

PLAN URBANISTIC ZONAL

REGENERARE URBANĂ, CREȘTEREA MOBILITĂȚII URBANE NEPOLUATE
PRIN INVESTIȚII DE TIP INTEGRAT ÎN SOLUȚII INTELIGENTE
AFERENTE UNUI CORIDOR DE MOBILITATE
PRIN REDIRECȚIONAREA CIRCULAȚIEI RUTIERE PRINTR-UN PASAJ SUBTERAN
ȘI
EXTINDEREA, MODERNIZAREA ȘI DOTAREA SPAȚIULUI PIETONAL
DIN ZONA CENTRALĂ A MUNICIPIULUI CÂMPINA

Amplasament: JUDEȚUL PRAHOVA, MUNICIPIUL CÂMPINA – ZONA CENTRALĂ

VOLUMUL I

MEMORIU DE PREZENTARE

- document în lucru -

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CÂMPINA

Proiect Nr.: 25/U/ 2021

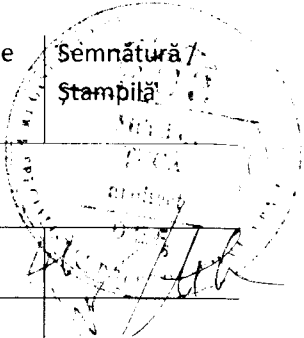
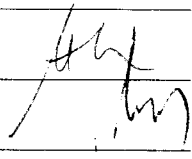
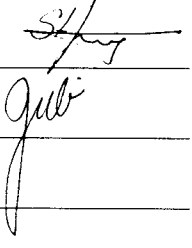
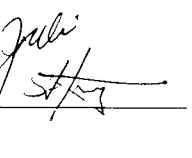
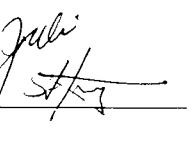
Cod proiect: CAMZC

Faza de proiectare: P.U.Z.

Proiectant
S.C. KXL Studio S.R.L.

2021-2022

COLECTIV DE ELABORARE / FIȘĂ DE SEMNĂTURI

Partea din proiect	Titlatură / Specialitate	Prenume, nume / Societate Comercială	Semnătură / Ștampilă
Proiectant Urbanism	S.C. KXL STUDIO S.R.L.		
	Arh.	Mihai ȚUCĂ	
	Urb.	Diana CONSTANDACHE	
	Urb.	Anamaria-Mihaela MOHAN	
	Urb.	Vlad-Andrei NOUR	
	Urb.	Ana-Maria FLOREA	
	Urb.	Maria Costelia CLAPA	
	Urb. Peis.	Alina-Mihaela ȘTEFAN	
	Urb. Peis.	Iulia-Nicoleta SABĂU	
	Urb.	Vlad-Mihai IANCU	
Studiu geotehnic	Ing.	Mihai SAMOILĂ	
Studiu de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație	Urb.	Cristina PAVELESCU – S.C. PLAN A S.R.L.	
Studiu privind protejarea și dezvoltarea patrimoniului construit	Urb.	Cristina PAVELESCU – S.C. PLAN A S.R.L.	
Raport de diagnostic arheologic		Muzeul Județean de Istorie și Arheologie Prahova – dr. Bogdan Ciupercă	
Studiu peisagistic, rețeaua de spații verzi	Arh.	Cristina ENACHE	
	Urb.	KXL STUDIO S.R.L. Peis. Iulia Sabău	
	Urb.	Peis. Alina Ștefan	
Studiu privind utilitățile publice și tehnologice, echiparea tehnico-edilitară	Ing.	Elena IANCU	

Studiul de fundamentare privind regimul de înălțime, silueta și accente verticale	Urb. Urb.	KXL STUDIO S.R.L.	
Studiul de fundamentare privind relația spațial-configurativă și funcțională a cadrului construit din zona studiată în raport cu cea învecinată	Urb. Urb.	KXL STUDIO S.R.L.	

BORDEROU GENERAL**• Piese scrise:**

- Volumul I – Memoriu de prezentare;

• Piese desenate:

- 01.01. Încadrare la nivelul macro-teritorial – Regiunea de dezvoltare Sud-Muntenia și București-Ilfov
- 01.02. Încadrare în rețeaua de localități
- 01.03.01. Încadrare în P.A.T.J. Prahova – Căi de comunicații - Propuneri
- 01.03.02. Încadrare în P.A.T.J. Prahova – populația și rețeaua de localități - Propuneri
- 01.03.03. Încadrare în P.A.T.J. Prahova – turismul - Propuneri
- 01.03.04. Încadrare în P.A.T.J. Prahova – Zonificarea teritoriului și funcțiunile economice
- 01.04. Încadrare în Strategia de Dezvoltare a Municipiului Câmpina 2021-2027
- 01.05. Încadrare la nivelul Municipiului Câmpina
- 01.06. Încadrare în PUG Municipiul Câmpina – Reglementări Urbanistice – Zonificare funcțională
- 01.07. Încadrare în PUG Municipiul Câmpina – Unități teritoriale de referință
- 01.08. Încadrare în PUG Municipiul Câmpina – Căi de comunicații
- 01.09. Corelarea între PUG Municipiul Câmpina și Situația existentă din teren
- 02.01. Analize multicriteriale la nivelul municipiului Câmpina:
 - 02.01.01. Elemente de cadru natural și reglementate în UAT Câmpina / Altimetria terenului
 - 02.01.02. Circulații – categorii de drumuri / Circulații – Fluxuri autoturisme / Circulații – fluxuri pietonale
 - 02.01.03. Rețeaua de transport în comun / transport public – stații și raze de deservire
 - 02.01.03. Gabarit – tipologii țesut / Dotări publice / potențial natural și economic
- 02.02. Analize multicriteriale la nivel zonal
 - 02.02.01. Categorii de circulații / procent circulații auto – circulații pietonale raportate la zona studiată
 - 02.02.02. Tipuri de spații verzi / Tipuri de spații publice
 - 02.02.03. Schemă fond construit/neconstruit / POT / CUT
 - 02.02.04. Tipologii parcele / Tipologii de construcții
 - 02.02.05. Regim de înălțime / Tipuri de alinieri
 - 02.02.06. Funcțiuni generale / Funcțiuni la parterul construcțiilor / Dotări publice
 - 02.02.07. Starea actuală a construcțiilor / Elemente de patrimoniu și zone de protecție
 - 02.02.08. Elemente de compoziție, direcții și limite
 - 02.02.09. Fronturi stradale – front estic
 - 02.02.09. Fronturi stradale – front vestic

