreze o serie de fluctuații, atingându-se cifra de 146 de salariați la nivelul anului 2015, așa cum reiese din datele prezentate în graficul următor:

Figura nr.5. Evoluția salariaților în localitatea Schela



Sursa: <http://www.insse.ro>, accesat în data de 21.08.2017

Șomajul

Gradul de ocupare a forței de muncă în comuna Schela este relativ scăzut, cauza constituind-o diversificarea redusă a activităților economice, dar și lipsa locurilor de muncă care determină migrația, în special, în rândul populației tinere.

La nivelul comunei Schela s-a înregistrat o evoluție fluctuantă a numărului de șomeri. În anul 2010, s-a consemnat un număr de 262 șomeri, urmând ca în următorul an numărul acestora să scadă semnificativ, ajungând la 118. În anul 2015 s-au înregistrat 196 șomeri.

Tabelul nr.4. Evoluția șomerilor în localitatea Schela

Anul	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nr.șomeri	262	118	194	214	242	196

Sursa: <http://www.insse.ro>, accesat în data de 21.08.2017

Situația șomerilor aflați în evidența AJOFM Galați cu domiciliul în comuna Schela, în intervalul de timp 2010-2015, este prezentată și în figura următoare:

Figura nr.6. Evoluția numărului de șomeri din comună



Sursa: <http://www.insse.ro>, accesat în data de 21.08.2017

3.3. Infrastructura de educație și socială

Unități sanitare

Reformele lui Alexandru Ioan Cuza au generat cadrul care a permis constituirea rețelei sanitare și apariția medicilor în mediul rural. În anul 1909, comuna Schela era arondată din punct de vedere sanitar circumscripției condusă de medicul Nicolae Teișan.

La momentul actual, starea de sănătate a populației comunei Schela este monitorizată în cadrul unui dispensar uman și a unui cabinet stomatologic. La nivelul comunei se regăsesc 2 farmacii.

Comuna mai dispune și de un dispensar veterinar.

Unități școlare

La nivelul comunei Schela există două grădinițe: una în satul Schela și a doua în satul Negrea. Grădinița din satul Schela are 100 de copii, de care au grijă 4 educatoare. În satul Negrea, o educatoare are grijă de 30 de copii.

Fiecare sat din cadrul comunei are școală primară. În Schela există 8 învățători, iar în Negrea doi, fiecare lucrând cu câte două grupe de copii.

La nivelul comunei există Școala Gimnazială "Lascar Catargiu", unde predau 10 învățători și 14 profesori.

