



HOTĂRÂREA nr. 186 din 28.10.2021

cu privire la aprobarea Notei Conceptuale și a Temei de Proiectare pentru obiectivul de investiții “Modernizare străzi Ion Giurculescu, Valea Româneștilor, Aleci, Rujoi, Chichirez, Izvorului, Valea Furnicii”

Consiliul Local al Municipiului Câmpulung, județul Argeș întrunit în ședință ordinară în data de 28 octombrie 2021;

Având în vedere :

- Referatul de aprobare al primarului nr. 30844 din 12.10.2021 prin care se propune aprobarea Notei Conceptuale și a Temei de Proiectare pentru obiectivul de investiții “Modernizare străzi Ion Giurculescu, Valea Româneștilor, Aleci, Rujoi, Chichirez, Izvorului, Valea Furnicii”;
- Raportul Administratorului public și Serviciului de Dezvoltare Locală nr. 30847 din 14.10.2021 prin care se propune aprobarea Notei Conceptuale și a Temei de Proiectare pentru obiectivul de investiții “Modernizare străzi Ion Giurculescu, Valea Româneștilor, Aleci, Rujoi, Chichirez, Izvorului, Valea Furnicii”;
- Prevederile art. 1 alin. (2) lit. a (i), art. 3 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;
- Ordonanța de Urgență nr. 95 / 2021 pentru aprobarea Programului național de investiții "Anghel Saligny" și Ordinul nr. 1333 / 2021 privind aprobarea Normelor metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 95/2021 pentru aprobarea Programului național de investiții "Anghel Saligny", pentru categoriile de investiții prevăzute la art. 4 alin. (1) lit. a) - d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 95 / 2021;
- 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 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 “Modernizare străzi Ion Giurculescu, Valea Româneștilor, Aleci, Rujoi, Chichirez, Izvorului, Valea Furnicii”, conform Anexei nr. 1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.



Art. 2. – Se aprobă Tema de Proiectare pentru obiectivul de investiții “**Modernizare străzi Ion Giurculescu, Valea Româneștilor, Aleci, Rujoii, Chichirez, Izvorului, Valea Furnicii**”, conform Anexei nr. 2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 3. – Cu ducerea la îndeplinire se însărcinează primarul municipiului Câmpulung prin Direcția Economică și Fiscală și Serviciul de Dezvoltare Urbană.

Art. 4. – 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, Serviciului de Dezvoltare Urbană și Primarului Municipiului Câmpulung.

Municipiul Câmpulung, 2021

Președinte de sedință,
Dumitru – Dănuț SAIN

Actele semnate in original
se regasesc la dosarul
sedintei.

Contrasemnează

Actele semnate in original
se regasesc la dosarul
sedintei.



Anexa nr. 1 la Hotărârea Consiliului Local nr. 186 din 28.10.2021

Nota Conceptuală pentru obiectivul de investiții

“ Modernizare strazi Ion Giurculescu, Valea Romanestilor, Aleci, Rujoi, Chichirez, Izvorului, Valea Furnicii”

Intocmita conform Anexei 2 – HG 907/2016

Servicii de proiectare pentru obiectivul de investitii „Modernizare strazi Ion Giurculescu, Valea Romanestilor, Aleci, Rujoi, Chichirez, Izvorului, Valea Furnicii” faza: SF, intocmire documentatii tehnice in vederea obtinerii avizelor, acordurilor si autorizatiilor necesare”

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIȚII PROPUȘ

1.1. Denumirea obiectivului de investiții: „Modernizare strazi Ion Giurculescu, Valea Romanestilor, Aleci, Rujoi, Chichirez, Izvorului, Valea Furnicii ”

1.2. Ordonator principal de credite/investitor: MUNICIPIUL CAMPULUNG;

1.3. Beneficiarul investiției: UAT MUNICIPIUL CAMPULUNG, cu sediul in Str. Negru Voda, Nr. 127, Campulung 115100, Arges, reprezentata prin dna. Elena Valerica LASCONI - Primar.

1.4. Amplasament: Municipiul Campulung – Arges, Str. Ion Giurculescu – 461m, Str Valea Romanestilor (DC 33) – 2663 m, str. Aleci – 412 m, str. Rujoi – 545 m, str. Chichirez – 600 m, str. Izvorului – 484 m, str. Valea Furnicii – 400 m.

2. NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII PROPUȘ

2.1. Scurtă prezentare privind:

a) deficiențe ale situației actuale

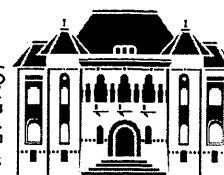
Obiectivul nominalizat mai sus are in vedere starea precara a tuturor drumurilor din Municipiul Campulung, ceea ce determina neajunsuri si dificultati in trafic si duce la cresterea gradului de poluare.

b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții;

Crearea premiselor unei dezvoltari durabile in zona dar și cresterea calității vieții locuitorilor.

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

Cresterea in continuare a gradului de poluare a aerului, solului si apelor, cresterea cheltuielilor necesare reparatiei si intretinerii drumurilor comunale precum și o scadere a calității vieții locuitorilor.



2.2. Prezentarea 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

În cadrul obiectivului se urmărește reabilitarea și modernizarea strazilor din Municipiul Câmpulung.

2.3. Existența 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

Proiectul se înscrie pe linia principiilor cuprinse în cadrul documentelor strategice care guvernează dezvoltarea durabilă a Municipiului Câmpulung în perioada 2017-2023, respectiv Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Câmpulung.

2.4. Existența unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții

Abordarea dezvoltării urbane durabile, prevăzută la art. 7 din Regulamentul (UE) nr. 1301/2013.

2.5. Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției

Obiectivul general al proiectului îl constituie dezvoltarea serviciilor de bază pentru populația din Municipiul Câmpulung, județul Argeș, prin asigurarea unor condiții optime de transport, contribuind la creșterea gradului de civilizație, la înfrumusețarea orașului și la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor în zonele respective și, în perspectiva, în întreaga comunitate prin modernizarea și reabilitarea succesivă a tuturor drumurilor și strazilor.