- 03.01. Situația existentă – disfuncționalități – 3 variante (conform PUG, din teren, conform PUG + situație în teren) – zona de nord - scara 1:1000
- 03.02. Situația existentă – disfuncționalități – 3 variante (conform PUG, din teren, conform PUG + situație în teren) – zona de sud - scara 1:1000
- 03.03. Anexe profile stradale în situația existentă
 - 03.03.01. Anexe profile stradale în situația existentă
 - 03.03.02. Anexe profile stradale în situația existentă
 - 03.03.03. Anexe profile stradale în situația existentă
 - 03.03.04. Anexe profile stradale în situația existentă
 - 03.03.05. Anexe profile stradale în situația existentă
 - 03.03.06. Anexe profile stradale în situația existentă
 - 03.03.07. Anexe profile stradale în situația existentă
- 05.01. Rețele edilitare – Situația existentă – zona de nord – scara 1:1000
- 05.02. Rețele edilitare – Situația existentă – zona de sud – scara 1:1000
- 06. Proprietatea asupra terenurilor – scara 1:2000

CUPRINS

MEMORIU DE PREZENTARE.....	1
COLECTIV DE ELABORARE / FIȘĂ DE SEMNĂTURI	2
BORDEROU GENERAL	4
CUPRINS.....	6
CAPITOLUL I – INTRODUCERE.....	9
1.1. Date de recunoaștere a documentației.....	9
1.2. Obiectul Planului Urbanistic Zonal.....	9
1.2.1. Solicitări ale temei-program	9
1.2.2. Prevederi ale Strategiei de dezvoltare a Municipiul Câmpina.....	13
1.2.3. Prevederi ale Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiul Câmpina 2015-2023.....	14
1.3. Surse documentare.....	15
1.3.1. Lista studiilor și proiectelor elaborate anterior PUZ.....	15
1.3.2. Lista studiilor de fundamentare întocmite concomitent cu PUZ.....	16
1.3.3. Date statistice	16
1.3.4. Proiecte de investiții elaborate pentru domenii ce privesc dezvoltarea urbanistică a zonei.....	16
1.3.5. Baza topografică	17
1.3.6. Metodologia utilizată.....	17
1.3.7. Legislația aplicată.....	17
CAPITOLUL II - STUDIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII	18
2.1. Evoluția zonei.....	18
2.2. Încadrarea în localitate	19
2.2.1. Încadrarea zonei în raport cu intravilanul.....	19
2.2.2. Legătura în teritoriu. Accesibilitate	19
2.3. Elemente ale cadrului natural.....	20
2.3.1. Relieful	20
2.3.2. Hidrografia	22
2.3.3. Geologia	22
2.3.4. Clima	22
2.3.4. Riscuri naturale	24
2.4. Circulația	25
2.4.1. Circulația rutieră	25
2.4.2. Circulația pietonală	26
2.4.3. Trama stradală	28

2.4.4. Elemente de trafic.....	30
2.4.5. Starea drumurilor.....	32
2.4.6. Transport în comun.....	33
2.4.7. Parcărilor	37
2.4.8. Transportul de mărfuri.....	39
2.4.9. Spațiile de tip piață urbană.....	39
2.4.10. Trasee de ciclism / Velo	41
2.4.11. Calea ferată.....	42
2.5. Ocuparea terenurilor	42
2.6. Echipare edilitară	47
2.6.1. Rețele de alimentare cu apă potabilă și canalizare - Hidro Prahova	47
2.6.2. Rețele de gaze naturale - S.C. Distrigaz Sud Rețele S.R.L.;.....	48
2.6.3. Energia electrică - Electrica Muntenia Nord;.....	49
2.6.4. Servicii de telefonie, internet și cablu - Telekom.....	51
2.6.5. Obiectivele petroliere - OMV.....	51
2.6.6. Salubritate / colectare a deșeurilor - Floricon Salub	51
2.7. Probleme de mediu	52
2.7.1. Valori de patrimoniu ce necesită protecție	52
2.7.2. Evidențierea potențialului turistic	53
2.8. Opțiuni ale populației	53
CAPITOLUL III - PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ.....	53
3.1. Concluzii ale studiilor de fundamentare.....	53
3.1.1. Ridicare topografică	53
3.1.2. Studiu geotehnic	53
3.1.3. Studiu de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație.....	54
3.1.4. Raport de diagnostic arheologic	66
3.1.5. Studiu peisagistic, rețeaua de spații verzi.....	68
3.1.6. Studiu privind utilitățile publice și tehnologice, echiparea tehnico-edilitară.....	70
3.1.7. Studiul de fundamentare privind regimul de înălțime, silueta și accente verticale și Studiul de fundamentare privind relația spațial-configurativă și funcțională a cadrului construit din zona studiată în raport cu cea învecinată.....	71
3.2. Concluzii ale analizelor urbanistice.....	72
3.2. Prevederi ale documentațiilor de amenajarea teritoriului, de urbanism (aprobate / în curs de aprobare) și a altor planuri strategice	73

3.2.1. P.A.T.J. Prahova.....	73
3.2.2. P.U.G. Câmpina	73
3.3 Valorificarea cadrului natural	82
3.4. Modernizarea circulației.....	82
3.4.1. Elemente de trafic.....	82
3.4.2. Pasajul subteran și dala pietonală	83
3.4.3. Circulații pietonale	87
3.4.4. Circulații carosabile	89
3.4.5. Circulații comune – spații de tip “shared-space”	89
3.4.6. Piste de bicicletă	89
3.4.7. Parcări	89
3.4.8. Transport în comun.....	89
3.4.9. Elemente de trafic.....	90
3.5. Zonificare funcțională - reglementări, bilanț teritorial, indicatori urbanistici.....	90
3.6. Dezvoltarea echipării edilitare	92
3.7. Protecția mediului	93
3.8. Obiective de utilitate publică.....	93
3.8. Consecințe economice ale viitorului imobil.....	94
3.6.1. Descrierea investiției	94
3.6.2. Categoriile de costuri și beneficii ale investiției	94
CAPITOLUL IV - CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE.....	95