Figura nr.7. Școala din comuna Schela, județul Galați



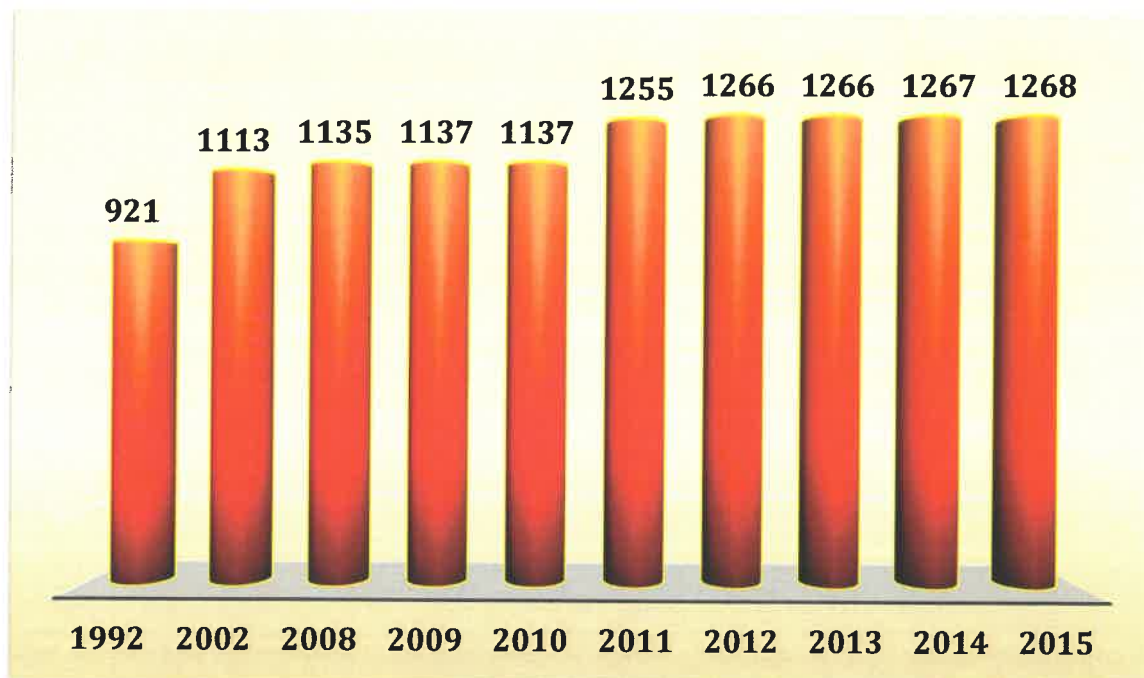
Sursa: <https://www.google.ro/maps/>

Număr de locuințe

La nivelul comunei Schela, în anul 2015 s-a consemnat un număr de 1.268 gospodării. În cea mai mare parte, locuințele sunt pe parter, existând și locuințe P+1. În perioada analizată, cea mai scăzută cotă s-a înregistrat în anul 1992, cu 921 locuințe.

Evoluția numărului de locuințe, din 1992 și până în anul 2015 este prezentată în graficul următor:

Figura nr.8. Evoluția locuințelor în perioada 1992-2015



Sursa: <http://www.insse.ro>, accesat în data de 21.08.2017

4. TRANSPORTURI



4. Transporturi

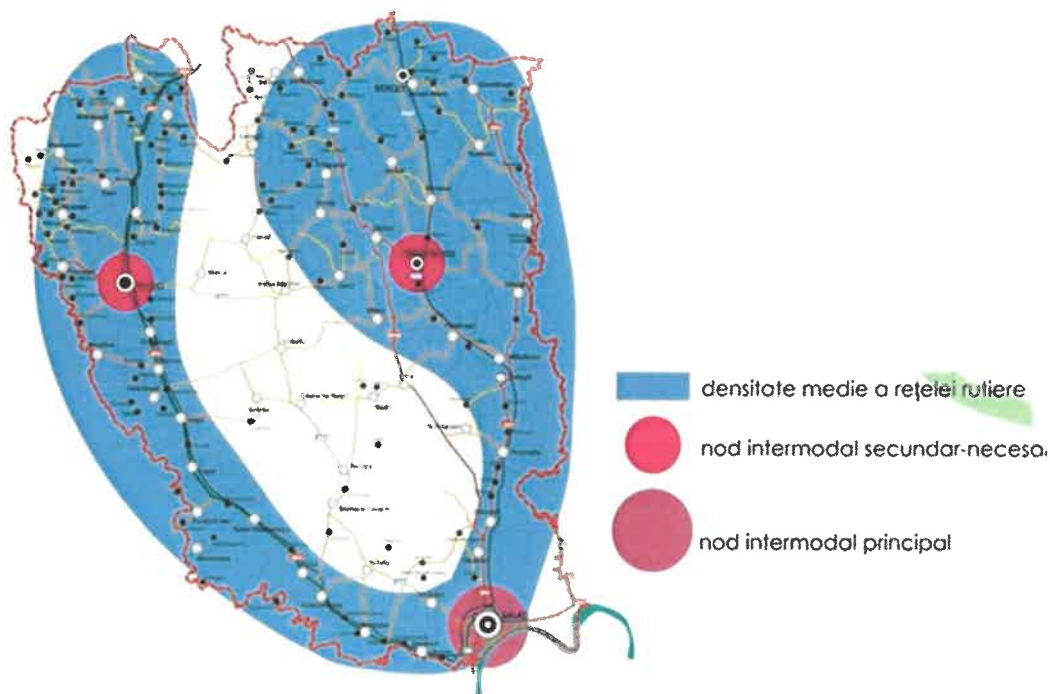
4.1. Analiza situației actuale a infrastructurii de transport