3. ESTIMAREA SUPORTABILITĂȚII INVESTIȚIEI PUBLICE

3.1. Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz:

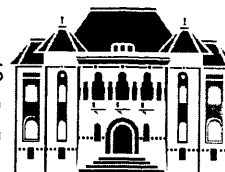
- costurile unor investiții similare realizate:

Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții: 6.628.570,67 lei

Valoare totală (fără TVA) = 6.628.570,67 lei, din care C+M = 6.390.570,67 lei

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

3.1.	Estimarea cheltuielilor pentru execuție (în mii lei inclusiv TVA/EURO)	Total = 6628,570 mii lei din care C+M = 6390,570 mii lei; 1291,650 mii Euro (calculat la un curs BNR 1 euro = 4,9476 din 26 octombrie 2021)
------	------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



3.2.	Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea pe faze a documentatiilor tehnico-economice aferente obiectivului de investitie precum si pentru elaborarea altor studii de specialitate in functie de specificul obiectivului de investitie, inclusiv cheltuielile pentru obtinerea avizelor, autorizatiilor si acordurilor prevazute de lege (in mii lei cu TVA) Asistenta tehnica de proiectare	Studii de teren: Studiu topo avizat OCPI: 5,00 mii lei Studiu Geotehnic: 5,00 mii lei Expertiza tehnica: 20,00 mii lei DALI = 40,000 mii lei PTh + DDE: 100,00 mii lei
	Verificare proiect	17,50 mii lei
	Dirigentie de santier	6,50 mii lei
		20,00 mii lei
3.3.	Surse identificate pentru finantare cheltuielilor estimate (in cazul finantarii nerambursabile se va mentiona programul operational / axa corespunzatoare, identificata)	Bugetul Local; Bugetul de stat; Programul National de Investitii „Anghel Saligny”; Alte surse de finantare legal constituite;

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

Bugetul Local; Bugetul de stat; Programul National de Investitii „Anghel Saligny”; Alte surse de finantare legal constituite;

4. INFORMAȚII PRIVIND REGIMUL JURIDIC, ECONOMIC ȘI TEHNIC AL TERENULUI ȘI/SAU AL CONSTRUCȚIEI EXISTENTE

Obiectul investitiei il constituie „Modernizare strazi: Strada Izvorului, Str. Valea Furnicii, Str. Ion Giurculescu, DC Valea Romanestilor, Str. Aleci, Str. Rujoi, Str. Chichirez” a unui numar de 7 de drumuri si strazi cu o lungime de 5,566 km si o suprafata de cca. 38.964,00 mp.

Denumire strada/drum	Lungime (m)	Categorie drum (national; judetean; comunal; strada)
Strada Izvorului	484,15	Strada
Strada Valea Furnicii	400,00	Strada
Strada Ion Giurculescu	461,53	Strada
DC 33 Valea Romanestilor	2663,19	DC 33 (Câmpulung (DJ737 - Valea Romanestilor)
Strada Aleci	412,14	Strada
Strada Rujoi	545,25	Strada
Strada Chichirez	600,00	Strada
TOTAL	5566,26	



Strazile mentionate mai sus se afla in proprietatea si administrarea UAT Municipiul Campulung.

Terenuri necesare pentru implementarea proiectului sunt situate in intravilanul municipiului, apartinand domeniul public al Municipiului Campulung Arges.

Statutul juridic - terenul pe care sunt situate tronsoanele de drum studiate se afla pe domeniul public si in administrarea UAT Municipiul Campulung. Acesta este incadrat conform PUG al Municipiul Campulung la categoria de folosinta cai de comunicatie rutiera.

Amplasamentele pentru realizarea extinderii retelei de alimentare cu apa sunt situate in zonele de protectie a strazilor: **Str. Ion Giurculescu – 461m, Str Valea Romanestilor (DC 33) – 2663 m, str. Aleci – 412 m, str. Rujoi – 545 m, str. Chichirez – 600 m, str. Izvorului – 484 m, str. Valea Furnicii – 400 m;**

Pentru modernizarea amprizei drumurilor studiate nu sunt necesare exproprieri..

Regimul economic: Amplasamentul studiat are destinatia: cai de comunicatie rutiera conform PUG aprobat. Zona drumului are o latime variabila.

Regimul tehnic:

- **functiune dominanta:** zona cai de comunicatie rutiera
- **functiuni complementare admise:** retele tehnico –edilitare, constructii si instalatii aferente drumurilor publice, de deservire, de intretinere si exploatare semnale rutiere.
- **functiuni interzise:** constructii, plantatii sau amenajari care prin amplasare, configuratie sau exploatare, impieteaza asupra buneii desfasurari, organizari si dirijari a traficului, sau prezinta risc de accidente.

Proiectantul care va elabora documentatia, etapa DALI, va lua in considerare masuratorile topografice puse la dispozitie de catre Primaria Municipiului Campulung si realizarea unor noi masuratori daca este cazul, realizarea studiului geotehnic si expertizarea fiecarui drum.

5. PARTICULARITĂȚI ALE AMPLASAMENTULUI/AMPLASAMENTELOR PROPUȘ/PROPUȘE PENTRU REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

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

Strazile cuprinse in cadrul proiectului: **Str. Ion Giurculescu – 461m, Str Valea Romanestilor (DC 33) – 2663 m, str. Aleci – 412 m, str. Rujoi – 545 m, str. Chichirez – 600 m, str. Izvorului – 484 m, str. Valea Furnicii – 400 m.**

Drumurile studiate sunt asfaltate, cu aplicarea asfaltului efectuata in diferite perioade, cu materiale diferite, avand o grosime variabila a asfaltarii, pe unele tronsoane prezentand gropi si valuiuri, ravenate de apele pluviale. De asemenea, proiectul vizeaza si drumuri asfaltate care insa prezinta nenumarate gropi, fisuri, fagasuri si alte deficiente specifice structurilor asfaltice.

Drumurile sunt neamenajate corespunzator, fara trotuare si rigole amenajate, de aceea pe timpul rece sau umed sunt greu practicabile. Ele prezinta fagase, gropi, denivelari cauzate atat de stationarea apelor pluviale pe partea carosabila si o descarcare necorespunzatoare la emisare, cat si de actiunea traficului in timp. Gradul avansat de degradare a suprafetelor de rulare are drept consecinta: viteze de circulatie reduse, pericole de accidente, crestera gradului de poluare, precum si disconfort in nivelul de trai al populatiei.

Luand in considerare faptul ca dezvoltarea in perspectiva a Municipiului Campulung presupune si necesitatea imbunatatirii conditiilor si calitatii vietii, cu atingerea obiectivelor de dezvoltare a transportului prin modernizarea si dezvoltarea infrastructurii rutiere si prin realizarea unor cai de comunicatie moderne, este necesara modernizarea si reabilitarea drumurilor de interes local din oras.

