

PROIECTANT GENERAL : MASSTUDIO S.R.L.- LIDER DE ASOCIERE



Strada Theodor Burada, Nr. 38A, Etaj 2, Constanta
CUI : RO 37943819, J13/2488/11.07.2017
Tel: 0723.171.168, e-mail: office@masstudio.ro

PROIECTANT : KUB ATELIER S.R.L.- ASOCIAT



Bulevardul Marasesti, Nr. 2B, Parter, Sector 4, Bucuresti
CUI :43952595, J40/4079/22.03.2021
Tel: 0731.288.066, e-mail: kub.urbanism@gmail.com

PROIECTANT : EYES CONSULT S.R.L.- ASOCIAT

Apartament 19,



Mun CRAIOVA, Strada MARAMURES, Nr 3, PARTER, Bloc I18,
CUI : RO20016630, J16/2347/2006
Tel: 0731.004.055, e-mail: luminita.ganta@yahoo.com

BENEFICIAR : MUNICIPIUL CURTEA DE ARGES, JUDETUL ARGES



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI
CURTEA DE ARGES

B-dul Basarabilor, Nr.99, Curtea de Arges
CIF : 412927
Tel: 0248.721.033, e-mail: primariacurteadearges@yahoo.com

STUDIU PRIVIND MOBILITATEA SI TRANSPORTUL



ACTUALIZARE PLAN URBANISNIC GENERAL MUNICIPIUL CURTEA DE ARGES, JUDETUL ARGES

FOAIE DE GARDA

TITLU LUCRARE : STUDIU PRIVIND MOBILITATEA SI TRANSPORTUL

PROIECT NR. : 332/2024

DATA ELABORARE : 02.2025 – Revizia 2

BENEFICIAR : Municipiul Curtea de Arges, Judetul Arges

PROIECTANT GENERAL : MASSTUDIO S.R.L. – LIDER ASOCIERE

PROIECTANT : KUB ATELIER S.R.L. – ASOCIAT

PROIECTANT : EYES CONSULT S.R.L. – ASOCIAT

COORDONATOR : Urb. Florin Valentin Tanase

SPECIALISTI : Urb. Florin Valentin Tanase
Urb. Claudia Ana-Maria Ganta

Cuprins

CAPITOLUL I DELIMITAREA OBIECTIVULUI STUDIAT	5
1.1 INTRODUCERE	5
1.1.1 Date de recunoastere a documentatiei	5
1.1.2 Obiectul lucrarii	6
1.1.3 Surse de documentare	8
1.2 GENERALITATI	10
1.2.1 Incadrare in teritoriu	10
CAPITOLUL II ANALIZA CRITICA A SITUATIEI EXISTENTE	20
2.1 Zonele generatoare si polarizatoare de trafic	20
2.2 Caracteristicile traficului existent	22
2.3 Caracteristicile de structura si elemente geometrice ale strazilor	28
2.4 Transportul in comun rutier	43
CAPITOLUL III EVIDENTIAREA DISFUNCTIONALITATILOR SI PRIORITATILOR DE INTERVENTIE	53
3.1 Disfunctii la nivelul localitatii	53
3.2 Prioritati	55
CAPITOLUL IV PROPUNERI DE ELIMINARE/DIMINUARE A DISFUNCTIONALITATILOR	58
CAPITOLUL V PROGNOZE, SCENARII SAU ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE	60
CAPITOLUL VI CONCLUZII SI RECOMANDARI	63

Tabel Figuri :

Figura 1-Harta judetului Arges interbelic.....	13
Figură 2- Harta judetului in 1938.....	13
Figura 3- Harta istorica a Municipiului Curtea de Arges	17
Figura 4-Incadrare la nivel national	17
Figură 5- Incadrare in teritoriu	18
Figura 6-Incadrare la nivel judetean.....	19
Figura 7-Circulatii majore Municipiul Curtea de Arges	21
Figură 8-Principalele zone generatoare de trafic	21
Figură 9-Traversari ale Raului Arges si ale caii ferate.....	23
Figură 10-Sisteme de reglementare a circulatiei	24
Figură 11-Reglementari privind viteza maxima admisa in zone vulnerabile	25
Figură 12-Axa zonei centrale-autovehicule in miscare si in stationare.....	26
Figură 13-Piata Centrala-Circulatie.....	27
Figură 14-Profile existente	29
Figură 15-Prezenta vehiculelor grele de marfa in zone de locuinte si comerciale	38
Figură 16-Trasee pe care este permis accesul vehiculelor de marfa	39
Figură 17-Trotuare moodernizate.....	41
Figură 18-Trotuare in stare necorespunzatoare	41
Figură 19-Circulatia bicicletelor pe trotuar si pe partea carosabila.....	42
Figură 20-Statii de transport public cu adapost pentru calatori.....	48
Figură 21-Statii de transport public fara dotari pentru calatori	48
Figură 22-Statii de transport public fara alveole	49
Figură 23-Autogara si statii intermediare-transport public judetean.....	52
Figură 24 - Localizarea disfunctiilor	55
Figură 24 – Profile propuse	56
Figură 26-Propunere statii autobuz	57
Figură 27-Propunere parcare.....	58

Tabele:

Tabel 1- Nomenclator stradal Municipiul Curtea de Arges	38
Tabel 2- Situatia strazilor principale din Municipiul Curtea de Arges.....	38
Tabel 3-Traseele liniilor de transport public	44
Tabel 4-Traseele linia 1	45
Tabel 5-Traseele linia 2.....	46
Tabel 6-Traseele linia 3.....	46
Tabel 7-Traseele linia 4.....	47
Tabel 8-Trasee de transport public judetean	50

CAPITOLUL I DELIMITAREA OBIECTIVULUI STUDIAT

1.1 INTRODUCERE

1.1.1 Date de recunoastere a documentatiei

- **Denumirea lucrarii :** STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULATIEI SI TRANSPORTURILOR

- **BENEFICIAR :** MUNICIPIUL CURTEA DE ARGES, JUDETUL ARGES



B-dul Basarabilor, Nr.99, Curtea de Arges

CIF : 412927

Tel: 0248.721.033, e-mail: primariacurteadearges@yahoo.com

- **Proiectant general :** PROIECTANT GENERAL : MASSTUDIO S.R.L.- LIDER DE ASOCIERE



Strada Theodor Burada, Nr. 38A, Etaj 2, Constanta

CUI : RO 37943819, J13/2488/11.07.2017

Tel: 0723.171.168, e-mail: office@masstudio.ro

- **Proiectant de specialitate –** Studiu de fundamentare privind mobilitatea si transportul :



KUB ATELIER S.R.L.- ASOCIAT

Bulevardul Marasesti, Nr. 2B, Parter, Sector 4, Bucuresti

CUI :43952595, J40/4079/22.03.2021

Tel: 0731.288.066, e-mail: kub.urbanism@gmail.com

- **Proiectant de specialitate –** Studiu de fundamentare privind mobilitatea si transportul :



EYES CONSULT S.R.L.- ASOCIAT

Mun CRAIOVA, Strada MARAMURES, Nr 3, PARTER, Bloc I18,
Apartament 19,

CUI : RO20016630, J16/2347/2006

Tel: 0731.004.055, e-mail: luminita.ganta@yahoo.com

- **Data elaborarii :** FEBRUARIE 2025

1.1.2 Obiectul lucrării

STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND MOBILITATEA SI TRANSPORTUL aferent proiectului "P.U.G. MUNICIPIUL CURTEA DE ARGES, JUDETUL ARGES", stabileste obiectivele si actiunile de dezvoltare ale cailor de comunicatie la nivelul zonei pentru urmasorii 10-15 ani.

In continutul documentatiei se vor regasi tratate urmatoarele aspecte ale circulatiei si transportului din Municipiul Curtea de Arges :

1. DIAGNOZA CIRCULATIEI

2. PROGNOZA CIRCULATIEI

3. SOLUTII

4. PRIORITATI

In urma studiului si a propunerilor de solutionare a categoriilor de probleme mentionate, materialul ofera instrumente de lucru necesare elaborarii, aprobarii cat si urmaririi aplicarii Planului Urbanistic General in urmatoarele domenii: proiectare, studiu de fezabilitate, strategii de dezvoltare, administratie, agenti economici, colectivitati sau persoane particulare beneficiare.

Studiul de fundamentare este o lucrare de specialitate prin care se realizeaza analize si propuneri de solutionare a problemelor teritoriului si localitatilor, pe domenii, rezultatele acestora avand drept scop sustinerea propunerilor de reglementare a modului de dezvoltare a unitatilor administrativ-teritoriale, care se formuleaza prin documentatia de baza.

Scopul studiului de fundamentare este acela de a genera concluzii relevante pe palierul circulatiilor si transporturilor, care in corelare cu celelalte studii de specialitate pot conduce la un concept unitar de amenajare a teritoriului si dezvoltarii durabile si competitive a unitatii administrativ-teritoriale a Municipiul Curtea de Arges, din Judetul Arges.

Principalul obiectiv al studiului de circulatii si transport P.U.G MUNICIPIUL CURTEA DE ARGES consta in crearea cadrului de reglementare din punct de vedere al circulatiilor rutiere, de transport public local si interurban, feroviar si aerian, in vederea realizarii dezideratelor propuse prin elaborarea propunerilor de organizare a circulatiilor si transporturilor, in corelare

cu zonele adiacente si cu prevederile documentatiilor urbaniste aprobate in cadrul teritoriului cuprins in Municipiul Curtea de Arges.

Obiectivele secundare ale lucrarii constau in:

- Delimitarea zonelor afectate de servituti publice, interdictii temporare si permanente de construire impuse de infrastructura de transport;
- Modernizarea si dezvoltarea infrastructurii rutiere;
- Fundamentarea realizarii unor investitii de utilitate publica.

Pe termen mediu-lung (5-10 ani) obiectivele sunt urmatoarele:

- Intarirea mixitatii functionale si diferentierea acestor zone mixte in functie de amplasare si rolul lor in cadrul comunei raportate la judetul Arges;
- Dezvoltarea directionata a zonelor mixte in lungul arterelor importante de legatura intre Municipiul Curtea de Arges si celelalte orase (municipiul Pitesti si zonele administrative ale judetului Arges), precum si pe arterele de legatura intre centrele urbane la nivel local;
- Dezvoltarea directionata a zonelor mixte in lungul arterelor importante de legatura intre Municipiul Curtea de Arges si Municipiul Pitesti precum si legatura cu restul comunelor si oraselor din judetul Arges;
- Introducerea unui traseu de transport public periurban in cadrul Municipiul Curtea de Arges
- Dezvoltarea zonei de acces in U.A.T Municipiul Curtea de Arges din directia Mun. Pitesti in stanga si dreapta drumului national DN7C
- Inlocuirea functiunilor incompatibile si transformarea lor in zone mixte, dinamice si capabile sa asigure reconversia functionala dorita, in vederea atragerii de investitii;
- Sistemizarea si extinderea retelei stradale astfel incat sa raspunda cerintelor de dezvoltare ale comunei si ale normativelor;
- Extinderea retelei de distributie a apei potabile, precum si a retelei de canalizare;
- Dezvoltarea unui sistem integrat de management al deseurilor care sa includa toate etapele unui sistem eficient (colectare selectiva la sursa), valorificarea deseurilor refolosibile, transport si depozitare conforma cu normele in vigoare;
- Incurajarea parteneriatelor public-privat in vederea infiintarii de servicii alternative si realizarea de investitii;

1.1.3 Surse de documentare

Intocmirea studiului s-a realizat prin consultarea si aplicarea urmatoarelor normative tehnice:

- C 242/1993 - "Normativul de elaborare a studiilor de circulatie din localitati si teritoriul de influenta";
- Ordin AND20/2001 indicativ DD506/2001 - "Instruciunile tehnice pentru recensaminte, masuratori, sondaje si anchete de circulatie in localitati si teritoriul de influenta";
- STAS 10795/1-1995- "Metode de investigare a circulatiei";
- STAS 2900-89- "Latimea drumurilor";
- Ordinul nr. 44/1998 - "Norme tehnice privind protectia mediului ca urmare a impactului drum- mediu inconjurator";
- P132/1993 - "Normativul pentru proiectarea parcajelor";
- Ordin nr. 49/1998 - "Norme tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane";
- Ordinul nr. 45/1998 - "Norme tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor";
- Ordinul nr. 46/1998 - "Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice si a drumurilor publice";
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 169/15.02.2005 "normativul privind proiectarea liniilor si statiilor de cale ferata pentru viteze pana la 200 km/h";
- SR7348/2001 - "Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacitatii de circulatie";
- Standarde de proiectare pentru lucrarile de strazi, intersectii, trotuare, piste de biciclisti, profiluri caracteristice de artere urbane (cuprinse in clasa de STAS 10144/1,2,3,4,5) precum si alte standarde privind caile de comunicatii.

Studii si proiecte elaborate anterior :

-
- Uniunea Europeana: Politica in domeniul transporturilor – ©2005, Institutul European din Romania;
 - Strategia de Dezvoltare Teritoriala a Romaniei;
 - Master Planul General de Transport al Romaniei, Guvernul Romaniei si Ministerul Transporturilor, anul 2015;
 - Planul de Amenajare a Teritoriului National (P.A.T.N.) ale carui sectiuni sunt aprobate prin lege de catre Parlamentul Romaniei;

- Strategia Nationala a Romaniei privind Schimbarile Climatice 2013-2020;
- Strategia Nationala pentru Dezvoltarea Regionala 2014-2020;
- Acordul de Parteneriat cu Romania 2014-2020;
- Programul Operational Regional 2014-2020;
- Strategia Energetica a Romaniei 2016-2030, cu perspectiva anului 2050;
- Strategia Nationala pentru Dezvoltare Durabila a Romaniei 2030;
- Acordul de parteneriat pentru perioada de programare 2021-2027 – versiune draft;
- Planul National Integrat in domeniul Energiei si Schimbarilor Climatice 2021-2030;
- Planul National de Redresare si Rezilienta;
- Planul de Mentinere a Calitatii aerului in judetul Arges 2020-2024;
- Strategia de Dezvoltare Durabila a judetului Arges;
- Strategia pentru Specializare Inteligenta a Regiunii Sud-Muntenia pentru perioada 2021-2027;
- Planul de Dezvoltare Regionala 2021-2027 al Regiunii Sud Muntenia;
- Programul Operational Regional Sud Muntenia 2021-2027;
- Strategia Interata de Dezvoltare Urbana a Municipiului Curtea de Arges 2021-2027;
- Planul de mobilitate durabila al Municipiului Curtea de Arges;
- Planul Urbanistic General al Municipiului Curtea de Arges;

Legislatie generala :

- Codul civil al Romaniei;
- Legea apelor nr. 107/1996;
- Ordonanta Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor - cu completarile ulterioare;
- Legea nr. 213 din 17 noiembrie 1998 privind proprietatea publica si regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 215 din 23 aprilie 2001 - administratiei publice locale;
- Legea nr. 422 din 18 iulie 2001 privind protejarea monumentelor istorice;
- Legea nr. 350 din 6 iunie 2001 privind amenajarea teritoriului si urbanism;
- Legea nr. 315 din 28 iunie 2004 privind dezvoltarea regionala in Romania;
- Ordonanta de urgenta nr. 195 din 22 decembrie 2005 privind protectia mediului;

Date statistice:

- Masuratori efectuate la intervale orare diferite in principalele intersectii din zona.
- Date furnizate de catre Primaria Municipiului Curtea de Arges. ,

1.2 GENERALITATI

1.2.1 Incadrare in teritoriu

Evolutie in timp a teritoriului judetului Arges

Atestat prin dovezi arheologice încă din timpul paleoliticului inferior, județul Argeș își definește latura istorică în perioada formării statelor feudale, aici fiind întemeiate primele capitale ale Țării Românești, la Curtea de Argeș și Câmpulung.

Actualul județ Argeș cuprinde județul istoric Argeș - atestat documentar la 1423 și județul Mușcel - atestat documentar mai târziu, în 1536. De-a lungul secolelor, evoluția generală a zonei Argeș-Muscel a fost apropiată ca sens demografic, economic, social, cultural, religios. Cele două entități sunt definite medieval și redimensionate prin legislația din 1864, elaborată pe timpul lui Alexandru Ioan Cuza, având ținuturi, plase, comune urbane sau rurale, sate. S-au făcut numeroase reorganizări teritoriale de-a lungul timpului, însă Argeșul și Muscelul au rămas unite, situație care se menține inclusiv astăzi. După 1 ianuarie 2007, județul Argeș face parte, ca sens european, din regiunea Sud - Muntenia, având sediul la Călărași.

Atestarea documentară a localităților județului Argeș poate fi urmărită înapoi în timp până în secolul al XIV – lea. Prima localitate atestată documentar în spațiul județului Muscel este Câmpulung. Numele orașului, în versiunea latină Longo Campo, este dăltuit în piatră pe lespedeă funerară de la 1300 a comitetului Laurencius, aflată și astăzi în biserica Bărăției câmpulungene. Următoarea localitate atestată documentar este Curtea de Argeș, cea dintâi reședință a primilor Basarabi. Dintre așezările rurale de pe teritoriul județului Argeș, cea mai veche atestare documentară o are satul Bădești (comuna Pietroșani), la 1351 – 1352. Într-un document emis la 20 mai 1388 de cancelaria lui Mircea cel Bătrân (1388 - 1418), apar pentru prima oară menționate trei localități argeșene – Pitești, Călinești și Cotmeana.

De-a lungul timpului, domniile Țării Românești au rezidat prin locuri diferite, însă la Curtea de Argeș a fost reședința celui care a făurit statul medieval Țara Românească. Cercetările arheologice efectuate la Curtea Domnească de la Argeș au reliefat faptul că aici a fost unicul scaun de domnie peste țară. Concomitent cu Argeșul, voievozii români și-au stabilit o nouă

reședință la Câmpulung, unde, în 1352, a murit Basarab I, iar fiul său Nicolae Alexandru a fost înmormântat tot aici, în biserica curții domnești.

Municipiul Pitești, reședință a județului Argeș, este atestat documentar ca și așezare medievală prin actul emis la 20 mai 1388 de domnitorul Mircea cel Bătrân (1386-1418). Piteștiul s-a format la confluența Râului Argeș cu Râul Doamnei și la răscrucea drumurilor care asigurau legătura între orașele rezidențiale ale Țării Românești, dar și cu Transilvania, prin Brașov și Sibiu, precum și cu orașele din sudul și estul Dunării, prin care se făcea legătura cu Peninsula Balcanică. După anul 1965, Piteștiul a cunoscut o dezvoltare susținută în toate domeniile de activitate, care a determinat o profundă resistemizare și înflorire a orașului. Relevante în acest sens sunt:

- în 1967 este pusă în funcțiune Întreprinderea de Motoare Electrice;
- în 1968 este inaugurată Uzina de Autoturisme Pitești, iar în 1969 Fabrica de Piese Auto și Produse Metalice;
- în 1969 este pus în funcțiune Combinatul Petrochimic și Rafinăria de Petrol;
- în 1970 este inaugurat Combinatul de Articole tehnice din Cauciuc;
- în 1976 este înființat Institutul de Reactori Nucleari Energetici cu cele două componente, respectiv Fabrica de Combustibili Nucleari și Institutul de Cercetări Nucleare.

Municipiul Curtea de Argeș, situat în partea de nord a județului, în bazinul superior al râului Argeș, în depresiunea subcarpaților Argeșului, la o altitudine cuprinsă între 400 și 550 m deasupra nivelului mării, cu o suprafață de 75 km² , este atestat documentar ca cetate medievală la 1336; a fost reședință de scaun a voievodului Seneslau (1297), devenind capitală a Țării Românești, alternativ cu cea de la Câmpulung Muscel, în perioada de la formarea Țării Românești și până la mutarea definitivă a scaunului domnesc la Târgoviște, în anul 1431. În prezent, în municipiul Curtea de Argeș funcționează 881 agenți economici, din care: 446 în domeniul serviciilor, 218 în industrie, 89 în turism, 61 în construcții și 49 în agricultură.

Municipiul Câmpulung Muscel, situat la poalele munților Iezer–Păpușa, în „depresiunea Câmpulungului”, de o parte și de alta a Râului Târgului, la o altitudine cuprinsă între 550 și 650 m deasupra nivelului mării, așezarea este atestată documentar ca oraș medieval începând din prima jumătate a secolului al XIV-lea, când devine și scaun domnesc, alternativ cu cel de la Curtea de Argeș. Transformările de după 1990, caracterizate printr-o scădere accentuată a activităților industriale, au impactat negativ economia municipiului Câmpulung Muscel. În

prezent, dintre agenții economici existenți se remarcă: SC Automotive Complete System, profilat pe fabricarea echipamentelor electronice și electrotehnice, cu un număr de 491 salariați la finele anului 2013; SC Montana MG, profilat pe fabricarea matrițelor și uneltelor, cu un număr de 251 salariați; SC Setro Metal Group SA, profilat pe fabricarea de construcții metalice și subansamble, cu un număr de 229 salariați; SC Holcim SA, cu sediul în comuna suburbană Valea Mare-Pravăț, fostul combinat de ciment și lianți, cu un număr de 318 salariați la finele anului 2013.

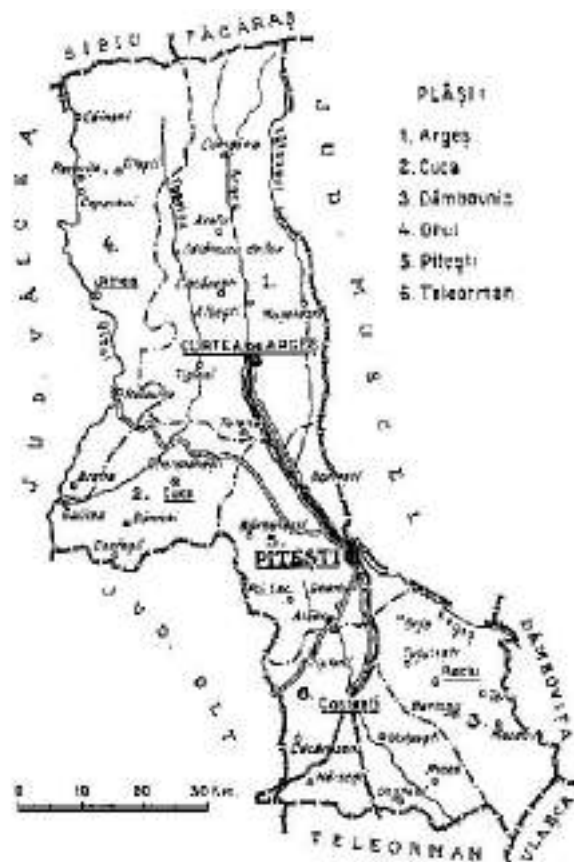
Orașul Mioveni, înființat la 19 aprilie 1989 sub denumirea de Colibași, fostă comună suburbană a municipiului Pitești, situat în centrul Județului Argeș, la 15 km de municipiul Pitești, orașul s-a format și dezvoltat ca urmare a construirii și punerii în funcțiune în anul 1968 a platformei industriale a Uzinei de Autoturisme Pitești. În prezent, orașul Mioveni deține o economie puternică, care se bazează însă într-o măsură covârșitoare pe activitățile desfășurate pe platforma industrială Dacia-Renault și pe agenții economici care lucrează pentru Grupul Dacia–Renault, precum și pe activitatea Fabricii de Combustibili Nucleari, unitate tehnologică de vârf a energiei românești.