Drumurile publice sunt drumurile destinate transportului rutier public de toate categoriile, gestionate de autoritățile administrației publice centrale sau locale și clasificate tehnic, conform legislației și terminologiei tehnice, în autostrăzi, drumuri expres, naționale, județene și comunale în extravilan și străzi în intravilan.

Distribuția rețelei majore de transport rutier și feroviar, de interes național și internațional este mai mare în extremitățile vestice și estice ale județului Galați, adiacent Siretului și Prutului, la confluența între zonele de luncă și zonele de depresiune, fapt determinat în timp de distribuția și dezvoltarea așezărilor umane în aceste zone ale județului Galați.

Principalele căi de transport pe uscat, distribuite adiacent Siretului și Prutului deservesc localitățile din proximitate. Astfel, zonele de vest și est ale județului Galați sunt deservite de axe de transport rutier și feroviar național, iar centrul și nordul județului sunt deservite de axe de transport județean rutier.

Figura nr.9. Densitatea rețelei de transport la nivelul județului Galați



Sursa: PATJ Galați, elaborat în octombrie 2014

Satul Schela se află pe drumul județean care leagă orașul Galați de comuna Pechea. Din extremitatea nordică a satului Schela începe un drum comunal de aproximativ 5 km, care ajunge în Negrea.

Comuna e accesibilă și pe soșeaua națională DN 25 Galați - Tecuci. Între localitățile Piscu și Independența există un drum județean care pleacă spre nord, spre Slobozia Conachi. Din Slobozia Conachi se ajunge în comuna Schela pe drumul județean Pechea - Galați.

Localitatea reședință de comună are acces ușor spre municipiul reședință de județ și spre orașul Tecuci situat în sud – vestul teritoriului administrativ. Prin intermediul drumului național DN 25 are o relație ușoară și spre Tecuci și Galați. Localitatea se află situată la o distanță de 65 km de municipiul Tecuci și la aproximativ 20 km de orașul Galați.

Organizarea circulației

În cadrul teritoriului administrativ al comunei Schela există doar circulație rutieră, reprezentată prin următoarele categoriile de drumuri: județean și comunal:

- Drumul județean DJ 251, are o lungime de aproximativ 7 kilometri pe teritoriul comunei și face legătura între orașele Tecuci, Galați și Bârlad, se înscrie în drumurile județene din clasa tehnică IV, cu două benzi de circulație, câte una pentru fiecare sens, cu lățimea părții carosabile de 6 m și platforma de 8 m. Pe acest drum s-au efectuat lucrări de modernizare în ultimii ani, drumul prezentându-se într-o stare tehnică bună.
- Drumul județean DJ 251L, are o lungime totală de aproximativ 8 kilometri, din care 4 km în teritoriul comunei Schela, și face legătura între Schela și drumul național DN 25. Acesta se înscrie în drumurile județene din clasa tehnică IV, cu două benzi de circulație, câte una pentru fiecare sens, cu lățimea părții carosabile de 6 m și platforma de 8 m. Pe acest drum s-au efectuat lucrări de modernizare în ultimii ani, drumul prezentându-se într-o stare tehnică bună.
- Drumul județean DJ 251K, are o lungime totală de aproximativ 9 kilometri, dintre care 5 în interiorul comunei Schela și face legătura între Schela, drumul județean DJ 251 L, comuna Independenta și drumul național DN 25. Acest drum se înscrie în drumurile județene de clasă tehnică IV, cu două benzi de circulație, câte una pentru fiecare sens, cu lățimea părții carosabile de 6 m, și platforma de 8 m și are în general o stare mediocră, acest drum fiind pietruit.
- Drumul comunal DC 43A face legătura între localitățile Schela și Negrea. Pe acest drum s-au efectuat lucrări de modernizare în ultimii ani, drumul prezentându-se într-o stare tehnică bună.

