



**HOTĂRÂREA nr. 150 din 28.11.2024**  
**cu privire la aprobarea Notei Conceptuale și a Temei de Proiectare pentru obiectivul de investiție “Mobilitate urbană în Municipiul Câmpulung”**

**Consiliul Local al Municipiului Câmpulung, județul Argeș întrunit în ședință ordinară în data de 28 noiembrie 2024;**

Având în vedere :

- Referatul de aprobare al primarului nr. 123/37043 din 20.11.2024 prin care se propune aprobarea Notei Conceptuale și a Temei de Proiectare pentru obiectivul de investiții “Mobilitate urbană în Municipiul Câmpulung”;
- Raportul de specialitate nr. 123/37045 din 20.11.2024 prin care se propune aprobarea Notei Conceptuale și a Temei de Proiectare pentru obiectivul de investiții “Mobilitate urbană în Municipiul Câmpulung”;
- Prevederile art. 1 alin. (2) lit. a (i) și (ii), art. 3, art. 4 și art. 5 din Hotărârea Guvernului nr. 907 / 2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art. 44 din Legea nr. 273 / 2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art. 129 alin. (2) lit. b și alin. (4) lit. d din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57 / 2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;
- Avizele comisiilor de specialitate nr. 1, 2, 4 și 5 ale Consiliului Local;

În temeiul art. 196 alin. 1 lit. a din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57 / 2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

**Consiliul Local al Municipiului Câmpulung**  
**HOTĂRĂȘTE :**

**Art. 1.** – Se aprobă Nota Conceptuală pentru obiectivul de investiții “**Mobilitate urbană în Municipiul Câmpulung**”, prevăzută în Anexa nr. 1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art. 2.** – Se aprobă Tema de Proiectare pentru obiectivul de investiții “**Mobilitate urbană în Municipiul Câmpulung**”, prevăzută în Anexa nr. 2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.



**Art. 3.** – Începând cu data intrării în vigoare a prezentei, Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Câmpulung nr. 233 din 28.12.2021 se abrogă.

**Art. 4.** – Cu ducerea la îndeplinire se însărcinează primarul municipiului Câmpulung prin Direcția tehnică și Urbanism, Direcția Economică și Fiscală și Serviciul de Dezvoltare Urbană.

**Art. 5.** – Prezenta hotărâre va fi afișată și publicată pentru aducerea ei la cunoștință publică și va fi comunicată în termen legal Instituției Prefectului – Județul Argeș, Direcției Economice și Fiscale, Direcției Tehnice și Urbanism, Serviciului de Dezvoltare Urbană și Primarului Municipiului Câmpulung.

**Municipiul Câmpulung, 28.11.2024**

**Președinte de ședință,  
Ionel STATE**

Documentul semnat în  
original se află la dosarul  
ședinței



**Contrasemnează pentru legalitate  
Secretar general,  
Ramona SIMION**

Documentul semnat în  
original se află la dosarul  
ședinței



**Anexa nr. 1 la Hotărârea Consiliului Local nr. 150 din 28.11.2024**

Direcția tehnică și urbanism

Arhitect Șef

NR 123/37041 / 20 11.2024.

Aprob,

Primar

Elena-Valerica LASCONI

**NOTĂ CONCEPTUALĂ**

Documentul semnat în  
original se află la dosarul  
ședinței

**1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus**

**1.1. Denumirea obiectivului de investiții**

**„Mobilitate urbană în municipiul Câmpulung”**

**1.2. Ordonator principal de credite/investitor**

Municipiul Câmpulung

**1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)**

Nu este cazul

**1.4. Beneficiarul investiției**

Municipiul Câmpulung

**2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus**

**2.1. Scurtă prezentare privind:**

**a) deficiențe ale situației actuale;**

În Legea nr. 190/2013 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 7/2011 pentru modificarea și completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, este introdusă noțiunea de Plan de mobilitate urbană. Acesta este definit ca *„instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/ metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor”*.

În 2011, Comisia Europeană a adoptat Carta Albă privind transporturile. Documentul prezintă o foaie de parcurs pentru 40 de inițiative concrete, implementate până în 2020, care vor contribui la creșterea mobilității, înlăturarea barierelor majore în domenii-cheie, reducerea consumului de combustibil și creșterea numărului de locuri de muncă. În același timp, propunerile sunt realizate pentru a reduce dependența Europei de importurile de petrol și pentru a reduce emisiile de carbon în transport cu 60% până în 2050.

În context urban, Carta Albă stabilește o strategie mixtă implicând amenajarea teritoriului, sisteme de tarifare, servicii eficiente de transport public și infrastructură pentru modurile de transport nemotorizat. Documentul recomandă ca orașele care depășesc o anumită dimensiune să dezvolte planuri de mobilitate urbană, pe deplin aliniate cu Planuri Integrate de Dezvoltare Urbană.

Sub titlul de "mobilitate urbană integrată", Carta Albă identifică drept obiectiv central stabilirea unor proceduri și mecanisme de sprijin financiar la nivel european, pentru pregătirea Auditurilor pentru mobilitate urbană, precum și a planurilor de mobilitate urbană. Acesta va fi secondat de înființarea unui Grafic European de Performanță a Mobilității Urbane, bazat pe obiective comune, precum și de examinarea posibilității unei abordări obligatorii pentru orașele de o anumită mărime, în conformitate cu standardele naționale bazate pe orientările UE.



Obiectivul recunoaște influența Transportului Urban în asigurarea sustenabilității transportului la nivel național, iar acest lucru asigură o legătură puternică între Carta Albă a transporturilor și pregătirea planurilor de mobilitate urbană.

La nivelul planificării spațiale, conform legislației actuale în vigoare, precum și a împărțirii în regiunii curente, municipiul Câmpulung este un oraș de rang II, situat în macroregiunea 3, regiunea Sud-Muntenia de dezvoltare, în județul Argeș.

Din punct de vedere al documentelor naționale de planificare spațială, inclusiv strategiile aferente acestora, municipiul Câmpulung face parte din categoria polilor județeni secundari (categoria a V a), fiind descris ca un pol urban subregional de dezvoltare cu potențial de zonă urbană funcțională.

Municipiul Câmpulung, amplasat într-o zonă cu o densitate mare de așezări, în zona de contact dintre arealele montane și de dealuri, a supraviețuit epocilor istorice, trecând prin stadiile sat -târg - oraș modern. În paralel, importanța sa militară, ca și cea comercială la nivelul zonei de sud a țării au scăzut, iar importanța sa administrativă s-a stabilizat în forma de capitală a județului istoric Muscel, până la desființarea acestuia.

Politicile și măsurile pentru dezvoltarea resursei umane pe termen lung vizează cu precădere menținerea populației active în interiorul județului, astfel că acestea se vor concretiza prin implementarea de proiecte dedicate spațiului rural pentru dezvoltarea resursei umane în acest areal, dezvoltarea centrelor de consiliere profesională, informare etc în mediul urban, precum și a centrelor de formare profesionale, de calificare și/sau recalificare. Aceste proiecte și politici vor permite adaptarea resursei umane la exigențele dezvoltării economice anterior enunțate, prin crearea unei piețe a forței de muncă formată și dezvoltată coerent în raport cu nevoile pieței de afaceri.

Îndeplinirea eficientă a obligațiilor legale

- Evaluarea ușoară a măsurilor ce trebuie implementate
- Monitorizarea efectelor măsurilor implementate
- Exemple de obligații legale: Directiva UE cu privire la Calitatea Aerului
- Adaptarea orașului la nevoia de mobilitate a locuitorilor
- Planificarea durabilă permite o abordare integrată și interdisciplinară
- Autoritățile pot veni în întâmpinarea nevoilor diferitelor categorii de utilizatori ai rețelei de transport – turiști, localnici și/sau entități comerciale
- O nouă viziune asupra politicilor urbane
- PMUD oferă posibilitatea de identificare a unei viziuni politice urbane noi și clare
- Asigură o agendă clară pe termen lung
- Asigură un program de investiții clar cu jaloane prestabilite
- Integrare
- Încurajează planificarea integrată pentru definirea mobilității urbane
- Țintește integrarea la nivel sectorial și instituțional
- Competitivitate/Acces la finanțare
- Permite identificarea surselor de finanțare, disponibile pentru soluții inovative și integrate

- Îmbunătățirea calității vieții

- Definirea unor spații publice atractive

- Creșterea siguranței în mediu urban pentru utilizatorii vulnerabili

- Mai puține emisii poluante chimice, cât și fonice

- Beneficii de mediu și sănătate

- Efecte pozitive asupra sănătății – cu reduceri ale costului cu sănătatea

- Posibilitatea abordării problemelor legate de schimbările climatice

- Îmbunătățirea accesibilității

- Facilitarea accesului diverselor grupuri de utilizatori la rețeaua de transport

- Îmbunătățirea imaginii orașului



- Câmpulungul va putea promova imaginea unui oraș deschis către inovare

b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții;

A. Înființarea, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv prin investiții în material rulant, mijloace de transport urban ecologice și infrastructura de transport necesară acestora (configurarea/ modernizarea/ lărgirea/ reconfigurarea străzilor din orașe și din zona urbană funcțională, numai în măsura în care astfel de investiții sunt necesare pentru a asigura funcționalitatea proiectului integrat de mobilitate urbană sustenabilă) în vederea dezvoltării transportului public și implementării măsurilor de siguranță rutieră (pasarele pietonale, pasaje subterane/supraterane auto și pietonale, intervenții asupra sistemului de iluminat public și alte elemente conexe aferente traseului reabilitat, ce nu sunt elemente dominante ale proiectelor) pentru reducerea de CO<sub>2</sub> și dezvoltarea sistemelor de management a mobilității urbane (sisteme de management a traficului, aplicații mobility as a service, sisteme park & ride și terminale intermodale pentru transportul public urban etc).

B. Înființarea, modernizarea, extinderea și dotarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate, inclusiv configurarea/ modernizarea/ lărgirea/ reconfigurarea străzilor din orașe și din zona urbană funcțională, numai în măsura în care astfel de investiții sunt necesare pentru a asigura funcționalitatea proiectului integrat de mobilitate urbană sustenabilă, precum și intervenții asupra sistemului de iluminat public aferent traseului reabilitat, amenajarea de zone pietonale, introducerea de sisteme de bike-sharing, sisteme de monitorizare etc.