Orașul Topoloveni, situat în sud-estul județului Argeș, pe ambele maluri ale pârâului Cîrcinov, a fost înființat în anul 1968, pe structura fostei comune Topoloveni, cu o suprafață de 3.384 ha, și o populație de 10.219 locuitori. Sub aspect economic, orașul Topoloveni se remarcă printr-un bun potențial agricol, fiind bine dezvoltate viticultura, pomicultura, legumicultura și creșterea animalelor; localitatea este una cunoscută prin producția și exportul conservelor de legume și fructe - magiunul de Topoloveni, dar și prin prezența unor ramuri ale industriei constructoare de mașini, industriei alimentare și industriei ușoare.



Figura 1-Harta judetului Arges interbelic

Sursa : [https://ro.wikipedia.org/wiki/Jude%C8%9Bul_Arge%C8%99_\(interbelic\)](https://ro.wikipedia.org/wiki/Jude%C8%9Bul_Arge%C8%99_(interbelic))



Figură 2- Harta judetului in 1938

Sursa : [https://ro.wikipedia.org/wiki/Jude%C8%9Bul_Arge%C8%99_\(interbelic\)](https://ro.wikipedia.org/wiki/Jude%C8%9Bul_Arge%C8%99_(interbelic))

Evoluție în timp a unității teritorial-administrative a Municipiului Curtea de Argeș

Descoperirile arheologice atestă că, încă din prima epocă a fierului, pe aceste meleaguri trăia o populație dacă, condusă de Dromichaetes (secolele IV - III î.Hr.). De asemenea, conform unor săpături arheologice efectuate de Nicolae Constantinescu, pe la 1200 aici exista o mică reședință voievodală și o bisericuță.

Unii specialiști afirmă că tot aici și-ar fi avut curtea Seneslau, conducătorul unei formațiuni statale după cum apare pe diploma cavalerilor ioaniți. Legenda spune că Negru Vodă, coborând din Făgăraș, ar fi întemeiat orașul pe la 1290; alții îl considerau pe Litovoi drept Negru Vodă. Aici s-a aflat curtea lui Basarab I care, până la atacul maghiar din 1330, care a dus la probabila distrugere a orașului, s-a mutat temporar la Câmpulung-Muscel.

Numele inițial al orașului era Argeș. Numele actual al orașului începe să fie folosit din secolul al XVI-lea, prima mențiune cu denumirea actuală datând din 1510 de la domnitorul Vlad cel Tânăr. Până după moartea lui Neagoe Basarab, cel ce ridică aici cunoscuta mănăstire, în Argeș și-a aflat reședința Mitropolia Ungrovlahiei, întemeiată aici de Nicolae Alexandru, în 1359, primul mitropolit fiind Iachint de Vicina, iar ultimul Macarie al II-lea (1512-1521). Tot în timpul domniei lui Nicolae Alexandru a fost terminată Biserica Domnească, prima necropolă a domnilor români dintre Carpați și Dunăre, dar și Biserica Sân Nicoară, numită de localnici Sf. Nicolae cel Mic, despre care se spune că a fost ctitorită de Doamna Clara, mama voievodului. La Curtea de Argeș este înființată și prima monetărie a țării de către Vladislav I (Vlaicu) (1364 - 1377), domnitor care a sprijinit intensificarea legăturilor comerciale dintre Muntenia și orașele din Transilvania și a „lăsat“ cel mai vechi document intern, scris la Argeș pe data de 25 noiembrie 1369. Tot în această perioadă este înființată și prima școală locală, unde învățau fii orășenilor.

După ce a fost unul dintre cele mai importante orașe valahe în timpul secolelor XIV și XV, orașul începe să decadă din punct de vedere economic la începutul secolului al XVI-lea după mutarea capitalei Țării Românești la Târgoviște. Sediul episcopal ortodox a fost de asemenea transferat la Târgoviște în 1517, iar cel catolic a fost desființat definitiv în 1519. Comerțul cu Sibiu și Brașovul suferă o scădere rapidă iar o parte din populația orașului pleacă către regiuni urbane mai dinamice.

Curtea de Argeș a căpătat statutul de „oraș regal” în 1886, atunci când Regele Carol I desemnează Catedrala Mănăstirii Curtea de Argeș ca necropolă regală. Carol I construiește

de asemenea calea ferată care leagă Curtea de Argeș de Pitești și București, gara orașului fiind construită după un proiect al renumitului arhitect Elie Radu.

La sfârșitul secolului al XIX-lea, orașul era reședința plășii Argeș din județul Argeș și avea o populație de 4000 de locuitori ce trăiau în 715 case. În oraș funcționau Episcopia Argeșului, un seminar teologic cu 251 de elevi pe lângă aceasta, o școală primară de băieți cu 168 de elevi, una de fete cu 40 de eleve, un birou de poștă și telegraf, și șapte biserici. Târguri mari se țineau în oraș de Sfântul Pantelimon (27 iulie) și de Adormirea Maicii Domnului (15 august).

La începutul secolului XX, frații Mihail și Florian Ștefănescu-Goangă au contribuit decisiv la modernizarea orașului. În timpul mandatelor sale de primar, Mihail Ștefănescu-Goangă pavează cu piatră cubică principalele artere de circulație și construiește două școli, poșta și piața centrală a orașului. Ca rector al Universității Babeș-Bolyai, Florian Ștefănescu-Goangă inițiază construcția unui centru universitar de vară la Curtea de Argeș, care va deveni mai târziu Colegiul Național Vlaicu-Vodă. Vizitele frecvente la Curtea de Argeș ale familiei regale sau ale unor personalități ca Nicolae Iorga sau Armand Călinescu contribuie la prestigiul orașului în timpul perioadei interbelice.

Anuarul Socec din 1925 consemnează orașul în același județ, având o populație de 7420 de locuitori. În 1950, orașul a devenit reședința raionului Curtea de Argeș din regiunea Argeș. În 1968, orașul a revenit la județul Argeș, reînființat. Orașul a fost declarat municipiu în 1995.

Municipiul Curtea de Argeș este situat în partea de nord a județului Argeș, la o distanță de 38 km de municipiul reședință de județ Pitești, la 36 km de municipiul Râmnicu Vâlcea, reședința județului Vâlcea și la 45 km de municipiul Câmpulung. Curtea de Argeș – este un toponim topografic compus pe baza apelativului curte (cu sens de „reședința domnească”) și a determinativului Arges (la origine, hidronim). Menționat de Herodot sub forma “Ordessos”, pe care istoricul Vasile Parvan o considera o alterare a lui Argessos, toponimul are, în componenta sa fonetică, rădăcina indo-europeană arg (cu sens de “stralucitor”, alb). Cercetătorul I. Ionescu crede că cel de-al doilea termen constitutiv de origine indo - europeană are accepția de: curge repede, “impetuos”. Cu o suprafață de 6.952 ha, Curtea de Argeș este al treilea oraș ca mărime al județului Argeș după Pitești și Câmpulung.

Localitatea Curtea de Argeș este cunoscută din cele mai vechi timpuri, prima atestare documentară fiind făcută printr-o „diplomă maghiară dată de regele Robert Carol d'Anjou vicecancelarului Thatamer din 17 noiembrie 1336, în care se menționează existența „cetății Argeșului” – castru Argvas încă din 1330. După 1369, orașul este localitatea de odihnă a

domnitorilor, precum și un important centru de cult. În 1369 pe data de 25 noiembrie se emite primul document de cancelarie dat în Argeș, menționând atât pe „sasii ospitalieri” cât și atestarea ca reședință domnească a lui Vlaicu Vladislav I. Numele Scaunului de Resedință de la Argeș este atestat de un document datat 16.09.1372, care avea mențiunea ”Argias in nostra residentia”. Ca resedință domnească localitatea apare și într-un alt document emis de domnitorul Neagoe Basarab, datat 30.10.1517, care spune ca a fost dat ”în scaunul vechilor domni în Curtea de Argeș”. În anii 1773-1774, orașul avea circa 600 de locuitori și 117 case, iar în anul 1820 aproximativ 1000 de locuitori și 200 de case. În 1838 se înregistrează 417 familii cu 1430 de suflete, care locuiau în patru mahalale: Târgului, Poștii, Olari și Bătușari. Incluziunea în perimetrul orașului a satelor Bușaga, Groapele, Valea Sasului și Plopiș a determinat o creștere la 575 familii, 4.000 de locuitori și 715 case la recensământul din anul 1894. Orașul a cunoscut și o reorganizare pe sectoare sau circumscripții: Râului (centru), Valea Doamnei (nord) și Radu Negru (sud). În 1935, cei 7.500 de locuitori erau grupați în ansamblurile rezidențiale Negru Vodă (152 de case), Cuza Vodă (119 case), Bd. Regele Carol (64 case), Lascăr Catargiu (54 case), Pitești (125 case), Rm. Vâlcea (135 case), Poștei (52 case) și Bușaga (50 de case). Astăzi, municipiul este organizat în zece cartiere: Noaptes, Capu Dealului, Poștei, Marina, Zona Nord (Ivancea), Progresului, Posada, Centru, Confecții și Valea Sasului.

Dupa 1990 economia municipiului Curtea de Argeș s-a dezvoltat în principal în domeniile tradiționale, prelucrarea lemnului, exploatarea agricole și ceramica, dar și de industria energetică și electrotehnică, confecții și turism.

Ramurile tradiționale au cunoscut un oarecare declin, în sensul că prelucrarea lemnului este orientată în special pe mobilă de serie, fără o amprentă locală. Pe de altă parte, deținătorii exploatarea nu sunt stimulați prin măsuri specifice să înnoiască fondul forestier sau să practice un marketing al produselor silvice. Zonele exploatarea sunt, de multe ori, lăsate în paragină după efectuarea tăierilor, fără măsuri de împădurire sau de îngrijire ulterioară.

Zona de deal și precipitațiile bogate au favorizat în special creșterea animalelor și cultivarea pomilor fructiferi. Din păcate, nu există decât un procesator de lapte și un procesator de carne, în condițiile în care datele statistice arată că în zonă sunt peste 500 de capre, brânza și produsele din lapte de capră fiind foarte căutate în străinătate și, de curând, și în țară.

Pomicultura este în declin, o mare parte din livezi fiind lăsate în paragină.

Turismul nu beneficiază de o planificare unitară, integrată. Astfel, programele de vizitare ale obiectivelor turistice, culturale și istorice nu sunt corelate cu programele de transport în comun între localități. Nu există suficientă promovare decât la nivel județean; la nivel național și internațional nu se cunosc decât foarte puțin atracțiile locale. Lipsesc pachetele turistice, serviciile conexe (cazare, alimentare, agrement) de calitate, centre de informare, promovare și rezervări pe internet.



Figura 3- Harta istorică a Municipiului Curtea de Argeș

Incastrare in teritoriul national

La nivel național, Municipiul Curtea de Argeș se afla în partea de centru a Județului Argeș. Aceasta se afla la tangenta cu Județele Brașov, Valcea și Sibiu ceea ce constituie un avantaj din punctul de vedere al plasării sale în rețeaua de localități.



Figura 4-Incastrare la nivel național

Incastrare in teritoriul judetean

Municipiul Curtea de Arges este situata in zona de nord-vest a judetului Arges la circa 40 km de municipiul Pitesti. Teritoriul comunei studiate are ca limite definite urmatoarele reperi:

- **NORD** : U.A.T Comuna Valea Danului
- **NORD-EST** : U.A.T Comuna Valea Iasului
- **EST** : U.A.T Comuna Musatesti
- **VEST** : U.A.T Comuna Tigveni
- **SUD-EST** : U.A.T Comuna Malureni
- **SUD** : U.A.T. Comuna Baiculesti
- **SUD-VEST** : U.A.T. Comuna Ciofrangeni



Figură 5- Incastrare in teritoriu

Sursa : PUG Municipiul Curtea de Arges 2018

Din punct de vedere administrativ, municipiul Curtea de Argeş este situat în partea de nord a judeţului Argeş, la o distanţă de 38 km de municipiul reşedinţă de judeţ Piteşti, la 36 km de municipiul Râmnicu Vâlcea, reşedinţa judeţului Vâlcea şi la 45 km de municipiul Câmpulung.

Din punct de vedere geografic suprafata municipiului este definita de urmatoarele coordonate: la nord paralela 45°10' latitudine nordică, la sud paralela 45°5' latitudine nordică, la est meridianul 24°45' longitudine estică şi la vest meridianul 24°37' longitudine estică.



Figura 6-Incadrare la nivel judetean

Sursa : https://ro.wikipedia.org/wiki/Curtea_de_Arge%C8%99

Municipiul Curtea de Argeș este situat în partea de nord a județului Argeș, la o distanță de 38 km de municipiul reședință de județ Pitești, la 36 km de municipiul Râmnicu Vâlcea, reședința județului Vâlcea și la 45 km de municipiul Câmpulung. Ca mărime se încadrează în categoria localităților urbane de rang II, cu o suprafață de 75 km² împărțite în 10 cartiere: Noaptea, Capu Dealului, Poștei, Marina, Zona Nord (Ivancea), Progresului, Posada, Centru, Confectii și Valea Sasului.

Municipiul Curtea de Argeș este situat în apropierea altor trei municipii: Pitești (38 km), Râmnicu Vâlcea (36 km) și Câmpulung (45 km), mai mari și mai dezvoltate din punct de vedere industrial. Caracterul și rolul relațiilor dintre Curtea de Argeș și acestea se poate defini prin:

- relații economice fundamentale
- relații sociale
- relații ocazionale: cele orientate spre oraș în mod stabil, dar cu o frecvență ce are caracter ocazional
- relații excepționale: cele neregulate (spitalizare, voiaj comercial, etc.).

Legaturile rutiere ale Municipiului Curtea de Arges cu localitatile invecinate se realizeaza astfel:

- DN 7, Pitesti-Curtea de Arges-Vidraru, cu lungime în intravilan de 10 km
- DN 73C, Campulung Muscel-Curtea de Arges-Ramnicu Valcea, cu lungime în intravilan de 8 km
- DJ 704 H, Curtea de Arges-Baiculesti cu lungime în intravilan de 3 km
- DJ 703 H, Curtea de Arges-Valea Danului cu lungime în intravilan de 0,5 km

CAPITOLUL II ANALIZA CRITICA A SITUATIEI EXISTENTE

2.1 Zonele generatoare si polarizatoare de trafic

Structura de ansamblu a retelei stradale din Municipiu este una mai degraba una lineara dezvoltata de-a lungul DN7C.

La nivelul localitatii, principala sursa generatoare de trafic, este drumul national DN7C care face legatura directa / indirecta prin conexiunea cu alte cai de comunicatie cu:

- DN7C Pitesti –Curtea de Arges - Vidraru 10 km;
- DN73C Campulung – Curtea de Arges – Ramnicu Valcea 8 km;
- DJ704 H – Curtea de Arges –Baiculesti 3km;
- DJ 703 H Curtea de Arges –Valea Danului 0,5 km.

Acest drum national DN7C genereaza in localitate un trafic de tranzit important ca valori. Se estimeaza ca din totalul traficul generat de DN7C, 70-85% din traficul reprezinta trafic de tranzit si conexiune cu Mun. Pitesti.

Tip de activitate	Dimineata 6.00/10.00		Dupa-amiaza 16.00/20.00	
	Intrare%	Iesire%	Intrare%	Iesire%
Rezidential	5%	30-50%	30-50%	10-30%

Infrastructura rutiera majora din zona de analiza este formata din traseele drumurilor nationale si judetene care asigura conexiunea cu teritoriul invecinat. Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumurilor nationale si judetene sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului si, in acelasi timp, cele pe care se inregistreaza frecvent evenimente de circulatie soldate cu victime.

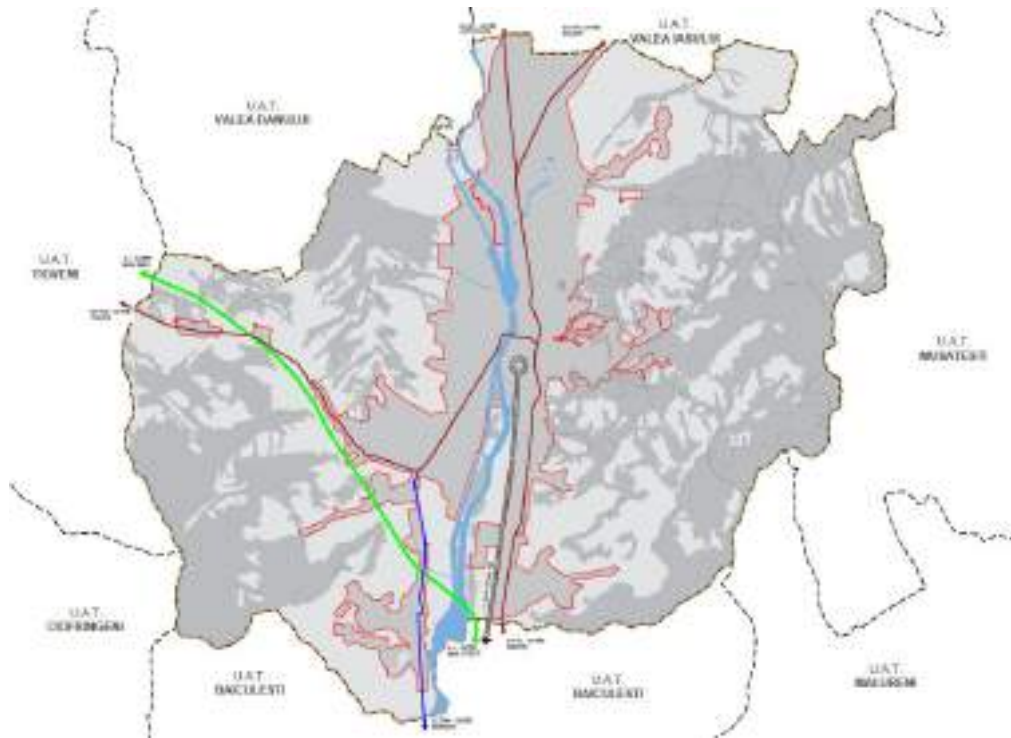


Figura 7-Circulatii majore Municipiul Curtea de Arges



Figură 8-Principalele zone generatoare de trafic

Sursa : PMUD Curtea de Arges

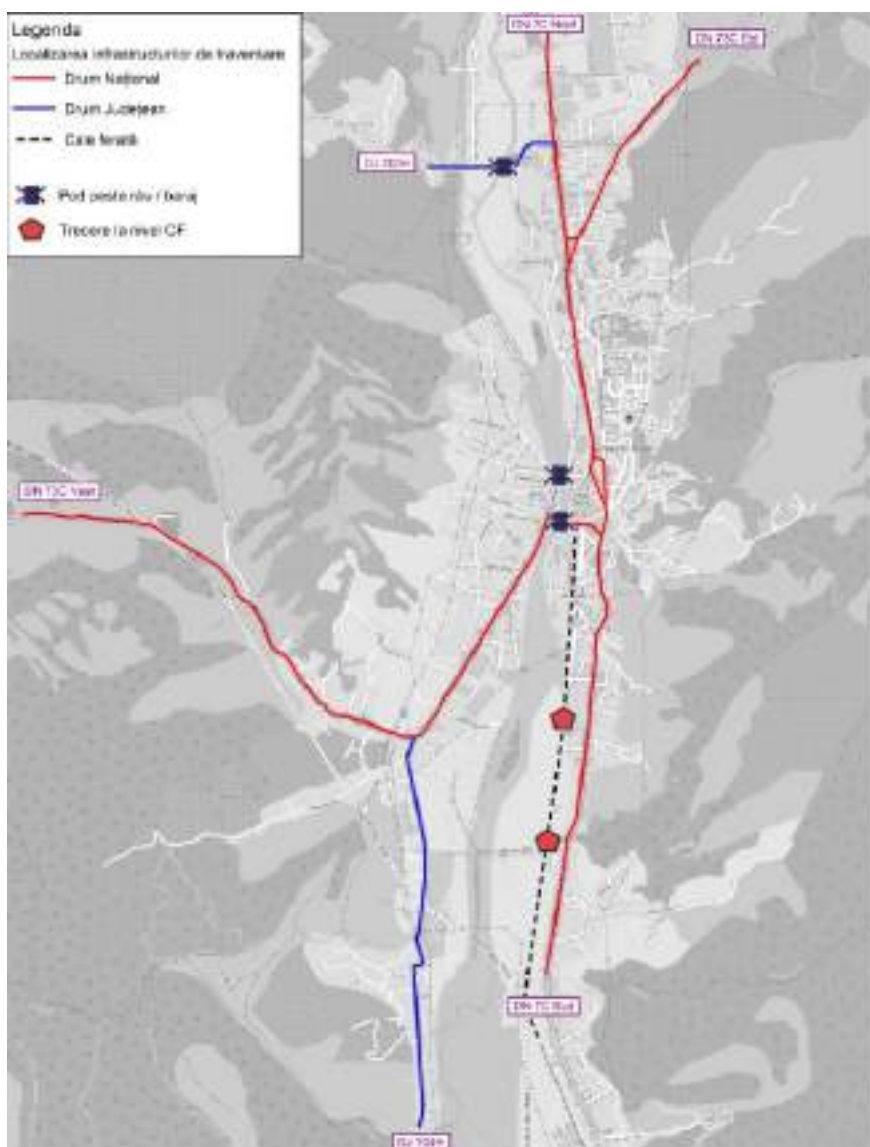
2.2 Caracteristicile traficului existent

Deficienta majora a retelei rutiere din zona Municipiului Curtea de Arges este generata de lipsa unei variante de ocolire, care sa conduca la eliminarea din reseaua urbana a traficului de tranzit, diminuand In acest fel externalitatile suportate de locuitori.

Raul Arges reprezinta o bariera naturala care divizeaza reseaua stradala urbana, separand cartierele Marina Postei si Noaptes de restul teritoriului. Acesta traverseaza teritoriul administrativ al Municipiului Curtea de Arges pe directia Nord-Sud, pe lungime de aproximativ 9,5 km. La nivelul localitatii Curtea de Arges, pe cursul Raului Arges sunt amenajate lacurile de acumulare Curtea de Arges (situat in zona centrala a teritoriului administrativ) si Zigoneni (amplasat in zona sudica a localitatii).

Reteaua stradala interna contine numai doua structuri de traversare, Str. Barajului si Str. Traian, care se suprapun peste traseul drumului national 73C. Pe aceste sectoare ale infrastructurii stradale, utilizate atat de fluxurile locale, cat si de cele de tranzit, este permisa inclusiv circulatia vehiculelor grele de marfa. Cartierele amplasate in zona de Vest a teritoriului cumuleaza aproximativ 5.000 de locuitori, care pentru desfasurarea activitatilor cotidiene (serviciu, educatie, cumparaturi, servicii medicale) trebuie sa traverseze Raul Arges.

Reteaua feroviara sectioneaza teritoriul intravilan al Municipiului Curtea de Arges in zona de Sud, limitand dezvoltarea teritoriului amplasat pe stang al Raului Arges si contribuind la reducerea conectivitatii retelei stradale urbane (numarul legaturilor posibile Intre nodurile retelei rutiere) pe relatiile Est-Vest. Albia raului si calea ferata delimiteaza un teritoriu cu accesibilitate foarte redusa.