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

Orasul Campulung Muscel si imprejurimile sale au fost intotdeauna zone usor accesibile iar atractiile turistice si peisajele naturale au oferit spatiul perfect pentru o vacanta de neuitat.

Municipiul Campulung Muscel este asezat de o parte si de alta a Raului Targului, de la iesirea acestuia



din munti pana la patrunderea in depresiunea intercolinara Schitu Golesti.

Un sistem intreg de drumuri leaga satele mai apropiate sau mai indepartate de oras, cum ar fi: Leresi, Valea Mare - Pravat, Voinesti, Bughea de Jos, Bughea de Sus, Schitu Golesti, Matau si Valea Romanestilor.

Principala cale de acces in oraș este reprezentată de drumul istoric de legătură între Brașov și Pitești (astăzi, DN 73/E 574) – vechi drum comercial transcarpatic, orașul Câmpulung fiind așezat la intersecția acestuia cu drumul de legătură dintre Curtea de Argeș și Târgoviște, prin Mățau – Văleni.

Legăturile rutiere principale sunt constituite de DN 73C (Râmnicu-Vâlcea – Curtea de Argeș – Câmpulung), DN 72A (Târgoviște – Câmpulung), DN 73D (Fântâna – Mioveni – Argeșelu), DJ 732C (Câmpulung – Bughea de Jos – Malu – Godeni – Capu Piscului – Lăzărești), DL 734 (Voinești – Lerești – Voina), DJ 735 (Câmpulung – Albești - Căndești), DJ 737 (Câmpulung – Mățau – Cocenești – Boteni).

Alte legături în teritoriu sunt constituite din DC 14 (Bughea de Jos), DC 15 (Albeștii de Muscel), DC 20 (Câmpulung – Pietroasa – Valea Mare Pravăț), DC 31 (Mățau – Bilcești – Valea Mare Pravăț), DC 32 (Mățau – Chilii), DC 33 (Valea Româneștilor – Colnic), DC 35 (Câmpulung – Fântâna – Valea Mare Pravăț), DC 36 Mățau – Suslănești, DC 41A (Groșani), DC 43 (Valea Pechii), drum neclasat (Mărcuș – Godeni) etc.

Campulung Muscel este situat in partea de nord a Judetului Arges, la 60 de kilometri fata de Pitesti si cca 87 de Brasov, pe DN 73. Este un oras cu o bogata istorie si traditie, atestat documentar in secolul XIV, un deosebit punct de atractie turistica prin cladirile de epoca, casele memoriale (peste 40) si obiectivele din si de langa centrul urban.

Campulung Muscel este strabatut din capatul de sud-vest pana in nord-est pe o distanta de 14 km de DN73 (E 574). Cateva repere:

- Pitesti: 52 km (DN 73);
- Brasov: 87 km (DN 73);
- Curtea de Arges: 40 km (DN 73C);
- Targoviste: 60 km (DN 73A);

c) surse de poluare existente în zonă: Aria de proiect este situata in zona intravilana a localitatii si nu cuprinde surse de poluare cu impact semnificativ asupra factorilor de mediu si sanatate. Sursele de poluare relevante pe amplasament sunt cele tipice mediului urban: gaze de esapament rezultate din traficul auto, praf, zgomot, etc.

Având în vedere că terenurile din vecinătatea zonei studiate au doar folosință agricolă, iar activitățile antropice din așezările umane învecinate nu poluează aerul, calitatea aerului în zona este bună.

Indicatorii de poluare a aerului se situează sub limitele concentrațiilor maxime admise și sub nivelele de atenție prevăzute în STAS 12574/87 "Aer în zone protejate" și Ordinul 536/97 emis de Ministerul Sănătății.

Surse de poluare zonală:

- Circulația rutieră;
- Surse difuze de combustie;
- Activități agrozootehnice.

Aceste surse de poluare nu au o influenta majora ce ar putea afecta realizarea investitiei propuse si nici un impact major asupra starii de sanatate a populatiei.

d) particularități de relief;

Partea de N-E a judetului Arges se caracterizeaza printr-un relief aparte: munti, dealuri si podisuri piemontane. In acest cadru natural se afla orasul Campulung Muscel si asezarile din imprejurimi. Varietatea formelor de relief si gradul de fragmentare a acestora se datoresc in special alcatuirii geologice complexe. Muntii se caracterizeaza printr-un aspect alpin, datorita inaltimii lor si masivitatii. Din creasta pornesc spre sud culmi masive, prelungi si domoale, cu o ramificatie accentuata. Aceste culmi sunt despartite de vai adanci.

In nordul depresiunii Campulung, intre Raul Doamnei si Dambovita, se inalta masivul lezer (Harta Muntilor lezer - Papusa), unitate de relief distincta. Legatura intre creasta Fagarasului si masivul lezer se face prin culmea mai joasa Mezea - Otic. Din masiv se prelungesc spre S si S - E mai multe culmi netede: Plaiul lui Patru, Plaiul lezerului Mare, Plaiul Vacarea si culmea prelunga Danciu-Portarea - Zanoaga. Ceilalti munti care



se învecinează cu depresiunea Campulungului sunt: Papusa, Leaota și Piatra Craiului.

Această depresiune este una dintre cele mai bine individualizate din țară, la sud cu dealuri înalte subcarpatice acoperite cu pășuni, fânețe și pomi fructiferi, numite de locuitori mușcele.

Existența în această zonă a culoarului Rucar - Bran, deschis între masivele Piatra Craiului și Leaota, a influențat foarte mult dezvoltarea economică a orașului Campulung Muscel și a împrejurimilor sale. Orașul s-a dezvoltat în lungul văii Raului Targului, dar și pe terase mai înalte ale depresiunii.

Un sistem întreg de drumuri leagă satele mai apropiate sau mai îndepărtate de oraș, cum ar fi: Leresti, Valea Mare - Pravat, Voinesti, Bughea de Jos, Bughea de Sus, Schitu Golesti, Matau și Valea Romanestilor.

Situat la 54 Km de Pitesti și 87 km de Brasov, pe Drumul National 73, orașul Campulung și împrejurimile sale au fost întotdeauna o legătură activă a țării Romanesti cu Transilvania.

e) nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilităților

Rețele electrice de înaltă și medie tensiune, rețele de distribuție apă rece și canalizare, alte tipuri de rețele (telefonie, iluminat public, cablu recepție TV), rețele de gaze naturale.

Pe toate drumurile există rețele de alimentare cu apă și canalizare ape uzate.