C. Dezvoltarea unor culoare de mobilitate urbană, inclusiv prin intervenții în depourile/ autobazele pentru transport public și infrastructura tehnică aferentă precum și pentru retehnologizarea lor.

D. Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, inclusiv infrastructură de producere de energie din surse regenerabile, pentru mijloacele de transport în comun. Stațiile de încărcare vor fi folosite de autoritățile publice locale pentru încărcarea autobuzelor electrice achiziționate. Acestea nu vor fi folosite în scopuri economice, ci doar pentru încărcarea autobuzelor proprii din dotare.

Principali beneficiari vizati in cadrul acestui proiect sunt:

- autoritatea publica locala;
- mediul de afaceri;
- populația municipiului Campulung (inclusiv a comunelor din zona urbană funcțională);
- utilizatori ai mijloacelor de transport în comun (turiști, navetiști, etc);
- operatorii de transport public;
- preșcolari și elevi;
- bicicliști.

Atingerea acestor obiective va conduce la creșterea calității vieții și a fluidizării traficului auto, ciclic și pietonal precum și decongestionarea zonei centrale a municipiului Câmpulung.

c) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții.

Neluarea unei decizii de intervenție într-un timp relativ scurt poate conduce la congestiunea centrului.



**2.2.** Prezentarea, după caz, a obiectivelor de investiții cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare cu obiectivul de investiții propus, existente în zonă, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus

Nu există alte parcări subterane în municipiul Câmpulung.

Nu există alte piste pentru bicicliști în municipiul Câmpulung.

**2.3.** Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus.

Obiectivul propus se încadrează în Strategia de dezvoltare a municipiului Câmpulung precum și în PUG-ul aflat în vigoare, cu regulamentul aferent.

**2.4.** Existența, după caz, a unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții

Nu este cazul.

**2.5.** Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției  
Se vor avea în vedere realizarea de investiții integrate pentru:

- Crearea/extinderea traseelor de transport public electric (stații de autobuz, tramvai, troleibuz);
- Crearea/extinderea/modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”);
- Configurarea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători;
- Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/ traseelor pentru biciclete
- Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete (sisteme de tip „bike-sharing”, „bike-rental”).
- Construirea/modernizarea/extinderea de zone și trasee pietonale.
- Configurarea/modernizarea/lărgirea/reconfigurarea străzilor din orașe și din zona urbană funcțională, numai în măsura în care astfel de investiții sunt necesare pentru a asigura funcționalitatea proiectului integrat de mobilitate urbană sustenabilă, precum și intervenții asupra sistemului de iluminat public aferent traseului reabilitat (fără a fi acțiuni de sine stătătoare).
- Construirea și modernizarea stațiilor de transport public de călători (tramvai, troleibuz, autobuz).
- Dezvoltarea unor culoare de mobilitate urbană, inclusiv prin intervenții în depourile/ autobazele pentru transport public și infrastructura tehnică aferentă precum și pentru re tehnologizarea lor.
- Investiții privind dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi
- Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, inclusiv infrastructură de producere de energie din surse regenerabile

### 3. Estimarea suportabilității investiției publice

**3.1.** Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz: – costurile unor investiții similare realizate; – standarde de cost pentru investiții similare.

15 mil euro

**3.2.** Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege



Valoarea estimată a serviciilor de proiectare, și studii de fundamentare, ce urmează a fi contractate este de 320 000 euro.

3.3. Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate (în cazul finanțării nerambursabile se va menționa programul operațional/axa corespunzătoare, identificată)

**MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ, OBIECTIVUL SPECIFIC RSO2.8 - ROMOVAREA MOBILITĂȚII URBANE MULTIMODALE SUSTENABILE, CA PARTE A TRANZIȚIEI CĂTRE O ECONOMIE CU ZERO EMISII DE DIOXID DE CARBON, PROGRAMUL REGIONAL SUD-MUNTENIA 2021-2027**

4. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente

Domeniul public al Municipiului Câmpulung;

5. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus(e) pentru realizarea obiectivului de investiții:

a) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus(e) (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);

Rețeaua Stradală în Municipiul Câmpulung este situată la convergența drumurilor naționale principale DN 73/E 574 (Brașov-Pitești), DN 73C (Râmnicu-Vâlcea-Curtea de Argeș-Câmpulung) și DN 72 A Târgoviște-Câmpulung) și DN 73D (Fântânea-Mioveni-Argeșelu) cu mai multe drumuri județene și comunale, unele de mai mică importanță, de legătură cu localitățile vecine dar pe toate acestea este permis traficul greu, punând o și mai mare presiune asupra rețelei stradale a municipiului Câmpulung ce prezintă numeroase probleme de capacitate, datorită amprizei înguste a arterelor și a vehiculelor staționate la marginea drumului.

Accesul autovehiculelor de transport marfă cu masa maximă total autorizată mai mare de 7.5tone, în afara traseelor marcate se poate realiza în baza unei autorizații de trafic greu, eliberată de Primăria Municipiului Câmpulung.

Din punct de vedere al repartiției deplasărilor persoanelor chestionate, de rezultatele anchetelor efectuate în cadrul PMUD a rezultat că 19% din deplasări se realizează cu mijloace de transport nemotorizate, iar 81% din deplasări se realizează cu mijloace de transport motorizate iar dintre deplasările nemotorizate, 85% sunt realizate pietonal, restul cu bicicleta.

Ponderea însemnată a deplasărilor nemotorizate este explicată prin:

- suprafața relativ redusă a orașului, distanțele de deplasare între diferitele puncte de interes fiind scurte;
- vechimea mijloacelor de transport în comun și viteza medie de deplasare foarte mică;
- confort redus al mijloacelor de transport;
- existența zonelor nedeservite de transportul public în comun.

Repartiția modală a deplasărilor realizate diferă de la o categorie la alta a persoanelor. Astfel anchetele au relevat faptul că persoanele angajate utilizează pentru deplasări cu preponderență autoturismul-79%, în timp ce persoanele angajate sau elevi și studenți utilizează autoturismul numai pentru 53% respectiv 56% din deplasări. La polul opus deplasările efectuate de persoanele neangajate sau de elevi și studenți sunt realizate în proporție de 23% respectiv 29% utilizând mersul pe jos în timp ce persoanele angajate preferă acest mod de deplasare numai pentru 12% din deplasări.

De asemenea, conform datelor obținute în urma anchetelor la domiciliu a reieșit că persoanele intervievate se deplasează către locul de muncă cu autoturismul în proporție de 80% iar deplasările realizate pe jos au o pondere mai ridicată (cuprinsă între 31%/22% și 17%) în scop de educație, scopuri recreaționale și cumpărături.



Cu toate acestea în municipiul Câmpulung nu există piste de biciclete amenajate iar peste 60% din străzi nu au trotuare amenajate sau sunt subdimensionate, multe dintre cele existente fiind folosite pentru parcare a autovehiculelor, pietonii fiind nevoiți să circule printre mașini.

Astfel se propune intervenția cu măsuri de mobilitate urbană durabilă pe o rută centrală, având o lungime aproximativă de 7km liniari cuprinzând străzile:

- Strada General Iosif Teodorescu
- Strada I L Caragiale
- Strada Constantin Brâncoveanu
- Strada frații Golești
- Strada Colonel Stănescu
- Strada Negru Vodă
- Strada Locotenent Baloleanu
- Strada Eremia Grigorescu
- Strada Lascăr Catargiu
- Strada Matei Basarab
- Strada Sfântul Ilie
- Strada Mihai Tican Rumano
- Strada Alexandru Voievod
- Strada Vasile Alecsandri
- Strada Colonel Zlațian
- Strada Petre Țuțea

În funcție de rezultatul studiilor de fundamentare (în principal al studiului arheologic) se poate renunța la anumite segmente din lista propusă mai jos, sau se pot identifica trasee alternative care să evite zonele pentru care implementarea proiectului ar fi o problemă din punct de vedere al descărcării arheologice.

**b) relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;**

Traseul pe care sunt propuse aceste intervenții, având aproximativ 7km, este un traseu ce afectează străzi centrale, decongestionând circulația rutieră și pietonală de pe zona Bulevardului Pardon și conectând centrul orașului de restul cartierelor.

Străzile ce vor fi supuse amenajării deservesc locuințe, proprietăți private, obiective de utilitate publică, instituții etc.

O parte dintre aceste străzi sunt amplasate în zona centrală a municipiului Câmpulung, UTR 1, iar restul de străzi sunt amplasate în zonele imediat învecinate, respectiv UTR2 și UTR 3.

**c) surse de poluare existente în zonă;**

Gazele de eșapament emise de mașinile ce circulă pe căile de comunicație rutieră din zonele studiate.

**d) particularități de relief;**

Din punct de vedere geologic, teritoriul municipiului Câmpulung este situat într-o regiune de contact între două unități tectonice, avanfosa Carpaților Meridionali (în nord) și respectiv unitatea de Vorland-Platforma Moesică (la sud). De asemenea perimetrul investigat se încadrează tectonic în Domeniul Getic, unde la începutul Cuaternerului se instalează un regim fluviatil, timp în care s-au depus „Stratele de Căndești”. Începând cu partea superioară a Pleistocenului mediu are loc o mișcare se subsidență, pe direcțiile NS-VE, astfel se poate explica scăderea altitudinii teraselor râului Argeș spre aval. Definitivarea aranjamentului tectonic al zonei cristalino-mezozoice a Carpaților Meridionali și ridicarea ei sub forma unui sistem cutat, în urma mișcărilor tectonice din faza Iarmică, au determinat apariția, în fața acestuia, a unei zone de depresionare care a preluat funcția de bazin de sedimentare evoluând ca avanfosă. Depresiunea Getică vine în contact în partea de sud





cu Platforma Valahă (parte integrată în Platforma Moesică), cele două unități fiind separate prin falia precarpatică.