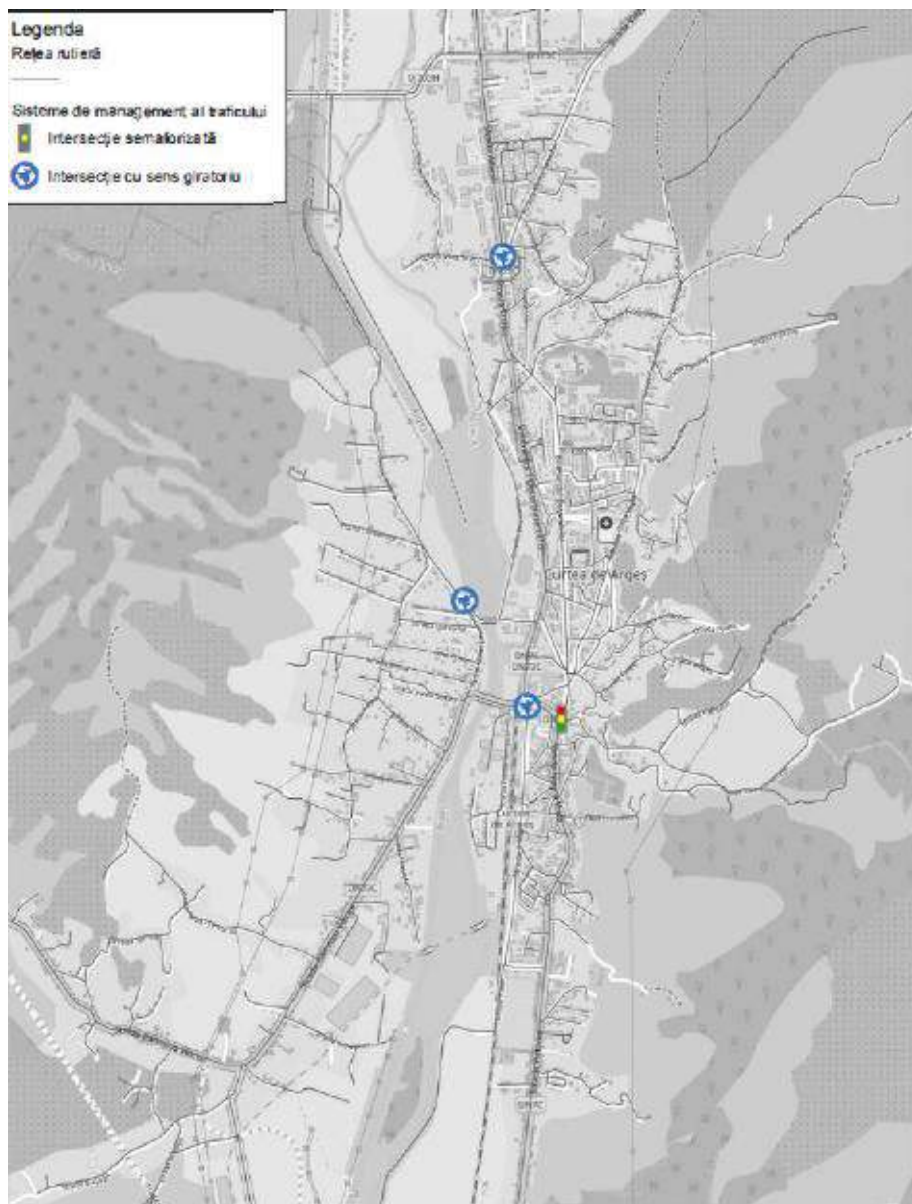
Figură 9-Traversari ale Raului Arges si ale caii ferate

Sursa : PMUD Curtea de Arges

Amenajarea intersecțiilor în mediul urban are consecințe directe asupra nivelului de calitate al serviciilor oferite de infrastructura de transport, condiționând fluenta circulației și siguranța participanților la trafic - pietoni, bicicliști, conducători auto și pasageri în vehicule. Reglementările privind organizarea și controlul traficului în intersecțiile urbane se înscriu în două categorii principale:

- reglementări pe baza indicatoarelor de prioritate
- reglementări prin semaforizare.

În prezent, sistematizarea circulației la nivelul rețelei stradale a Municipiului Curtea de Argeș este realizată prin sisteme încadrate în cele două categorii menționate mai sus.



Figură 10-Sisteme de reglementare a circulației

Sursa : PMUD Curtea de Argeș

Viteza de deplasare a autovehiculelor reprezintă unul dintre factorii cu influență semnificativă asupra siguranței circulației, iar stabilirea valorilor limită în funcție de specificul zonei (funcțiune de utilizare a teritoriului, categoriile de persoane care frecventează teritoriul, caracteristicile tehnice ale infrastructurii rutiere) reprezintă aspecte care țin de managementul traficului. Studiile de specialitate demonstrează faptul că reducerea limitelor de viteză scade indicele de producere a accidentelor și a victimelor acestora. Pentru pietoni există șanse mai mari de supraviețuire în situația în care vin în interacțiune cu vehicule care se deplasează cu viteză de până la 30 km/h comparativ cu situațiile în care viteza de deplasare depășește

aceasta valoare. Astfel, se impune limitarea vitezei de deplasare pe tronsoanele de infrastructura unde se inregistreaza numar important de pietoni si unde nu exista amenajari speciale pentru pietoni.

La nivelul retelei stradale a Municipiului Curtea de Arges se intalnesc astfel de zone, in care viteza maxima de circulatie este limitata la 30 km/h, in special in jurul unitatilor de invatamant. In continuare se recomanda intensificarea implementarii unor acestei solutii de siguranta a circulatiei, cu precadere in zonele rezidentiale si in cele cu valori ridicate ale fluxurilor de pietoni.



Figură 11-Reglementari privind viteza maxima admisa in zone vulnerabile

Complexitatea zonelor functionale din punct de vedere al mobilitatii durabile a fost analizata urmarind aspecte precum:

- cererea manifestata pentru modurile de transport public,
- densitatea pietonilor,
- parcarea autovehiculelor utilizate pentru deplasarile specifice transportului privat,
- siguranta si securitatea cetatenilor in spatiul public.

Zona identificata ca avand complexitate ridicata a mobilitatii este reprezentata de zona centrala. Aceasta zona dezvoltata in jurul axei centrale, B-dul Basarabilor, contine functiuni mixte, reunind obiective cu valenii istorica si culturala, educationala, recreationala, administrativa, comerciala si de locuire. In situatia actuala, atat infrastructura stradala care iriga zona mentionata, cat si spatiul public tesut printre obiectivele mentionate este acaparat de autovehicule, aflate in miscare sau in stationare.

Axa zonei centrale, B-dul Basarabilor, pe toata lungimea (1630 m) este prevazuta cu parcarii amenajate pe partea carosabila si o banda dedicata circulatiei autovehiculelor, circulatie reglementata in regim de "sens unic", dinspre Str. Negru Voda spre Str. Eroilor. Pe

sensul de deplasare Sud - Nord majoritatea autoturismelor aflate in deplasare pe traseul DN 7C, catre zona Muntilor Fagaras, utilizeaza acest sector al rețelei stradale.



Figură 12-Axa zonei centrale-autovehicule in miscare si in stationare

Sursa : PMUD Curtea de Arges

Prin functiunile pe care le gazduieste, zona atrage fluxuri importante de pietoni (cetateni ai orasului si ai localitatilor invecinate, turisti), care sunt stanjeniti de autovehiculele prezente sn trafic si care sunt expusi efectelor externe generate de functionarea motoarelor acestor autovehicule alimentate cu combustibili conventionali (zgomot, emisii de substante poluante). Caracteristicile functionale ale zonei si densitatea ridicata a fluxurilor de pietoni reclama realizarea de amenajari urbanistice si aplicarea de reglementari care sa redea spatiul public cetatenilor prin prioritizarea deplasarilor cu moduri de transport prietenoase cu mediul - pietonal, cu bicicleta, cu transportul public.

Piata Agro-alimentara centrala amplasata pe Str. Decebal, impreuna cu spatiile comerciale dezvoltate pe Str.Traian, Str.1 Mai, Str.Lascar Catargiu si Str. Negru Voda in zona de jonctiune a acestora, reprezinta principalul pol de atragere a calatoriilor care au ca scop cumparaturile.

Pe aceste sectoare ale rețelei se intalnesc valori ridicate ale fluxurilor de pietoni si vehicule, a caror interactiune genereaza frecvent probleme de fluenta si sigurata a circulatiei.

Str. Traian (zona de traversare a Raul Arges), Str.1 Mai si Str. Lascar Catargiu fac parte din traseele pe care este permis accesul vehiculelor de marfa. Desfasurarea activitatilor comerciale, cu acces din aceste artere, conduce la aglomerarea zonei, reducerea capacitatii de circulatie ca urmare a parcarii autovehiculelor pe partea carosabila sau In vecinatatea acesteia.

Implementarea masurilor de reorganizare a zonei centrale constituie o etapa esentiala In sustinere mobilitatii urbane durabile in Municipiul Curtea de Arges. Actiunile viitoare In domeniul mobilitatii trebuie sa conduca la reducerea valorilor de trafic auto din zona centrala.



Figură 13-Piata Centrala-Circulatie

Principalele aspecte identificate in urma analizei zonei cu nivel ridicat de complexitate sunt:

- existenta unui spatiu in zona centrala cu potential ridicat de atragere a deplasarilor pietonale, care in situatia actuala este acaparat de autovehicule, aspect care constituie o disfunctie majora a zonei centrale;
- existenta unor sectoare de infrastructurii cu densitate ridicata a pietonilor (zona comerciala) amplasate de-a lungul traseelor pe care este permis accesul vehiculelor de marfa.

Implementarea masurilor de amenajare a zonei centrale in scopul prioritizarii deplasarilor efectuate cu moduri prietenoase cu mediul (pietonal, cu bicicleta, cu transportul public) constituie o etapa esentiala in sustinerea mobilitatii urbane durabile in Municipiul Curtea de Argea. Actiunile viitoare in domeniul mobilitatii trebuie sa conduca la reducerea valorilor de trafic auto din zona centrala, in special prin implementarea unei politici de parcare.

2.3 Caracteristicile de structura si elemente geometrice ale strazilor

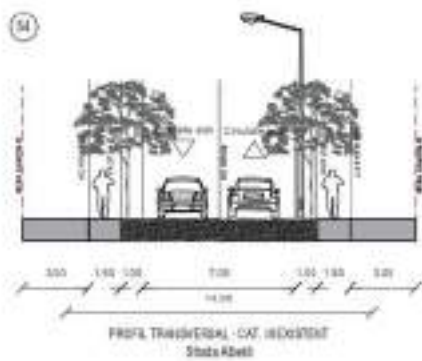
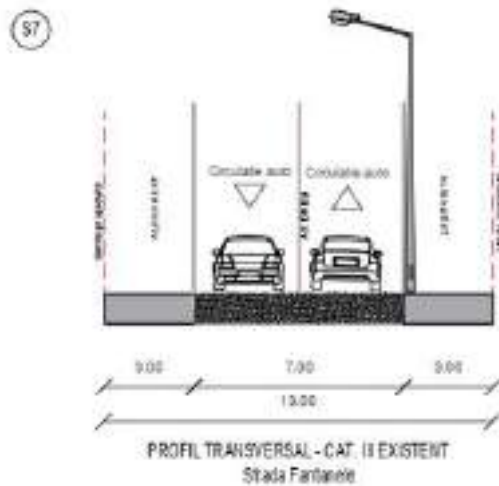
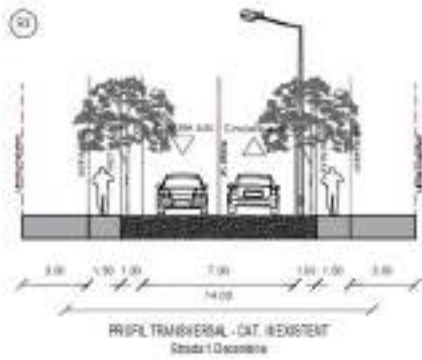
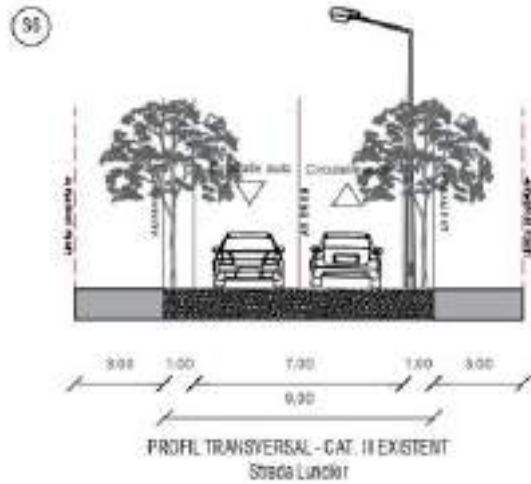
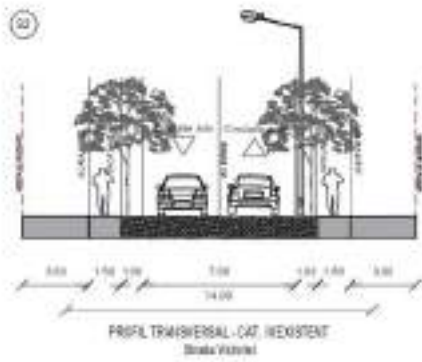
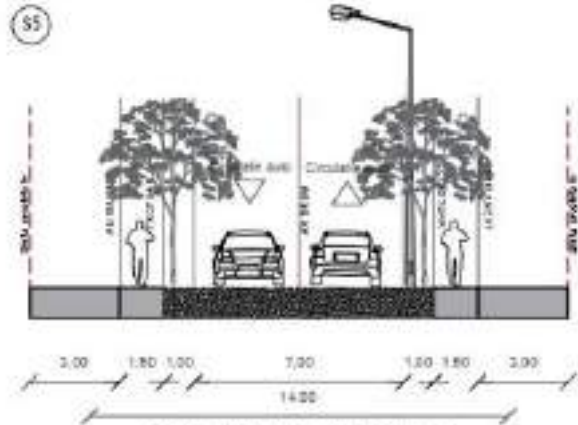
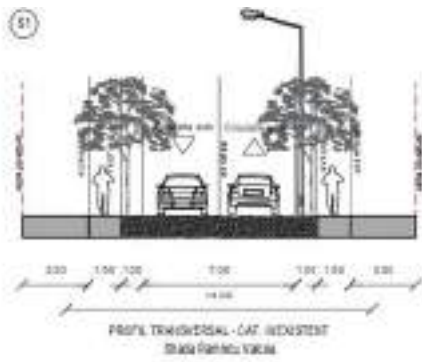
Artera principala si structuranta este Soseaua Nationala DN7C care traverseaza comuna de la nord la sud, impartind astfel asezarea de-a lungul acesteia.

La nivelul localitatii, principala sursa generatoare de trafic, este drumul national DN7C care face legatura directa / indirecta prin conexiunea cu alte cai de comunicatie cu:

- DN7C Pitesti –Curtea de Arges - Vidraru 10 km;
- DN73C Campulung – Curtea de Arges – Ramnicu Valcea 8 km;
- DJ704 H – Curtea de Arges –Baiculesti 3km;
- DJ 703 H Curtea de Arges –Valea Danului 0,5 km.

Infrastructura de drumuri cuprinde 119 străzi, cu o lungime totală de 100.789 m și o suprafață de 505.647 mp. Situatia carosabilului în functie de îmbrăcăminte se prezintă astfel:

Carosabil	Pavaj de bolovani	Asfalt	Beton	Pamant	Pavaj cubic	Balast
Tronsoane	32	52	13	22	2	66
Lungime (m)	28.534	56.801	15.625	26.590	370	76.157
Suprafata (mp)	115.144	336.473	84.318	95.948	2.283	351.783



Figură 14-Profile existente

NR. CRT.	DENUMIREA EXACTĂ A ARTEREI DE CIRCULAȚIE	SUPRAFATA	STARE
1	1 DECEMBRIE 1918	20.541mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can., Tel.
2	STRADA 1 MAI	25554	Asfalt Utilitati- C, A, G, Can., Tel.
3	STRADA ALBEȘTI D.N. 7C km 33,863 - km 35,836	34.794 mp	Asfalt Utilitati- C, A, G, Can., Tel.
4	STRADA ALBINA	2620mp	Asfalt Utilitati C, A, G
5	STRADA ALEXANDRU CEL BUN	782mp	Asfalt Utilitati- C, A, G, Can.,
6	STRADA ALEXANDRU LAHOVARI	2870mp	Asfalt Utilitati- C, A, G, Can.,
7	STRADA ALEXANDRU ODOBESCU	1371mp	Asfalt Utilitati- C, A, G
8	STRADA ALUNULUI	2528mp inclusiv sp verzi	Asfalt Utilitati- C, A, G
9	STRADA ANGHELEȘTI	9331mp inclusiv sp verzi	Asfalt (partial) Utilitati (partial)-C, A, G,
10	STRADA ARMAND CĂLINESCU	2719mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.,
11	STRADA ARMONIEI	1520mp	Asfalt (partial) Utilitati-C, A, G, Can.,
12	STRADA BANU MĂRĂCINE	3689mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.,Tel
13	STRADA BARAJULUI	2890mp inclusiv sp verzi 3041mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
14	BULEVARDUL BASARABILOR	25176mp inclusiv sp verzi si pietonale	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.,Tel
15	STRADA BUȘAGA	1606mp 7783mp 1962mp 396mp 909mp 1899mp 203mp 320mp 3683mp 4060mp 1479mp	Asfalt (partial) Utilitati-C, A, G

		728mp 6583mp	
16	STRADA BĂDÎRCEȘTI	7084mp	Asfalt (partial) Utilitati-C, A, G, Can.
17	STRADA CASTANILOR	2930mp inclusiv trotuare, parcaje, sp verzi	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
18	STRADA CĂPRĂREȘTI	6730mp	
19	STRADA CHIRIȚEȘTI	4315mp inclusiv trotuare, parcaje, sp verzi	Asfalt Utilitati-C, A, strada ingusta
20	STRADA CIREȘILOR	11426mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can. strada ingusta
21	STRADA CONSTANTIN DOBRESCU-ARGEȘ	656mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
22	STRADA CORBENILOR	4597mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
23	STRADA CRINULUI	409mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
24	STRADA CRÎNGURI	5643mp	Pamant Utilitati-C partial, A,
25	STRADA CRIZANTEMEI	1212mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
26	STRADA CUZA VODĂ	29161mp inclusiv trotuare, parcaje, spatii verzi 309mp 2303mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can. Sens unic Partial asfalt C.,G., A. (tronson din Str. Schitului)
27	STRADA DANIEL STERESCU	19400mp Inclusiv trotuare, parcaje, spatii verzi (2546mp zona paralel cale ferata)	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
28	STRADA DAVIDEȘTI	3247mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can. ingusta
29	STRADA DECEBAL	1656mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can. Sens unic
	STRADA DESPINA DOAMNA	6337mp	Asfalt

30			Utilitati-C, A, G, Can. Sens unic
31	STRADA DUMBRAVA	1201ml	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can. Sens unic
32	STRADA DUMITRU NOROCEA	1906mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
33	STRADA DUZILOR	406mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can. Ingusta, infundata
34	STRADA ELENA CUZA	12434mp Inclusiv parcare, spatii verzi, trotuare	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
35	STRADA EPISCOP GHENADIE	1825mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can. Sens unic
36	STRADA EPISCOP NICHITA	7290mp Inclusiv spatii verzi, trotuare, parcare condominii	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
37	STRADA EPUREȘTI	606mp	Asfalt Utilitati-C, A, G
38	STRADA EROILOR	12252mp Inclusiv spatii verzi, trotuare, plantatii aliniament	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
39	STRADA FABRICII	8247mp	Asfalt Utilitati-C, A, G
40	STRADA FĂGETULUI	7502mp Cadastrati 3471mp necadastrati	Asfalt Utilitati-C, A, G
41	STRADA FÎNTÎNELE	7041mp	Asfalt partial Utilitati-C, A, G
42	STRADA FLORILOR	547mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can. Ingusta, infundata
43	STRADA FORESTIERI	3721mp Inclusiv trotuare si parcare Pompieri	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
44	STRADA GHIOCEILOR	5413mp	Asfalt Utilitati-C, A, G,
45	STRADA GROAPE	1311mp 16053mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Canalizare pe 160m- 80803

46	STRADA HAIDUCEȘTI	3335mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can., Strada ingusta infundata
47	STRADA ION HELIADE RĂDULESCU	665mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can., Sens unic
48	STRADA ION LUCA CARAGIALE	2726mp 6578mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can. (exceptie gaze si canalizare 88907)
49	STRADA INDUSTRIEI	9094mp	Partial asfalt C, A, G, Can.
50	STRADA IZVORULUI	527mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
51	STRADA LASCĂR CATARGIU	5244mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can. Fara spatii verzi
52	STRADA LINIEI	11951mp	Asfalt partial Utilitati-C, A, G,
53	STRADA LT. PAVELESCU	8803mp 406mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
54	STRADA LT. VICTOR ȘTEFANESCU	3281mp inclusiv trotoare si parcaje	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can. Reabilitata 2023
55	STRADA LUMINII	653mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
56	STRADA LUNCILOR	657mp 3064mp 13035mp 2322mp 23790mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, nu are trotoare, profil 6m latime DJ
57	STRADA MAGNOLIEI	1034mp	Asfalt Utilitati-C, A, G,
58	STRADA MARINA	12844mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
59	STRADA MATEI BASARAB	576mp 696mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can. Sens unic 86806
60	STRADA MĂCEȘULUI	3231mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can. ingusta

61	STRADA MĂRĂȘEȘTI	879mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
62	STRADA MEȘTERUL MANOLE	1167mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
63	STRADA MEȘTEȘUGARILOR	3176mp 3137mp	Asfalt Utilitati-C, A, G,
64	STRADA MIHAI BRAVU	3895mp Include spatiile verzi, parcaje, trotuare, platforme blocuri	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can., Tel
65	STRADA MIHAI EMINESCU	9421mp 2039mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
66	STRADA MILITARI	1204mp	Asfalt Utilitati-C, A, G
67	STRADA MIOARELE	4433mp	Asfalt Utilitati-C, A, G
68	STRADA MIRCEA CEL MARE	1564mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.- strada cu sens unic
69	STRADA NEAGOE VODĂ	2748mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.- strada cu sens unic
70	STRADA NEGRU VODĂ	20109mp Include spatiile verzi, parcaje, trotuare,	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
71	STRADA NEVERS	3480mp Include trotuare si parcaje	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can., Tel.
72	STRADA NICOLAE IORGA	1552mp	Asfalt Utilitati-C, A, G,
73	STRADA NORDULUI	12249mp	Asfalt 1000ml Utilitati-C, A, G, Canalizare partial 1000ml
74	STRADA OBORULUI	4645mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
75	STRADA OITUZ	1090mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.
	STRADA OLTENI	4187mp	Asfalt

76		Nu include rigola	Utilitati-C, A, G, Can.
77	STRADA ORHIDEELOR	1413mp	Asfalt Utilitati-C, A, G, Can.- partial
78	STRADA PASAJULUI	1264mp	Asfalt Utilitati-C, A, G. Strada ingusta
79	STRADA PĂLTINIȘ	5114mp	Asfalt Utilitati-C, A, G. Ingusta, infundata
80	STRADA PĂUNEȘTI	12578mp	Asfalt Utilitati-C, A, G. 187ml neasfaltata
81	STRADA PELINULUI	856mp	Asfalt Utilitati-C, A, G.
82	STRADA PETREȘTI	5272mp Strada principala 808mp alee paralela	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can. Aleea paralela infundata-profil ingust
83	STRADA PINULUI	1812mp	Asfalt Utilitati-C, A, G.
84	STRADA PLANTAȚIEI	1068mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can. Strada ingusta infundata
85	STRADA PLOPIȘ	12822mp 3346mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can.
86	STRADA PRIMĂVERII	5949mp 1525mp asfaltati (tronson nord-sud)	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can. Pentru 225ml(tronson nord-sud)
87	STRADA PROGRESULUI	16419mp Inclusiv trotuare si spatii verzi	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can. 242 ml neasfaltat
88	STRADA POMPIERI	990mp inclusiv trotuare si spatii verzi	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can., Tel.
89	STRADA PONOARE	534mp	Asfalt Utilitati-C, A, G.
90	STRADA PORȚELANULUI	4082mp	Asfalt Utilitati-C, A, G.
91	STRADA POSADA	7534mp Include spatii verzi, trotuare, parcajele condominiilor	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can. Tel.