MEMORIU DE PREZENTARE

CAPITOLUL I – INTRODUCERE

1.1. Date de recunoaștere a documentației

Denumirea lucrării:	Regenerare urbană, creșterea mobilității urbane nepoluate prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate prin redirecționarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran și extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a Municipiului Câmpina
Amplasament:	Municipiul Câmpina, Județul Prahova
Beneficiar:	Primăria Municipiului Câmpina
Proiectant:	S.C. KXL STUDIO S.R.L.
Data elaborării:	2021-2022

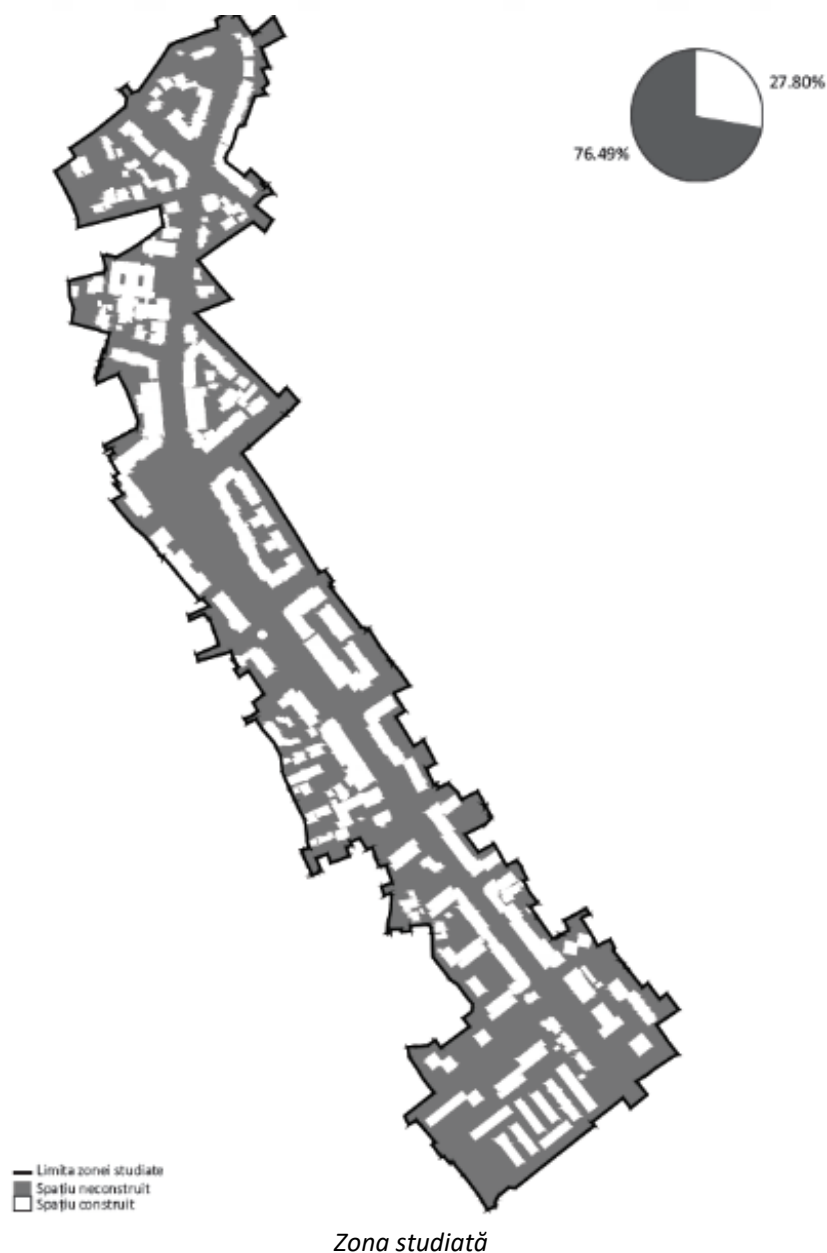
1.2. Obiectul Planului Urbanistic Zonal

1.2.1. Solicitări ale temei-program

Prezenta documentație de urbanism se elaborează la inițiativa Unității Administrativ-Teritoriale a Municipiului Câmpina, care prin licitație publică și-a manifestat nevoia de contractare a serviciilor de proiectare pentru Planul Urbanistic Zonal *“Regenerare urbană, creșterea mobilității urbane nepoluate prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate prin redirecționarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran și extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal”*, ca urmare a necesității reglementării zonei centrale cu următoarele obiective:

- regenerarea urbană a unor zone de locuințe colective;
- mobilitate urbană;
- reconfigurarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a Municipiului Câmpina prin realizarea unui pasaj subteran pentru traficul auto.

Zona studiată propusă ca parte din zona centrală a Municipiului Câmpina este cuprinsă între intersecția străzilor Eruptiei și Orizontului cu B-dul Nicolae Bălcescu și intersecția străzii Frații Golești cu B-dul Carol I; segmentul dintre intersecția dintre B-dul Carol I cu strada Toma Ionescu, până la intersecția între B-dul Carol I cu Calea Doftanei și B-dul Culturii reprezintă zona propusă pentru **creșterea mobilității nepoluante prin investiții de tip integrat - realizarea unui pasaj subteran**, iar arealul cuprins între zona intersecției str. Sergent Major Erou Grigore Nicolae cu B-dul Carol I și proximitatea intersecției str. Toma Ionescu cu B-dul Carol I, reprezintă zona propusă pentru **reconfigurare și dotarea spațiului pietonal**. Întregul areal delimitat în suprafață de 28.3 ha va face obiectul **regenerării urbane**.



Cum este menționat și în caietul de sarcini, PUZ-ul va avea caracter director și programatic, va răspunde programului de amenajare a teritoriului și de dezvoltare a localității în concordanță cu prevederile Strategiei de Dezvoltare Locala 2021-2027 a municipiului Câmpina.