Partea marginală sudică a zonei cristalino-mezozoice odata afundată, a condus la coborârea în trepte a marginii nordice a unității de Vorland și anume, Platforma Valahă. Astfel, depresiunea creată ca urmare a ridicării lanțului muntos are un fundament mixt: unul de origine carpatică, care se afundă în trepte mai abrupte, iar altul de tip platformă care coboară mai lejer, astfel încât depresiunea are un profil asimetric, tipic pentru depresiunile premontane.

Din punct de vedere stratigrafic, în cadrul Depresiunii Getice se disting două compartimente bine structurate și individualizate: *fundamentul cristalin*, care aparține fie zonei cristalino-mezozoice a Carpaților Meridionali, fie Platformei Valahe; și formațiunile acoperitoare, adică *cuvertura sedimentară*.

Fundamentul de origine carpatică este constituit din șisturi cristaline prealpine cu intruziuni de granite. Fundamentul de platformă se întâlnește de la linia precarpatică spre nord și prezintă trepte mai coborâte ale Platformei Valahe, iar cele mai noi depozite aparțin Sarmațianului. Înceând cu Volhinianul superior, când formațiunile Depresiunii Getice au încălecat peste cele de Platformă Valahă și când Depresiunea Getică s-a individualizat ca unitate geologică structurală, acest fundament a evoluat împreună cu Platforma Valahă.

Cuvertura Depresiunii Getice a evoluat ca un bazin de sedimentare având funția de avanfosă din Paleogen până la sfârșitul Pliocenului. În acest interval de timp s-au acumulat depozite de molasă în care ponderea o au depozitele psefito-psamitice, la care se adaugă evaporite, calcare, cărbuni și depozite poroclastice. Procesul de sedimentare nu a fost continuu, ci se recunosc două discontinuități de amplasare regională: una în Miocenul timpuriu, intraburdigaliană, corespunzând paroxismului eostiric și alta în Volhinian, determinată de mișcările moldavice.

În zona Câmpulung Muscel, diferitele unități ale flișului Cretacic și Paleogen est-carpatic se afundă succesiv, începând cu cele mai externe, sub molasa neogenă din avanfosă. În extremitatea orientală a Carpaților Meridionali-exact în zona Câmpulung, prin extinderea spre nord, depozitele de molasă ajung să acopere direct soclul cristalin reprezentat de masivul getic.

Perimetrul municipiului Câmpulung este format exclusiv din formațiuni noi, Cuaternare – Holocen Superior (qh2) reprezentate prin pietrișuri nisipuri și argile nisipoase aparținând șesului aluvial. Pe alocuri apar și depozite aluvionare aparținând terasei joase cu grosimi ce variază între 10 și 20 m, la care s-au raportat de asemenea și unele din depozitele loessoide care apar în regiune.

La vest și la est de Câmpulung apar formațiuni mai vechi. Astfel în partea sud-vestică și sud-estică, cele mai vechi formațiuni sunt reprezentate de gresii, marne, gipsuri și conglomerate de vârstă Helvețian-Neogen-Miocen (he). Urcând spre nord, în zona comunei Bughea se Jos, întâlnim formațiuni de vârstă Dacian-Ponțian (p+dc), reprezentate de argile și nisipuri. Între valea Dâmbovitei și Râul Târgului, Dacianul este pe alocuri lacunar. În zona Jugur-Pescăreasa fauna depozitelor Daciene arată prezența părții inferioare a etajului, iar mai spre sud apare Dacianul superior, care în sectorul Schitu Golești conține intercalații de lignit.

Mai sus de aceste formațiuni apar binecunoscutele „Strate de Cândești și Frățești”, de vârstă Cuaternară, Pleistocen inferior (qp1). Aceste depozite prezintă o dezvoltare continuă pe tot teritoriul, începând din valea Teleajenului și până în Valea Argeșului.

Depozitele Pleistocen superioare (qp32) sunt depozite aluvionare aparținând terasei superioare dezvoltată pe valea Dâmbovitei, acestea sunt formate din pietrișuri și nisipuri.

În partea nordică, spre comuna Lerești, apare un metamorfism regional, reprezentat de Seria de Leaota, care apare larg dezvoltată în partea de sud-est a masivului și în sectorul



Lerești, fiind constituită din roci cu cristalinitate mult mai redusă aparținând zonei cu clorit a fațesului de șisturi verzi.

De asemenea trebuie menționată prezența migmatitelor paleozoice (roci magmatice), reprezentate prin granitele de Albești, întâlnite mai ales în sectoarele de afloriment ale seriei de Cumpăna, la nord de Câmpulung. Granitele de Albești se prezintă sub formă de dyke-uri și silluri, dintre care cel mai lung (7km) se află între Valea Bughei până în Valea Mare (Lerești).

e) nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilităților;  
În zona studiată există rețele de apă, canalizare, rețele electrice aeriene, telecomunicații precum și rețea de gaze.

f) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;

Se impune necesitatea îngropării rețelelor electrice aeriene.

În funcție de studiul topografic, la faza de studiu de fezabilitate, se va decide necesitatea intervenției asupra celorlalte rețele tehnico-edilitare.

g) posibile obligații de servitute;

Se vor respecta zonele de protecție/siguranță impuse de legislația aflată în vigoare.

h) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz;

Deficiențe ale situației actuale: În acest moment structura dezvoltată în timp a generat o pondere importantă a intersecțiilor cu trei brațe, dificil de semaforizat (în plus, unghiurile în care se intersectează străzile vechi reprezintă o dificultate specială), semaforizarea intersecțiilor este insuficient dezvoltată, semnalizarea de orientare este deficitară (lipsa indicatoarelor cu numele străzilor), întreținerea și reparațiile lucrărilor de drumuri prezintă deficiențe, zona pietonală din centrul istoric se reduce la aria centrală, a Bulevardului zis „Pardon”, capacitatea actuală de staționare (locuri de parcare special amenajate) este redusă, principalele difuncționalități provin din incapacitatea infrastructurii actuale de a face față gradului de motorizare crescut față de anii precedenți (261 mașini la 1000 locuitori) și de a prelua descărcările din DN 73, dinspre Pitești și Brașov și dintr-o organizare defectuoasă a sistemului de străzi, dar și a condiționărilor de ordin geografic. Mai important este faptul că infrastructura publică este învechită, cu trotuar și asfalt deteriorat, în zonele periferice ale orașului există străzi și drumuri neasfaltate, lipsa organizării locurilor de parcare face ca o parte a spațiilor publice și a spațiilor verzi să fie ocupate de mașini, lipsa parcarilor publice face dificilă construcția de piste pentru biciclete și a traficului pietonal, podurile și podețele existente necesită refaceri sau modernizări, numărul mare de clădiri valoroase din punct de vedere arhitectural care se află în stare foarte proastă, necesitând intervenții urgente de punere în siguranță și consolidare, restaurare

Alte condiționări constructive vor fi considerate în urma elaborării studiilor de fundamentare și a concluziilor acestora.

i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;

Conform PUG Municipiul Câmpulung și a Regulamentului Local de Urbanism aferent aprobat cu HCL 135/2003, prelungit cu HCL nr. 145/2015 și HCL nr. 103/2018, terenurile afectate de investițiile propuse în cadrul proiectului de „Mobilitate urbană municipiul Câmpulung” se încadrează în UTR1, UTR 2., UTR 3

Conform PUG Municipiul Câmpulung și a Regulamentului Local de Urbanism aferent aprobat cu HCL 135/2003, prelungit cu HCL nr. 145/2015 și HCL nr. 103/2018 imobilele studiate, nr. Cad. 85677 și nr. Cad. 85762, sunt situate parțial în intravilan și parțial în



extravilan în zona funcțională ZCc-zona pentru căi de comunicație și construcții aferente, subzona funcțională Căi de comunicație feroviară-CcF.

Funcțiunea dominantă a zonei-Căi de comunicație feroviară și construcții aferente;

Funcțiunile complementare admise ale zonei sunt:

- servicii compatibile funcției de bază a zonei;
- rețele tehnico-edilitare.

Interdicții definitive:

- Lmra (iden)- 2 subzone aflate în raza de protecție a căii ferate Golești-Câmpulung-Lerești.

Înălțimea construcțiilor/instalațiilor nou propuse va respecta art 31 din RGU-HOTĂRÎREA Nr. 525 din 27 iunie 1996, pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism.

Aspectul exterior al construcțiilor aferente căilor de comunicație va respecta art. 32 din RGU-HOTĂRÎREA Nr. 525 din 27 iunie 1996, pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism.

j) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condițiilor specifice în cazul existenței unor zone protejate.

Conform PUG Municipiul Câmpulung și a Regulamentului Local de Urbanism aferent aprobat cu HCL 135/2003, prelungit cu HCL nr. 145/2015 și HCL nr. 103/2018, terenurile afectate de investițiile propuse în cadrul proiectului de „Mobilitate urbană municipiul Câmpulung” se încadrează în UTR1, UTR 2., UTR 3

Conform PUG Municipiul Câmpulung și a Regulamentului Local de Urbanism aferent aprobat cu HCL 135/2003, prelungit cu HCL nr. 145/2015 și HCL nr. 103/2018 imobilele studiate, nr. Cad. 85677 și nr. Cad. 85762, sunt situate parțial în intravilan și parțial în extravilan în zona funcțională ZCc-zona pentru căi de comunicație și construcții aferente, subzona funcțională Căi de comunicație feroviară-CcF.

Funcțiunea dominantă a zonei-Căi de comunicație feroviară și construcții aferente;

Funcțiunile complementare admise ale zonei sunt:

- servicii compatibile funcției de bază a zonei;
- rețele tehnico-edilitare.

Interdicții definitive:

- Lmra (iden)- 2 subzone aflate în raza de protecție a căii ferate Golești-Câmpulung-Lerești.

Înălțimea construcțiilor/instalațiilor nou propuse va respecta art 31 din RGU-HOTĂRÎREA Nr. 525 din 27 iunie 1996, pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism.

Aspectul exterior al construcțiilor aferente căilor de comunicație va respecta art. 32 din RGU-HOTĂRÎREA Nr. 525 din 27 iunie 1996, pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism.

6. Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus, din punct de vedere tehnic și funcțional:

Se vor avea în vedere realizarea de investiții integrate pentru:

- Crearea/extinderea traseelor de transport public electric (stații de autobuz, tramvai, troleibuz);
- Crearea/extinderea/modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”);



- Configurarea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători;
- Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/ traseelor pentru biciclete
- Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete (sisteme de tip „bike-sharing”, „bike-rental”).
- Construirea/modernizarea/extinderea de zone și trasee pietonale.
- Configurarea/ modernizarea/ lărgirea/reconfigurarea străzilor din orașe și din zona urbană funcțională, numai în măsura în care astfel de investiții sunt necesare pentru a asigura funcționalitatea proiectului integrat de mobilitate urbană sustenabilă, precum și intervenții asupra sistemului de iluminat public aferent traseului reabilitat (fără a fi acțiuni de sine stătătoare).
- Construirea și modernizarea stațiilor de transport public de călători (tramvai, troleibuz, autobuz).
- Dezvoltarea unor culoare de mobilitate urbană, inclusiv prin intervenții în depourile/ autobazele pentru transport public și infrastructura tehnică aferentă precum și pentru retehnologizarea lor.
- Investiții privind dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi
- Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, inclusiv infrastructură de producere de energie din surse regenerabile

Investițiile de mai sus vor fi configurate pe zonele, străzile și arealul descris în planul de situație realizat de Municipiul Câmpulung atașat la prezenta temă de proiectare. Se va realiza o rețea de trasee utilitare pentru biciclete ce va permite utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare cotidiană, prin conectarea destinațiilor cu scopuri funcționale precum și va permite traficul pietonal. De asemenea, pe traseul indicat de către Beneficiar (Strada Lascar Catargiu – Strada Frații Golești și în funcție de lățimea permisă, se vor amplasa stații de autobuz inteligente și mobilier urban inovativ. Totodată, la intersecția străzii 1 Mai cu Strada Frații Golești, în spațiul dedicat Pieței en gross de legume și fructe se va propune realizarea unui parc fotovoltaic printr-o soluție inovatoare și eficientă pentru protejarea autoturismelor și generarea de energie electrică verde.

**7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:**

– expertizei tehnice și, după caz, a auditului energetic ori a altor studii de specialitate, audituri sau analize relevante, inclusiv analiza diagnostic, în cazul intervențiilor la construcții existente;

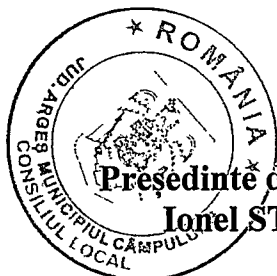
Experiența țărilor dezvoltate ne arată că baza dezvoltării și creșterii economice o constituie mărimea și eficiența investițiilor. Numai prin intermediul investiției se poate realiza o economie cu structură modernă, dinamică și eficientă care să permită creșterea substanțială a productivității muncii, dezvoltarea bazei materiale și cercetării științifice.

Întocmit

Arh. Șef.

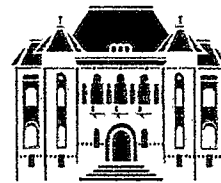
Dr. Arh. Urb. Zăgărin Mădălina

**Documentul semnat în  
original se află la dosarul  
ședinței**



**Președinte de ședință,  
Ionel STATE**

Documentul semnat în  
original se află la dosarul  
ședinței



**Anexa nr. 2 la Hotărârea Consiliului Local nr. 150 din 28.11.2024**

**TEMA DE PROIECTARE  
„Mobilitate urbană în municipiul Câmpulung”**

**1. Informații generale**

**1.1. Denumirea obiectivului de investiții**

**„Mobilitate urbană în municipiul Câmpulung”**

**1.2. Ordonator principal de credite/investitor: Municipiul Campulung**

**1.3. Ordonator de credite (secundar, terțiar): nu este cazul**

**1.4. Beneficiarul investiției: Municipiul Campulung**

**1.5. Elaboratorul temei de proiectare: Municipiul Campulung**

Guvernul a aprobat proiectul de ordonanță de urgență ce vizează finanțarea documentațiilor tehnico-economice aferente proiectelor de **MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ, OBIECTIVUL SPECIFIC RSO2.8 - ROMOVAREA MOBILITĂȚII URABNE MULTIMODALE SUSTENABILE, CA PARTE A TRANZIȚIEI CĂTRE O ECONOMIE CU ZERO EMISII DE DIOXID DE CARBON, PROGRAMUL REGIONAL SUD-MUNTENIA 2021-2027**

Autoritatea contractanta va pune la dispozitia prestatorului studiile necesare întocmirii livrabilelor de mai sus, în conformitate cu cerintele Ghidului de Finanțare, PROGRAMUL REGIONAL SUD-MUNTENIA 2021-2027, PRIORITATEA P3 – O REGIUNE CU MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ, OBIECTIVUL SPECIFIC RSO2.8 - PROMOVAREA MOBILITĂȚII URABNE, MULTIMODALE SUSTENABILE, CA PARTE A TRANZIȚIEI CĂTRE O ECONOMIE, CU ZERO EMISII DE DIOXID DE CARBON.

Comisia Europeana a adoptat “Strategia pentru o Mobilitate Sustenabila si Inteligenta” iar aderarea tarilor europene la aceasta strategie se va face prin masuri adoptate la nivel national, astfel incat sa se atinga obiectivul de realizare a neutralitatii climatice a UE pana in 2050, in conformitate cu Acordul de la Paris.

Conform “**Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă**” – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului – varianta finala din 9.12.2020, un accent extrem de deosebit se pune pe reducerea emisiilor de carbon si incurajarea transportului alternativ, dupa cum urmeaza:

*“35. Astfel cum se prevede în planul privind obiectivele climatice pentru 2030, creșterea ponderii modale a transportului în comun, a mersului pe jos și a mersului cu bicicleta, precum și a mobilității automatizate, conectate și multimodale va reduce semnificativ poluarea și congestionarea generată de transporturi, în special în orașe, și va îmbunătăți sănătatea și bunăstarea oamenilor. Prin urmare, orașele sunt și trebuie să rămână în avangarda tranziției către o mai mare sustenabilitate. Comisia va continua să colaboreze cu orașele și cu statele membre pentru a se asigura că toate orașele mari și mijloicii care sunt noduri urbane ale rețelei TEN-T își pun în aplicare propriile planuri de mobilitate urbană sustenabilă până în 2030. Planurile trebuie să includă noi obiective, de exemplu cu privire la reducerea la zero a emisiilor și a accidentelor rutiere mortale. Modurile de transport active, cum ar fi mersul cu bicicleta, au cunoscut o creștere, orașele anunțând o infrastructură suplimentară de peste 2 300 km dedicată bicicletelor. Aceasta trebuie dublată în următorul deceniu, pentru a ajunge la 5 000 km de benzi sigure pentru biciclete. Comisia are de asemenea în vedere dezvoltarea unei*



*misiuni în domeniul orașelor inteligente și neutre din punct de vedere climatic, ca prioritate strategică pentru acțiuni comune în vederea realizării decarbonizării într-un număr mare de orașe europene până în 2030.*

*36. O multimodalitate fluidă, facilitată de soluțiile digitale, este vitală în zonele urbane și suburbane. Presiunea tot mai mare asupra sistemelor de transport de călători a sporit cererea de soluții noi și inovatoare, diverse servicii de transport fiind integrate într-un serviciu accesibil la cerere, conform conceptului de mobilitate ca serviciu (Mobility as a Service, MaaS). În același timp, multe orașe sunt martorele unei reorientări către servicii de mobilitate partajate și colaborative (autoturisme partajate, biciclete, vehicule la comandă și alte forme de micromobilitate) facilitate de apariția unor platforme intermediare, permițând astfel reducerea numărului de vehicule în traficul zilnic.*

*37. UE și statele membre trebuie să răspundă așteptărilor cetățenilor noștri referitoare la un aer mai curat, la reducerea zgomotului și a congestionării traficului și la eliminarea accidentelor mortale de pe străzile orașelor noastre. Prin revizuirea pachetului privind mobilitatea urbană în vederea promovării și a sprijinirii acestor moduri de transport sustenabile și sănătoase, Comisia va contribui la îmbunătățirea actualului cadru european pentru mobilitate urbană. Sunt necesare orientări mai clare privind gestionarea mobilității la nivel local și regional, inclusiv o mai bună planificare urbană, precum și privind conectivitatea cu zonele rurale și suburbane, astfel încât navetiștilor să li se ofere opțiuni de mobilitate sustenabilă. Politicile europene și sprijinul financiar european trebuie să reflecte și importanța mobilității urbane pentru funcționarea generală a TEN-T, cu dispoziții referitoare la soluții pentru primul/ultimul kilometru care să includă platforme de mobilitate multimodale, facilitate de tip „park and ride” (parcarea autoturismului și continuarea călătoriei cu mijloacele de transport în comun) și infrastructură sigură pentru mersul pe jos și cu bicicleta.*

*41. Logistica multimodală trebuie să facă parte din această transformare, atât în interiorul, cât și în afara zonelor urbane. Dezvoltarea comerțului electronic a schimbat în mod semnificativ modelele de consum, dar trebuie luate în considerare costurile externe ale milioanele de livrări, inclusiv reducerea numărului de curse goale și nenesare. De aceea, planificarea unei mobilități urbane sustenabile trebuie să includă și dimensiunea transportului de marfă, prin intermediul unor planuri logistice urbane care să fie sustenabile și specifice. Aceste planuri vor accelera implementarea soluțiilor cu emisii zero deja disponibile, inclusiv a bicicletelor cargo, a livrărilor automate și a dronelor (aeronave fără pilot la bord) și o mai bună utilizare a căilor navigabile interioare în orașe.*

*Planul de mobilitate urbană durabilă (PMUD) reprezintă un plan strategic conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor din orașele și împrejurimile lor, pentru o mai bună calitate a vieții. Un PMUD se bazează pe practici de planificare existente, luând în considerare principii precum integrare, participare și evaluare.*

*În cadrul unui PMUD sunt abordate, de principiu următoarele tematici principale:*

- asigurarea diferitelor opțiuni de transport tuturor cetățenilor, astfel încât să permită accesul la destinații și servicii esențiale;*
- îmbunătățirea siguranței și securității;*
- reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;*
- îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;*
- creșterea numărului de locuri de parcare, acestea fiind insuficiente în raport cu numărul cererilor în Municipiul Câmpulung, fiind necesară suplimentarea acestora în vederea decongestionării circulației asigurând o circulație mai fluentă și în siguranță, pentru autoturisme și pietoni;*
- creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu.*



*Planul de Mobilitate Urbană Durabilă vizează îndeplinirea viziunii de dezvoltare a mobilității, prin abordarea următoarelor obiective strategice:*

- *Eficiență economică - îmbunătățirea eficienței și rentabilității economice a transportului de persoane și mărfuri;*
- *Mediu - reducerea poluării aerului și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;*
- *Accesibilitate - asigură că toți cetățenii au opțiuni de transport, care le permit accesul la destinații și servicii de bază;*
- *Siguranță și securitate - îmbunătățirea siguranței și securității în circulație;*
- *Calitatea mediului urban - contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și la proiectarea unui mediu urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general.*

La nivelul planificării spațiale, conform legislației actuale în vigoare, precum și a împărțirii în regiunii curente, municipiul Câmpulung este un oraș de rang II, situat în macrom regiunea 3, regiunea Sud-Muntenia de dezvoltare, în județul Argeș.