92	STRADA POȘTEI	1111mp 12962mp+ 256mp+203mp +156mp 7512mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can. partial
93	STRADA REGIMENTULUI	3044mp tronson din 1 Mai 1512mp tronson dincolo de cale ferata	Asfalt Utilitati-C, A, G.
94	STRADA RÎMNICU VÎLCEA	42505mp 2000mp cadastrati + 1797mp Total 3797mp	Asfalt Utilitati-C, A, G.
95	STRADA ROZELOR	1882mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can.
96	STRADA SANT-NICORA	3864mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can.
97	STRADA SCHITULUI	7821mp 822mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can.
98	STRADA SUBLOCOTENET MARCU	1979mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can.
99	STRADA STEJARULUI	2857mp	Asfalt Utilitati-C, A, G.
100	STRADA ȘTEFAN CEL MARE	2831mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can., Tel.
101	STRADA TARNIȚA	25558mp 376mp 2547mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can.
102	STRADA TOAMNEI	1567mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can. Strada infundata, ingusta pe alocuri
103	STRADA TRAIAN	5762mp Include trotuare, spatii verzi, rond giratoriu, parcare	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can., tel. DN73C
104	ALEEA TRANDAFIRILOR	2312mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can., tel.
105	STRADA TUDOR VLADIMIRESCU	1136mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can., tel.
106	STRADA ULIȚA POȘTEI	3863mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can.

			Profil ingust trebuie sens unic
107	STRADA UNIRII	6906mp Inclusiv trotuare si spatii parcare zona condominii	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can.
108	STRADA VALEA LUI ALB	4033mp	Pamant, C., A.
109	STRADA VALEA DANULUI	8173mp inclusiv spatii verzi si partial trotuare	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can.
110	STRADA VALEA DOAMNEI	35295mp Inclusiv portiuni cu trotuar si spatii verzi	Asfalt Utilitati-C, A, G., Profil ingust, fara posibilitatea sensului unic
111	STRADA VALEA IAȘULUI	38624mp Inclusiv pluviale, trotuare, spatii verzi	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can., tel. Reabilitata in utlimii 5 ani
112	STRADA VALEA SASULUI	22355mp	Asfalt Utilitati-C, A, G.,
113	STRADA VASILE LUPU	6988mp Inclusiv trotuare 1220mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can., tel. Asfalt Utilitati-C, A, G., Can.,
114	STRADA VICTORIEI	55625mp Inclusiv trotuare, spatii verzi, plantatii aliniament	Asfalt Utilitati-C, A, G., Canalizare doar pana la intersectia cu 1Mai aprox 400m zona nord
115	STRADA VIORELELOR	429mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can.
116	STRADA VIȘINA	5563mp Inclusiv rigole si trotuare 4996mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can. Profil ingust 200ml neasfaltati la capat
117	STRADA VLAD ŢEPEȘ	6992mp Inclusiv trotuare si alee blocuri	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can.
118	STRADA VLAICU VODĂ	984mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can. Strada infundata
119	STRADA VOIEVOZI	3139mp In spate la gradinita 408mp In continuare alee Str. 1 dec. 1117mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Can. Pietris Utilitati-C, A, G.,

		Zona case	
120	STRADA ZAMBILELOR	2174mp	Asfalt Utilitati-C, A, G., Strada infundata
121	STRADA ZLOTEȘTI	3517mp 2051mp	Asfalt Utilitati-C, A, G.,

Tabel 1- Nomenclator stradal Municipiul Curtea de Arges

NUMELE STRAZILOR RINCIPALE	Categoria strazii
Strada Victoriei – DN7C	III
Strada Negru Voda – DN7C	III
Strada Lascar Catargiu – DN7C	III
Strada 1 Decembrie 1918 – DN7C	III
Bulevardul Basarabilor	III

Tabel 2- Situatia strazilor principale din Municipiul Curtea de Arges

Principalul mod de transport utilizat In cazul transportului de marfuri din zona Municipiului Curtea de Arges este cel rutier.

Se observa ca in lipsa unei variante de ocolire, care sa preia traficul de tranzit, Municipiul Curtea de Arges este caracterizat de situatia in care vehiculele grele de marfa traverseaza cartiere rezidentiale si zone vulnerabile, precum zona de traversare a Raului Arges, in care regasim densitate ridicata de pietoni si biciclisti, constituind un aspect negativ din punct de vedere al calitatii vietii.



Figură 15-Prezenta vehiculelor grele de marfa in zone de locuințe si comerciale

Sursa : PMUD Curtea de Arges



Figură 16-Trasee pe care este permis accesul vehiculelor de marfa

Sursa : PMUD Curtea de Arges

În Cartierul Ivancea, respectiv în zona 1 Decembrie 1918, zonele de locuințe colective cu densitate ridicată de locuitori sunt traversate de traseul vehiculelor grele de marfa. Zilnic, aproximativ 300 vehicule grele de marfa interferează cu fluxurile de vehicule de transport public și pietoni din cartierul de locuințe, generând probleme de congestie (însoțite de efecte negative severe: poluare atmosferică și fonică, emisii de CO₂, creșteri ale duratelor de deplasare) și siguranța circulației.

Principala zonă care atrage și generează volume de marfuri la nivelul localității este zona industrială din nordul localității, cu acces din Str. Albești (DN7C). Activități de servicii care polarizează fluxuri importante de vehicule de marfa se regăsesc și în zona podului peste Raul Argeș, de-a lungul arterelor Str. Traian, Str. 1 Mai și Str. Lascar Catargiu.

În ce privește transferul intermodal de marfa, acesta poate fi realizat între modul rutier și cel feroviar. Cel mai apropiat terminal multimodal este în stația Bradu de Sus, dar în prezent nu este funcțional. Potrivit datelor publicate în Master Planul General de Transport al României, acesta este dotat cu două macarale în funcțiune.

Măsura în care orașul ca un întreg este accesibil tuturor rezidenților săi, incluzând aici persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, persoane cu venituri reduse sau care sunt însoțite de copii, caracterizează în mare măsură mobilitatea. Optimizarea mobilității este direct

dependenta de amplasarea in teritoriu a diverselor functiuni (locuire, comert, locuri de munca, locuri de agrement etc.), de tipul si caracteristicile infrastructurii, de siguranta circulatiei. Astfel, tinand cont de cele mentionate, locuitorii opteaza pentru modul de transport cu care isi efectueaza deplasarile.

Orasele, in special cele in care se efectueaza frecvent calatoriile pe distante scurte, reprezinta mediul propice pentru utilizarea modurilor de transport nemotorizate, contribuind astfel la realizarea unei mobilitati durabile. In aceasta perioada de relocare modala a calatoriilor, in care se formeaza cultura cetatenilor catre dezvoltarea durabila, este esentiala oferta privind utilizarea modurilor de transport nemotorizate care le este pusa la dispozitie. In acest sens, se impune amenajarea spatiului public intr-o maniera care sa atraga cetatenii catre deplasarea pe jos sau cu bicicleta, asigurandu-le:

- spatii pietonale generoase;
- marcarea / indicarea traseelor pietonale catre principalele puncte de interes;
- siguranta in deplasare (iluminat public stradal, semnalizarea trecerilor de pietoni, amenajarea pasajelor denivelate);
- accesibilitatea persoanelor cu dizabilitati (borduri semi-ingropate la trecerile de pietoni, rampe de acces, marcaj tactil la trecerile de pietoni, semnale acustice la semafoare);
- amenajarea pistelor pentru biciclete care sa asigure siguranta in deplasare;
- parcuri pentru biciclete in vecinatatea principalelor puncte de interes (statii de transport public extraurban, centre comerciale, institutii publice, scoli, locuri de agrement).

Reteaua de transport rutier a Municipiului Curtea de Arges este prevazuta cu trotuare pentru deplasarea pietonala. In ultimii ani aceste elemente de infrastructura au primit o atentie deosebita, trotuarele de pe arterele principale fiind reabilitate odata cu infrastructura carosabila. In plus, au existat situatii in care infrastructura pietonala a fost modernizata, fara a include si partea dedicata circulatiei autovehiculelor.

In situatia actuala, in Municipiul Curtea de Arges intalnim sectoare ale retelei pietonale care incurajeaza utilizarea acestui mod de deplasare, respectiv trotuare largi, cu imbracaminte in stare tehnica foarte buna, care asigura accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de cetateni, inclusiv pentru cei cu probleme de mobilitate, dar si sectoare care prezinta un grad ridicat de deteriorare sau care lipsesc.



Figură 17-Trotuare modernizate



Figură 18-Trotuare in stare necorespunzatoare

Asa cum se poate observa, in situatia actuala, exista in continuare zone cu deficiente de accesibilitate a spatiului urban, in sa trebuie mentionat aspectul pozitiv de demarare a actiunilor de accesibilizare a zonelor cu densitate ridicata de pietoni di preocuparile administratiei de extindere a acestora. Continuarea interventiilor de modernizare/reabilitare a infrastructurii pietonale, inclusiv a zonele semi-pietonale si exclusiv pietonale este justificata de ponderea modala ridicata a deplasarilor efectuate pe jos, care reprezinta aproximativ 43% din numarul total de deplasari. Totodata imbunatatirea calitatii infrastructurii pietonale constituie un factor care contribuie la orientarea populatiei catre acest mod de transport, in detrimentul utilizarii autovehiculelor personale, in special pentru deplasările pe distante scurte. Spatii cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare in comun (de tip "shared-space") nu sunt amenajate.

In cartierele rezidentiale, in special in cele de locuire colectiva, lipsesc spatiile comunitare de calitate, amenajate exclusiv sau cu prioritate pentru pietoni. Spatiile publice sunt organizate in mare parte pentru satisfacerea cererii de circulatie si parcare a autovehiculelor private ceea

ce face ca acestea sa fie saracite de calitatea peisagistica si ambientala necesara unei bune calitati a locuirii.

Principalele cauze generatoare de accidente rutiere vizeaza atat conducarii auto - "neacordare prioritate pietoni", cat si pietonii - "traversare neregulamentara pietoni", care prin angajarea in traversare prin locuri neamenjate sau fara sa se asigure au contribuit la producerea accidentelor. Pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe langa realizarea unui sistem integrat de management al traficului, se recomanda realizarea de campanii de informare si comunicare a tuturor participantilor la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spatiilor dedicate circulatiei publice si pentru orientarea catre modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

Sistemul de transport dedicat ciclismului ocupa un loc prioritar in categoria sistemelor alternative de mobilitate, mijloacele de transport aferente acestuia prezentand accesibilitate ridicata in randul populatiei comparativ cu mijloace de transport ecologice autopropulsate (autovehicule electrice). In situatia actuala, Municipiul Curtea de Arges nu dispune de sistem de transport dedicat ciclismului, circulatia bicicletelor desfasurandu-se pe partea carosabila, pe benzile de circulatie dedicate autovehiculelor sau pe trotuare, aspect care pune in pericol siguranta circulatiei pentru toti participantii la trafic. Pentru orientarea cetatenilor spre o mobilitate urbana durabila se recomanda amenajarea de facilitati pentru deplasarea in conditii de siguranta cu bicicleta, sub forma unei retele, care sa deserveasca principalele obiective de interes la nivel local (unitati de invatamant, zone de petrecere a timpului liber, zone comerciale).



Figură 19-Circulatia bicicletelor pe trotuar si pe partea carosabila

Sursa : PMUD Curtea de Arges

Benzile/ pistele dedicate circulatiei bicicletelor constituie infrastructura din cadrul sistemului de transport in cauza, pentru intregirea acestuia fiind necesare mijloace de transport si tehnici

de exploatare aferente. Astfel, pentru dezvoltarea acestui sistem de transport alternativ, pe langa realizarea rețelei este necesara functionarea unor centre de inchiriere a bicicletelor si desfasurarea unor campanii de promovare a utilizarii acestui mod de transport.

Prin proiectul Dezvoltarea unui sistem de transport modern, accesibil si durabil în Municipiul Curtea de Arges sunt prevazute urmatoarele interventii:

- retea de piste pentru biciclete de 4.061 m
- 4 sisteme de inchiriere a bicicletelor
- 15 locatii pentru parcare pe termen scurt in vecinatatea principalelor puncte de interes.

Din analiza datelor existente, a normelor tehnice în vigoare pentru proiectarea străzilor, intersecțiilor, profilurilor caracteristice, parcajelor etc., și din discuțiile cu factorii locali de specialitate s-au evidențiat o serie de disfuncționalități, semnalându-se cu precădere următoarele:

- lipsa unei artere ocolitoare pentru traficul greu, motiv pentru care traficul de tranzit este deosebit de intens in interiorul ariilor locuite;
- lipsa unui inel de circulatie pentru transportul in comun care sa deserveasca atat zonele de locuit cat si cele de industrie si depozite;
- pondere scazuta a drumurilor asfaltate si betonate (~ 35%);
- nu toate profilele transversale ale străzilor corespund din punct de vedere tehnic noilor STAS-uri;
- discontinuitatea trotuarelor;
- iluminat stradal insuficient;
- traficul eterogen (tractoare, căruțe, bicicliști, automobiliști și pietoni) generează accidente rutiere în special pe timp de noapte;
- străzi înguste care necesită lărgire;
- intersecții neamenajate;

2.4 Transportul in comun rutier

Transport in comun rutier

Sistemul de transport public local din Municipiul Curtea de Arges este format din infrastructura, mijloace de transport si tehnici de exploatare specifice modului de transport public de suprafata - autobuz.

In prezent, este lansata procedura de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public elaborat in acord cu prevederile regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European si al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de

transport feroviar si rutier de cal.tori si de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 si nr. 1107 /70 ale Consiliului.

Alinierea la normativele europene privind calitatea serviciilor de transport public prin adaptarea contractului de delegare a gestiunii serviciului, astfel incat prevederile acestuia sa fie in concordanta cu specificatiile Regulamentului (CE) nr. 1370/ 2007 al Parlamentului European si al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar si rutier de calatori reprezinta conditie sine qua non pentru organizarea si finantarea serviciilor publice de transport. O aplicare coerenta si corecta a dispozitiilor sale este importanta atat din punct de vedere tehnico-economic, cat si din punct de vedere politic.

Potrivit Studiului de fundamentare a deciziei de delegare a serviciului de transport public de persoane prin curse regulate efectuat cu autobuze in Municipiul Curtea de Arges, reseaua de transport public este formata din 4 trasee, ale caror caracteristici sunt prezentate in tabelul urmator.

LINIA	DENUMIREA TRASEULUI	NUMAR STATII/SENS	LUNGIME [KM]
1	Dr.Oetker-Peco Valea Sasului	16	8.4
2	Electro-Marina-Peco Valea Sasului	16	8.5
3	Electro-Metalurgiei-Sipot	18	9.7
4	Electro-Cuza Voda-Noaptes Pod	17	9.8

Tabel 3-Traseele liniilor de transport public

TRASEU NR.1 ELECTRO - PECO VALEA SASULUI	
TUR	
NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI
1	Electro
2	Camin Electro
3	Kaufland
4	Ivancea
5	Parc ANL
6	Stadion
7	Fagaras
8	Piata
9	Complex
10	Vlaicu Voda
11	Confectii
12	Anghelesti
13	Abator
14	Valea Sasului
15	Peco Valea Sasului

RETUR	
NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI
1	Peco Valea Sasului
2	Valea Sasului
3	Abator
4	Anghelesti
5	Confectii
6	Vlaicu Voda
7	Complex
8	Posta
9	Sf. Gheorghe
10	Posada
11	Ivancea
12	Kaufland
13	Camin Electro
14	Parcare Hotel Dacia

Tabel 4-Traseele linia 1

TRASEU NR.2 ELECTRO - MARINA - PECO VALEA SASULUI	
TUR	
NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI
1	Electro
2	Camin Electro
3	Kaufland
4	Ivancea
5	Parc ANL
6	Stadion
7	Marina
8	Marina 1
9	Marina 2
10	Piata
11	Vlaicu Voda
12	Confectii
13	Anghelesti
14	Abator
15	Valea Sasului
16	Peco Valea Sasului
RETUR	
NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI
1	Peco Valea Sasului
2	Valea Sasului
3	Abator
4	Anghelesti
5	Confectii
6	Vlaicu Voda
7	Complex
8	Sf. Gheorghe
9	Posada

10	Ivancea
11	Kaufland
12	Camin Electro
13	Parcare Hotel Dacia

Tabel 5-Traseele linia 2

TRASEU NR.3 ELECTRO - METALURGIEI - SIPOT	
TUR	
NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI
1	Electro
2	Camin Electro
3	Vasile Lupu
4	Metalurgiei
5	Premier
6	Bloc A5
7	Kaufland
8	Ivancea
9	Parc ANL
10	Stadion
11	Fagaras
12	Targ
13	Scoala Auto
14	Portelan
15	If II
16	Capul Dealului Camin
17	Tarnita
18	Sipot
RETUR	
NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI
1	Sipot
2	Tarnita
3	Capul Dealului Camin
4	If II
5	Portelan
6	Scoala Auto
7	Targ
8	Piata
9	Posta
10	Sf. Gheorghe
11	Posada
12	Ivancea
13	Kaufland
14	Camin Electro
15	Parcare Hotel Dacia

Tabel 6-Traseele linia 3

TRASEU NR.4 ELECTRO - CUZA VODA - NOAPTES POD	
TUR	
NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI
1	Electro
2	Camin Electro
3	Kaufland
4	Ivancea
5	Bloc C9
6	Ocolul Silvic
7	Fagaras
8	Targ
9	Scoala Auto
10	Portelan
11	If II
12	Capul Dealului
13	Rezervele Statului
14	Strada Cires
15	Noaptes Pod
16	Noaptes 1
17	Noaptes 2
RETUR	
NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI
1	Noaptes 2
2	Noaptes 1
3	Noaptes pod
4	Strada Cires
5	Rezervele Statului
6	Capul Dealului
7	If II
8	Portelan
9	Scoala Auto
10	Targ
11	Piata
12	Posta
13	Sf. Gheorghe
14	Posada
15	Ivancea
16	Kaufland
17	Camin Electro
18	Parcare Hotel Dacia

Tabel 7-Traseele linia 4

O componenta reprezentativa a infrastructurii din cadrul sistemului de transport public in relatia cu utilizatorii este reprezentata de statii. La nivelul retelei de transport public se intalnesc atat statii amenjate cu adaposturi pentru calatori, cat si statii reprezentate numai prin sisteme de semnalizare verticala, fara sa existe informatii cu privire la traseele care utilizeaza statia

respectiva sau la programul de circulatie. Astfel de disfuncții se întâlnesc inclusiv în stații care deservește un număr important de trasee (Str. Negru Voda, 8-dul Basarabilor, Str. 1 Decembrie 1918).



Figură 20-Statii de transport public cu adapost pentru calatori

Sursa : PMUD Curtea de Arges



Figură 21-Statii de transport public fara dotari pentru calatori

Sursa : PMUD Curtea de Arges

La nivelul rețelei de transport public sunt întâlnite situații în care elementele de infrastructură care contribuie la îmbunătățirea accesibilității, siguranței și securității călătorilor în stațiile de transport public lipsesc. În aceste situații, vehiculele de transport public sunt constrânse să oprească pe partea carosabilă, călătorii care urcă/coboară fiind stânjeniți de prezența autovehiculelor aflate în circulație sau parcate. Îmbunătățirea siguranței și securității călătorilor în stații poate fi realizată prin amenajarea acestora cu adaposturi, mobilier pentru locuri de așteptare, sistem de supraveghere video, etc., alveole destinate opririi mijloacelor de transport public și utilizate în acest scop ca urmare a implementării unei politici de parcare care

sa prevada eliminarea posibilitatii de a parca in zona statiilor de transport public si sanctiuni in cazul ocuparii acestora cu autovehicule parcate.



Figură 22-Statii de transport public fara alveole

Sursa : PMUD Curtea de Arges

Sistemul de transport public judetean prin servicii regulate se regaseste pe teritoriul de analiza operand curse care isi au originea/ destinatia in Municipiul Curtea de Arges. Acest serviciu de transport public este gestionat de Consiliul Judetean Arges, avand operatori privati.

Conform programului de transport publicat de Consiliul Judetean Arges, in decursul unei zile lucratoare numarul total de curse care deservesc cererea de transport generata/ atrasa de Municipiul Curtea de Arges este 335, acestea fiind distribuite pe 29 trasee.