Obiectivele generale ale PUZ, conform caietului de sarcini, constau în:

- analiza situației existente a teritoriului administrativ;
- identificarea disfuncțiilor existente la nivel local și regional;
- stabilirea direcțiilor de dezvoltare a structurii urbane existente pe termen mediu - 5 ani;
- dezvoltarea durabilă și sustenabilă a localității prin intervenții în teritoriu la nivel zonal.

Obiectivele specifice, conform caietului de sarcini, sunt:

a) dezideratele politicilor urbane:

- Restructurare intraurbană - pleacă de la principiul dezvoltării de la centru spre periferii. Conceptul pledează pentru reconsiderarea suprafețelor de terenuri virane și pentru revitalizarea zonelor destrucurate;
- Peisaj - un capitol indispensabil pentru consolidarea imaginii unui "oraș verde";
- Prezența naturii în interiorul orașului, sub diferite forme. Prezervarea zonelor verzi înseamnă prezervarea unei comunități și a unui model cultural urban, oferind în același timp o soluție, în plus pentru lipsa spațiilor verzi în marile cartiere;
- Trafic - optimizarea sistemului de trafic și încurajarea transportului verde;
- Punerea în valoare a elementelor valoroase de fond construit, protejarea monumentelor istorice și a clădirilor de patrimoniu;

Prin noul PUZ autoritatea publică locală urmărește o dezvoltare teritorială asigurată prin:

- extinderea controlată, în trepte, în primul rând prin favorizarea circulației pietonale prin punerea la dispoziția locuitorilor municipiului Câmpina a unui spațiu public de interes major cu un caracter generos din punct de vedere al suprafeței, capabil să asigure funcția de promenadă de mare atractivitate cu caracter de reprezentare a identității locului;
- reconfigurarea spațiului urban și reamenajarea spațiilor neutilizate și degradate astfel încât orașul să devină prietenos, atractiv și accesibil și să propună un sistem de loisir, inteligent și simplu de utilizat, compus din modalități variate de regenerare și servicii pentru locuitorii sau turiștii din Câmpina.
- Capacitatea de a deveni localitate atractivă pentru investiții (locuire, activități legate de servicii și alimentație publică), oferă avantajul unor funcțiuni noi mai bine integrate în cadrul orașului decât cele amplasate la periferie și, în plus, de a economisi resursele de teren și de a diminua efortul privind infrastructura.

Scopul elaborării PUZ, conform caietului de sarcini constă în:

- a) Stabilirea direcțiilor, priorităților și reglementărilor de amenajare a teritoriului și dezvoltare urbanistică a localității;
- b) Utilizarea rațională și echilibrată a terenurilor necesare funcțiunilor urbanistice;
- c) Creșterea calității vieții în mediul urban;
- d) Fundamentarea realizării unor investiții de utilitate publică;
- e) Asigurarea suportului de reglementare privind eliberarea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire;
- f) Corelarea intereselor colective cu cele individuale privind ocuparea și utilizarea spațiului urban.

Elemente generale de temă propuse pentru noul P. U.Z., conform Caietului de sarcini:

- Luarea în considerare a utilizării actuale a terenurilor și modul de proprietate a acestora;
- Stabilirea zonelor de dezvoltare urbanistică pentru categoriile de funcțiuni, după caz:
 - Locuire;
 - Dotări de proximitate;
 - Prestări - servicii;

- Comerț;
- Turism;
- Sănătate;
- Transport / căi de comunicație;
- Spații verzi amenajate;
- Stabilirea regimului de înălțime la nivelul zonei studiate;
- Stabilirea zonelor de **reconversie și regenerare urbană**;
- Stabilirea gabaritelor căilor de comunicație și a traseelor acestora coroborate cu caracterul zonei, alinierea clădirilor și valorile de trafic;
- Crearea unui **spațiu pietonal verde** și definirea conexiunilor la nivel pietonal, asigurând articularea și ierarhizarea spațiilor publice cu rol comunitar: odihnă, recreere, promenadă, socializare, care să fie corelat integral cu caracterul diferit al vecinătăților și cu necesitățile fiecărei zone;
- reconfigurarea spațiului în scopul creșterii confortului fizic al rezidenților din zonă (în special în raport cu nivelurile de zgomot și poluare);
- **regenerarea spațiului urban** prin extindere / modernizare trasee / piste pentru pietoni și biciclete a trotuarelor, a zonelor pietonale și a celor două parcuri existente (Parcul Milia și Parcul Regele Mihai);
- amenajarea unor suprafețe suficiente pentru pietoni și bicicliști și promovarea unui design care să încurajeze locuitorii să se plimbe și să se bucure de spațiul urban;
- optimizarea folosirii spațiului urban și îmbunătățirea calității vieții prin reamenajarea zonelor reziduale rămase printre blocurile de locuințe și a zonei centrale a orașului;
- crearea unui **itinerariu pietonal în zona centrală** a orașului care să lege mai multe spații publice/comerciale și zona de promenadă;
- testarea **vocațiilor alternative ale spațiilor urbane**, altele decât pentru deplasarea și staționarea autovehiculelor, prin organizarea de evenimente (instalații urbane, străzi deschise, spații sociale comunitare de agrement, etc)
- asigurarea **opțiunilor de transport** și deplasare blândă pentru toți cetățenii și vizitatorii (turiști) prin sporirea gradului de mobilitate al populației; diminuarea cheltuielilor de deplasare și a timpului petrecut în ambuteiajele urbane; diminuarea poluării și a zgomotului urban; creșterea accesibilității și siguranței populației;
- **crearea unui pasaj** și implementarea unui sistem de management al traficului și prioritizarea transportului public;
- îmbunătățirea calității călătoriilor cu transportul public și modurile nemotorizate, prin creșterea standardelor de calitate și siguranță în utilizarea acestor moduri de transport (crearea unui **pasaj** care va conduce la crearea unui coridor de mobilitate urbană, crearea a 2 hub-uri bike-bus de transport public, inclusiv stații de încărcare, corelate cu zonele de parcare propuse);
- realizarea **parcajelor subterane** amplasate sub parcul din zona centrală (cu o suprafață maximă 4 ha),
- Descongestionarea, fluidizarea traficului și reducerea duratei de traversare a zonei centrale a municipiului, atât pe direcția N-S, bulevardul Carol I, cât și pe direcția E-V (Calea Doftanei, str. M. Kogălniceanu, B-dul Culturii);

Condițiile specifice ale acestui areal impun o abordare specifică a PUZ.