Din punct de vedere al documentelor naționale de planificare spațială, inclusiv strategiile aferente acestora, municipiul Câmpulung face parte din categoria polilor județeni secundari (categoria a V a), fiind descris ca un pol urban subregional de dezvoltare cu potențial de zonă urbană funcțională.

Proiectul nominalizat mai sus se înscrie pe linia principiilor cuprinse în cadrul documentelor strategice care guvernează dezvoltarea Municipiului Câmpulungului în perioada următoare, respectiv în Strategia de Dezvoltare Locală (SDL) și este în curs de includere în cadrul Strategiei Integrate de Dezvoltare Județeană Argeș.

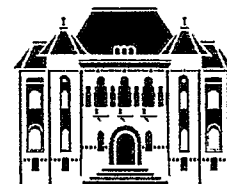
În acest context legislativ și strategic, Câmpulung, municipiu strategic în județul Argeș și la nivel național începe demersurile corelării obiectivelor proprii cu cele naționale și europene.

Municipiul Câmpulung, amplasat într-o zonă cu o densitate mare de așezări, în zona de contact dintre arealele montane și de dealuri, a supraviețuit epocilor istorice, trecând prin stadiile sat -târg - oraș modern. În paralel, importanța sa militară, ca și cea comercială la nivelul zonei de sud a țării au scăzut, iar importanța sa administrativă s-a stabilizat în forma de capitală a județului istoric Muscel, până la desființarea acestuia.

Politicile și măsurile pentru dezvoltarea resursei umane pe termen lung vizează cu precădere menținerea populației active în interiorul județului, astfel că acestea se vor concretiza prin implementarea de proiecte dedicate spațiului rural pentru dezvoltarea resursei umane în acest areal, dezvoltarea centrelor de consiliere profesională, informare etc în mediul urban, precum și a centrelor de formare profesională, de calificare și/sau recalificare. Aceste proiecte și politici vor permite adaptarea resursei umane la exigențele dezvoltării economice anterior enunțate, prin crearea unei piețe a forței de muncă formată și dezvoltată coerent în raport cu nevoile pieței de afaceri.

Îndeplinirea eficientă a obligațiilor legale

- Evaluarea ușoară a măsurilor ce trebuie implementate
- Monitorizarea efectelor măsurilor implementate
- Exemple de obligații legale: Directiva UE cu privire la Calitatea Aerului
- Adaptarea orașului la nevoia de mobilitate a locuitorilor
- Planificarea durabilă permite o abordare integrată și interdisciplinară
- Autoritățile pot veni în întâmpinarea nevoilor diferitelor categorii de utilizatori ai rețelei de transport – turiști, localnici și/sau entități comerciale
- O nouă viziune asupra politicilor urbane
- PMUD oferă posibilitatea de identificare a unei viziuni politice urbane noi și clare
- Asigură o agendă clară pe termen lung



- Asigură un program de investiții clar cu jaloane prestabilite
- Integritate
- Încurajează planificarea integrată pentru definirea mobilității urbane
- Țintește integrarea la nivel sectorial și instituțional
- Competitivitate/Acces la finanțare
- Permite identificarea surselor de finanțare, disponibile pentru soluții inovative și integrate

- Îmbunătățirea calității vieții
- Definirea unor spații publice atractive
- Creșterea siguranței în mediu urban pentru utilizatorii vulnerabili
- Mai puține emisii poluante chimice, cât și fonice
- Beneficii de mediu și sănătate
- Efecte pozitive asupra sănătății – cu reduceri ale costului cu sănătatea
- Posibilitatea abordării problemelor legate de schimbările climatice
- Îmbunătățirea accesibilității
- Facilitarea accesului diverselor grupuri de utilizatori la rețeaua de transport
- Îmbunătățirea imaginii orașului
- Câmpulung va putea promova imaginea unui oraș deschis către inovare.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă vizează îndeplinirea viziunii de dezvoltare a mobilității, prin următoarele obiective strategice:

1. Eficiență economică-îmbunătățirea eficienței și rentabilității economice a transportului de persoane și mărfuri;
2. **Mediu-reducerea poluării aerului și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;**
3. **Accesibilitate-asigură că toți cetățenii au opțiuni de transport care le permit accesul la destinații și servicii de bază;**
4. Siguranță și securitate-îmbunătățirea siguranței și securității în circulație;
5. Calitatea mediului urban-contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și la proiectarea unui mediu urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general.

## 2. Date de identificare a obiectivului de investiții

2.1. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente, documentație cadastrală:

- Domeniul public al Municipiului Câmpulung;

2.2. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse pentru realizarea obiectivului de investiții, după caz:

a) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);

Rețeaua Stradală în Municipiul Câmpulung este situată la convergența drumurilor naționale principale DN 73/E 574 (Brașov-Pitești), DN 73C (Râmnicu-Vâlcea-Curtea de Argeș-Câmpulung) și DN 72 A Târgoviște-Câmpulung) și DN 73D (Fântâna-Mioveni-Argeșelu) cu mai multe drumuri județene și comunale, unele de mai mică importanță, de legătură cu localitățile vecine dar pe toate acestea este permis traficul greu, punând o și mai mare presiune asupra rețelei stradale a municipiului Câmpulung ce prezintă numeroase probleme de capacitate, datorită amprinzei înguste a arterelor și a vehiculelor staționate la marginea drumului.





Accesul autovehiculelor de transport marfă cu masa maximă total autorizată mai mare de 7.5tone, în afara traseelor marcate se poate realiza în baza unei autorizații de trafic greu, eliberată de Primăria Municipiului Câmpulung.

Din punct de vedere al repartiției deplasărilor persoanelor chestionate, de rezultatele anchetelor efectuate în cadrul PMUD a rezultat că 19% din deplasări se realizează cu mijloace de transport nemotorizate, iar 81% din deplasări se realizează cu mijloace de transport motorizate iar dintre deplasările nemotorizate, 85% sunt realizate pietonal, restul cu bicicleta.

Ponderea însemnată a deplasărilor nemotorizate este explicată prin:

- suprafața relativ redusă a orașului, distanțele de deplasare între diferitele puncte de interes fiind scurte;
- vechimea mijloacelor de transport în comun și viteza medie de deplasare foarte mică;
- confort redus al mijloacelor de transport;
- existența zonelor nedeservite de transportul public în comun.

Repartiția modală a deplasărilor realizate diferă de la o categorie la alta a persoanelor. Astfel anchetele au relevat faptul că persoanele angajate utilizează pentru deplasări cu preponderență autoturismul-79%, în timp ce persoanele angajate sau elevi și studenți utilizează autoturismul numai pentru 53% respectiv 56% din deplasări. La polul opus deplasările efectuate de persoanele neangajate sau de elevi și studenți sunt realizate în proporție de 23% respectiv 29% utilizând mersul pe jos în timp ce persoanele angajate preferă acest mod de deplasare numai pentru 12% din deplasări.

De asemenea, conform datelor obținute în urma anchetelor la domiciliu a reieșit că persoanele intervievate se deplasează către locul de muncă cu autoturismul în proporție de 80% iar deplasările realizate pe jos au o pondere mai ridicată (cuprinsă între 31%/22% și 17%) în scop de educație, scopuri recreaționale și cumpărături.

Cu toate acestea în municipiul Câmpulung nu există piste de biciclete amenajate iar peste 60% din străzi nu au trotuare amenajate sau sunt subdimensionate, multe dintre cele existente fiind folosite pentru parcare autovehiculelor, pietonii fiind nevoiți să circule printre mașini.

Astfel se propune intervenția cu măsuri de mobilitate urbană durabilă pe o rută centrală, având o lungime aproximativă de 7km liniari cuprinzând străzile:

- Strada General Iosif Teodorescu
- Strada I L Caragiale
- Strada Constantin Brâncoveanu
- Strada frații Golești
- Strada Colonel Stănescu
- Strada Negru Vodă
- Strada Locotenent Baloleanu
- Strada Eremia Grigorescu
- Strada Lascăr Catargiu
- Strada Matei Basarab
- Strada Sfântul Ilie
- Strada Mihai Tican Rumano
- Strada Alexandru Voievod
- Strada Vasile Alecsandri
- Strada Colonel Zlațian
- Strada Petre Țuțea

În funcție de rezultatul studiilor de fundamentare (în principal al studiului arheologic) se poate renunța la anumite segmente din lista propusă mai jos, sau se pot identifica trasee



alternative care să evite zonele pentru care implementarea proiectului ar fi o problemă din punct de vedere al descărcării arheologice.

b) relații cu zonele învecinate

Traseul pe care sunt propuse aceste intervenții, având aproximativ 7km, este un traseu ce afectează străzi centrale, decongestionând circulația rutieră și pietonală de pe zona Bulevardului Pardon și conectând centrul orașului de restul cartierelor.