Rețelele edilitare existente în amplasament sunt rețelele de alimentare cu apă, canalizare, curent electric și telefonie.

f) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate: Ținând cont de categoria de folosință a amplasamentului, și de reglementările cărora acestea trebuie să li se supună, în cazul în care există rețele care necesită relocare, acestea vor putea fi identificate odată cu obținerea avizelor elibetare de către deținătorii de gospodării subterane, însă soluția privind rețelele edilitare va fi stabilită de proiectant. În acest moment nu au fost identificate rețele edilitare care ar necesita relocare/protejare.

g) posibile obligații de servitute: NU ESTE CAZUL

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;

Nu există interdicții de construire. Modernizarea și reabilitarea strazilor menționate presupune executarea de lucrări de intervenții asupra unui sistem constructiv deja existent. Aceste lucrări vor fi cuprinse în documentațiile tehnico-economice care vor fi întocmite de proiectant și vor avea la bază expertizele tehnice aferente fiecărui drum/stradă.

i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent: se vor respecta reglementările impuse în PUG Municipiul Campulung.

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

Se va ține cont de prevederile și de cerințele Certificatului de urbanism care va fi emis în vederea realizării investiției.

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

a) destinație și funcțiuni;

Luând în considerare faptul că dezvoltarea în perspectivă a Municipiului Campulung presupune și necesitatea îmbunătățirii condițiilor și calității vieții, cu atingerea obiectivelor de dezvoltare a transportului prin modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere și prin realizarea unor cai de comunicație moderne, este necesară modernizarea și reabilitarea drumurilor care străbat municipiul.

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

Lucrările necesare pentru asfaltare infrastructurii rutiere de interes local din Municipiul Campulung sunt următoarele:

Lucrări de drum.

- Sistemul rutier propus spre reabilitare și modernizare trebuie să fie de tip flexibil.

Pentru aplicarea soluțiilor se va ține cont de normativele în vigoare în ceea ce privește capacitatea portantă pentru traficul de perspectivă și adâncimea de îngheț – desgheț. Tipurile de îmbracaminti vor trebui să asigure îmbunătățirea caracteristicilor de suprafață prin:

- Diminuarea fenomenului de acvaplanare,

- Îmbunătățirea vizibilității pe timp de ploaie, datorită reducerii efectului de orbire prin reflexie, prin dispersia mai bună a luminii primare;

- Evacuarea mai rapidă a apelor pluviale.



Lucrari la trotuare (daca este cazul)

Se vor executa trotuare in conformitate cu normativele in vigoare aferente categoriei de importanta a drumului si in functie de lucrarile déjà existente. La trotuare, trecerile de pietoni vor fi amenajate astfel incat sa poata fi utilizate de catre persoanele cu handicap, in conformitate cu Normativul indicativ NP 051-2001, aprobat prin Ordinul nr. 649/2011.

Lucrari la dispozitivele de scurgere a apelor:

Pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale in conditii corespunzatoare vor fi prevazute rigole betonate, daca in urma unui calcul al debitului apelor meteorice vor rezulta suplimentari necesare. Va fi realizat un calcul pentru fiecare strada cu bazinul ei de receptie din care rezulta necesitatea si amplasarea rigolelor.

Marcaje rutiere:

Pe sectoarele de drumuri reabilite se va studia reglementarea circulatiei prin indicatoare si marcaje rutiere. Modul de realizare a marcajelor rutiere va fi conform cu traseul drumului, cu elementele geometrice ale acestuia, asigurarea vizibilitatii.

Durata minima de functionare apreciata corespunzator destinatiei/ functiilor propuse : 5 ani.

Nevoi/solicitări funcționale specific: La elaborarea proiectului se va recomanda doar utilizarea de materiale agrementate tehnic si cu termene de garantie care sa se incadreze in durata de viata estimate. Pentru reabilitarea si modernizarea drumurilor/strazilor trebuie avute in vedere urmatoarele aspecte:

- In principal drumurile/strazile supuse reabilitarii si modernizarii sunt marginite de proprietati pe ambele parti ale drumului;
- Viteza maxima de deplasare a autovehiculelor adoptata pentru aceste drumuri este de 30 km/h.

In profil longitudinal:

La baza stabilirii liniei rosii vor sta urmatoarele criterii:

- Urmărirea aliniei niveletei strazii existente pe baza cotelor minime rezultate prin amenajarea profilului transversal, pentru o cat mai rationala utilizare a materialelor de acoperire necesare sporirii capacitatii portante a sistemului rutier si protejarii acestuia la agentii atmosferici;
- Corelarea noilor cote cu posibilitatile de colectare si evacuare a apelor pluvial;
- Corelarea noilor cote cu zonele adiacente drumurilor.

In profil transversal, pentru partea carosabila se va urmări scurgerea apelor pluviale in lungul drumurilor/strazilor, evitarea baltirilor si totodata sporirea confortului si sigurantei circulatiei.

c) durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse: In conformitate cu prevederile Hotărârii nr. 2.139 din 30 noiembrie 2004 (*actualizată*) pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe.

d) nevoi/solicitări funcționale specifice:

La elaborarea proiectului se va recomanda doar utilizarea de materiale agrementate tehnic si cu termene de garantie care sa se incadreze in durata de viata estimate. Pentru reabilitarea si modernizarea strazilor trebuie avute in vedere urmatoarele aspecte:

- In principal strazile supuse reabilitarii si modernizarii sunt marginite de proprietati pe ambele parti ale drumului;
- Viteza maxima de deplasare a autovehiculelor adoptata pentru aceste drumuri este de 50 km/h.

In profil longitudinal: La baza stabilirii liniei rosii vor sta urmatoarele criterii: - Urmărirea aliniei niveletei strazii existente pe baza cotelor minime rezultate prin amenajarea profilului transversal, pentru o cat mai rationala utilizare a materialelor de acoperire necesare sporirii capacitatii portante a sistemului rutier si protejarii acestuia la agentii atmosferici; - Corelarea noilor cote cu posibilitatile de colectare si evacuare a apelor pluvial; - Corelarea noilor cote cu zonele adiacente strazii.

In profil transversal, pentru partea carosabila se va urmări scurgerea apelor pluvial in lungul strazii, evitarea baltirilor si totodata sporirea confortului si sigurantei circulatiei.