Conceptul fundamental de dezvoltarea durabilă va satisface exigențele contemporane de natură economică, socială, culturală și ecologică, precum și pe acelea ale unei culturi urbane inexistente până acum în vechile planuri urbanistice. Astfel, se impune elaborarea și aprobarea unui P.U.Z. în raport direct cu Planul de mobilitate urbană durabilă (PMUD), pe baza unei analize obiective și precise a situației existente, coroborate cu prevederile Strategiei de Dezvoltare Locală 2021-2027 a municipiului Câmpina.

1.2.2. Prevederi ale Strategiei de dezvoltare a Municipiul Câmpina

1. „Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate prin redirectionarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran în zona centrală a Municipiului Câmpina”

- Domeniul de intervenție: Infrastructură locală

Obiective atinse: OS2: Creșterea accesibilității la nivel local, regional și național și asigurarea unei infrastructuri și servicii de transport integrate, sustenabile și de calitate și OS 2.4: Modernizarea infrastructurii rutiere și pietonale a municipiului:

- Sursele de finanțare: PNRR, Buget Local, Alte surse de finanțare;
- Proiectul de investiții conține tipurile de intervenții:
 - Creșterea siguranței rutiere (reducerea numărului de accidente prin realizarea unui pasaj subteran dedicat exclusiv transportului autovehiculelor;
 - Descongestionarea, fluidizarea traficului și reducerea duratei de traversare a zonei centrale a municipiului, atât pe direcția N-S, bulevardul Carol I, cât și pe direcția E-V (Calea Doftanei, strada Mihail Kogălniceanu, B-dul Culturii);
 - Traficul la nivelul coridorului de mobilitate se va desfășura între intersecția B-dul Carol I cu strada Toma Ionescu, până la intersecția între B-dul Carol I cu Calea Doftanei și B-dul Culturii, pe o lungime totală de aproximativ 650,00 m și va avea 2 benzi pe sens, plus zona de siguranță, pe direcțiile principale N-S B-dul Carol I și pe ieșirea spre Calea Doftanei, având o lățime de aproximativ 20,00 m și de 1-2 benzi pe sens, după caz, plus zona de siguranță cu o lățime minimă de 10,00 m pe direcțiile B-dul Culturii și str. Mihail Kogălniceanu;
 - Relocarea rețelelor de utilități publice;
 - Iluminat cu led, atât în zona de pasaj, cât și în parcare subterană;
 - Introducerea tipului de parcare subteran amplasată sub parcul din zona centrală (100 -150 locuri, cu o suprafață maximă 4.000,00 mp), va elimina timpii suplimentari aferenți căutării unui loc de parcare și în același timp va aduce un aport semnificativ creșterii calității vieții și al siguranței circulației;
 - Reinterpretarea infrastructurii rutiere prin promovarea modalităților de transport nepoluante;
 - Sisteme de supraveghere video atât în pasajul subteran, cât și în parcare subterană;
 - Acces pietonal în parcare subterană (lift sau scară rulantă) inclusiv pentru persoanele cu dizabilități;
 - Sisteme de management al traficului și prioritizare a transportului public;
 - Sisteme cu mesaje variabile;
 - 2 huburi de transport public bike-bus;
 - 2 stații de încărcare rapidă a autovehiculelor;
 - o Sisteme de taxare automată pentru transportul public.

2. „Extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a municipiului Câmpina”

- Domeniul de intervenție: Infrastructură locală
- Obiective atinse: OS2: Creșterea accesibilității la nivel local, regional și național și asigurarea unei infrastructuri și servicii de transport integrate, sustenabile și de calitate și OS 2.4: Modernizarea infrastructurii rutiere și pietonale a municipiului
- Sursele de finanțare: PORT 2021-2027, PNRR, Buget Local, Alte surse de finanțare;
- Proiectul de investiții conține tipurile de intervenții:
 - regenerarea spațiului urban central prin extinderea/modernizarea traseelor/ pistelor pentru pietoni și biciclete, inclusiv a trotuarelor, amenajarea de zone pietonale și modernizarea celor 2 parcuri existente (Parcul Milia și Parcul Regele Mihai);
 - dotarea cu mobilier urban de tip smart;
 - extindere și iluminat public cu LED, iluminat ornamental, wi-fi, inclusiv dotări și echipamente;
 - supraveghere video;
 - instalare sistem de monitorizare a poluării aerului.

3. Reabilitare și modernizare „Colegiul Național Nicolae Grigorescu”

- Domeniul de intervenție: Resurse Umane, Educație și Formare Profesională
- Obiective atinse: OS6: Îmbunătățirea calității, eficacității și a relevanței sistemului de educație și formare pentru piața muncii, pentru a sprijini dobândirea de competențe cheie, inclusiv a competențelor digitale și OS6.5: Reabilitarea/ extinderea/ modernizarea/ dotarea unităților de învățământ care alcătuiesc infrastructura educațională pentru a crește performanțele și a preveni abandonul școlar
- Sursele de finanțare: Fonduri CNI, POR 2021-2021, Buget Local, Granturi PPP, Alte surse de finanțare;
- Proiectul de investiții conține tipurile de intervenții:
 - Amenajarea unui teren de sport multifuncțional;
 - Reabilitarea Sălii de Sport a CNNG;
 - Amenajarea și dotarea curții școlii;
 - Săli de clasă modernizate;
 - Biblioteca digitală;
 - Sistem de iluminat arhitectural.

1.2.3. Prevederi ale Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Câmpina 2015-2023

În zona studiată PMUD-ul 2015-2023 prevede următoarele măsuri pentru îmbunătățirea calității factorilor de mediu, diminuarea nivelului de zgomot, sănătate și siguranță:

- Realizare perdea verde;
- Reabilitare / modernizare străzi fără transport public;
- Implementarea sistemului de informare a călătorilor;
- Achiziționarea de autobuze ecologice – transport local;
- Implementare sistem de informare a călătorilor;
- Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 t;

- Reglementare logistică de aprovizionare.