Străzile ce vor fi supuse amenajării deserveșc locuințe, proprietăți private, obiective de utilitate publică, instituții etc.

O parte dintre aceste străzi sunt amplasate în zona centrală a municipiului Câmpulung, UTR 1, iar restul de străzi sunt amplasate în zonele imediat învecinate, respectiv UTR2 și UTR 3.

c) surse de poluare existente în zonă;

Gazele de eșapament emise de mașinile ce circulă pe căile de comunicație rutieră din zonele studiate.

d) particularități de relief;

Din punct de vedere geologic, teritoriul municipiului Câmpulung este situat într-o regiune de contact între două unități tectonice, avanfosa Carpaților Meridionali (în nord) și respectiv unitatea de Vorland-Platforma Moesică (la sud). De asemenea perimetrul investigat se încadrează tectonic în Domeniul Getic, unde la începutul Cuaternerului se instalează un regim fluvial, timp în care s-au depus „Stratele de Cândești”. Începând cu partea superioară a Pleistocenului mediu are loc o mișcare de subsidență, pe direcțiile NS-VE, astfel se poate explica scăderea altitudinii teraselor râului Argeș spre aval. Definitivarea aranjamentului tectonic al zonei cristalino-mezozoice a Carpaților Meridionali și ridicarea ei sub forma unui sistem cutat, în urma mișcărilor tectonice din faza Iarmică, au determinat apariția, în fața acestuia, a unei zone depresionare care a preluat funcția de bazin de sedimentare evoluând ca avanfosă. Depresiunea Getică vine în contact în partea de sud cu Platforma Valahă (parte integrată în Platforma Moesică), cele două unități fiind separate prin falia precarpatică.

Partea marginală sudică a zonei cristalino-mezozoice odata afundată, a condus la coborârea în trepte a marginii nordice a unității de Vorland și anume, Platforma Valahă. Astfel, depresiunea creată ca urmare a ridicării lanțului muntos are un fundament mixt: unul de origine carpatică, care se afundă în trepte mai abrupte, iar altul de tip platformă care coboară mai lejer, astfel încât depresiunea are un profil asimetric, tipic pentru depresiunile premontane.

Din punct de vedere stratigrafic, în cadrul Depresiunii Getice se disting două compartimente bine structurate și individualizate: *fundamentul cristalin*, care aparține fie zonei cristalino-mezozoice a Carpaților Meridionali, fie Platformei Valahe; și formațiunile acoperitoare, adică *cuvertura sedimentară*.

Fundamentul de origine carpatică este constituit din șisturi cristaline prealpine cu intruziuni de granite. Fundamentul de platformă se întâlnește de la linia precarpatică spre nord și prezintă trepte mai coborâte ale Platformei Valahe, iar cele mai noi depozite aparțin Sarmațianului. Începând cu Volhinianul superior, când formațiunile Depresiunii Getice au încălecat peste cele de Platformă Valahă și când Depresiunea Getică s-a individualizat ca unitate geologică structurală, acest fundament a evoluat împreună cu Platforma Valahă.

Cuvertura Depresiunii Getice a evoluat ca un bazin de sedimentare având funcția de avanfosă din Paleogen până la sfârșitul Pliocenului. În acest interval de timp s-au acumulat depozite de molasă în care ponderea o au depozitele psefito-psamitice, la care se adaugă evaporite, calcare, cărbuni și depozite poroclastice. Procesul de sedimentare nu a fost



continuu, ci se recunosc două discontinuități de amploare regională: una în Miocenu timpuriu, intraburdigaliană, corespunzând paroxismului eostiric și alta în Volhinian, determinată de mișcările moldavice.

În zona Câmpulung Muscel, diferitele unități ale flișului Cretacic și Paleogen est-carpatic se afundă succesiv, începând cu cele mai externe, sub molasa neogenă din avanfosă. În extremitatea orientală a Carpaților Meridionali-exact în zona Câmpulung, prin extinderea spre nord, depozitele de molasă ajung să acopere direct soclul cristalin reprezentat de masivul getic.

Perimetrul municipiului Câmpulung este format exclusiv din formațiuni noi, Cuaternare – Holocen Superior (qh2) reprezentate prin pietrișuri nisipuri și argile nisipoase aparținând șesului aluvial. Pe alocuri apar și depozite aluvionare aparținând terasei joase cu grosimi ce variază între 10 și 20 m, la care s-au raportat de asemenea și unele din depozitele loessoide care apar în regiune.

La vest și la est de Câmpulung apar formațiuni mai vechi. Astfel în partea sud-vestică și sud-estică, cele mai vechi formațiuni sunt reprezentate de gresii, marne, gipsuri și conglomerate de vârstă Helvețian-Neogen-Miocen (he). Urcând spre nord, în zona comunei Bughea se Jos, întâlnim formațiuni de vârstă Dacian-Pontian (p+dc), reprezentate de argile și nisipuri. Între valea Dâmbovitei și Râul Târgului, Dacianul este pe alocuri lacunar. În zona Jugur-Pescăreasa fauna depozitelor Daciene arată prezența părții inferioare a etajului, iar mai spre sud apare Dacianul superior, care în sectorul Schitu Golești conține intercalații de lignit.

Mai sus de aceste formațiuni apar binecunoscutele „Strate de Cândești și Frățești”, de vârstă Cuaternară, Pleistocen inferior (qp1). Aceste depozite prezintă o dezvoltare continuă pe tot teritoriul, începând din valea Teleajenului și până în Valea Argeșului.

Depozitele Pleistocen superioare (qp32) sunt depozite aluvionare aparținând terasei superioare dezvoltată pe valea Dâmbovitei, acestea sunt formate din pietrișuri și nisipuri.

În partea nordică, spre comuna Lerești, apare un metamorfism regional, reprezentat de Seria de Leaota, care apare larg dezvoltată în partea de sud-est a masivului și în sectorul Lerești, fiind constituită din roci cu cristalinitate mult mai redusă aparținând zonei cu clorit a fațetului de șisturi verzi.

De asemenea trebuie menționată prezența migmatitelor paleozoice (roci magmatice), reprezentate prin granitele de Albești, întâlnite mai ales în sectoarele de afloriment ale seriei de Cumpăna, la nord de Câmpulung. Granitele de Albești se prezintă sub formă de dyke-uri și silluri, dintre care cel mai lung (7km) se află între Valea Bughei până în Valea Mare (Lerești).

e) nivel de echipare tehnico-edilitară al zonei și posibilități de asigurare a utilităților;  
În zona studiată există rețele de apă, canalizare, rețele electrice aeriene, telecomunicații precum și rețea de gaze.

f) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;

Se impune necesitatea îngropării rețelelor electrice aeriene.

În funcție de studiul topografic, la faza de studiu de fezabilitate, se va decide necesitatea intervenției asupra celorlalte rețele tehnico-edilitare.

g) posibile obligații de servitute;

Se vor respecta zonele de protecție/siguranță impuse de legislația aflată în vigoare.



h) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz;

Deficiențe ale situației actuale: În acest moment structura dezvoltată în timp a generat o pondere importantă a intersecțiilor cu trei brațe, dificil de semaforizat (în plus, unghiurile în care se intersectează străzile vechi reprezintă o dificultate specială), semaforizarea intersecțiilor este insuficient dezvoltată, semnalizarea de orientare este deficitară (lipsa indicatoarelor cu numele străzilor), întreținerea și reparațiile lucrărilor de drumuri prezintă deficiențe, zona pietonală din centrul istoric se reduce la aria centrală, a Bulevardului zis „Pardon”, capacitatea actuală de staționare (locuri de parcare special amenajate) este redusă, principalele disfuncționalități provin din incapacitatea infrastructurii actuale de a face față gradului de motorizare crescut față de anii precedenți (261 mașini la 1000 locuitori) și de a prelua descărcările din DN 73, dinspre Pitești și Brașov și dintr-o organizare defectuoasă a sistemului de străzi, dar și a condiționărilor de ordin geografic. Mai important este faptul că infrastructura publică este învechită, cu trotuar și asfalt deteriorat, în zonele periferice ale orașului există străzi și drumuri neasfaltate, lipsa organizării locurilor de parcare face ca o parte a spațiilor publice și a spațiilor verzi să fie ocupate de mașini, lipsa parcarilor publice face dificilă construcția de piste pentru biciclete și a traficului pietonal, podurile și podețele existente necesită refaceri sau modernizări, numărul mare de clădiri valoroase din punct de vedere arhitectural care se află în stare foarte proastă, necesitând intervenții urgente de punere în siguranță și consolidare, restaurare

Alte condiționări constructive vor fi considerate în urma elaborării studiilor de fundamentare și a concluziilor acestora.

i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;

Conform PUG Municipiul Câmpulung și a Regulamentului Local de Urbanism aprobat cu HCL 135/2003, prelungit cu HCL nr. 145/2015 și HCL nr. 103/2018, terenurile afectate de investițiile propuse în cadrul proiectului de „Mobilitate urbană municipiul Câmpulung” se încadrează în UTR1, UTR 2., UTR 3

Conform PUG Municipiul Câmpulung și a Regulamentului Local de Urbanism aprobat cu HCL 135/2003, prelungit cu HCL nr. 145/2015 și HCL nr. 103/2018 imobilele studiate, nr. Cad. 85677 și nr. Cad. 85762, sunt situate parțial în intravilan și parțial în extravilan în zona funcțională ZCc-zona pentru căi de comunicație și construcții aferente, subzona funcțională Căi de comunicație feroviară-CcF.

Funcțiunea dominantă a zonei-Căi de comunicație feroviară și construcții aferente;

Funcțiunile complementare admise ale zonei sunt:

- servicii compatibile funcției de bază a zonei;
- rețele tehnico-edilitare.

Interdicții definitive:

-Lmra (iden)- 2 subzone aflate în raza de protecție a căii ferate Golești-Câmpulung-Lerești.