7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:

- studiului de prefezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții; **NU ESTE CAZUL**
- 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;

În conformitate cu prevederile Legii nr. 10/1995, privind calitatea în construcții art. 23 și H.G. nr. 925/1995, privind Regulamentul de verificare și expertizare tehnică de calitate, a proiectelor și a execuției lucrărilor și a construcțiilor „Intervențiile la construcțiile existente se referă la lucrări de reconstruire, consolidare, extindere, desființare parțială, precum și la lucrări de reparații, care se fac numai pe baza unui proiect avizat de proiectantul inițial al clădirii, sau ca urmare a unei expertize tehnice, întocmită de un expert tehnic atestat, și se



consemnează în cartea tehnică a construcției". Având în vedere prevederile din actele normative mai sus menționate se impune realizarea unei evaluări/expertizari tehnice care să aibă ca obiectiv, cercetarea în teren a construcțiilor existente, respectiv a drumurilor care fac obiectul investiției și a lucrărilor de intervenție ce urmează a fi realizate (conform P100-3/2008) în scopul:

- evaluării nivelului de asigurare la acțiuni seismice acționând concomitent cu încărcările gravitaționale;
- fundamentării propunerii deciziei de intervenție.

În concluzie, în vederea realizării Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenție (D.A.L.L.) se va realiza pe fiecare drum Studiu Geotehnic și Expertiza Tehnică și pe baza recomandărilor expertului tehnic se va fundamenta soluția tehnică;

– unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restricțiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții, în cazul intervențiilor pe monumente istorice sau în zone protejate. **NU ESTE CAZUL**

Președinte de ședință
Dumitru – Danuț SĂIN

**Actele semnate în original
se regăsesc la dosarul
ședinței.**



Anexa nr. 2 la Hotărârea Consiliului Local nr. 186 din 28.10.2021

Tema de proiectare pentru obiectivul de investiții

“ Modernizare strazi Ion Giurculescu, Valea Romanestilor, Aleci, Rujoi, Chichirez, Izvorului, Valea Furnicii”

Intocmita conform Anexei 2 – HG 907/2016

Servicii de proiectare pentru obiectivul de investitii „Modernizare strazi Ion Giurculescu, Valea Romanestilor, Aleci, Rujoi, Chichirez, Izvorului, Valea Furnicii” faza: SF, intocmire documentatii tehnice in vederea obtinerii avizelor, acordurilor si autorizatiilor necesare”

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIȚII PROPUȘ

1.1. Denumirea obiectivului de investiții: „Modernizare strazi Ion Giurculescu, Valea Romanestilor, Aleci, Rujoi, Chichirez, Izvorului, Valea Furnicii ”

1.2. Ordonator principal de credite/investitor: MUNICIPIUL CAMPULUNG;

1.3. Beneficiarul investiției: UAT MUNICIPIUL CAMPULUNG, cu sediul in Str. Negru Voda, Nr. 127, Campulung 115100, Arges, reprezentata prin dna. Elena Valerica LASCONI - Primar.

1.4. Amplasament: Municipiul Campulung – Arges, Str. Ion Giurculescu – 461m, Str Valea Romanestilor (DC 33) – 2663 m, str. Aleci – 412 m, str. Rujoi – 545 m, str. Chichirez – 600 m, str. Izvorului – 484 m, str. Valea Furnicii – 400 m.

2. NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII PROPUȘ

2.1. Scurtă prezentare privind:

a) deficiențe ale situației actuale

Obiectivul nominalizat mai sus are in vedere starea precara a tuturor drumurilor din Municipiul Campulung, ceea ce determina neajunsuri si dificultati in trafic si duce la cresterea gradului de poluare.

b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții;

Crearea premiselor unei dezvoltari durabile in zona dar și cresterea calității vieții locuitorilor.

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

Cresterea in continuare a gradului de poluare a aerului, solului si apelor, cresterea cheltuielilor necesare reparatiei si intretinerii drumurilor comunale precum și o scadere a calității vieții locuitorilor.



2.2. Prezentarea 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

În cadrul obiectivului se urmărește reabilitarea și modernizarea strazilor din Municipiul Câmpulung.

2.3. Existența 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

Proiectul se înscrie pe linia principiilor cuprinse în cadrul documentelor strategice care guvernează dezvoltarea durabilă a Municipiului Câmpulung în perioada 2017-2023, respectiv Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Câmpulung.

2.4. Existența unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții

Abordarea dezvoltării urbane durabile, prevăzută la art. 7 din Regulamentul (UE) nr. 1301/2013.

2.5. Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției

Obiectivul general al proiectului îl constituie dezvoltarea serviciilor de bază pentru populația din Municipiul Câmpulung, județul Argeș, prin asigurarea unor condiții optime de transport, contribuind la creșterea gradului de civilizație, la înfrumusețarea orașului și la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor în zonele respective și, în perspectiva, în întreaga comunitate prin modernizarea și reabilitarea succesivă a tuturor drumurilor și strazilor.

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:

Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții: 6.628.570,67 lei

Valoare totală (fără TVA) = 6.628.570,67 lei, din care C+M = 6.390.570,67 lei

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

3.1.	Estimarea cheltuielilor pentru execuție (în mii lei inclusiv TVA/EURO)	Total = 6628,570 mii lei din care C+M = 6390,570 mii lei; 1291,650 mii Euro (calculat la un curs BNR 1 euro = 4,9476 din 26 octombrie 2021)
------	------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



3.2.	Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea pe faze a documentatiilor tehnico-economice aferente obiectivului de investitie precum si pentru elaborarea altor studii de specialitate in functie de specificul obiectivului de investitie, inclusiv cheltuielile pentru obtinerea avizelor, autorizatiilor si acordurilor prevazute de lege (in mii lei cu TVA)	Studii de teren: Studiu topo avizat OCPI: 5,00 mii lei Studiu Geotehnic: 5,00 mii lei Expertiza tehnica: 20,00 mii lei DALI = 40,000 mii lei PTh + DDE: 100,00 mii lei
	Asistenta tehnica de proiectare	17,50 mii lei
	Verificare proiect	6,50 mii lei
	Dirigentie de santier	20,00 mii lei
3.3.	Surse identificate pentru finantare cheltuielilor estimate (in cazul finantarii nerambursabile se va mentiona programul operational / axa corespunzatoare, identificata)	Bugetul Local; Bugetul de stat; Programul National de Investitii „Anghel Saligny”; Alte surse de finantare legal constituite;

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

Bugetul Local; Bugetul de stat; Programul National de Investitii „Anghel Saligny”; Alte surse de finantare legal constituite;

4. INFORMAȚII PRIVIND REGIMUL JURIDIC, ECONOMIC ȘI TEHNIC AL TERENULUI ȘI/SAU AL CONSTRUCȚIEI EXISTENTE

Obiectul investitiei il constituie „Modernizare strazi: Strada Izvorului, Str. Valea Furnicii, Str. Ion Giurculescu, DC Valea Romanestilor, Str. Aleci, Str. Rujoii, Str. Chichirez” a unui numar de 7 de drumuri si strazi cu o lungime de 5,566 km si o suprafata de cca. 38.964,00 mp.