Încadrare zonă studiată în PMUD 2015-2023

1.3. Surse documentare

1.3.1. Lista studiilor și proiectelor elaborate anterior PUZ

- Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Prahova, aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Prahova nr. 62/13.05.2004;
- Concurs de soluții - Modernizarea și reabilitarea zonei centrale a mun. Câmpina - B-dul Carol I, desfășurat în perioada august-noiembrie 2010;
- Revizuirea Planului Urbanistic General și a Regulamentului Local de Urbanism al Municipiului Câmpina, aprobată prin HCL al Municipiului Câmpina nr. 15/28.02.2013;
- PMUD Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Câmpina, aprobat prin HCL nr. 3/30.01.2020 și HCL nr. 168/09.12.2020, elaborat de Sigma Mobily Engineering SRL;
- Strategia de Dezvoltare Locală a Mun. Câmpina pentru perioada 2021-2027, aprobată prin Hotărârea nr. 100/19.07.2021;
- Strategia de dezvoltare a României în următorii 20 ani, 2016 - 2035" elaborată în anul 2015 de Academia Română;
- Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013-2020-2030" elaborată de Guvernul României, Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile;
- Studiu de mobilitate privind transportul județean de persoane prin curse regulate la nivelul Județean Prahova;

- PIDU Planul Integrat de Dezvoltare Urbană a Polului de creștere Ploiești-Prahova. Partea a treia: Profilul spațial și arii de intervenție;
- Regulamentul local de implicare a cetățenilor în elaborarea și revizuirea planurilor de urbanism și amenajarea teritoriului, aprobat prin HCL al Municipiului Câmpina nr. 38/31.03.2021.

1.3.2. Lista studiilor de fundamentare întocmite concomitent cu PUZ

- Studiu geotehnic
- Studiu de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație
- Studiu privind Protejarea și dezvoltarea patrimoniului construit
- Studiu peisagistic, rețeaua de spații verzi
- Studiu privind utilitățile publice și tehnologice, echiparea tehnico-edilitară
- Studiul de fundamentare privind relația spațial-configurativă și funcțională a cadrului construit din zona studiată în raport cu cea învecinată
- Studiul de fundamentare privind regimul de înălțime, silueta și accente verticale

1.3.3. Date statistice

- Documentațiile cadastrale ale zonei;
- Date culese de proiectant din teren;

1.3.4. Proiecte de investiții elaborate pentru domenii ce privesc dezvoltarea urbanistică a zonei

Conform avizul SC Hidro Prahova SA nr. 03 / 13.01.2022, societatea urmează să implementeze în zonă lucrări de execuție rețele de alimentare cu apă și canalizare în cadrul CL1 - POIM - "Execuție rețele de alimentare cu apă și canalizare în Câmpina și Poiana Câmpina".

La data emiterii acestui aviz, rețeaua de canalizare inclusă în Proiectul POS Mediu nu este finalizată / recepționată. Având în vedere acest aspect, cât și faptul că la aceasta dată nu este cunoscută perioada în care se vor demara lucrările de realizare a pasajului, pentru autorizarea execuției devierilor de rețele (premergătoare amplasării pasajului în zona) este necesară obținerea, prin grija solicitantului prezentului, a avizelor tuturor părților implicate în proiectare, execuție lucrări / procedura parcursă de la recepția la terminarea lucrărilor (CL 8) până la preluarea în exploatare a conductelor și construcțiilor speciale de către Hidro Prahova S.A. astfel:

- Proiectant CL 8 - pentru soluțiile propuse de proiectantul de specialitate (lucrări pasaj) în vederea relocării unor colectoare de canalizare executate cu finanțate prin proiectul POS Mediu;
- Constructor, care are în responsabilitate la data emiterii prezentului finalizarea lucrărilor / documentațiilor tehnico - economice și efectuarea tuturor demersurilor necesare în vederea formalizării recepției la terminarea lucrărilor, precum și intervenția ulterioară în sistem în perioada de notificare defecte;

1.3.5. Baza topografică

Planul topografic a fost realizat în elipsoidul Krassovski 1940, planul de proiecție stereografic 1970 și sistemul de referință altimetric Marea Neagră 1975. Acesta a fost furnizat proiectantului PUZ de către Primăria Câmpina.

1.3.6. Metodologia utilizată

Metodologia utilizată este în conformitate cu «*Ghidul privind metodologia de elaborare și conținutul - cadru al planului urbanistic zonal*» aprobat cu Ordinul M.L.P.A.T. nr. 176/N/16 august 2000.

La baza elaborării PUZ stă **Regulamentul General de Urbanism** aprobat prin HGR 525/1996, completat ulterior prin HGR 490/2011 și ale căror prevederi sunt detaliate în conformitate cu condițiile specifice zonei studiate.

1.3.7. Legislația aplicată

Documentația are la bază următoarele acte normative modificate și completate ulterior:

- Legea nr. 350/2001 a amenajării teritoriului și urbanismului;
- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării construcțiilor și unele măsuri pentru realizarea locuințelor;
- OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată prin Legea nr. 265/2006;
- Legea nr. 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților;
- Ordinul Ministrului Sănătății nr. 119/2014 pentru aprobarea normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea de Guvern nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe;
- Ordin nr. 1184/2000 pentru aprobarea reglementării „Ghid privind elaborarea analizelor de evaluare a impactului asupra mediului ca parte integrantă a planurilor de urbanism”;
- Hotărârea Guvernului României nr. 930/2005 pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică;
- Ordinul Ministrului Sănătății nr. 331/1999, privind avizarea și autorizarea sanitară a obiectivelor cu impact asupra sănătății publice;
- O.G.R. nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, aprobat prin Legea nr. 82/1998;
- Ordinul nr. 1298/2017 pentru aprobarea reglementării tehnice privind proiectarea și dotarea locurilor de parcare, oprire și staționare aferente drumurilor publice situate în extravilanul localităților;
- Legea nr. 114/1996 a locuinței;
- Legea nr. 7/1996 a cadastrului imobiliar și publicității imobiliare;
- Legea nr. 18/1991 privind fondul funciar;
- Legea nr. 219/1998 cu modificările și completările ulterioare, privind regimul juridic al concesiunilor;
- Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Codul Civil;
- Legea nr. 422/2001 privind protecția monumentelor istorice;