Înălțimea construcțiilor/instalațiilor nou propuse va respecta art 31 din RGU-HOTĂRÎREA Nr. 525 din 27 iunie 1996, pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism.

Aspectul exterior al construcțiilor aferente căilor de comunicație va respecta art. 32 din RGU-HOTĂRÎREA Nr. 525 din 27 iunie 1996, pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism.



j) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condițiilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție.

Conform PUG Municipiul Câmpulung și a Regulamentului Local de Urbanism aferent aprobat cu HCL 135/2003, prelungit cu HCL nr. 145/2015 și HCL nr. 103/2018, terenurile afectate de investițiile propuse în cadrul proiectului de „Mobilitate urbană municipiul Câmpulung” se încadrează în UTR1, UTR 2., UTR 3

Conform PUG Municipiul Câmpulung și a Regulamentului Local de Urbanism aferent aprobat cu HCL 135/2003, prelungit cu HCL nr. 145/2015 și HCL nr. 103/2018 imobilele studiate, nr. Cad. 85677 și nr. Cad. 85762, sunt situate parțial în intravilan și parțial în extravilan în zona funcțională ZCc-zona pentru căi de comunicație și construcții aferente, subzona funcțională Căi de comunicație feroviară-CcF.

Funcțiunea dominantă a zonei-Căi de comunicație feroviară și construcții aferente;

Funcțiunile complementare admise ale zonei sunt:

- servicii compatibile funcției de bază a zonei;
- rețele tehnico-edilitare.

Interdicții definitive:

-Lmra (iden)- 2 subzone aflate în raza de protecție a căii ferate Golești-Câmpulung-Lerești.

Înălțimea construcțiilor/instalațiilor nou propuse va respecta art 31 din RGU-HOTĂRÎREA Nr. 525 din 27 iunie 1996, pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism.

Aspectul exterior al construcțiilor aferente căilor de comunicație va respecta art. 32 din RGU-HOTĂRÎREA Nr. 525 din 27 iunie 1996, pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism.

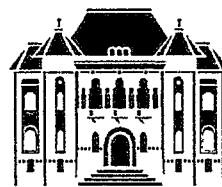
2.3. Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus din punct de vedere tehnic și funcțional:

a) destinație și funcțiuni;

Prin realizarea investiției se propun următoarele:

A. Optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv prin investiții în material rulant, mijloace de transport urban ecologice și infrastructura de transport necesară acestora (configurarea/modernizarea/ lărgirea/ reconfigurarea străzilor din orașe și din zona urbană funcțională, numai în măsura în care astfel de investiții sunt necesare pentru a asigura funcționalitatea proiectului integrat de mobilitate urbană sustenabilă) în vederea dezvoltării transportului public și implementării măsurilor de siguranță rutieră (pasarele pietonale, pasaje subterane/supraterane auto și pietonale, intervenții asupra sistemului de iluminat public și alte elemente conexe aferente traseului reabilitat, ce nu sunt elemente dominante ale proiectelor) pentru reducerea de CO2 și dezvoltarea sistemelor de management a mobilității urbane (sisteme de management a traficului, aplicații mobility as a service, sisteme park & ride și terminale intermodale pentru transportul public urban etc).

B. Înființarea, modernizarea, extinderea și dotarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate, inclusiv configurarea/ modernizarea/ lărgirea/ reconfigurarea străzilor din orașe și din zona urbană funcțională, numai în măsura în care astfel de investiții sunt necesare pentru a asigura funcționalitatea proiectului integrat de mobilitate urbană sustenabilă, precum și intervenții



asupra sistemului de iluminat public aferent traseului reabilitat, amenajarea de zone pietonale, introducerea de sisteme de bike-sharing, sisteme de monitorizare etc.

C. Dezvoltarea unor culoare de mobilitate urbană, inclusiv prin intervenții în depourile/ autobazele pentru transport public și infrastructura tehnică aferentă precum și pentru re tehnologizarea lor.

D. Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, inclusiv infrastructură de producere de energie din surse regenerabile, pentru mijloacele de transport în comun. Stațiile de încărcare vor fi folosite de autoritățile publice locale pentru încărcarea autobuzelor electrice achiziționate. Acestea nu vor fi folosite în scopuri economice, ci doar pentru încărcarea autobuzelor proprii din dotare.

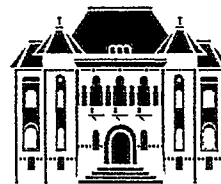
Principali beneficiari vizati in cadrul acestui proiect sunt:

- autoritatea publica locala;
- mediul de afaceri;
- populația municipiului Campulung (inclusiv a comunelor din zona urbană funcțională);
- utilizatori ai mijloacelor de transport în comun (turiști, navetiști, etc);
- operatorii de transport public;
- preșcolari și elevi;
- bicicliști.

Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investitii: municipiul Câmpulung trebuie să mizeze în special pe valorificarea durabilă patrimoniului său de excepție - construit și imaterial, promovarea moștenirii culturale deosebite, dezvoltarea unei infrastructuri verzi-albastre (mai ales prin valorificarea patrimoniului natural), promovarea inovării în toate aspectele vieții cotidiene și nu în ultimul rând atragerea investițiilor prin crearea condițiilor cadrul în acest sens. Toate aceste direcții de dezvoltare trebuie să fie în concordanță cu obiectivele stabilite la nivel european, sprijinind consolidarea economiei locale și promovarea activităților sociale. Oportunitățile de includere a măsurilor de sustenabilitate a mediului ar trebui să se concentreze pe următoarele sectoare: mobilitatea urbană (încurajarea mersului pe jos, utilizarea bicicletelor, a vehiculelor electrice etc.) și utilizarea eficientă a terenurilor (inclusiv revitalizarea terenurilor abandonate), modernizarea clădirilor (inclusiv implementarea soluțiilor privind eficiența energetică), îmbunătățirea rolului spațiilor verzi și soluțiilor bazate pe natură și transformarea sistemelor alimentare urbane. În special se previzionează creșterea calitatii vieții cetățenilor prin oportunități pentru implementarea unor proiecte pentru utilizarea modurilor de transport ecologic (autobuze electrice), dezvoltarea unor trasee pentru piste de biciclete, decizii strategice privind organizarea centrului orașului (fără mașini – amenajarea unei zone pietonale, de promenadă, păstrarea patrimoniului cultural istoric etc.)

Impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investitii: înrăutățirea condițiilor de mobilitate urbană, creșterea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi și scăderea siguranței rutiere în zonele urbane, creșterea numărului de accidente rutiere;

- **Investitiile de mai sus vor fi configurate pe zonele, strazile si arealul descris mai sus. De asemenea, proiectantul va avea în vedere propunerea de solutii inovative (mobilier urban, elemente de signalistica, solutii interactive si atractive pentru cetateni, etc.) în cadrul investitiilor de mai sus ce au ca obiectiv final:**
- **- creșterea numărului anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate - utilizatori/an;**
- **- creșterea numărului anual de utilizatori ai pistelor ciclabile - utilizatori/an**



- De asemenea, în cadrul proiectului se vor menționa rezultatele așteptate în corelare cu activitățile propuse prin proiect. Valorile preconizate trebuie să fie realiste, realizabile și măsurabile. Rezultatele care vor fi menționate în mod obligatoriu în cadrul proiectului, după caz, în funcție de activitățile incluse în proiect:
- - valoarea estimată a emisiilor GES (gaze cu efect de seră) – echivalent tone CO<sub>2</sub>;
- - suprafețe pietonale/semipietonale construite/modernizate/extinse – mp.
- - stații de transport public construite/modernizate – număr;
- - sisteme de e-ticketing create/modernizate/extinse – număr.
- - sub-sisteme de management ale traficului, precum și alte sisteme de transport inteligente create/modernizate/extinse – număr.
- - stații bike-sharing construite/modernizate/extinse – număr;

b) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;

Se vor avea în vedere realizarea de investiții integrate pentru:

- Crearea/extinderea traseelor de transport public electric (stații de autobuz, tramvai, troleibuz);
- Crearea/extinderea/modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”);
- Configurarea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători;
- Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/ traseelor pentru biciclete
- Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete (sisteme de tip „bike-sharing”, „bike-rental”).
- Construirea/modernizarea/extinderea de zone și trasee pietonale.
- Configurarea/ modernizarea/ lărgirea/reconfigurarea străzilor din orașe și din zona urbană funcțională, numai în măsura în care astfel de investiții sunt necesare pentru a asigura funcționalitatea proiectului integrat de mobilitate urbană sustenabilă, precum și intervenții asupra sistemului de iluminat public aferent traseului reabilitat (fără a fi acțiuni de sine stătătoare).
- Construirea și modernizarea stațiilor de transport public de călători (tramvai, troleibuz, autobuz).
- Dezvoltarea unor culoare de mobilitate urbană, inclusiv prin intervenții în depourile/ autobazele pentru transport public și infrastructura tehnică aferentă precum și pentru re tehnologizarea lor.
- Investiții privind dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi
- Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, inclusiv infrastructură de producere de energie din surse regenerabile

Investițiile de mai sus vor fi configurate pe zonele, străzile și arealul descris în planul de situație realizat de Municipiul Câmpulung atașat la prezenta temă de proiectare. Se va realiza o rețea de trasee utilitare pentru biciclete ce va permite utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare cotidiană, prin conectarea destinațiilor cu scopuri funcționale precum și va permite traficul pietonal. De asemenea, pe traseul indicat de către Beneficiar (Strada Lascar Catargiu – Strada Frații Golești și în funcție de lățimea permisă, se vor amplasa stații de autobuz inteligente și mobilier urban inovativ. Totodată, la intersecția străzii 1 Mai cu Strada Frații Golești, în spațiul dedicat Pieței en gros de legume și fructe se va propune realizarea unui parc fotovoltaic printr-o soluție inovatoare și eficientă pentru protejarea autoturismelor și generarea de energie electrică verde.