Denumire strada/drum	Lungime (m)	Categorie drum (national; judetean; comunal; strada)
Strada Izvorului	484,15	Strada
Strada Valea Furnicii	400,00	Strada
Strada Ion Giurculescu	461,53	Strada
DC 33 Valea Romanestilor	2663,19	DC 33 (Câmpulung (DJ737 - Valea Romanestilor)
Strada Aleci	412,14	Strada
Strada Rujoii	545,25	Strada
Strada Chichirez	600,00	Strada
TOTAL	5566,26	

Strazile mentionate mai sus se afla in proprietatea si administrarea UAT Municipiul Campulung.



Terenuri necesare pentru implementarea proiectului sunt situate în intravilanul municipiului, aparținând domeniului public al Municipiului Câmpulung Argeș.

Statutul juridic - terenul pe care sunt situate tronsoanele de drum studiate se află pe domeniul public și în administrarea UAT Municipiului Câmpulung. Acesta este încadrat conform PUG al Municipiului Câmpulung la categoria de folosință cai de comunicație rutieră.

Amplasamentele pentru realizarea extinderii rețelei de alimentare cu apă sunt situate în zonele de protecție a strazilor: **Str. Ion Giurculescu – 461m, Str Valea Romanestilor (DC 33) – 2663 m, str. Aleci – 412 m, str. Rujoi – 545 m, str. Chichirez – 600 m, str. Izvorului – 484 m, str. Valea Furnicii – 400 m;**

Pentru modernizarea amprizei drumurilor studiate nu sunt necesare exproprieri..

Regimul economic: Amplasamentul studiat are destinația: cai de comunicație rutieră conform PUG aprobat. Zona drumului are o lățime variabilă.

Regimul tehnic:

- **funcțiuni dominante:** zona cai de comunicație rutieră
- **funcțiuni complementare admise:** rețele tehnico –edilitare, construcții și instalații aferente drumurilor publice, de deservire, de întreținere și exploatare semnale rutiere.
- **funcțiuni interzise:** construcții, plantatii sau amenajări care prin amplasare, configurație sau exploatare, împietează asupra bunei desfășurări, organizării și dirijării a traficului, sau prezintă risc de accidente.

Proiectantul care va elabora documentația, etapa DALI, va lua în considerare măsurătorile topografice puse la dispoziție de către Primăria Municipiului Câmpulung și realizarea unor noi măsurători dacă este cazul, realizarea studiului geotehnic și expertizarea fiecărui drum.

5. PARTICULARITĂȚI ALE AMPLASAMENTULUI/AMPLASAMENTELOR PROPUSE/PROPUSE PENTRU REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

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

Strazile cuprinse în cadrul proiectului: **Str. Ion Giurculescu – 461m, Str Valea Romanestilor (DC 33) – 2663 m, str. Aleci – 412 m, str. Rujoi – 545 m, str. Chichirez – 600 m, str. Izvorului – 484 m, str. Valea Furnicii – 400 m.**

Drumurile studiate sunt asfaltate, cu aplicarea asfaltului efectuată în diferite perioade, cu materiale diferite, având o grosime variabilă a asfaltarilor, pe unele tronsoane prezentând gropi și valuri, ravenate de apele pluviale. De asemenea, proiectul vizează și drumuri asfaltate care însă prezintă nenumărate gropi, fisuri, fagasuri și alte deficiențe specifice structurilor asfaltice.

Drumurile sunt neamenajate corespunzător, fără trotuare și rigole amenajate, de aceea pe timpul rece sau umed sunt greu practicabile. Ele prezintă fagase, gropi, denivelări cauzate atât de staționarea apelor pluviale pe partea carosabilă și o descărcare necorespunzătoare la emisare, cât și de acțiunea traficului în timp. Gradul avansat de degradare a suprafețelor de rulare are drept consecință: viteze de circulație reduse, pericole de accidente, creșterea gradului de poluare, precum și disconfort în nivelul de trai al populației.

Luând în considerare faptul că dezvoltarea în perspectivă a Municipiului Câmpulung presupune și necesitatea îmbunătățirii condițiilor și calității vieții, cu atingerea obiectivelor de dezvoltare a transportului prin modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere și prin realizarea unor cai de comunicație moderne, este necesară modernizarea și reabilitarea drumurilor de interes local din oras.

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

Orasul Câmpulung Muscel și împrejurimile sale au fost întotdeauna zone ușor accesibile iar atracțiile turistice și peisajele naturale au oferit spațiul perfect pentru o vacanță de neuitat.

Municipiul Câmpulung Muscel este așezat de o parte și de alta a Raului Targului, de la ieșirea acestuia din munți până la patrunderea în depresiunea intercolinară Schitu Golesti.

Un sistem întreg de drumuri leagă satele mai apropiate sau mai îndepărtate de oras, cum ar fi: Leresti, Valea Mare - Pravat, Voinești, Bughea de Jos, Bughea de Sus, Schitu Golesti, Matau și Valea Romanestilor.



Principala cale de acces în oraș este reprezentată de drumul istoric de legătură între Brașov și Pitești (astăzi, DN 73/E 574) – vechi drum comercial transcarpatic, orașul Câmpulung fiind așezat la intersecția acestuia cu drumul de legătură dintre Curtea de Argeș și Târgoviște, prin Mățau – Văleni.

Legăturile rutiere principale sunt constituite de DN 73C (Râmnicu-Vâlcea – Curtea de Argeș – Câmpulung), DN 72A (Târgoviște – Câmpulung), DN 73D (Fântâna – Mioveni – Argeșelu), DJ 732C (Câmpulung – Bughea de Jos – Malu – Godeni – Capu Piscului – Lăzărești), DL 734 (Voinești – Lerești – Voina), DJ 735 (Câmpulung – Albești – Căndești), DJ 737 (Câmpulung – Mățau – Cocenești – Boteni).