NR. CRT	COD TRASEU	LOCALITATE ORIGINE	LOCALITATE INTERMEDIARA	LOCALIATE DESTINATIE	LUNGIME TRASEU [KM/SENS]	NR. CURSE/ ZI	CAPACITATE MINIMA DE TRANSPORT [LOCURI]
1	54	Curtea de Arges	Valea Iasului	Malureni	26	11	10
2	55	Curtea de Arges	Valea Iasului	Calinesti	7.5	27	10
3	56	Curtea de Arges	Domnesti	Nucsoara	42	4	10
4	58	Curtea de Arges	Domnesti	Bradet	30	14	10
5	60	Curtea de Arges	Valea Iasului	Bradet	30	14	10
6	61	Curtea de Arges	Cerbureni	Albesti	18	18	10
7	62	Curtea de Arges	Albesti	Oesti	15	6	10

8	63	Curtea de Arges	Albesti	Capataneni	2	6	10
9	64	Curtea de Arges	Albesti	Berindesti	24	3	10
10	65	Curtea de Arges	Oesti	Arefu	30	3	23
						5	10
11	66	Curtea de Arges	Merisani	Bascov	32	72	10
12	67	Curtea de Arges	Albesti	Barasti	18	9	10
13	68	Curtea de Arges	-	Cicanesti	20	14	10
14	69	Curtea de Arges	Tigveni	Salatrucu	38	3	23
						13	10
15	70	Curtea de Arges	Tigveni	Carpenis	26	5	10
16	71	Curtea de Arges	Tigveni	Urluiesti	23	4	10
17	72	Curtea de Arges	Plaiul Oii	Salatrucu	39	3	23
18	73	Curtea de Arges	Poienari	Valea Luminii	26	16	10
19	74	Curtea de Arges	Valea Danului	Suici	9	2	23
20	75	Curtea de Arges	-	Valea Danului	4	1	10
21	76	Curtea de Arges	Valea Danului	Vernesti	11	19	10
						1	23
22	77	Curtea de Arges	Albesti	Bratesti	15	13	10
23	78	Curtea de Arges	-	Dobrot	10	9	23
24	80	Curtea de Arges	-	Zigoneni	10	24	10
25	81	Curtea de Arges	Zigoneni	Valea lui Enache	12	9	10
26	82	Curtea de Arges	-	Tutana	18	9	10

Tabel 8-Trasee de transport public judetean

Toate cursele asociate Municipiului Curtea de Arges au capat de traseu Autogara R.M.R. (Str. 1 Mai). Pe langa punctul terminus, conform prevederilor HCL Nr. 93/ 2012, la care se adauga completari prin HCL Nr. 65/ 2014, HCL Nr. 104/ 2016 si HCL nr. 109/ 2017, pe raza administrativ-teritoriala a Municipiului Curtea de Arges vehiculele care deservesc traseele de transport public judetean pot utiliza urmatoarele statii publice pentru imbarcarea/ debarcarea calatorilor:

Sensul Albesti - Curtea de Arges

- Statia "Fantana lui Manole"

Sensul Curtea de Arges - Albesti

- Statia "Fantana lui Manole"
- Statia ERREA
- Stadion
- Ivancea

Sensul Valea Iasului - Curtea de Arges

- Statia "Fantana lui Manole"
- Stadion
- Ivancea

Sensul Curtea de Arges - Valea Iasului

- Statia "Fantana lui Manole"
- Fagaras
- Stadion
- Ivancea

Sensul Curtea de Arges - Tigveni

- Fagaras
- Grupul Scolar Auto
- Stadion
- Ivancea
- Meteor

Sensul Tigveni - Curtea de Arges

- Grupul Scolar Auto

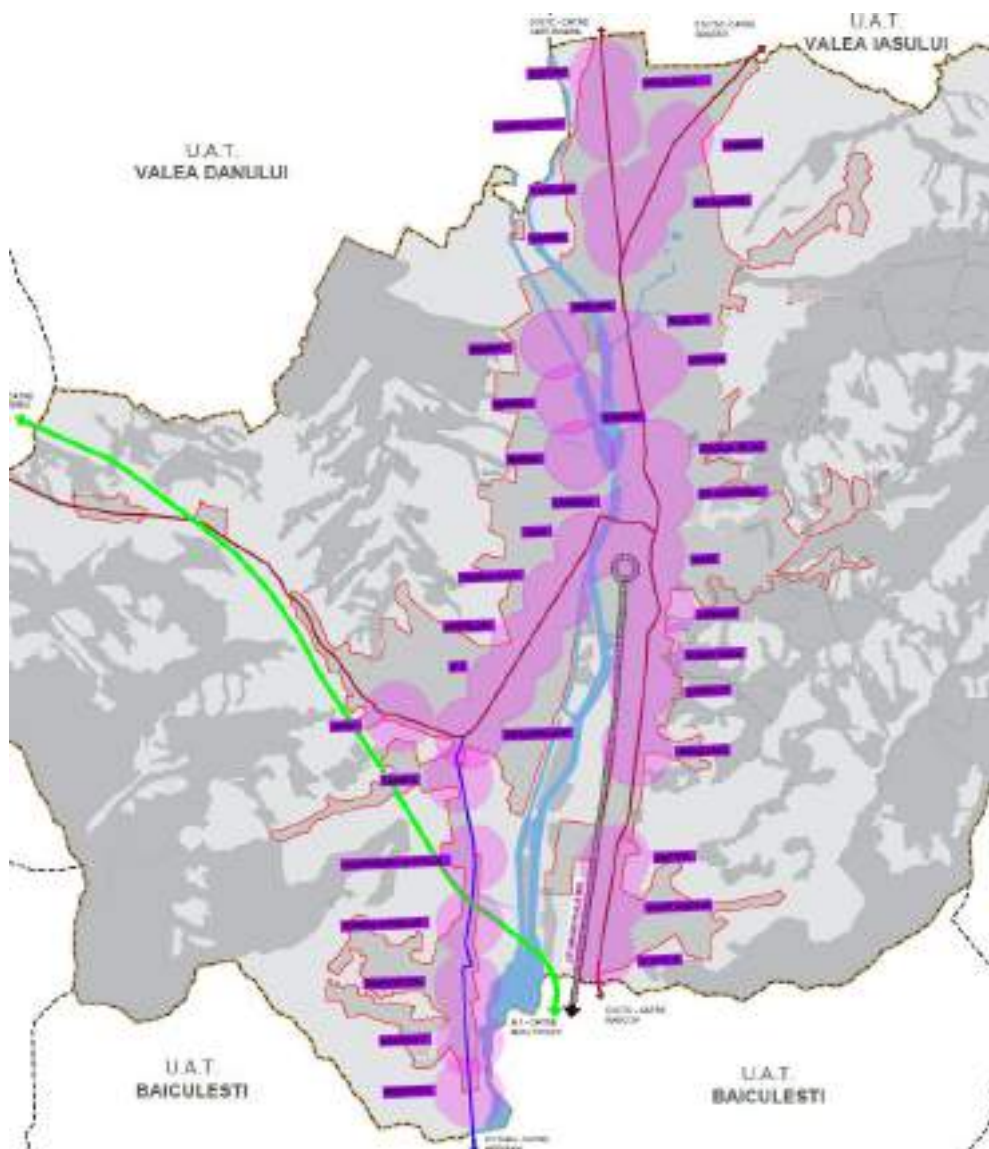
Sensul Curtea de Arges – Bascov/Sensul Bascov - Curtea de Arges

- Biserica Domneasca

Sensul Curtea de Arges - Pitesti

- Strada Barajului - vizavi de magazinul Lidl

Se observa faptul ca autogara Autogara R.M.R. se afla in apropierea zonei centrale, dar nu este deservita de sistemul de transport public local. Prin utilizarea statiilor publice mentionate mai sus de catre vehiculele care opereaza pe traseele de transport public judetean se produce suprapunere intre traseele de transport public urban si cel judetean. Efectele externe produse de circulatia acestor vehicule sunt suportate de locuitorii Municipiului Curtea de Arges.



Figură 23-Autogara si statii intermediare-transport public judetean

Transport in comun pe cai ferate

Teritoriul de analiza este racordat la reieaua nationala de cale ferata in statia Curtea de Arges, punct terminus pentru linia 106: Pitesti - Curtea de Arges (38 km).

În decursul unei zile lucratoare, în intervalul orar 00:00 - 23:59, stația Curtea de Argeș reprezintă punct de plecare/ sosire pentru 6 trenuri operate de SNTFC. Acestea sunt încadrate în rangul Regio.

Starea tehnică a rețelei de cale ferată este în general bună. Nivelul dotărilor și starea tehnică a liniilor cu viteze de până la 160 km/h.

S-au identificat următoarele disfuncțiuni legate de calea ferată:

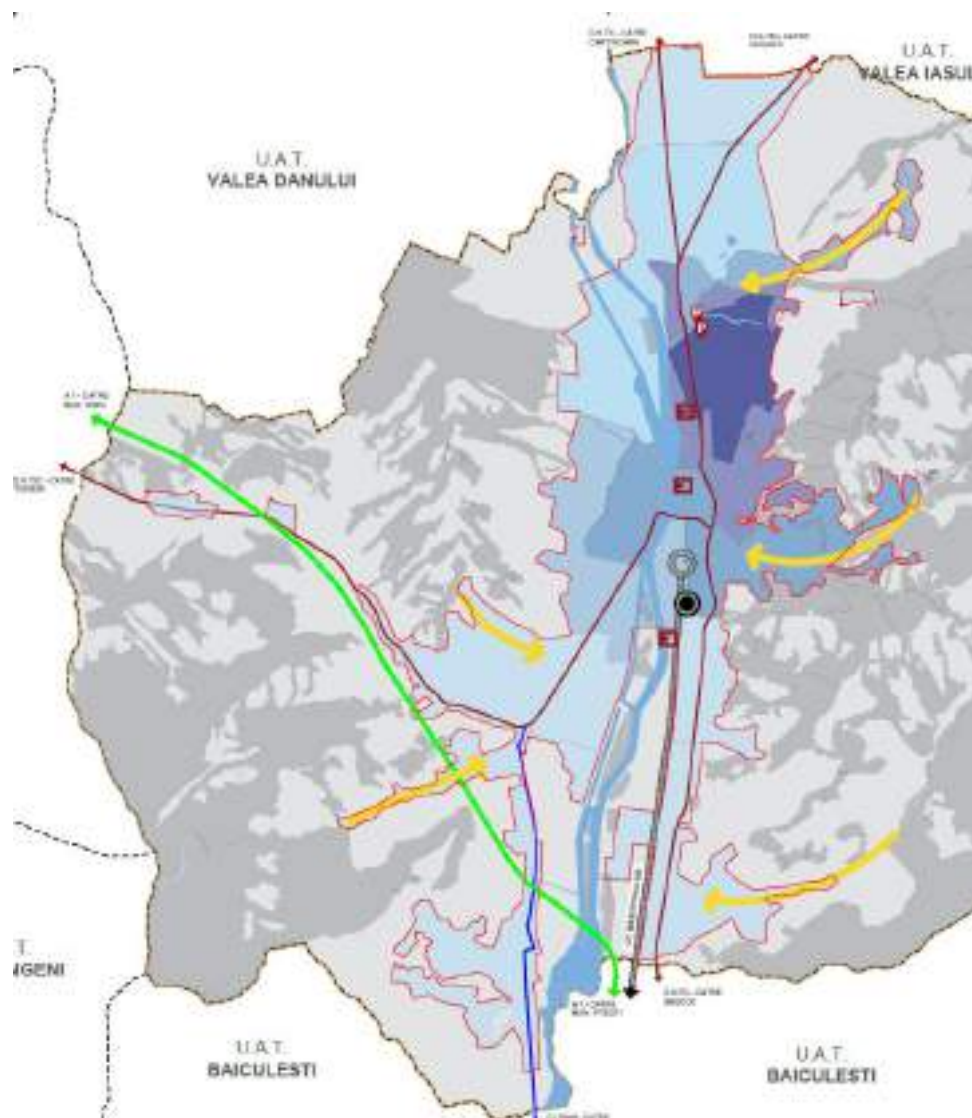
- Poluare fonică datorită distanței mici între calea ferată și zonele de locuințe;
- Lipsa zonelor de protecție între calea ferată și zonele adiacente;
- Dificultatea de traversare a zonei de cale ferată care străbate localitatea Curtea de Argeș
- Nu există o rută de navetă cu o frecvență redusă între intervalele de plecare și sosire

CAPITOLUL III EVIDENȚIEREA DISFUNCȚIONALITĂȚILOR ȘI PRIORITĂȚILOR DE INTERVENȚIE

3.1 Disfuncții la nivelul localității

- Trama strădala neierarhizată și incoerentă în zonele rezidențiale nou construite;
- Carosabil degradat, străzi neasfaltate și subdimensionate care sunt folosite în circulația locală;
- Trotuare subdimensionate, inexistente sau degradate ;
- Bazat pe tendința actuală de creștere a ritmului de construcții, există riscul degradării străzilor din cauza utilajelor grele și a materialelor de construcții (nisip, pietris) depozitate direct pe carosabil, în lipsa unei legislații restrictive în domeniu;
- Lipsa unei parcuri urbane și pentru traficul greu;
- Lipsa unor stații de transport în comun amenajate corespunzător;
- Trasee pietonale expuse traficului ce prezintă un grad scăzut de siguranță;
- Lipsa unor traversări pietonale sigure;
- Zone care nu sunt deservite de transportul public;
- Nu există infrastructura velo care să deservească zona de interes.
- Lipsa unor artere ocolitoare, care să devieze traficul greu și de tranzit din centrul localității.
- Starea tehnică nefavorabilă a carosabilului (pe unele tronsoane) conduce la consumuri mari de resurse, atât în exploatarea, cât și în întreținerea vehiculelor rutiere
- Prezența unor străzi cu profil necorespunzător în ceea ce privesc gabaritele și raportat la normativele de proiectare străzi în mediul rural
- Insuficiența trotuarelor și a benzilor pentru bicicliști, care să permită o circulație adecvată pe cale nemotorizată, în condiții de siguranță

- Lipsă piste de biciclete și rețea de trotuare în relație directă cu Municipiul Constanța și litoralul.
- Procentul deplasărilor pe cale rutieră, de tip motorizat și privat, este mult prea mare față de celelalte modalități de transport (public, bicicletă, nemotorizat)
- Sistem de transport public de călători insuficient dezvoltat în cadrul zonei metropolitane Constanța.
- Lipsă intermodalitate între diferite moduri de transport public (rutier urban/extraurban, public/privat, rutier/pe șine etc)
- Insuficiența locurilor de parcare în cadrul comunei, la instituțiile publice și la alte obiectivele de interes public.
- Număr redus al proiectelor de dezvoltare teritorială derulate în parteneriat cu municipiul Pitesti în domeniul infrastructurii și a serviciilor de transport public și privat.
- Densitatea redusă a trecerilor de pietoni sau amplasarea lor necorespunzătoare poate în anumite cazuri încuraja traversarea neregulamentară;
- Trafic sporit de marfă, cauzat de lipsa unei ocolitoare periferice și de dirijarea traficului de tranzit prin zona rurală ;
- Aglomerări de trafic și accidente – în cazul transporturilor rutiere;
- Poluarea aerului, ca efect al emisiilor generate din trafic;
- Poluarea fonică și vibrațiile – în marile intersecții, de-a lungul șoselelor, în apropierea nodurilor feroviare;
- Poluarea solului și a apei, prin deversarea produselor petroliere provenite din trafic;
- Lipsa unui sistem de supraveghere de trafic complet în interiorul localității, care să responsabilizeze participanții la trafic și să descurajeze depășirea limitei de viteză în localități
- Schimbarea peisajul eco-urban din cauza dezvoltării masive de zone rezidențiale în partea de sud a localității și de exploatarea zonei împădurite din estul comunei;
- Lipsa corelării între dezvoltarea urbană și infrastructura de transport, în cartierele noi dezvoltate. Se remarcă lipsa trotuarelor, lățimea acestora subdimensionată



Figură 24 - Localizarea disfuncțiilor

3.2 Prioritati

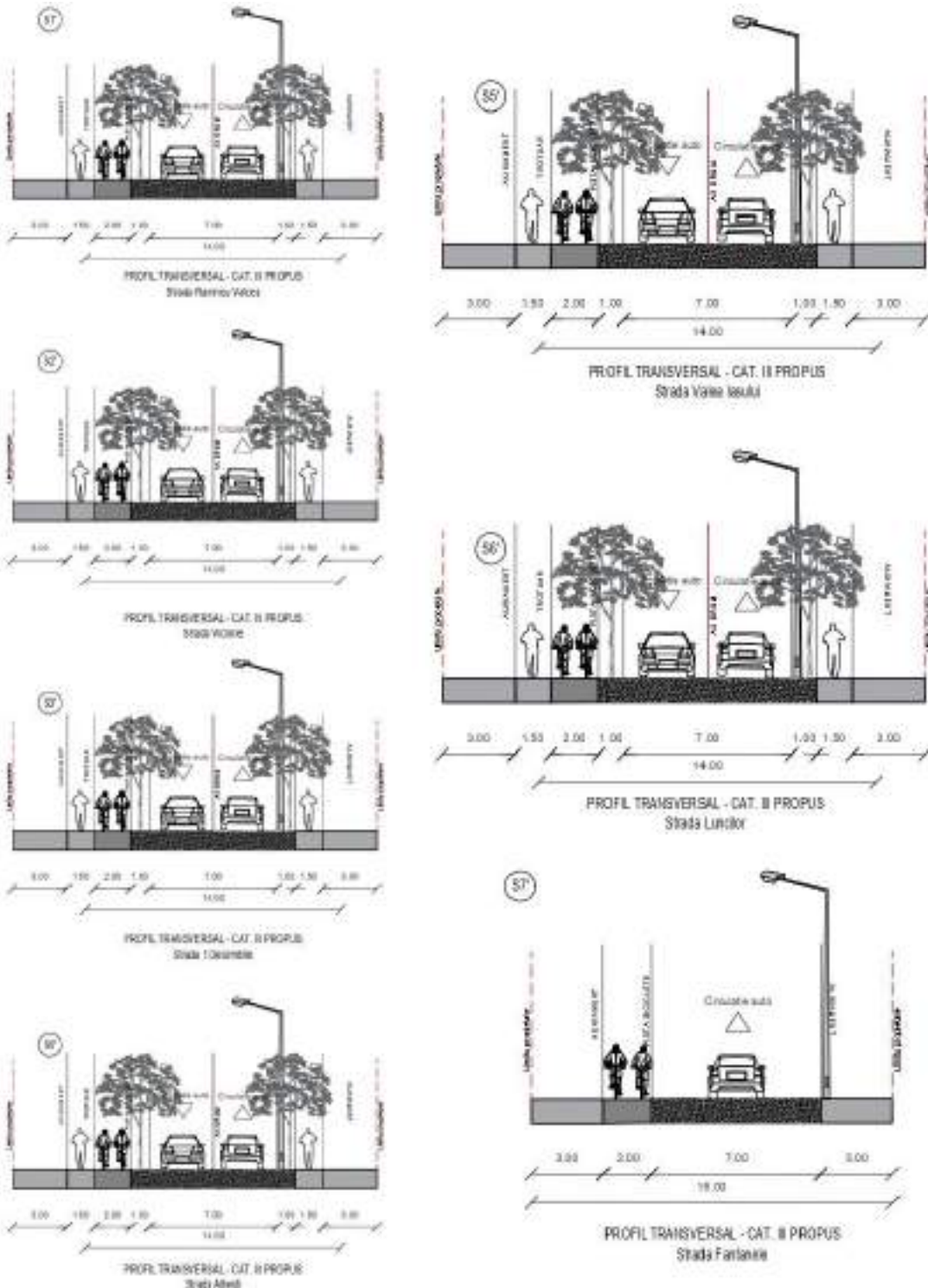
Este necesar ca dezvoltarea locala sa implice un grad ridicat de investitii. Abordarea viitoare a dezvoltarii durabile a economiei locale va trebui sa tina cont de avantajele ce deriva din pozitionarea comunei relativ la caile de comunicatie si transport.

Municipiul Curtea de Argeș este traversata de Drumul National DN7C pentru care s-a propus un profil de 22.00 m. Prin municipiu, avand acest punct de sprijin acest traseu de drum, este asigurata si traversarea judetului Argeș pe directia nord-sud.

Relatiile Municipiului Curtea de Argeș in teritoriu inconjurator va continua sa se sprijine si pe Drumul National DN7C modernizat, ce asigura relatia cu comunele invecinate si cu municipiul Pitesti.

Trasee noi piste de biciclete:

Se vor amenaja pe toata suprafata Municipiului piste de biciclete, pentru o mai buna mobilitate urbana, astfel lungimea totala a pistelor propuse va fi de aproximativ 17.75 km.



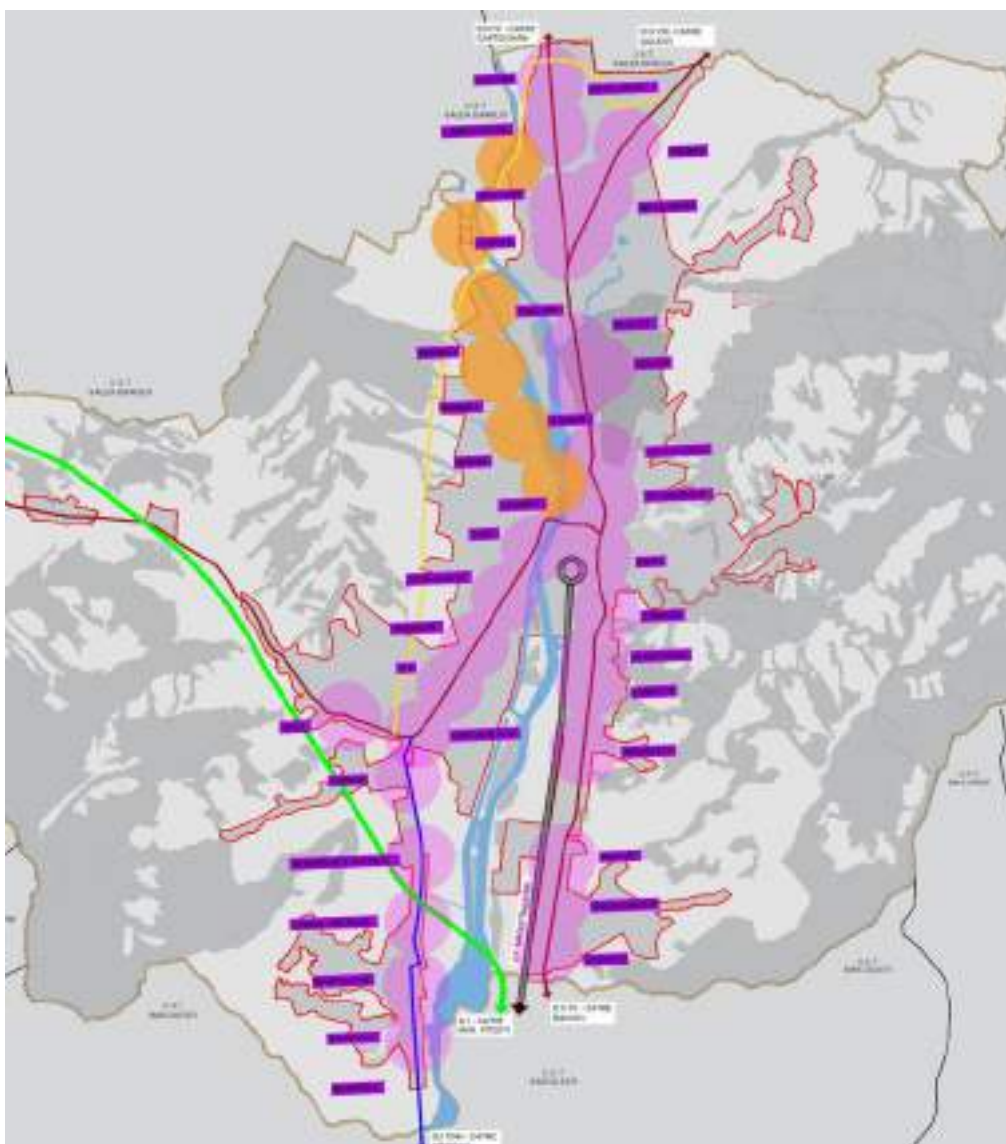
Figură 25 – Profile propuse

Intersectii:

Se vor amenaja si sistematiza corespunzator traficului, toate intersectiile drumurilor din comuna cu soseaua Nationala DN7C, cat si cu noile trasee propuse in cadrul Municipiului.

Transportul de tranzit, marfa si transportul in comun:

Transportul de marfa este regasit in general pe DN7C, unde acesta se face pentru aprovizionarea serviciilor. Transportul de tranzit se efectueaza pe caile de legatura intre localitati, judete sau cu Municipiul Pitesti, din aceasta rezulta un tranzit intens de autovehicule pe artere de legatura, adica de-a lungul arterelor DN7C.