4.2. Activitatea de transport

Situația mijloacelor de conexiune ale comunei cu celelalte localități este precară.

Transportul public se face cu mașini tip maxi – taxi, dar și cu autobuze, care asigură legătura comunei Schela cu satele învecinate precum și cu Municipiul Galați.

Din partea vestică a Galațiului, în zona Pieței Siderurgistilor, în apropiere de sensul giratoriu ce poartă denumirea de “La General”, în fiecare zi pleacă microbuze care fac legătură directă cu satele Schela și Negrea (între orele 06:00 – 20:00). Tot din acel loc pleacă microbuzele și autobuzele care circulă pe traseul Galați – Pechea – Cudalbi – Valea Mărului. Oprirea acestora este făcută în extremitatea nordică a satului Schela, în locul denumit “La intersecție”.

Rutele transportului se prezintă astfel:

1. Curse cu mașini tip maxi taxi:

- Galați- Schela: sunt disponibile din oră în oră, în intervalul 6.00-20.00;
- Maxi taxi Schela - Galați: sunt disponibile în intervalul 05.22- 20.52 (o cursă durează 23 minute);

2. Curse cu mașini tip microbuze:

- Galați - Schela: sunt disponibile de luni până duminică, începând cu ora 6.00 (o cursă durează o oră și 22 minute);

Operatorii care asigură transportul public de călători, dețin autorizații și respectiv licențe de traseu.

La nivelul localității Schela, există mai multe stații de îmbarcare/coborâre a călătorilor, amplasate atât în satul reședință de comună, cât și în celelalte sate componente.

Stațiile sunt prevăzute cu puncte de refugiu, din dotarea acestora făcând parte structuri metalice/plastice de protecție împotriva intemperiilor vremii.

Comuna Schela nu este legată de rețeaua de cale ferată, cea mai apropiată stație aflându-se în Braniștea, la o distanță de 8 km.

4.3. Interrelația mediu – transporturi

Transporturile sunt printre activitățile umane cu cel mai mare impact negativ asupra mediului. Efectele generate de derularea acestor activități se manifestă în mai multe feluri:

- poluare chimică;
- poluare fonică;
- consum energetic substanțial, aproape exclusiv din surse neregenerabile, contribuind, astfel, la schimbările climatice;
- schimbarea destinației unui număr mare de terenuri din regim natural în regim construit;
- fragmentarea ecosistemelor naturale și reducerea gradului lor de „sănătate”.

Problemele generate de transporturi diferă foarte mult. Transporturile de marfă au loc, de obicei, pe distanțe lungi, dar implică un număr relativ mic de mijloace de transport, spre deosebire de transporturile de persoane, care au o pondere mult mai mare pe drumuri scurte. Astfel, impactul de mediu cumulat al transporturilor pe distanțe scurte poate fi mult mai mare decât al celor pe distanțe lungi.

Transportul feroviar este „curat” doar în cazul locomotivelor electrice, efectul asupra mediului fiind condiționat de sursa folosită pentru obținerea curentului electric. În schimb, mediul înconjurător este agresat intens și diversificat de transporturile rutiere.

Funcționarea autovehiculelor poate introduce în aer sau depune pe sol pulberi, produși de ardere incompletă, gaze nocive etc., care au diferite proprietăți și efecte. Plumbul este elementul poluant cu efectele cele mai agresive, atât în aer, cât și în

apă și sol. Din cantitatea de plumb existentă în benzină (0,5 g tetraetil de plumb la litru), 70 - 80% se elimină sub formă de particule solide.

Pe ansamblu, la nivel național contribuția transporturilor la emisiile de dioxid de carbon și dioxid de sulf este relativ redusă, dar se preconizează o creștere rapidă.