Alte legături în teritoriu sunt constituite din DC 14 (Bughea de Jos), DC 15 (Albeștii de Muscel), DC 20 (Câmpulung – Pietroasa – Valea Mare Pravăț), DC 31 (Mățau – Bilcești – Valea Mare Pravăț), DC 32 (Mățau – Chilii), DC 33 (Valea Româneștilor – Colnic), DC 35 (Câmpulung – Fântâna – Valea Mare Pravăț), DC 36 Mățau – Suslănești, DC 41A (Groșani), DC 43 (Valea Pechii), drum neclasat (Mărcuș – Godeni) etc.

Câmpulung Muscel este situat în partea de nord a Județului Argeș, la 60 de kilometri față de Pitești și cca 87 de Brașov, pe DN 73. Este un oraș cu o bogată istorie și tradiție, atestat documentar în secolul XIV, un deosebit punct de atracție turistică prin clădirile de epocă, casele memoriale (peste 40) și obiectivele din și de lângă centrul urban.

Câmpulung Muscel este străbătut din capatul de sud-vest până în nord-est pe o distanță de 14 km de DN73 (E 574). Câteva repere:

- Pitești: 52 km (DN 73);
- Brașov: 87 km (DN 73);
- Curtea de Argeș: 40 km (DN 73C);
- Târgoviște: 60 km (DN 73A);

c) surse de poluare existente în zonă: Aria de proiect este situată în zona intravilană a localității și nu cuprinde surse de poluare cu impact semnificativ asupra factorilor de mediu și sănătate. Sursele de poluare relevante pe amplasament sunt cele tipice mediului urban: gaze de esapament rezultate din traficul auto, praf, zgomot, etc.

Având în vedere că terenurile din vecinătatea zonei studiate au doar folosință agricolă, iar activitățile antropice din așezările umane învecinate nu poluează aerul, calitatea aerului în zonă este bună.

Indicatorii de poluare a aerului se situează sub limitele concentrațiilor maxime admise și sub nivelele de atenție prevăzute în STAS 12574/87 "Aer în zone protejate" și Ordinul 536/97 emis de Ministerul Sănătății.

Surse de poluare zonală:

- Circulația rutieră;
- Surse difuze de combustie;
- Activități agrozootehnice.

Aceste surse de poluare nu au o influență majoră ce ar putea afecta realizarea investiției propuse și nici un impact major asupra stării de sănătate a populației.

d) particularități de relief;

Partea de N-E a județului Argeș se caracterizează printr-un relief aparte: munți, dealuri și podisuri piemontane. În acest cadru natural se află orașul Câmpulung Muscel și așezările din împrejurimi. Varietatea formelor de relief și gradul de fragmentare a acestora se datoresc în special alcatuirii geologice complexe. Munții se caracterizează printr-un aspect alpin, datorită înălțimii lor și masivității. Din creasta pornesc spre sud culmi masive, prelungi și domoale, cu o ramificație accentuată. Aceste culmi sunt despartite de văi adânci.

În nordul depresiunii Câmpulung, între Raul Doamnei și Dambovită, se înalță masivul Iezer (Harta Munților Iezer - Papusa), unitate de relief distinctă. Legătura între creasta Făgărașului și masivul Iezer se face prin culmea mai joasă Mezea - Otic. Din masiv se prelungesc spre S și S - E mai multe culmi netede: Plaiul lui Patru, Plaiul Iezerului Mare, Plaiul Vacarea și culmea prelungă Danciu-Portăreasa - Zanoaga. Ceilalți munți care se învecinează cu depresiunea Câmpulungului sunt: Papusa, Leaota și Piatra Craiului.

Această depresiune este una dintre cele mai bine individualizate din țară, la sud cu dealuri înalte subcarpatice acoperite cu pășuni, fânețe și pomi fructiferi, numite de locuitorii mușceli.



Existența în această zonă a culoarului Rucar - Bran, deschis între masivele Piatra Craiului și Leaota, a influențat foarte mult dezvoltarea economică a orașului Câmpulung Muscel și a împrejurimilor sale. Orașul s-a dezvoltat în lungul văii Raului Targului, dar și pe terase mai înalte ale depresiunii.

Un sistem întreg de drumuri leagă satele mai apropiate sau mai îndepărtate de oraș, cum ar fi: Leresti, Valea Mare - Pravat, Voinesti, Bughea de Jos, Bughea de Sus, Schitu Golesti, Matau și Valea Romanestilor.

Situat la 54 Km de Pitesti și 87 km de Brasov, pe Drumul Național 73, orașul Câmpulung și împrejurimile sale au fost întotdeauna o legătură activă a țării Românești cu Transilvania.

e) nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilităților

Rețele electrice de înaltă și medie tensiune, rețele de distribuție apă rece și canalizare, alte tipuri de rețele (telefonie, iluminat public, cablu recepție TV), rețele de gaze naturale.

Pe toate drumurile există rețele de alimentare cu apă și canalizare ape uzate.

Rețelele edilitare existente în amplasament sunt rețelele de alimentare cu apă, canalizare, curent electric și telefonie.

f) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate: Ținând cont de categoria de folosință a amplasamentului, și de reglementările cărora acestea trebuie să li se supună, în cazul în care există rețele care necesită relocare, acestea vor putea fi identificate odată cu obținerea avizelor elibetare de către detinatorii de gospodării subterane, însă soluția privind rețelele edilitare va fi stabilită de proiectant. În acest moment nu au fost identificate rețele edilitare care ar necesita relocare/protejare.

g) posibile obligații de servitute: NU ESTE CAZUL

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;

Nu există interdicții de construire. Modernizarea și reabilitarea străzilor menționate presupune executarea de lucrări de intervenții asupra unui sistem constructiv deja existent. Aceste lucrări vor fi cuprinse în documentațiile tehnico-economice care vor fi întocmite de proiectant și vor avea la bază expertizele tehnice aferente fiecărui drum/stradă.

i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent: se vor respecta reglementările impuse în PUG Municipiul Câmpulung.

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

Se va ține cont de prevederile și de cerințele Certificatului de urbanism care va fi emis în vederea realizării investiției.

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

a) destinație și funcțiuni;

Luând în considerare faptul că dezvoltarea în perspectivă a Municipiului Câmpulung presupune și necesitatea îmbunătățirii condițiilor și calității vieții, cu atingerea obiectivelor de dezvoltare a transportului prin modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere și prin realizarea unor cai de comunicație moderne, este necesară modernizarea și reabilitarea drumurilor care străbat municipiul.