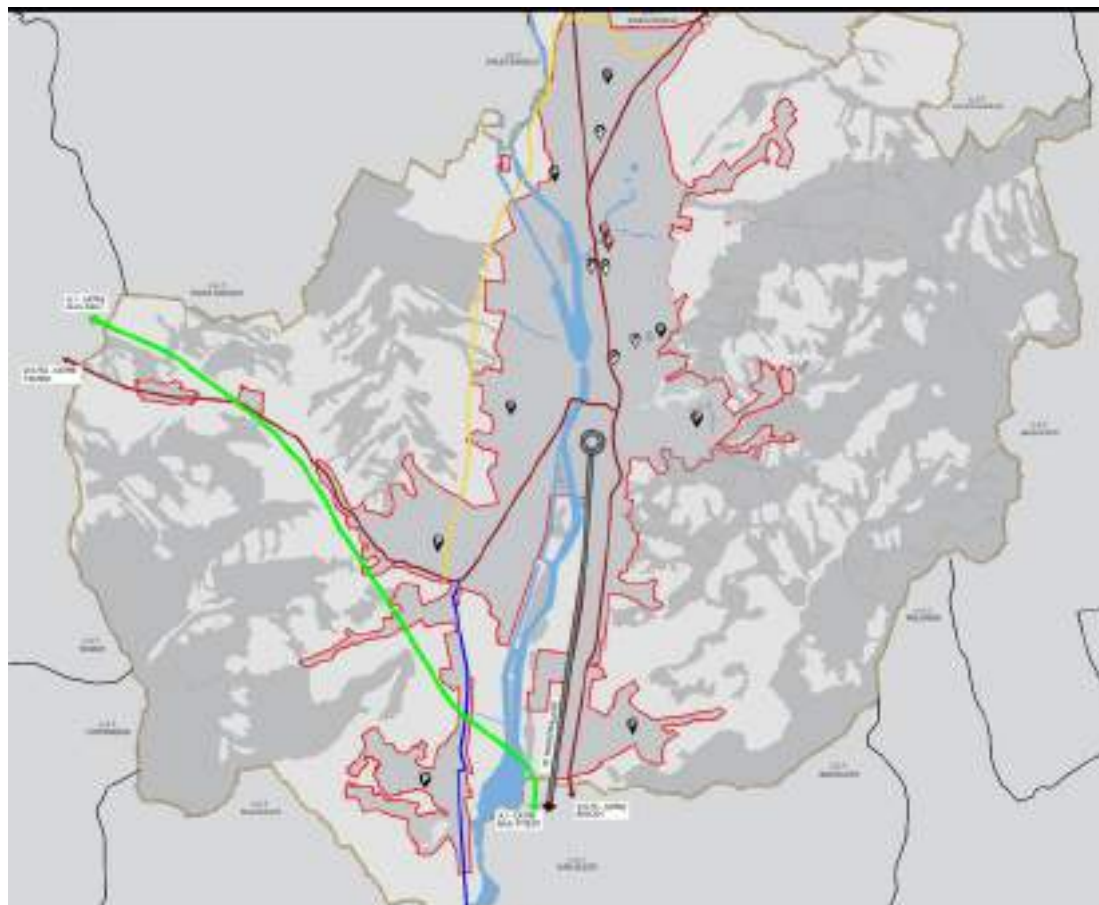


Figură 26-Propunere statii autobuz.

Parcaje:

Se vor amenaja parcaje publice in zonele generatoare de trafic cum ar fi institutiile publice, servicii de diferite tipuri, zonele de invatamant si sanatate.

Se interzice parcare pe domeniul public in zonele neamenajate. Gararea autovehiculelor se va realiza strict in incinta proprietatilor



Figură 27-Propunere parcare

CAPITOLUL IV PROPUNERI DE ELIMINARE/DIMINUARE A DISFUNCTIONALITATILOR

Propunerile preliminare sunt corelate cu Planul de Mobilitate Urbană al Municipiului Curtea de Arges, acesta fiind documentul principal de gestionare a mobilității și transporturilor la nivel de metropolitan, fiind întocmit în baza unor studii de specialitate.

Obiectivul strategic general în domeniul mobilității este creșterea calității vieții la nivelul comunității municipiului Curtea de Arges și a localităților aparținătoare prin creșterea accesibilității bunurilor și persoanelor și conectarea mai strânsă a acestora printr-un sistem de

transport durabil, inclusiv, sigur și prietenos cu mediul, care să ofere acces și către localitățile din proximitatea municipiului.

Obiective specifice sunt:

- asigurarea accesibilității persoanelor în manieră inclusivă, echitabilă și echilibrată la servicii publice de sănătate, educație și alte facilități de interes general, concentrate în aria urbană și periurbană;
- asigurarea nevoilor de mobilitate prin servicii de transport cu efecte externe negative reduse (consum de spațiu, consum de energie, poluare a aerului și a solului, poluare fonică, efect de seră);
- îmbunătățirea siguranței traficului și securității transporturilor pentru toate modurile de transport din aria vizată;
- asigurarea nevoilor de mobilitate prin servicii de transport eficiente și economice și financiar;
- îmbunătățirea amenajării spațiilor urbane;
- dezvoltarea transportului nemotorizat;
- Eliminarea caracteristicii de tranzit a bulevardului principal prin realocarea traseului autoturismelor care realizează transportul de mărfuri ;

Domeniile de intervenție necesare pentru îndeplinirea obiectivului strategic general și obiectivelor specifice sunt legate de intervenții asupra:

- Infrastructurii (rutieră, de transport public, de transport nemotorizat);
- Vehiculele ale transportului public;
- Atractivității transportului public urban;
- Organizarea circulației stradale;
- Acțiuni pentru mobilitate durabilă

Propunerile pentru îmbunătățirea mobilității și transportului în Municipiul Curtea de Arges sunt:

- Înființarea unor variante ocolitoare a Municipiului Curtea de Arges, pentru colectarea traficului greu și de tranzit de pe Bulevardul Principal.
- Reabilitarea/modernizarea străzilor locale, cu introducerea circulațiilor dedicate pentru deplasări nemotorizate și asigurarea gabaritelor minime conform normativelor în vigoare, inclusiv includerea de facilități de deplasare pentru persoane cu dizabilități.
- Dezvoltarea unei rețele de piste pentru biciclete în vederea creșterii gradului de sustenabilitate al transportului local și a conectivității nemotorizate în zona periurbană a Municipiului Curtea de Arges.

- Implementarea unui sistem de bike-sharing la nivel periurban
- Reamenajarea intersecțiilor pe ruta Drumului Național 7C, astfel încât traficul să fie cât mai fluid;
- Modernizarea infrastructurii pentru pietoni și creșterea siguranței suprafeței pietonale pe parcursul Drumului Național 7C;
- Configurarea unor spații de parcare a autovehiculului în proximitatea zonelor care generează fluxuri;
- Suplimentarea trecerilor de pietoni
- configurarea unor noduri intermodale de transport în zona gării și a centrului ;

CAPITOLUL V PROGNOZE, SCENARII SAU ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE

Modernizarea și extinderea infrastructurii trebuie să fie o prioritate în cadrul oricărei strategii de dezvoltare locală din România, cu atât mai mult cu cât ea este o constantă în elaborarea influenței semnificative a gradului de dezvoltare a infrastructurii (tehnic-edilitară, de transport și a serviciilor publice) asupra nivelului de trai al locuitorilor și dezvoltării economice reclamă rezolvarea problemelor existente la nivelul localității.

Modernizarea și extinderea infrastructurii (drumuri, utilități), cât și dezvoltarea infrastructurii de agrement este o necesitate și poate bloca dezvoltarea economică, spațială și socială.

Dezvoltarea ansamblurilor rezidențiale și a locuințelor, precum și dezvoltarea zonelor comerciale face necesară dezvoltarea infrastructurii de acces. Starea tehnică a străzilor comunale nu permite valorificarea corespunzătoare a potențialului municipiului, influențează negativ calitatea vieții și frânează dezvoltarea afacerilor.

Lucrările trebuie coordonate astfel încât succesiunea acestora să aibă o logică: mai întâi se intervine asupra rețelilor de utilități, se îngroapă rețelele de telecomunicații, apoi se asfaltează străzile și trotuarele, se construiesc piste de biciclete. De aceea, se recomandă ca activitățile referitoare la utilități să fie incluse într-un proiect integrat, de amploare, care să fie urmat de unul similar pentru modernizarea drumurilor.

Dezvoltarea infrastructurii de agrement, precum și construirea unor obiective pentru petrecerea timpului liber vor putea valorifica mai mult potențialul de dezvoltare al comunei și resursele sale naturale (păduri, terenuri pentru dezvoltare). Strategiile de la nivel regional și național.

La nivel european, obiectivul principal al politicilor în domeniul transporturilor și mobilității constă în crearea unui sistem de transport care să sprijine progresul economic, să consolideze competitivitatea și să ofere servicii de mobilitate de înaltă calitate, asigurând concomitent o utilizare mai eficientă a resurselor și un impact mai redus asupra mediului înconjurător, așa

cum se prevede în inițiativa "O Europă eficientă din punct de vedere al utilizării resurselor", prezentată în cadrul Strategiei Europa 2020.

Cartea Albă privind strategia Transporturi 2050, elaborată de Comisia Europeană, este documentul cheie al Uniunii Europene în care se abordează mobilitatea. Potrivit acesteia, nicio schimbare majoră în domeniul transporturilor nu va fi posibilă fără sprijinul unei rețele adecvate și al unei utilizări mai inteligente a acesteia. Per ansamblu, investițiile în infrastructura transporturilor impulsionează creșterea economică, creează bunăstare și locuri de muncă și favorizează accesibilitatea geografică, comerțul și mobilitatea persoanelor. Ea trebuie să fie planificată astfel încât să se maximizeze impactul pozitiv asupra creșterii economice, minimizându-se impactul negativ asupra mediului.

Ca parte integrantă a Uniunii Europene și ca membru cu drepturi depline în Comisia Europeană, România trebuie să respecte **"Politicele de transport", precum și "Politicele Regionale și Instrumentele pentru Fonduri Structurale"**

Principiile actuale de planificare și modelare a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul unei unități administrativ teritoriale urmăresc 5 obiective principale stabilite prin politicile de transport și mobilitate:

- îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport;
- reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport;
- asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/periurbane;
- asigurarea unui mediu sigur pentru populație;
- asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități.

Îndeplinirea acestor obiective presupune luarea unor **măsuri organizaționale, operaționale și de infrastructură**, luând în considerație următoarele arii de intervenție:

- corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană
- crearea unor artere ocolitoare localităților și închiderea inelelor rutiere principale;
- promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat;
- reorganizarea arterelor de circulație în raport cu cerințele de trafic, cu cerințele transportului public, ale deplasărilor nemotorizate și cu exigențe de calitate a spațiului urban;
- organizarea staționării și a infrastructurilor de staționare;

- organizarea intermodalității și a polilor de schimb intermodal;
- stabilirea zonelor cu restricții de circulație (limitări ale vitezei, limitări și/sau taxări ale accesului, restricționarea accesului vehiculelor poluante, prioritate acordată deplasărilor motorizate etc.);
- restructurarea mobilității în zonele centrale istorice și în zona gărilor, autogărilor și aerogărilor;
- dezvoltarea rețelelor de transport public;
- valorificarea, utilizarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice etc.) și integrarea acestora în rețeaua majoră de transport public de la nivelul localităților și al zonelor periurbane ale acestora pentru asigurarea serviciilor de transport metropolitan;
- dezvoltarea de politici și infrastructura pentru a susține siguranța pietonilor;
- îmbunătățirea condițiilor pentru transport și pentru livrarea mărfurilor, organizarea transportului de marfuri și a logisticii urbane;
- utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public.

Scenariul de dezvoltare propus pentru Municipiul Curtea de Argeș este unul bazat pe mobilitate urbană durabilă, orientată preponderent către deplasări pe cale nemotorizată (pietonale, biciclete, trotinete electrice) și transport în comun.

Acest tip de dezvoltare contribuie în mod direct la îmbunătățirea factorilor de mediu, la reducerea emisiilor de gaze cu efecte de seră, la eficiență economică, precum și la creșterea siguranței circulației și a calității vieții, inclusiv a sănătății populației, deoarece:

- accesibilitatea în teritoriu este mai bună
- se reduc deplasările cu autoturismele personale
- se încurajează deplasările nemotorizate, care contribuie la îmbunătățirea factorilor de mediu și îmbunătățirea sănătății populației.
- transportul public este mai rapid, dacă este gândit în mod eficient
- se contribuie în mod direct la reducerea poluării aerului și a poluării fonice
- costurile de deplasare sunt mai mici
- timpul petrecut în trafic este mai mic
- uzura infrastructurii de transport este mai mică
- se stimulează economia locală

- crește nivelul de siguranță a deplasărilor prin: realizarea de circulații dedicate pentru pietoni și bicicliști, asigurarea vizibilității în intersecții, îmbunătățirea iluminatului public pe timp de noapte, reabilitarea rețelei de străzi etc.
- creșterea calității vieții prin: creșterea calității factorilor de mediu, creșterea siguranței participanților la trafic, îmbunătățirea infrastructurii de transport;

O planificare durabilă din prisma mobilității înseamnă un model prietenos cu mediul, centrat pe oameni, nu pe autoturisme, moduri de transport orientate către circulația nemotorizată și către transportul public, accesibilitate bună la serviciile și activitățile de interes, infrastructuri de transport interconectate prin puncte și norduri intermodale, și care are ca obiective creșterea accesibilității și ameliorarea calității vieții, îmbunătățirea accesului pentru persoane cu mobilitate redusă, siguranță în trafic, reducerea consumului de energie convențională și a emisiilor de CO₂, utilizarea strategică a terenurilor, un mix de măsuri și intervenții de tip soft și hard menite să descurajeze folosirea de mijloace nepoluante pentru deplasare, planificare pe termen mediu orientată la o viziune pe termen lung.

Prognoza de dezvoltare a Municipiului Curtea de Argeș presupune un parteneriat strâns cu municipiul Pitesti și localitățile adiacente și orientarea către un model de dezvoltare de tip "oraș de 15 minute".

Orașul de 15 minute este un concept nou de planificare urbană, în care cartierele asigură rezidenților nevoile de bază - magazine, școli, parcuri, opțiuni de agrement, îngrijire medicală - pe o rază de 15 minute pe jos sau cu bicicleta (maxim 500-800 m).

Acest model reduce deplasările în interiorul localităților, contribuie în mod direct la creșterea calității vieții și la o mai bună funcționare a activităților din cadrul localităților, astfel încât să se maximizeze impactul pozitiv asupra creșterii economice, minimizându-se impactul negativ asupra mediului.

Ca parte integrantă a Uniunii Europene și ca membru cu drepturi depline în Comisia Europeană, România trebuie să respecte "Politicile de transport", precum și "Politicile Regionale și Instrumentele pentru Fonduri Structurale".

CAPITOLUL VI CONCLUZII SI RECOMANDARI

Autoritatea locală are o perspectivă sustenabilă asupra mobilității și dezvoltării transportului prin prioritizarea proiectelor ce privesc transportul public, a celui pietonal și cu bicicleta. Prin obiectivele strategice de dezvoltare a infrastructurii de transport, Municipiul Curtea de Argeș urmărește facilitarea accesibilității comunității la toate activitățile sale și creșterea mobilității pe teritoriul UAT-ului, dar direct proporțional cu creșterea calității vieții, respectiv fără a permite accentuarea poluării provenite din domeniul transportului.



Prin implementarea unui sistem de transport public la nivelul zonei periurbane, corelat cu o infrastructură modernizată atât pentru circulații motorizate cât și nemotorizate, Municipiul Curtea de Argeș se va putea bucura de o calitate a vieții mai bună.

Recomandările studiului privind mobilitatea și transportul vor fi analizate și preluate în Planul Urbanistic General al Municipiului Curtea de Argeș sub formă de reglementări (caracter obligatoriu), prevăzute în Regulamentul Local de Urbanism. Totodată, prin Planul Urbanistic General al Municipiului Curtea de Argeș se vor stabili profilele transversale ale viitoarelor artere de circulație, precum și zonele afectate de exproprieri publice.

PROIECTANT GENERAL:

S.C. MASSTUDIO S.R.L.

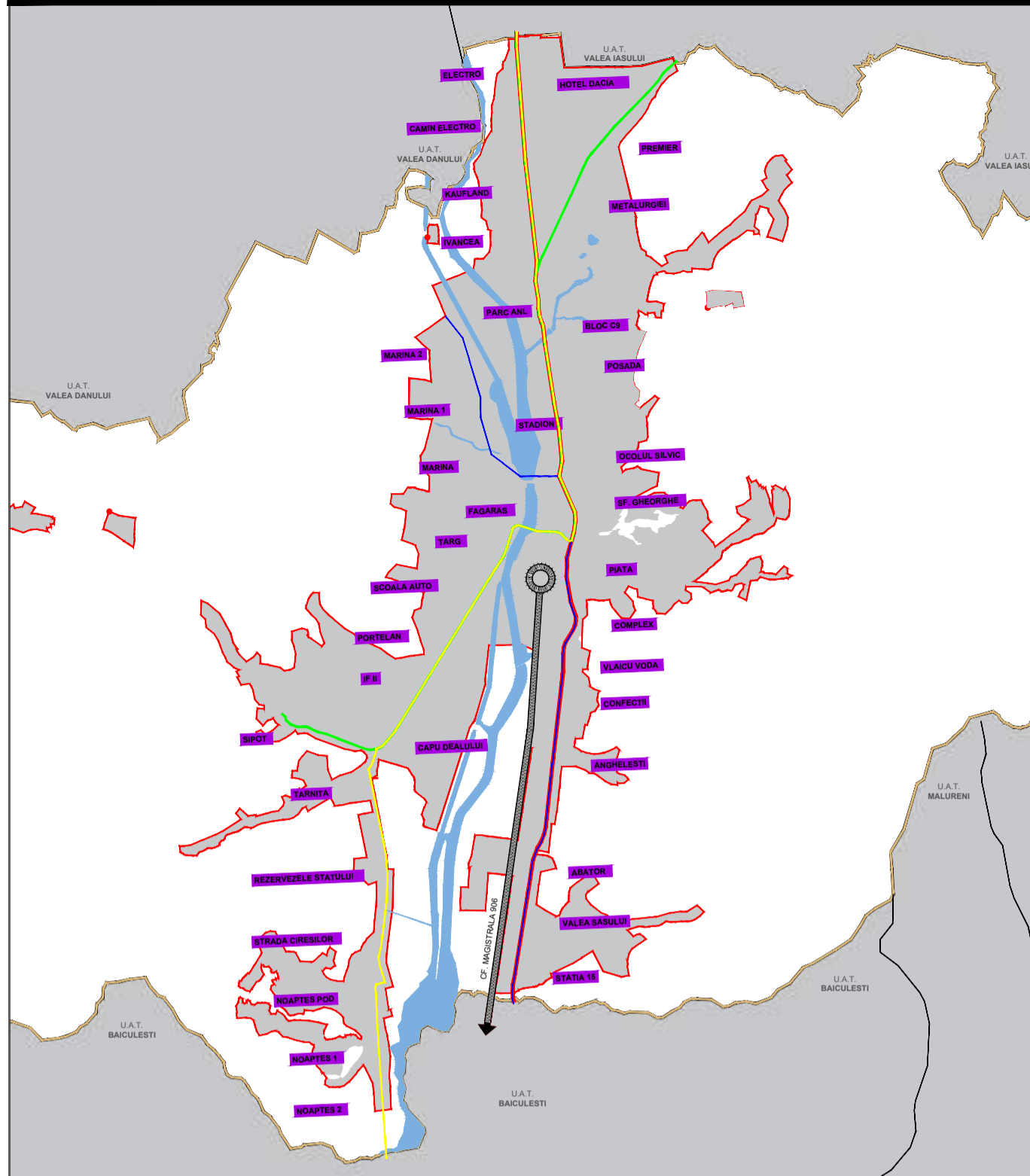
PROIECTANT DE SPECIALITATE - STUDIU DE MOBILITATE SI TRANSPORT:

S.C. KUB ATELIER S.R.L.

PROIECTANT DE SPECIALITATE - STUDIU DE MOBILITATE SI TRANSPORT:

S.C. EYES CONSULT S.R.L.