Din punct de vedere al impactului asupra mediului înconjurător, există o gamă largă de factori care influențează creșterea emisiilor de CO₂ rezultate din transportul rutier, cum ar fi: cererea și oferta de autoturisme; necesitățile de mobilitate individuală; disponibilitatea/lipsa disponibilității serviciilor publice alternative de transport în comun, precum și costurile asociate deținerii unui autoturism proprietate personală.

Având în vedere că intravilanul comunei este străbătut de drumuri comunale și județene se poate aprecia că din cauza traficului intens, înregistrat pe toată perioada anului, calitatea aerului este periclitată.

Emisiile de poluanți ale autovehiculelor prezintă două **particularități**: în primul rând, eliminarea se face foarte aproape de sol, fapt care duce la realizarea unor concentrații ridicate la înălțimi foarte mici și în al doilea rând, emisiile se fac pe întreaga suprafață a localității, diferențele de concentrații depinzând de intensitatea traficului și posibilitatea de ventilație a străzii.

Poluarea aerului datorată traficului auto nu afectează numai zonele unde sunt emise substanțe poluante. Aerul contaminat este purtat de vânt și produce multe efecte cu impact puternic asupra întregului teritoriu. Nu numai aerul este poluat de emisiile auto, dar și solul, prin depunere de substanțe chimice, precum și apele, prin pătrunderea poluanților în cursurile de apă sau în apele subterane.

5. ANALIZA SWOT



5. Analiza SWOT

PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE
<ul style="list-style-type: none"> • Rețeaua hidrografică a comunei Schela este formată din pârâul Lozova, pârâul Negrea și pârâul Greaca. • Existența a 46 agenți economici care ajută la dezvoltarea localității și crearea unor noi locuri de muncă. • Comuna este situată la o distanță de 65 km de Municipiul Tecuci și la aproximativ 20 km de Municipiul Galați. • Teritoriul comunei este străbătut de următoarele căi rutiere: DJ 251, DJ 251L, DJ 251K, DC 43A. • Pe traseele drumurilor DJ 251, DJ 251L, DC 43A s-au efectuat lucrări de modernizare în ultimii ani, drumurile prezentându-se într-o stare tehnică bună. • Existența traseelor de transport în comun. • La nivelul comunei Oltina, există mai multe stații de îmbarcare/coborâre a călătorilor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Investiții insuficiente în agricultură. • Lipsa unui sistem centralizat de desfacere a produselor agricole. • Îmbătrânirea forței de muncă în agricultură. • Dotarea tehnică slabă din agricultură. • Lipsa unor politici guvernamentale coerente în domeniu. • Lipsa unui sistem de sprijin pentru implementarea noțiunilor de marketing. • Situația mijloacelor de conexiune ale comunei cu celelalte localități este precară. • Slaba implementare a sistemului de asigurare a calității producției și produselor. • Adaptarea mai lentă a populației rurale mature și vârstnice la schimbările și provocările lumii actuale, în general, și la fenomenul mobilității și reconversiei profesionale, în special. • Existența șomajului de lungă durată care conduce la descalificarea și descurajarea foștilor angajați. • Lipsa marcajelor rutiere suplimentare și a indicatoarelor de circulație, inclusiv pentru traversarea pietonilor. • Străzile principale sunt asfaltate, însă deteriorate, pe când cele secundare sunt complet neasfaltate.

OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
<ul style="list-style-type: none"> • Existența unor programe naționale de modernizare a sectorului rutier. • Modernizarea infrastructurii de transport, conform strategiei de dezvoltare a județului. • Iluminat public și aducerea acestuia la standardele naționale și internaționale. • Modernizarea străzilor din localitățile comunei. • Construirea parcărilor pentru autovehicule. • Asigurarea marcajelor rutiere și a indicatoarelor de circulație, inclusiv pentru traversarea pietonilor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizarea străzilor din localitățile comunei va reprezenta un proces îndelungat, în funcție de fondurile puse la dispoziție în acest scop. • Având în vedere că intravilanul comunei este străbătut de drumurile județene DJ 251, DJ 251L și DJ 251K, se poate aprecia că din cauza traficului calitatea aerului este periclitată. • Alocarea de resurse reduse sistemelor de transport rutier. • Cadrul legislativ și instrumente regulatorii instabile.