- c) nivelul de echipare, de finisare și de dotare, exigențe tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare;
- toate lucrarile de amenajare se vor executa in conformitate cu STAS-urile in vigoare , astfel incat sa fie respectate prevederile legale;
  - se vor folosi materiale si echipamente agrementate tehnic, insotite de certificate de calitate;
- d) număr estimat de utilizatori;
- Locuitorii orașului și turiști aflați în tranzit
- e) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației/funcțiilor propuse;
- Soluțiile propuse vor avea o durata minima de functionare de 5 ani
- f) nevoi/solicitări funcționale specifice;
- Mobilitate Durabilă/PUG/Alte documente strategice ale Beneficiarului aprobate.

Proiectul va avea in vedere respectarea obligațiilor pentru implementarea principiului "a nu prejudicia în mod semnificativ" ("do no significant harm" – DNSH), așa cum acesta este definit prin Regulamentul (UE) nr. 852/2020 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile. Proiectantul va descrie în cadrul secțiunii relevante din livrabile, modul în care sunt respectate obligațiile minime prevăzute de legislația specifică aplicabilă, precum și acțiunile suplimentare propuse (dacă este cazul).

Beneficiarul va pune la dispozitia prestatorului studiile de teren in vederea realizarii Documentatiilor tehnice, daca acestea sunt necesare, cum ar fi: studii geotehnice, geologice, hidrologice, hidrogeotehnice, fotogrammetrice, topografice și de stabilitate ale terenului pe care se amplasează obiectivul de investiție, raport privind impactul asupra mediului; studii de specialitate necesare în funcție de specificul investiției (studiu de trafic, documentație privind imunizarea la schimbările climatice, etc).

g) corelarea soluțiilor tehnice cu condiționările urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului;

- documentatiile se vor elabora in conformitate cu prevederile HG 907/2016 privind etapele de elaborare si continutul cadru al documentatiilor tehnico-economice aferente obiectivelor de investitii finantate din fonduri publice;

- se vor avea în vedere cele stabilite prin PUG și prin avizele emise;

- nu se vor sacrifica copaci, pomi, arbuști doar în mod justificat și în baza acordului

Agenției pentru Protecția Mediului;

- se vor utiliza cu precădere materiale eficiente economic și care nu dăunează mediului înconjurător.

h) stabilirea unor criterii clare în vederea soluționării nevoii beneficiarului.

- documentatiile se vor elabora in conformitate cu prevederile HG 907/2016 privind etapele de elaborare si continutul cadru al documentatiilor tehnico-economice aferente obiectivelor de investitii finantate din fonduri publice;

- se vor avea în vedere cele stabilite prin PUG și prin avizele emise;

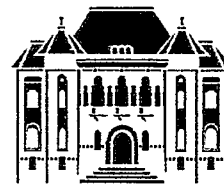
- nu se vor sacrifica copaci, pomi, arbuști doar în mod justificat și în baza acordului

Agenției pentru Protecția Mediului;

- se vor utiliza cu precădere materiale eficiente economic și care nu dăunează mediului înconjurător.

Pentru realizarea SF, elaboratorul trebuie sa parcurga anumite etape, ce include si o serie de studii de specialitate. Acestea trebuiesc realizate pe baza cerintelor din aceasta tema de proiectare, cu respectarea normativelor, standardelor si ghidurilor in vigoare specific fiecarui domeniu de activitate:





#### - **Studiu Topografic –**

Elaboratorul va întreprinde investigațiile necesare pentru determinarea variantelor analizate și va face investigații detaliate ale variantei recomandate ca fiind optimă. În cadrul SF se va realiza studiul topografic ce va urmări recunoașterea terenului, proiectare rețelelor de planimetrie și altimetrie. Execuția măsurătorilor pentru a obține un plan de situație necesar realizării lucrărilor propuse. Pe amplasamentele unde se vor executa lucrările se va identifica poziționarea clădirilor sau obiectivelor de infrastructură, a căror poziție în plan orizontal și vertical trebuie stabilită cu exactitate pentru a putea aprecia gradul de afectare, precum și poziționarea rețelelor edilitare majore, apă, gaze, canalizare, telecomunicații, electrice etc. care vor trebui deviate pentru realizarea lucrărilor.

#### - **Studiu Geotehnic**

Investigațiile geotehnice și hidrogeologice vor fi realizate în vederea stabilirii exigentelor proiectării pentru structurile majore și a parametrilor de dimensionare a soluțiilor tehnice și structurilor, avându-se în vedere o caracterizare geologică a solului cu un grad de încredere ridicat asupra viabilității, variantei recomandate, soluțiilor tehnice și structurilor definite în cadrul Studiului de Fezabilitate, în vederea eliminării riscurilor geotehnice aferente.

Investigațiile geotehnice vor include ș foraje, sondaje, gropi de probă și esanționare conform standardelor în vigoare și exigentelor pentru astfel de lucrări.

Având în vedere informațiile deținute de Beneficiar cu privire la structura litologică adiacentă, pentru identificarea caracteristicilor geofizice a terenului de fundare pentru clădirile proiectate se recomandă ca forajele geotehnice să fie indesite – recomandabil 1 foraj/1000 ml. Se vor executa foraje și pe amplasamentul construcției.

Laboratorul, investigațiile și testele in situ, necesare pentru caracterizarea geotehnice și geomecanice, vor fi efectuate pentru determinarea:

- caracteristicilor fizice și mecanice ale solului sau rocii; (duritate, deformare etc.)
- caracteristicilor hidrogeologice ale solului sau rocii (nivelul piezometric, permeabilitatea, presiunea apei etc.)

#### - **Studiu arheologic**

În faza de studiu de fezabilitate se va elabora un studiu arheologic non-invaziv, urmând ca, în funcție de prevederile avizului de la Direcția Județeană de Cultură Argeș/Ministerul Culturii și Cultelor să se decidă asupra necesității elaborării unui studiu arheologic invaziv.

#### - **Alte studii**

În funcție de necesități, elaboratorul va realiza studii și investigații suplimentare necesare pentru ca studiul de fezabilitate să prezinte o investiție robustă și bine fundamentată din toate punctele de vedere.

Pentru studiul privind ocuparea teritoriului, elaboratorul va realiza următoarele activități fără însă să se limiteze doar la acestea:

- Obținerea de informații / date (achiziția coordonatelor STEREO 1970) și planuri cadastrale de la O.C.P.I./A.N.C.P.I.;
- Intocmirea planului cu amplasamentul lucrării prin suprapunerea ridicării topografice, a soluției tehnice și a planurilor parcelare avizate de către O.C.P.I. sau, după caz, aflate în evidențele acestuia și marcarea pe plan a imobilelor expropriabile;
- Identificarea eventualelor exproprieri, după caz, pentru realizarea investiției, și realizarea unei liste cu proprietarii de drept din zona de analiză etc.

În ceea ce privește studiul sistemelor de rețele edilitare, elaboratorul va realiza verificarea amănunțită a rețelelor de utilități publice care vor fi afectate de lucrările de construcție a investiției, identificând titularii/detinatorii de utilități care au rețele amplasate în zona unde se vor desfășura lucrările de execuție ale obiectivului și va transmite beneficiarului datele pentru a se realiza notificarea detinatorilor de Utilități pentru eliberarea amplasamentului conform Legii 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică.



Elaboratorul ca întocmi studii de soluție (coexistență), prezentând soluția de relocare/protejare a rețelelor edilitare cea mai avantajoasă din punct de vedere tehnico-economic. Documentația va continua și suprafețele de teren afectate de către mutarea/protejarea rețelelor de utilități, care vor fi incluse în zona de expropriere.

Elaboratorul va identifica toate suprafețele de teren afectate de utilități și le va trece în zona de expropriere astfel încât în execuție să se diminueze șansele apariției unor suprafețe de teren suplimentare. Acolo unde proprietarii de utilități vor solicita un proiect de specialitate sau un studiu de coexistență, elaboratorul va efectua aceste studii și este obligatoriu să le estimeze și să le prevadă în oferta sa financiară.

Pentru fundamentarea investiției elaboratorul va realiza toate aceste studii, dar nu se va limita doar la acestea, completându-se după caz și după agreere cu beneficiarul privind alte studii necesare fundamentării.

#### 2.4. Cadru legislativ aplicabil și impunerile ce rezultă din aplicarea acestuia

Experiența țărilor dezvoltate ne arată că baza dezvoltării și creșterii economice o constituie mărimea și eficiența investițiilor. Numai prin intermediul investiției se poate realiza o economie cu structură modernă, dinamică și eficientă care să permită creșterea substanțială a productivității muncii, dezvoltarea bazei materiale și cercetării științifice.

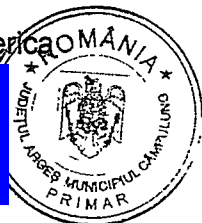
În vederea asigurării dezvoltării coerente și durabile, corelării priorităților de dezvoltare și eficientizării investițiilor publice, valorificării resurselor naturale și culturale, autoritățile administrației publice locale ale unităților administrativ-teritoriale din cadrul aglomerațiilor urbane și zonelor metropolitane definite conform legii elaborează studii de fezabilitate privind investiții ce au menirea, pe de o parte, să aducă un plus de valoare zonei/localității, iar pe de altă parte să lege comunitatea existentă în zonă.

Conform Legea 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților, articolul 10, alin. 3: *Strategia privind conservarea și dezvoltarea rețelei de spații verzi are în vedere distribuția echilibrată a acestora în raport cu specificul unității teritoriale de referință, precum și crearea de spații verzi prin transformarea terenurilor neproductive, a altor categorii de terenuri și prin aplicarea de metode alternative.* Astfel, în sensul Legii 24/2007, amenajarea spațiului verde din fața casei de cultură se încadrează în strategia de dezvoltare a municipiului Câmpulung privind conservarea și dezvoltarea rețelei de spații verzi are în vedere distribuția echilibrată a acestora în teritoriul municipiului Câmpulung.

Aprobat,  
Primar

Lasconi Elena Valerica

Documentul semnat în  
original se află la dosarul  
ședinței



Întocmit  
Arh. Șef  
Dr. Arh. Urb. Zăgărin Mădălina

Documentul semnat în  
original se află la dosarul  
ședinței



Președinte de ședință,  
Ionel STĂTE

Documentul semnat în  
original se află la dosarul  
ședinței