- Legea nr. 451/2002 pentru ratificarea Convenției Europene a Peisajului, Florența - 20 octombrie 2000;
- Ordinul MDRT nr. 2701/2010 privind informarea și consultarea publicului;
- Hotărârea de guvern nr. 101/2010 pentru aprobarea regulamentului privind dreptul de semnătură pentru amenajarea teritoriului și urbanism și a regulamentului referitor la organizarea și funcționarea Registrului Urbaniștilor din România

CAPITOLUL II - STUDIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

2.1. Evoluția zonei¹

Localitatea datează de la data de 8 ianuarie 1503, fiind menționată în registrele vigesimale ale negustorilor brașoveni care tranzitau Valea Prahovei. Încă de la începutul secolului XIV, actualul Drum Național 1 era tranzitat în scop comercial, făcând legătura între Transilvania și Muntenia.

Având o amplasare strategică, la intersecția a doua drumuri și poziționarea geografică la intrarea în Munții Carpați, localitatea a fost punct vamal, fiind denumită în actele emise de cancelariile domnești “Vama Prahovei”. Profitând de poziția strategică pentru controlul mărfurilor, localitatea s-a dezvoltat rapid, beneficiind de numeroase avantaje în urma comerțului practicat. La mijlocul secolul XIX, vama a fost mutată la Breaza, iar mai apoi definitiv la Predeal.

La bunăstarea zonei până în secolul XIX a contat procesul de transhumanță, având un rol important în dezvoltarea istorică a orașului. Pe drumul Câmpinei erau amplasate hanuri pentru drumeții din Transilvania. Există, de asemenea dovezi care atestă organizarea unui obor de vite săptămânal.

La început de secol XIX, Câmpina a ajuns pe primul loc al vămilei Țării Românești datorită păcurii, care oferea un plus de importanță și valoare acestui loc. Ulterior dezvoltarea localității a stagnat până spre finalul secolul.

Târgul de la Câmpina a fost ridicat la rang de oraș în anul 1864 prin Legea Comunelor.

Odată cu exploatarea petrolului în zonă, dezvoltarea localității a cunoscut un ritm rapid de creștere. Astfel, principalele ocupații ale locuitorilor erau: agricultura, negustoria, apicultura, cărăușia și extragerea păcurei din subsol. În acea vreme existau opt mori de apă pe râurile Prahova și Doftana. În acea perioadă, existau opt mori de apă pe râurile Prahova și Doftana.

Alte date importante:

1879 – se inaugurează calea ferată Ploiești-Predeal

1890 – se ridică prima schelă petrolieră din țară

1897 – se construiește rafinăria “Fabrica Nouă”

1994 – Câmpina capătă statut de municipiu.

Între sec. XIX și XX, Câmpina s-a dezvoltat rapid din punct de vedere economic, demografic, urbanistic. În timpul celui de-al doilea Război Mondial, localitatea a fost puternic bombardată de trupele aliate din cauza importanței strategice. După încheierea războiului și trecerea la etapa comunistă, orașul se dezvoltă în stilul caracteristic regimului trecut.

¹ Sursa: *Strategia de Dezvoltare Locală a Mun. Câmpina pentru perioada 2021 – 2027*, aprobată prin HCL nr. 100/19.07.2021, elaborată de Urban Scope SRL;

În prezent, Municipiul Câmpina se încadrează în rândul orașelor care aparțin curentului „Shrinking Cities”² datorită migrației populației tinere spre și către zone mai ofertante din punct de vedere al calității vieții.

Zona centrală delimitată prin prezentul PUZ se compune din imobile din:

- Perioada de după 1990;
- Perioada dintre 1980-1990;
- Perioada dintre 1960-1980;
- Punctual 1833.

Specificul zonei este dat de construcțiile realizate între 1960 și 1990. Majoritatea construcțiilor se află în stare bună cu excepția blocurilor de P+10 E din sudul zonei studiate, având risc seismic sau aflându-se în stare de degradare.

Caracteristici semnificative ale zonei, relaționate cu evoluția localității

Cu acces direct din DN1, cel mai vechi și intens drum comercial și turistic din țară, Municipiul Câmpina este amplasat pe axa turistică Ploiești-Brașov, putând fi chiar definită ca “poartă de intrare” în Valea Prahovei.

În punct de vedere al evoluției, se observă că zona de studiu a PUZ-ului a reprezentat încă din secolul XIX și anterior o zonă cu rol de emblema pentru oraș, aici existând încă de atunci o piață publică.

Rețeaua stradală a Municipiului Câmpina are următoarele caracteristici: tramă stradală spontană, cu un bulevard principal nord- sud ce dirijează principalele legături în oraș, cu intersecții la un pas variabil de-a lungul axului central, B-dul Carol I.

Zona centrală este marcată de intervențiile din perioada socialistă, cu bulevarde largi, instituții publice și blocuri de locuințe cu densitate ridicată.

2.2. Încadrarea în localitate

2.2.1. Încadrarea zonei în raport cu intravilanul

Zona centrală delimitată pentru a fi reglementată prin prezentul PUZ este amplasată în intravilanul Municipiului Câmpina, însă nu corespunde cu centrul geometric al UAT-ului sau al intravilanului, ea regăsindu-se în zona de sud-vest a localității, dezvoltată în raport cu rafinăria.

Aceasta este parte din zona centrală a Municipiului Câmpina definită conform PUG și este cuprinsă între intersecția străzilor Eruptiei și Orizontului cu B-dul Nicolae Bălcescu și intersecția străzii Frații Golești cu B-dul Carol I.

Localitatea s-a dezvoltat spre NE datorită calităților balneo-climaterice – cartiere cu densitate mică, dezvoltate pe colinele orașului.

Înainte de anul 1990, construcția de locuințe din fonduri de stat - locuințe colective cu P+4-6 niveluri, s-a concentrat în partea centrală a orașului Câmpina.