6. CONCLUZII



6. Concluzii

Accesibilitatea reprezintă un factor cheie al dezvoltării durabile a comunei Schela. Accesibilitatea, printr-o abordare strict spațială, face referire la accesul către un loc sau o activitate și se concretizează printr-un sistem de transport care susține dezvoltarea socio - economică în profil spațial. În acest context, creșterea accesibilității comunei poate genera efecte majore asupra atractivității economice a acesteia, prin reducerea costurilor de transport.

Este important de menționat faptul că accesibilitatea serviciilor de transport depinde de mai multe **aspecte** precum: modul de organizare, capacitatea și calitatea rețelei de transport; caracteristicile serviciilor de transport (frecvența de deservire, repartiție orară); performanța tehnică a mijloacelor de transport; configurația infrastructurii rutiere și constrângerile topologice; fluiditatea traficului; cadrul de reglementări.

Comuna Schela este situată în extremitatea sudică a județului Galați, în zona Câmpiei Covurluiului. Teritoriul administrativ al comunei se învecinează la est cu comuna Smârdan, la vest cu comuna Independența, la sud cu comuna Braniștea, iar la nord cu comuna Slobozia – Conachi.

Comuna este constituită din două sate, și anume: Schela – reședință de comună și Negrea, sat component.

Teritoriul administrativ al comunei este străbătut de traseele drumului comunal DC 43A și ale drumurilor județene DJ 251, DJ 251L și DJ 251K.

Drumul județean DJ 251 (Tecuci – Matca – Valea Mărului – Cudalbi – Costache Negri – Pechea – Slobozia Conachi – Smârdan – Galați) traversează teritoriul comunei de la nord-vest spre sud-est, intersectându-se cu drumul comunal DC 43A, la nord de localitatea Schela.