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

Lucrările necesare pentru asfaltare infrastructurii rutiere de interes local din Municipiul Câmpulung sunt următoarele:

Lucrări de drum.

- Sistemul rutier propus spre reabilitare și modernizare trebuie să fie de tip flexibil.

Pentru aplicarea soluțiilor se va ține cont de normativele în vigoare în ceea ce privește capacitatea portantă pentru traficul de perspectivă și adâncimea de îngheț – desgheț. Tipurile de îmbracaminti vor trebui să asigure îmbunătățirea caracteristicilor de suprafață prin:

- Diminuarea fenomenului de acvaplanare,

- Îmbunătățirea vizibilității pe timp de ploaie, datorită reducerii efectului de orbire prin reflexie, prin dispersia mai bună a luminii primare;

- Evacuarea mai rapidă a apelor pluviale.



Lucrari la trotuare (daca este cazul)

Se vor executa trotuare in conformitate cu normativele in vigoare aferente categoriei de importanta a drumului si in functie de lucrarile déjà existente. La trotuare, trecerile de pietoni vor fi amenajate astfel incat sa poata fi utilizate de catre persoanele cu handicap, in conformitate cu Normativul indicative NP 051-2001, aprobat prin Ordinul nr. 649/2011.

Lucrari la dispozitivele de scurgere a apelor:

Pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale in conditii corespunzatoare vor fi prevazute rigole betonate, daca in urma unui calcul al debitului apelor meteorice vor rezulta suplimentari necesare. Va fi realizat un calcul pentru fiecare strada cu bazinul ei de receptie din care rezulta necesitatea si amplasarea rigolelor.

Marcaje rutiere:

Pe sectoarele de drumuri reabilite se va studia reglementarea circulatiei prin indicatoare si marcaje rutiere. Modul de realizare a marcajelor rutiere va fi conform cu traseul drumului, cu elementele geometrice ale acestuia, asigurarea vizibilitatii.

Durata minima de functionare apreciata corespunzator destinatiei/ functiilor propuse : 5 ani.

Nevoi/solicitări funcționale specific: La elaborarea proiectului se va recomanda doar utilizarea de materiale agrementate tehnic si cu termene de garantie care sa se incadreze in durata de viata estimate. Pentru reabilitarea si modernizarea drumurilor/strazilor trebuie avute in vedere urmatoarele aspecte:

- In principal drumurile/strazile supuse reabilitarii si modernizarii sunt marginite de proprietati pe ambele parti ale drumului;
- Viteza maxima de deplasare a autovehiculelor adoptata pentru aceste drumuri este de 30 km/h.

In profil longitudinal:

La baza stabilirii liniei rosii vor sta urmatoarele criterii:

- Urmarirea aliniei niveletei strazii existente pe baza cotelor minime rezultate prin amenajarea profilului transversal, pentru o cat mai rationala utilizare a materialelor de acoperire necesare sporirii capacitatii portante a sistemului rutier si protejarii acestuia la agentii atmosferici;
- Corelarea noilor cote cu posibilitatile de colectare si evacuare a apelor pluviale;
- Corelarea noilor cote cu zonele adiacente drumurilor.

In profil transversal, pentru partea carosabila se va urmari scurgerea apelor pluviale in lungul drumurilor/strazilor, evitarea baltirilor si totodata sporirea confortului si sigurantei circulatiei.

c) durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiilor propuse: In conformitate cu prevederile Hotărârii nr. 2.139 din 30 noiembrie 2004 (*actualizată*) pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe.

d) nevoi/solicitări funcționale specifice:

La elaborarea proiectului se va recomanda doar utilizarea de materiale agrementate tehnic si cu termene de garantie care sa se incadreze in durata de viata estimate. Pentru reabilitarea si modernizarea strazilor trebuie avute in vedere urmatoarele aspecte:

- In principal strazile supuse reabilitarii si modernizarii sunt marginite de proprietati pe ambele parti ale drumului;
- Viteza maxima de deplasare a autovehiculelor adoptata pentru aceste drumuri este de 50 km/h.

In profil longitudinal: La baza stabilirii liniei rosii vor sta urmatoarele criterii: - Urmarirea aliniei niveletei strazii existente pe baza cotelor minime rezultate prin amenajarea profilului transversal, pentru o cat mai rationala utilizare a materialelor de acoperire necesare sporirii capacitatii portante a sistemului rutier si protejarii acestuia la agentii atmosferici; - Corelarea noilor cote cu posibilitatile de colectare si evacuare a apelor pluviale; - Corelarea noilor cote cu zonele adiacente strazii.

In profil transversal, pentru partea carosabila se va urmari scurgerea apelor pluviale in lungul strazii, evitarea baltirilor si totodata sporirea confortului si sigurantei circulatiei.

7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:

- studiului de prefezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții; **NU ESTE CAZUL**
- 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;




În conformitate cu prevederile Legii nr. 10/1995, privind calitatea în construcții art. 23 și H.G. nr. 925/1995, privind Regulamentul de verificare și expertizare tehnică de calitate, a proiectelor și a execuției lucrărilor și a construcțiilor „Intervențiile la construcțiile existente se referă la lucrări de reconstruire, consolidare, extindere, desființare parțială, precum și la lucrări de reparații, care se fac numai pe baza unui proiect avizat de proiectantul inițial al clădirii, sau ca urmare a unei expertize tehnice, întocmită de un expert tehnic atestat, și se consemnează în cartea tehnică a construcției”. Având în vedere prevederile din actele normative mai sus menționate se impune realizarea unei evaluări/expertizari tehnice care să aibă ca obiectiv, cercetarea în teren a construcțiilor existente, respectiv a drumurilor care fac obiectul investiției și a lucrărilor de intervenție ce urmează a fi realizate (conform P100-3/2008) în scopul:

- evaluării nivelului de asigurare la acțiuni seismice acționând concomitent cu încărcările gravitaționale;
- fundamentării propunerii deciziei de intervenție.

În concluzie, în vederea realizării Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenție (D.A.L.L.) se va realiza pe fiecare drum Studiu Geotehnic și Expertiză Tehnică și pe baza recomandărilor expertului tehnic se va fundamenta soluția tehnică;

– unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restricțiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții, în cazul intervențiilor pe monumente istorice sau în zone protejate.
NU ESTE CAZUL


Președinte de ședință,
Dumitru – Dănuț ȘAIN

**Actele semnate în original
se regăsesc la dosarul
ședinței.**