TRASEE TRANSPORT IN COMUN



NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI	NR. STATIEI	RETUR
1	Electro	1	Peco Valea Sasului
2	Camin Electro	2	Valea Sasului
3	Kaufland	3	Abator
4	Ivancea	4	Anghelesti
5	Parc ANL	5	Confectii
6	Stadion	6	Vlăicu Voda
7	Fagaras	7	Complex
8	Piata	8	Posta
9	Complex	9	Sf. Gheorghe
10	Vlăicu Voda	10	Posada
11	Confectii	11	Ivancea
12	Anghelesti	12	Kaufland
13	Abator	13	Camin Electro
14	Valea Sasului	14	Parcare Hotel Dacia
15	Peco Valea Sasului		

NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI	NR. STATIEI	RETUR
1	Electro	1	Peco Valea Sasului
2	Camin Electro	2	Valea Sasului
3	Kaufland	3	Abator
4	Ivancea	4	Anghelesti
5	Parc ANL	5	Confectii
6	Stadion	6	Vlăicu Voda
7	Marina	7	Complex
8	Marina 1	8	Sf. Gheorghe
9	Marina 2	9	Posada
10	Piata	10	Ivancea
11	Vlăicu Voda	11	Kaufland
12	Confectii	12	Camin Electro
13	Anghelesti	13	Parcare Hotel Dacia
14	Abator		
15	Valea Sasului		

NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI	NR. STATIEI	RETUR
1	Electro	1	Sipot
2	Camin Electro	2	Tarnita
3	Vasile Lupu	3	Capul Dealului Camin
4	Metalurgiei	4	If II
5	Premier	5	Portelan
6	Bloc A5	6	Scoala Auto
7	Kaufland	7	Targ
8	Ivancea	8	Piata
9	Parc ANL	9	Posta
10	Stadion	10	Sf. Gheorghe
11	Fagaras	11	Posada
12	Targ	12	Ivancea
13	Scoala Auto	13	Kaufland
14	Portelan	14	Camin Electro
15	If II	15	Parcare Hotel Dacia
16	Capul Dealului Camin		
17	Tarnita		
18	Sipot		

NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI	NR. STATIEI	RETUR
1	Electro	1	Noaptes 2
2	Camin Electro	2	Noaptes 1
3	Kaufland	3	Noaptes pod
4	Ivancea	4	Strada Cires
5	Bloc C9	5	Rezervele Statului
6	Ocolul Silvic	6	Capul Dealului
7	Fagaras	7	If II
8	Targ	8	Portelan
9	Scoala Auto	9	Scoala Auto
10	Portelan	10	Targ
11	If II	11	Piata
12	Capul Dealului	12	Posta
13	Rezervele Statului	13	Sf. Gheorghe
14	Strada Cires	14	Posada
15	Noaptes Pod	15	Ivancea
16	Noaptes 1	16	Kaufland
17	Noaptes 2	17	Camin Electro
		18	Parcare Hotel Dacia

NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI	NR. STATIEI	RETUR
1	Electro	1	Noaptes 2
2	Camin Electro	2	Noaptes 1
3	Kaufland	3	Noaptes pod
4	Ivancea	4	Strada Cires
5	Bloc C9	5	Rezervele Statului
6	Ocolul Silvic	6	Capul Dealului
7	Fagaras	7	If II
8	Targ	8	Portelan
9	Scoala Auto	9	Scoala Auto
10	Portelan	10	Targ
11	If II	11	Piata
12	Capul Dealului	12	Posta
13	Rezervele Statului	13	Sf. Gheorghe
14	Strada Cires	14	Posada
15	Noaptes Pod	15	Ivancea
16	Noaptes 1	16	Kaufland
17	Noaptes 2	17	Camin Electro
		18	Parcare Hotel Dacia

NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI	NR. STATIEI	RETUR
1	Electro	1	Noaptes 2
2	Camin Electro	2	Noaptes 1
3	Kaufland	3	Noaptes pod
4	Ivancea	4	Strada Cires
5	Bloc C9	5	Rezervele Statului
6	Ocolul Silvic	6	Capul Dealului
7	Fagaras	7	If II
8	Targ	8	Portelan
9	Scoala Auto	9	Scoala Auto
10	Portelan	10	Targ
11	If II	11	Piata
12	Capul Dealului	12	Posta
13	Rezervele Statului	13	Sf. Gheorghe
14	Strada Cires	14	Posada
15	Noaptes Pod	15	Ivancea
16	Noaptes 1	16	Kaufland
17	Noaptes 2	17	Camin Electro
		18	Parcare Hotel Dacia

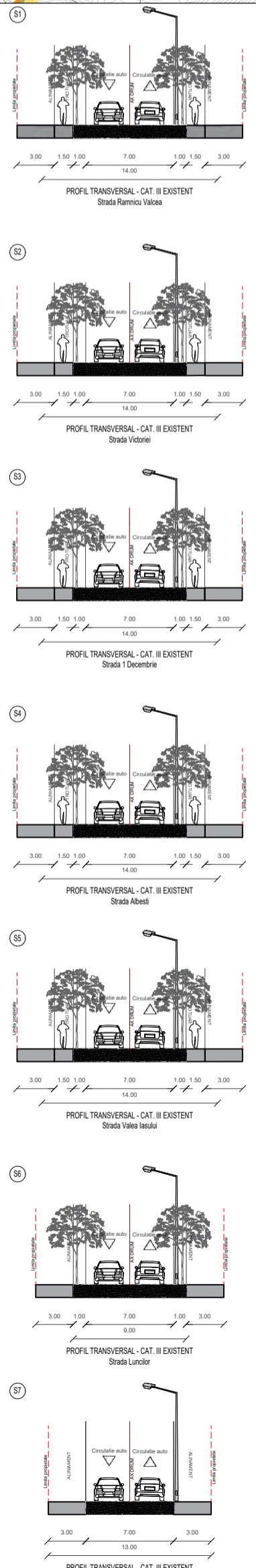
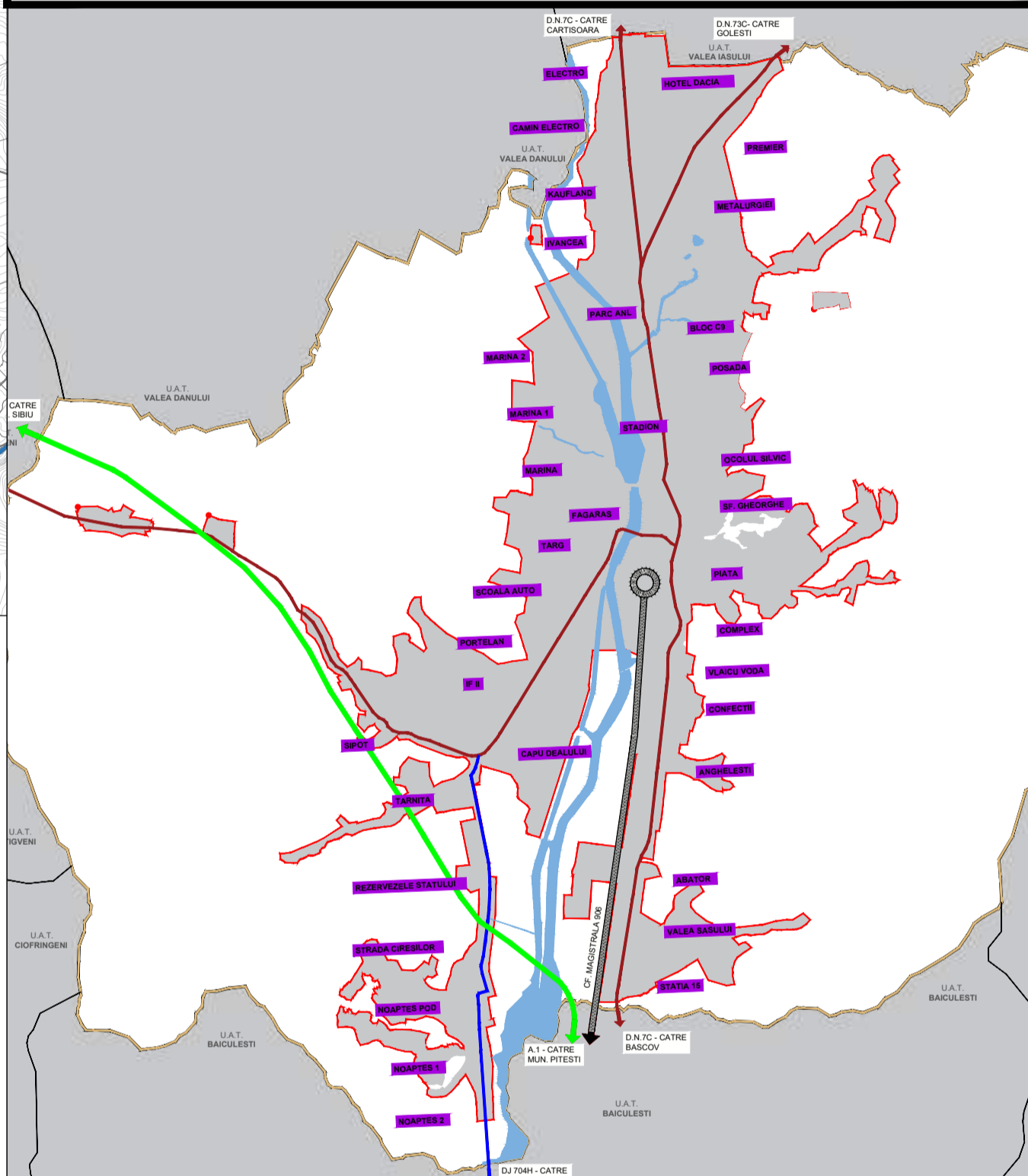
NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI	NR. STATIEI	RETUR
1	Electro	1	Noaptes 2
2	Camin Electro	2	Noaptes 1
3	Kaufland	3	Noaptes pod
4	Ivancea	4	Strada Cires
5	Bloc C9	5	Rezervele Statului
6	Ocolul Silvic	6	Capul Dealului
7	Fagaras	7	If II
8	Targ	8	Portelan
9	Scoala Auto	9	Scoala Auto
10	Portelan	10	Targ
11	If II	11	Piata
12	Capul Dealului	12	Posta
13	Rezervele Statului	13	Sf. Gheorghe
14	Strada Cires	14	Posada
15	Noaptes Pod	15	Ivancea
16	Noaptes 1	16	Kaufland
17	Noaptes 2	17	Camin Electro
		18	Parcare Hotel Dacia

NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI	NR. STATIEI	RETUR
1	Electro	1	Noaptes 2
2	Camin Electro	2	Noaptes 1
3	Kaufland	3	Noaptes pod
4	Ivancea	4	Strada Cires
5	Bloc C9	5	Rezervele Statului
6	Ocolul Silvic	6	Capul Dealului
7	Fagaras	7	If II
8	Targ	8	Portelan
9	Scoala Auto	9	Scoala Auto
10	Portelan	10	Targ
11	If II	11	Piata
12	Capul Dealului	12	Posta
13	Rezervele Statului	13	Sf. Gheorghe
14	Strada Cires	14	Posada
15	Noaptes Pod	15	Ivancea
16	Noaptes 1	16	Kaufland
17	Noaptes 2	17	Camin Electro
		18	Parcare Hotel Dacia

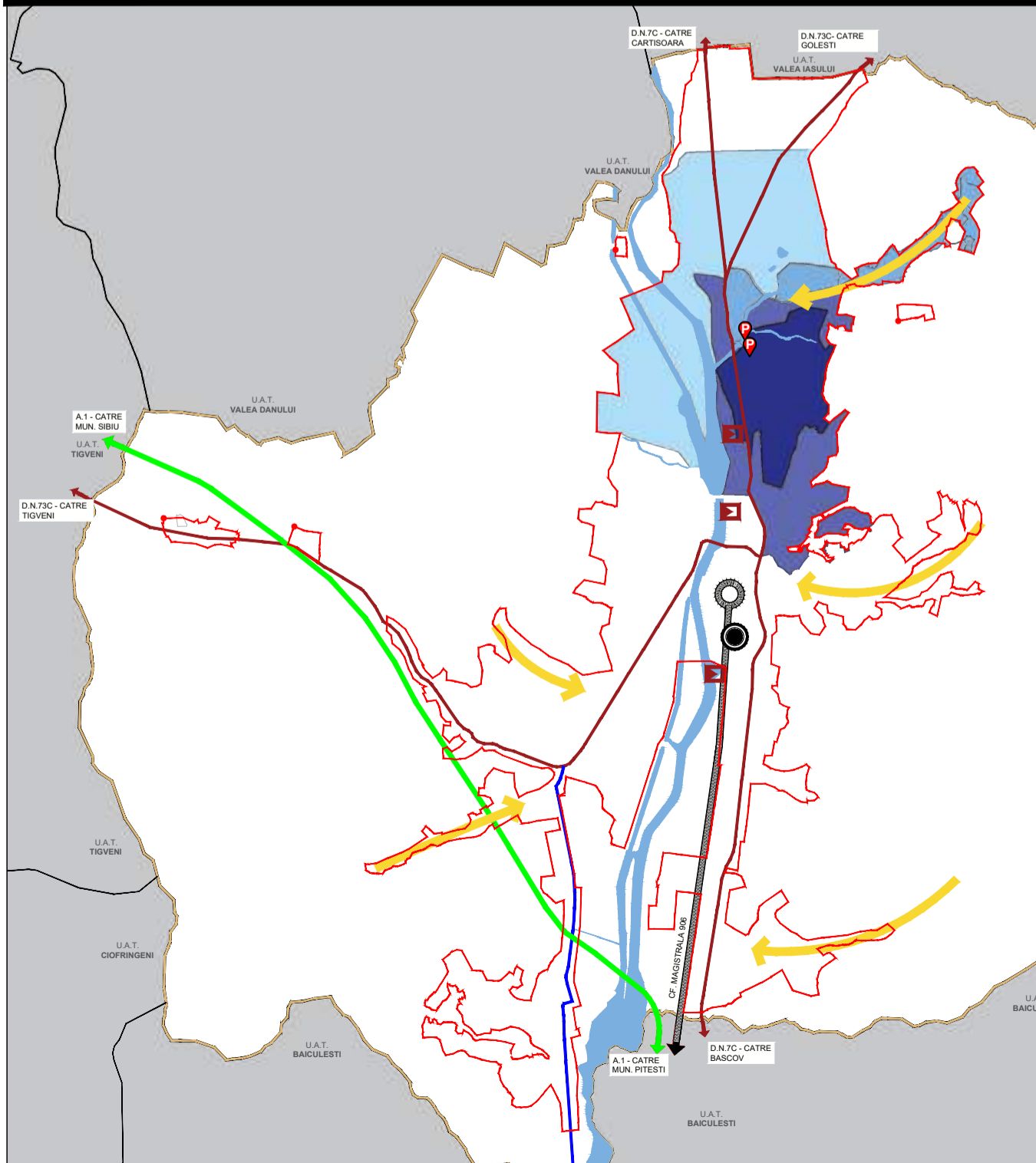
ACTIVITATI CARE GENEREAZA TRAFIC OCAZIONAL / PERMANENT

- 1 LICEUL TEHNOLOGIC "FERDINAND"
- 2 LICEUL INDUSTRIAL
- 3 INVATAMANT PRESCOLAR
- 4 SCOALAA GENERALA NR. 2
- 5 SCOALA GIMNAZIALA CAROL I
- 6 SCOALA GIMNAZIALA MIRCEA CEL BATRAN
- 7 GRADINITA NR. 4
- 8 SCOALA GENERALA NR. 4
- 9 SCOALA GIMNAZIALA NR. 6
- 10 LICEUL TEHNOLOGIC "REGELE MIHAI I"
- 11 GRADINITA NR. 3
- 12 SCOALA GIMNAZIALA ARMAND CALINESCU
- 13 COLEGIUL NATIONAL VLAICU VODA
- 14 SCOALA GIMNAZIALA
- 15 SCOALA GIMNAZIALA
- 16 GRADINITA
- 17 GRUP SCOLAR AUTO
- 18 GRUP SCOLAR FORESTIER
- 1 TURISTIC
- 2 MANASTIREA CURTEA DE ARGES
- 3 BISERICA SF. GHEORGHE
- 4 FANTANA LUI MANOLE
- 5 CURTEA DOMNEASCA
- 6 BISERICA SF. NICOLAE
- 7 BISERICA SAN NICOARA
- 1 COMERCIAL
- 2 PENNY
- 3 LIDL
- 4 PIATA POSADA
- 5 PIATA IVANCEA
- 6 KAUFAND

CIRCULATII / MOBILITATE



DISFUNCTIONALITATI



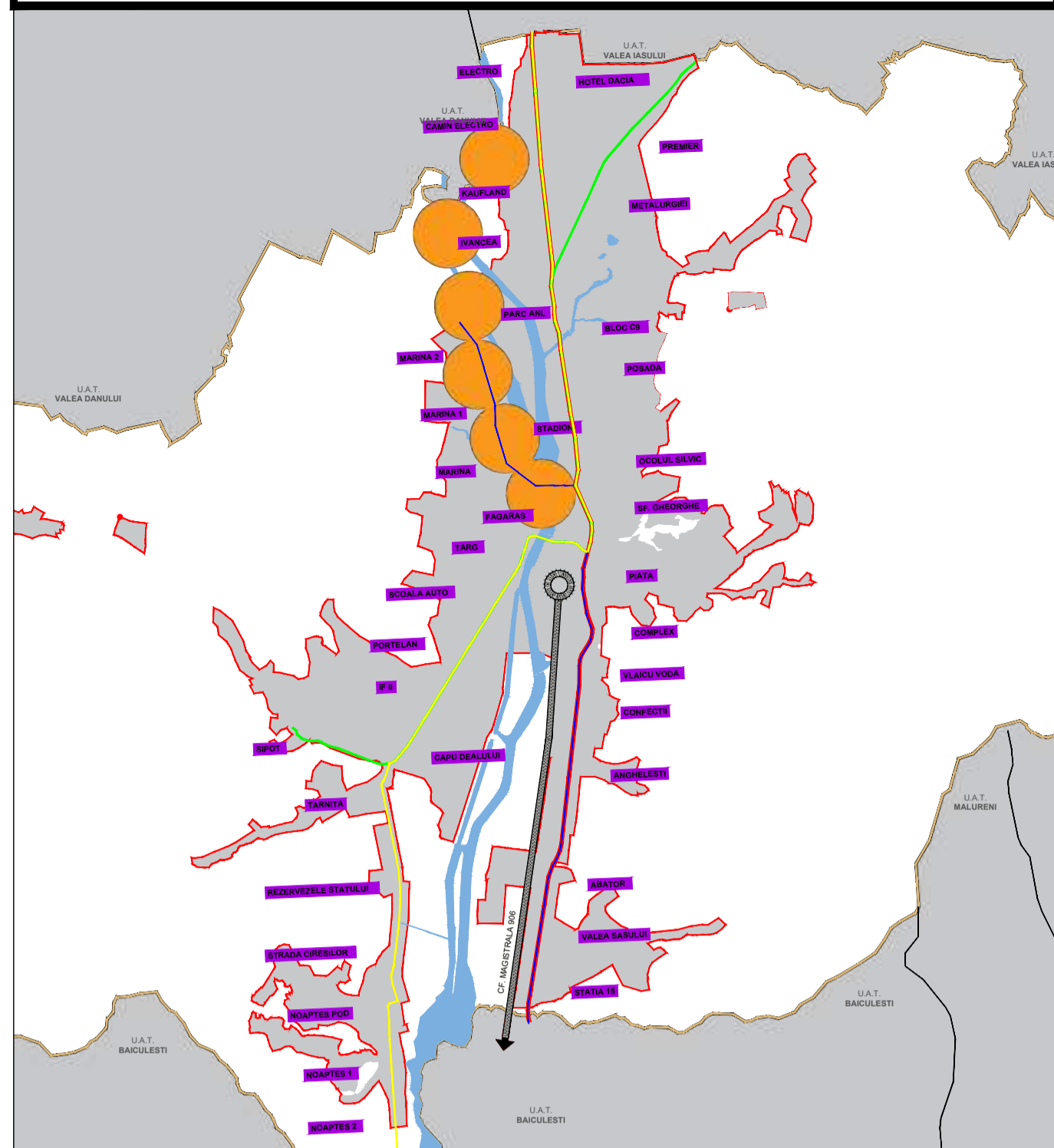
LEGENDA

- LIMITE**
 - LIMITA U.A.T.
 - LIMITA INTRAVILAN EXISTENTA
- CIRCULATII**
 - AUTOSTRADA A1 SIBIU - PITESTI (IN LUCRU)
 - AUTOSTRADA A1 EXIST. MUN. CURTEA DE ARGES (IN LUCRU)
 - AUTOSTRADA A1 CENTRU DE INTRETINERE SI COORDONARE (IN LUCRU)
 - DRUM NATIONAL DN7C/ DN73C
 - DRUM JUDETEAN DJ704K / DJ704G
 - CIRCULATII MUN. CURTEA DE ARGES
 - MAGISTRALA CF 907 MUN. CURTEA DE ARGES - MUN. PITESTI
 - PARCARI CU TAXA
 - CIRCULATII VELO
- TRANSPORT PUBLIC**
 - RUTE TRANSPORT PUBLIC MUN. CURTEA DE ARGES
 - MAGISTRALA CF 907 MUN. CURTEA DE ARGES - MUN. PITESTI
 - STATIE TRANSPORT PUBLIC
 - GARA MUN. CURTEA DE ARGES
 - AUTOGARA MUN. CURTEA DE ARGES
 - STATIE TAXI
 - RAZA DE DESERVIRE (300m) A STATIILOR DE AUTOBUZ
- DISFUNCTII**
 - ACCESIBILITATEA LA NIVELUL MUN. CURTEA DE ARGES
 - SCAZUTA
 - RIDICATA
 - TESUT URBAN EXISTENT SI IN CURS DE DEZVOLTARE CU CIRCULATII SUBDIMENSIONATE CARE CREAZA PROBLEME DE DEPASARE SI VOR INTAMPINA DIFICULTATI DE REDIMENSIONARE
 - TESUT DEZVOLTAT IN BAZA CONDIȚIILOR GEOGRAFICE CARE LIMITEAZA CONEXIUNI STRADALE
 - FUNCTIUNI MIC&GROS CARE GENEREAZA TRAFIC SI STATIONARI PE ARTERE PRINCIPALE
 - PARCARI PUBLICE DESTINATE PENTRU OBIECTIVELE TURISTICE SLAB SEMNALIZATE
 - LIPSA EXISTENTEI UNUI NOD MODAL CARE SA PREVADA URMAZII SI BUNA FUNCTIONARE A GARII, AUTOGARII, A UNEI PARCARI "PARK&RIDE" TOATE ACESTEUA CONECTATE LA PIETONAL SI TRASEE VELO

PLAN TOPOGRAFIC	GRUP ASOCIERE	BENEFICIAR	PR. NR.
STUDIO	STUDIO	PRIMARIA MUNICIPIULUI CURTEA DE ARGES	332/2024
S.C. MASSTUDIO S.R.L. CONSTANTA	EYES CONSULT S.R.L. BUCURESTI	ADRESA	FAZA
		BULEVARDUL BASARABILOR, NR. 99, MUNICIPIUL CURTEA DE ARGES, JUDEȚUL ARGES	ETAPEI II STUDII
SPECIFICATIE	NOME	SEMANTURA	SCARA
SEF PROIECT	sub: Florin Valentin TANASE	1/20000	TITU PLIN
PROIECTANT/DESEINAT (PROIECTANT/DESEINAT)	sub: Florin Valentin TANASE	format	A1
	sub: Ana GANTIA	TITU PLIN	
		data	02.2025
			REVIZIE
			02

Conform legii dreptului de autor, acest proiect este proprietatea intelectuală a grupului de asociere MASSTUDIO S.R.L., EYES CONSULT S.R.L. și KUB ATELIER S.R.L. București, iar reproducerea, refolosirea sau prezentarea sa publică fără acordul scris al proiectanților este strict interzisă și se pedepsește conform legii.