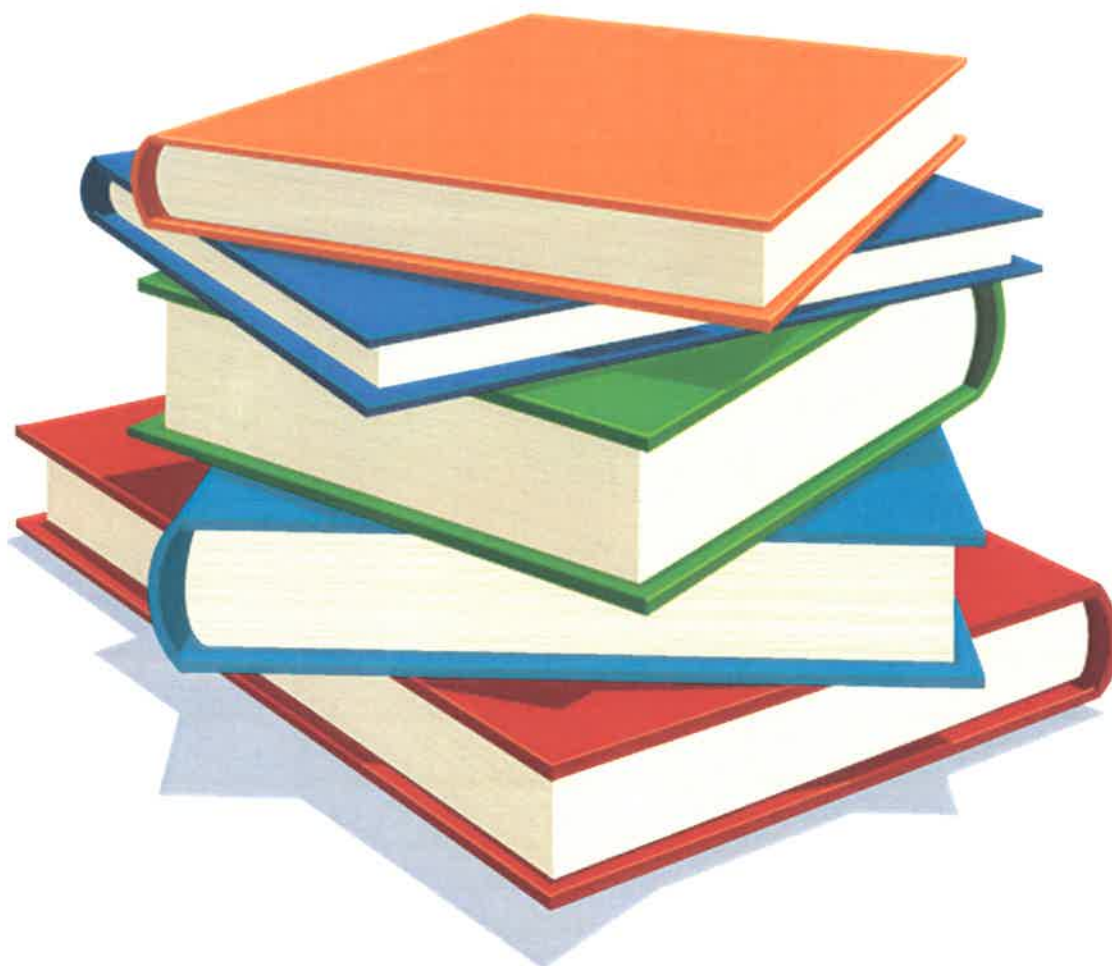
Drumurile județene DJ 251K (Independența – Schela) și DJ 251L (Schela – Braniștea) traversează intravilanul localității Schela și se intersectează în zona

centrală a comunei. Drumul comunal DC 43A (Negrea – Schela) traversează intravilanul localității Negrea de la sud-vest la nord-est.

Infrastructura de transport reprezintă una din problemele esențiale ale comunităților rurale întrucât starea sa arată nivelul dezvoltării satelor în mod particular și, pe de altă parte, modul cum s-a implicat administrația centrală și locală la rezolvarea acestei probleme. Pentru populația rurală din comuna Schela drumurile județene și drumurile comunale sunt de mare importanță, dacă se are în vedere că acestea reprezintă principalele linii de legătură cu rețeaua majoră-rutieră și feroviară, atât sub aspect economic, cât și din perspectiva socio-culturală.

În ceea ce privește amenajarea teritoriului în zonele rurale, ar trebui să se doteze spațiul rural cu infrastructuri necesare și, în principal, cu surse de aprovizionare moderne și adaptate la necesități actuale. Aceste infrastructuri au un caracter indispensabil și pentru ca spațiul rural să poată să exercite funcțiile sale economice, ecologice și sociale și să se obțină efectele scontate, este necesar ca toate acestea să constituie un criteriu bază, ca și sectorul de telecomunicații și de transport în comun, serviciile financiare (care trebuie să fie adaptate la nevoile specifice ale economiei agricole în sens larg) ca și pentru dotările de toate felurile din domeniul educației și serviciilor generale. Zonele rurale trebuie să fie integrate într-o rețea modernă de transport și telecomunicații, compatibilă cu caracterul și calitatea mediului înconjurător al zonei rurale, într-o viziune pe termen lung.

7. REPERE BIBLIOGRAFICE



7. Repere bibliografice

- Strategia Europa 2020;
- Strategia de Dezvoltare Durabilă a României;
- Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014-2020;
- Strategia de dezvoltare a Regiunii Sud-Est.

Surse on-line

- www.insse.ro;
- www.tempoonline.ro;
- www.comunaschela.ro/

O serie de documente specifice (statistice, tehnice, economico-financiare, etc.) furnizate de către Primăria Schela, județul Galați.