TRASEE TRANSPORT IN COMUN

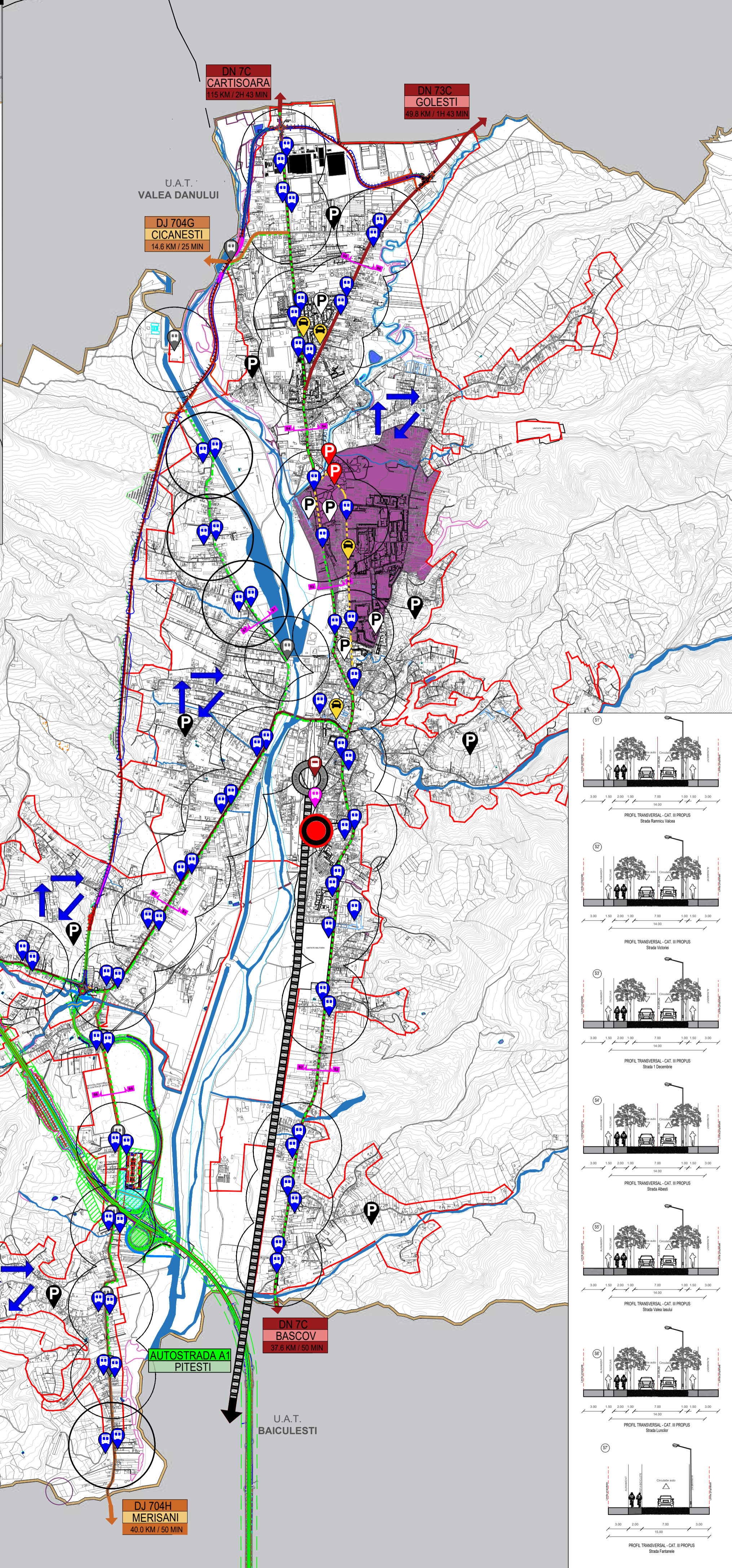


TRASEU NR.1 ELECTRO - PECO VALEA SASULUI		RETUR	
NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI	NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI
1	Electro	1	Valea Sasului
2	Camin Electro	2	Abator
3	Kaufland	3	Anghelsti
4	Ivancea	4	Confectii
5	Parc ANL	5	Vlaicu Voda
6	Stadion	6	Complex
7	Fagaras	7	Posta
8	Piata	8	Sf. Gheorghe
9	Complex	9	Posada
10	Vlaicu Voda	10	Ivancea
11	Confectii	11	Kaufland
12	Anghelsti	12	Camin Electro
13	Abator	13	Parcare Hotel Dacia
14	Valea Sasului		
15	Peco Valea Sasului		

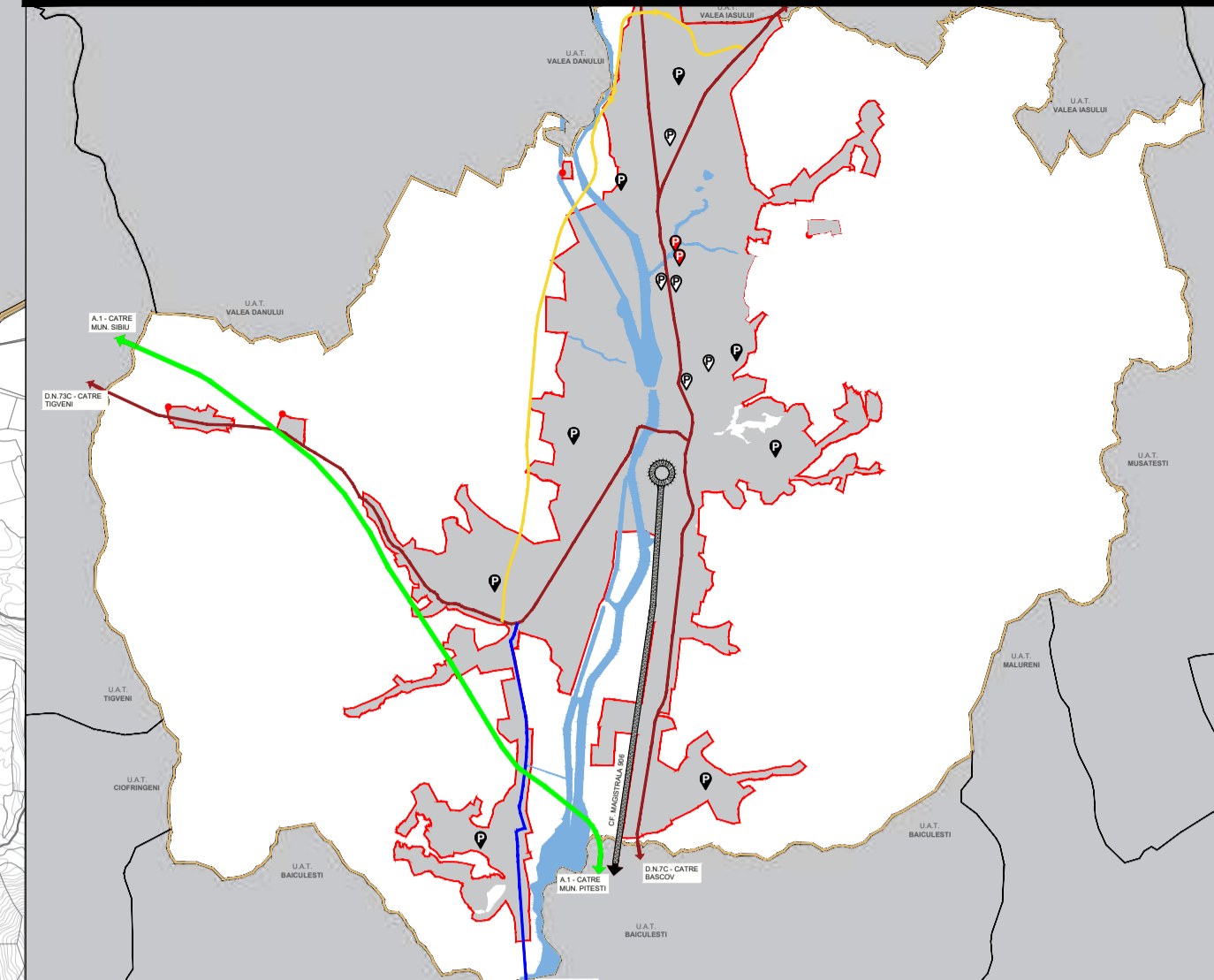
TRASEU NR.2 ELECTRO - MARINA - PECO VALEA SASULUI		RETUR	
NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI	NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI
1	Electro	1	Peco Valea Sasului
2	Camin Electro	2	Valea Sasului
3	Kaufland	3	Abator
4	Ivancea	4	Anghelsti
5	Parc ANL	5	Confectii
6	Stadion	6	Vlaicu Voda
7	Marina	7	Complex
8	Marina 1	8	Sf. Gheorghe
9	Marina 2	9	Posada
10	Piata	10	Ivancea
11	Vlaicu Voda	11	Kaufland
12	Confectii	12	Camin Electro
13	Anghelsti	13	Parcare Hotel Dacia
14	Abator		
15	Valea Sasului		

TRASEU NR.3 ELECTRO - METALURGIEI - SIPOT		RETUR	
NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI	NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI
1	Electro	1	Sipot
2	Camin Electro	2	Tarnita
3	Vasile Lupu	3	Capul Dealului Camin
4	Metalurgiei	4	If II
5	Premier	5	Portelan
6	Bloc A5	6	Scoala Auto
7	Kaufland	7	Targ
8	Ivancea	8	Piata
9	Parc ANL	9	Posta
10	Fagaras	10	Sf. Gheorghe
11	Targ	11	Posada
12	Scoala Auto	12	Ivancea
13	Portelan	13	Kaufland
14	If II	14	Camin Electro
15	Capul Dealului Camin	15	Parcare Hotel Dacia
16	Tarnita		
17	Sipot		

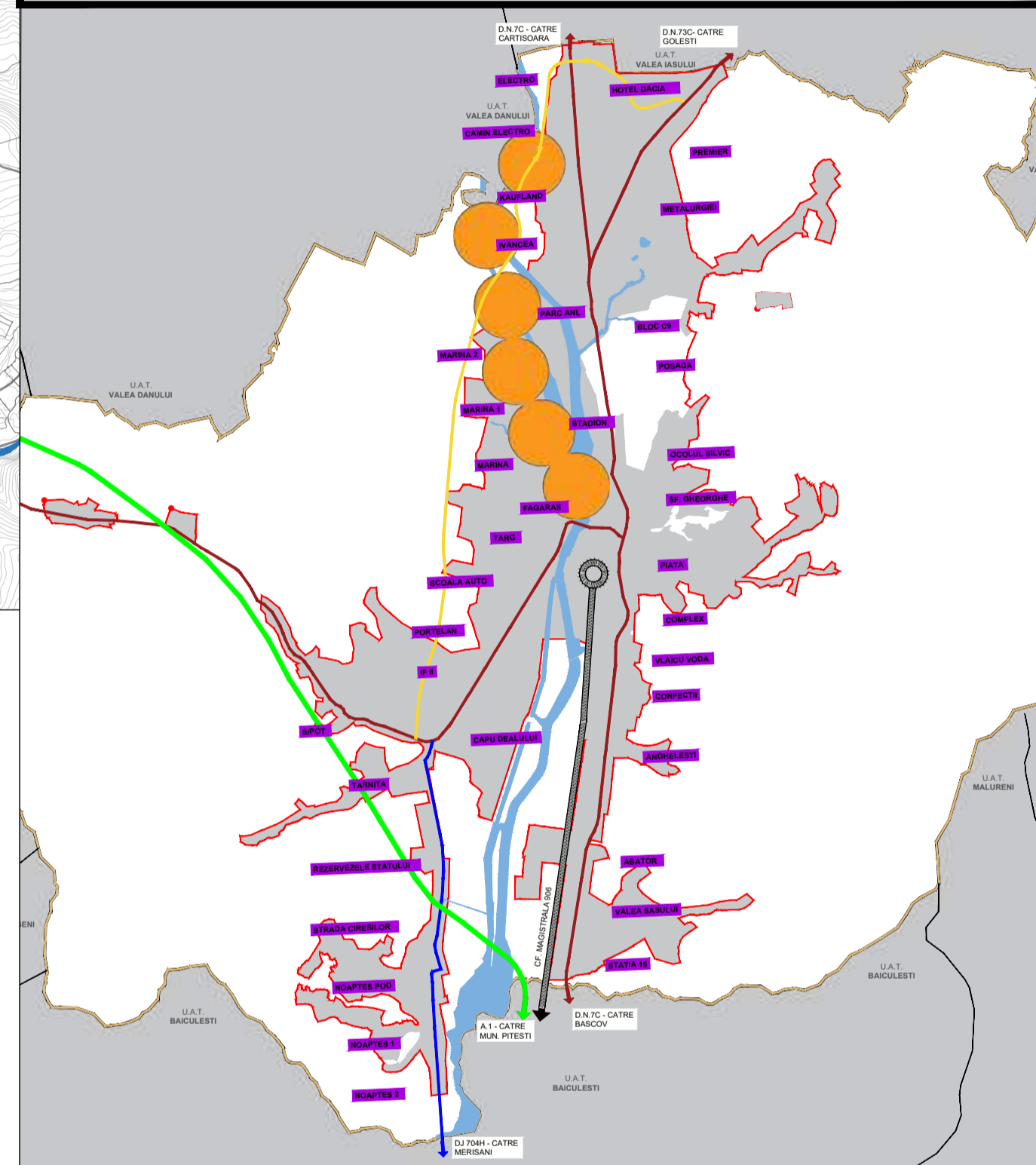
TRASEU NR.4 ELECTRO - CUZA VODA - NOAPTES POD		RETUR	
NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI	NR. STATIEI	DENUMIREA STATIEI
1	Electro	1	Noaptes 2
2	Camin Electro	2	Noaptes 1
3	Kaufland	3	Noaptes pod
4	Ivancea	4	Strada Cireș
5	Bloc C9	5	Rezervele Statului
6	Ocolul Silvic	6	Capul Dealului
7	Fagaras	7	If II
8	Targ	8	Portelan
9	Scoala Auto	9	Scoala Auto
10	Portelan	10	Targ
11	If II	11	Piata
12	Capul Dealului	12	Sf. Gheorghe
13	Rezervele Statului	13	Posada
14	Strada Cireș	14	Ivancea
15	Noaptes Pod	15	Kaufland
16	Noaptes 1	16	Camin Electro
17	Noaptes 2	17	Parcare Hotel Dacia



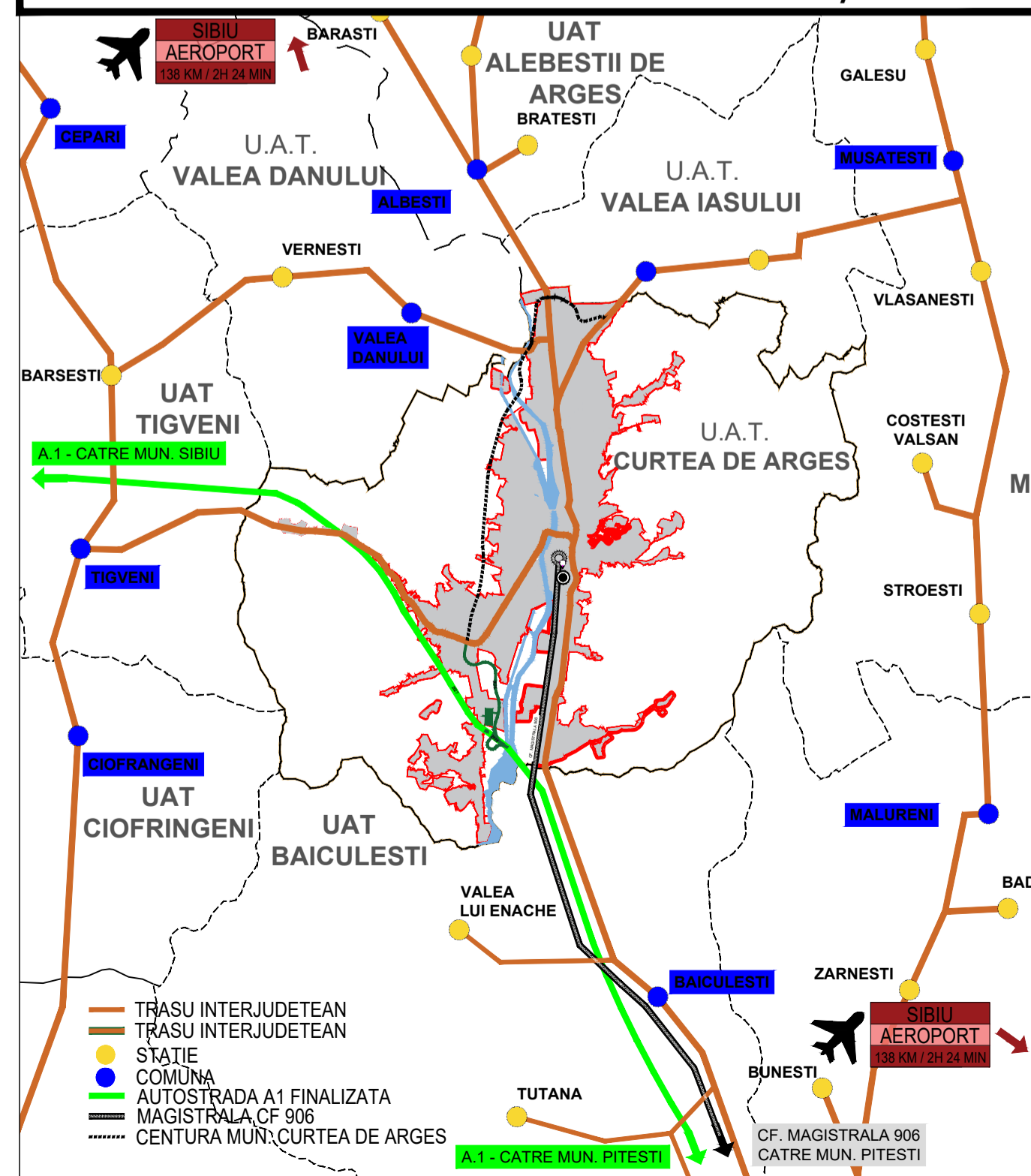
PARCARI



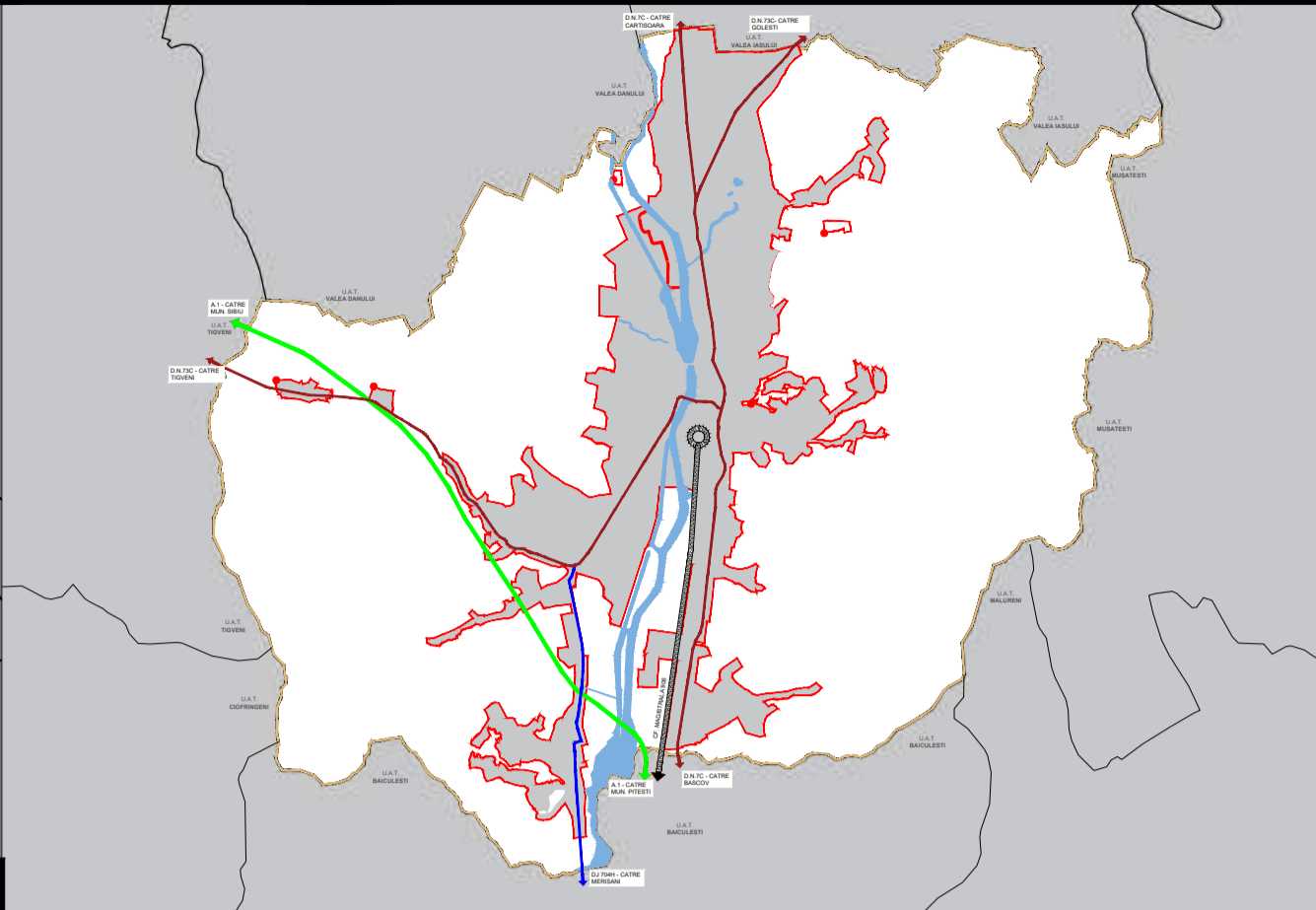
CIRCULATII / MOBILITATE



TRANSPORTURI SI ACESIBILITATEA LA NIVEL LOCAL / JUDETEAN



ACTUALIZARE INTEGRALA IN FORMAT GIS A PLANULUI URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI CURTEA DE ARGES SI A REGULAMENTULUI LOCAL DE URBANISM
U02.0 - PROPUNERI PRIVIND TRANSPORTURILE SI MOBILITATEA IN MUNICIPIUL CURTEA DE ARGES



- LEGENDA**
- LIMITE**
 - LIMITA U.A.T.
 - LIMITA INTRAVILAN EXISTENTA
 - CIRCULATII**
 - AUTOSTRADA A1 SIBIU - PITESTI (IN LUCRU)
 - AUTOSTRADA A1 EXIST. MUN. CURTEA DE ARGES (IN LUCRU)
 - AUTOSTRADA A1 CENTRU DE INTRETINERE SI COORDONARE (IN LUCRU)
 - DRUM NATIONAL DN7C/ DN73C
 - DRUM JUDETEAN DJ704K / DJ704G
 - CIRCULATI MUN. CURTEA DE ARGES
 - MAGISTRALA CF 907 MUN. CURTEA DE ARGES - MUN. PITESTI
 - PARCARI CU TAXA
 - CIRCULATII VELO
 - TRANSPORT PUBLIC**
 - RUTE TRANSPORT PUBLIC MUN. CURTEA DE ARGES
 - MAGISTRALA CF 907 MUN. CURTEA DE ARGES - MUN. PITESTI
 - STATIE TRANSPORT PUBLIC
 - GARA MUN. CURTEA DE ARGES
 - AUTOGARA MUN. CURTEA DE ARGES
 - STATIE TAXI
 - RAZA DE DESERVIRE (300m) A STATIILOR DE AUTOBUZ
 - DISFUNCTII**
 - ACCESIBILITATEA LA NIVELUL MUN. CURTEA DE ARGES
 - ORGANIZAREA PROFILELOR STRADALE LA STANDARDE CORESPUNZATOARE
 - RESTRICTIONAREA TRANZITULUI IN ZONA CENTRALA
 - PROPUNERE RUTA DE DEVIERE A FLUXURILOR DE TRAFIC
 - REORGANIZAREA SENSURILOR DE CIRCULATIE ACOLO UNDE PROFILUL STRADAL NU PERMITE CIRCULATIA PE DUBLU SENS
 - MODERNIZAREA SI REORGANIZAREA PARCARILOR OFERIND CA SCOP STATIONAREA FLUXURILOR DE VIZITATORI
 - RESTRICTIONAREA SI ELIMINAREA PARCARILOR IDENTIFICARE PE CAROSABIL
 - PROPUNERI DE AMENAJARE /REORGANIZARE PARCARI PUBLICE SI DE RESEDINTA.
 - CREAREA UNUI NOD MODAL CARE SA OFERE UN CIRCUIT INTRE GARA, AUTOGARA, PARCARI "PARK&RIDE" TOATE ACESTE CONECTATE LA PIETONAL SI TRASEE VELO
 - PISTE VELO PROPUSE
 - DESERVIRE PROPUSE PE TRASEU NOI
 - STATII PROPUSE

PLAN TOPOGRAFIC		BENEFICIAR	
GRUP ASOCIERE	S.C. MASSTUDIO S.R.L. CONSTANTA	PRIMARIA MUNICIPIULUI CURTEA DE ARGES	Pr. nr. 332/2024
STUDIO	EYES CONSULT	Adresa: BULEVARDUL BASARABILOR, NR. 99, MUNICIPIUL CURTEA DE ARGES, JUDETEL ARGES	Faza: ETAPA II STUDIUL
SPECIFICATIE	SEF PROIECT	Titlu planșă	Planșă nr. U02.0
PROIECTAT/DESENAT	data	Revizie:	02

Conform legii dreptului de autor, acest proiect este proprietatea intelectuală a grupului de asocieri MASSTUDIO S.R.L., EYES CONSULT S.R.L. și KUB ATELIER S.R.L. București, iar reproducerea, refolosirea sau prezentarea sa publică fără acordul scris al proiectanților este strict interzisă și se pedepsește conform legii.