2.2.2. Legătura în teritoriu. Accesibilitate

Municipiul Câmpina are acces direct din **Drumului Național 1** și se desfășoară de-a lungul său, în zona sa estică. DN1, unul din cele mai aglomerate trasee din țară din punct de vedere comercial, dar mai ales

² ”Shrinking Cities” reprezintă un fenomen care constă în depopularea orașelor dense, care inițial au avut o infrastructură construită pentru a susține o populație mai mare și care ulterior au suferit o pierdere notabilă a acesteia.

turistic, este insuficient calibrat în raport cu fluxul mare de trafic. De aceea, pe Valea Prahovei apar frecvent ambuteiaje, iar Câmpina devine o alternativă pe direcția București - Brașov, fiind tranzitată prin zona centrală. În zona de intrare în Câmpina, DN1 prezintă patru benzi, câte două pe sens.

Accesul direct din DN1 se face prin **B-dul Carol I**, care împreună cu **Calea Doftanei** reprezintă singurele **drumuri de categoria a II-a** din localitate.

B-dul Carol I reprezintă o arteră care face parte din rețeaua principală de drumuri care asigură o capacitate ridicată de circulație și o viteză de deplasare optimă. Acesta traversează municipiul de la nord la sud și se suprapune cu drumurile județene DJ101R și DJ101I. Între străzile Sondei și Câmpului spre sud, Bulevardul Carol I se continuă cu Bulevardul Nicolae Bălcescu, iar între Câmpului și DN1 cu Calea Dacia.

Municipiul Câmpina este situat pe trasul a 4 drumuri județene:

- DJ 102I, ce asigură legătura Câmpina - Valea Doftanei;
- DJ 207, ce asigură legătura Câmpina - Șotrile;
- DJ 100E, ce asigură legătura Adunați - Câmpina- Băicoi;
- DJ 101R, ce asigură legătura Câmpina DN1;

Rețeaua rutieră din oraș este formată din:

- străzile de categoria I - magistrale - asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum, având minimum 6 benzi de circulație, inclusiv;
- străzile de categoria a II-a - de legătură - asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit, având 4 benzi de circulație;
- străzile de categoria a III-a - colectoare - preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, având 2 benzi de circulație;
- străzile de categoria a IV-a - de folosință locală - asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus.

2.3. Elemente ale cadrului natural

Elemente de cadru natural ce pot interveni în modul de organizare urbanistică: relief, rețeaua hidrografică, clima, condiții geo, riscuri.

2.3.1. Relief

Din punct de vedere geomorfologic, municipiul Câmpina este situat în unitatea majoră de relief Subcarpații Curburii, subunitatea Subcarpații Prahovei (conform Harta fizică a României - Prof. Univ. Dr. Mihai Ielenicz).

Subcarpații de Curbură se desfășoară între Valea Troțușului și Valea Dâmboviței, având cea mai complexă structură geologică și orografică. Se dezvoltă aliniamente de dealuri și depresiuni cu orientare oarecum paralelă și în concordanță cu principalele sinclinale și anticlinale: pe sinclinale – depresiuni, pe anticlinale – dealuri.

Contactul cu subunitățile montane se face, în cea mai mare măsură, prin schimbări bruște în peisaj, muntele ridicându-se rapid deasupra culmilor și depresiunilor subcarpatice. În ceea ce privește limita către câmpie, aceasta este evidentă între Dâmbovița și Buzău unde Subcarpații se termină, în general, brusc, prin

versanți povârniți, față de sectorul cuprins între Buzău și Trotuș, unde trecerea se face lin, printr-o pantă ce coboară de la 260 m la 130 m.

Spre munte, pe rocile paleogene cu rezistență mai mare la eroziune apar culmi înalte, creste, vârfuri separate de șei. Spre câmpie, datorită rocilor din ce în ce mai moi (mio – pliocene și cuaternare), cu rezistență mai slabă, s-a impus structura monoclinală, stratele înclinând spre est și sud-est. Această situație a condus la separarea a două subunități:

Subcarpații interni, alcătuiți din șirul depresiunilor aflate la contactul cu muntele încadrate la exterior de un șir de dealuri;

Subcarpații externi, formați din al doilea aliniament de depresiuni și din dealurile de la contactul cu câmpia.

Subcarpații Prahovei reprezintă partea de vest a Subcarpaților de Curbură, având drept limite valea Teleajenului la est și valea Dâmboviței la vest. {i-au căpătat numele de la râul care îi străbate aproape prin centru și care separă două subunități cu trăsături morfologice diferite: Subcarpații Teleajenului și Subcarpații Ialomiței.

Subcarpații Teleajenului se întind din valea Prahovei, la vest, până în valea Teleajenului și a Cricovului Sărat, la est. Prezintă o structură complexă, cu diferențieri structurale și petrografice între zonele paleogen – miocenă la contactul cu muntele (NNV) și sarmațian – cuaternară la contactul cu câmpia (S). În cadrul lor se evidențiază mai multe alinamente de anticlinale și sinclinale orientate E – V, care corespund, în mare parte, culmilor și respectiv depresiunilor. Astfel, subunitatea internă este alcătuită din Dealurile Bughei, Dealurile Vărbilăului, Dealurile Câmpiniței și depresiunile Vălenii de Munte, Slănic, Aluniș, Brebu, Câmpina, Comarnic. Subunitatea externă este reprezentată prin dealurile Bucovelului, Dealurile Țintea și depresiunea Mislea – Podeni.

Municipiul Câmpina este situat în plină zonă subcarpatică, la o altitudine medie de 450 m, fiind mărginit la nord de valea Câmpiniței, la est de râul Doftana și la vest de râul Prahova.

Prin procesele de eroziune și acumulare exercitate de râurile Prahova și Doftana, amonte de confluența lor, s-a format o platformă triunghiulară, înclinată ușor pe direcția N – S, cunoscută în literatura de specialitate drept terasa Câmpina.

La nivelul teritoriului administrativ al municipiului Câmpina, aspectul general al reliefului este foarte sugestiv atât pentru noțiunea de terasă, cât și pentru cea de depresiune. Astfel, intravilanul orașului s-a dezvoltat pe podul terasei Câmpina, caracterizându-se printr-un relief cvasiorizontal care domină cu 40 – 50 m văile celor trei râuri, în timp ce extravilanul se extinde spre nord-est până pe versanții Dealurilor Câmpiniței, fiind la rândul său dominat la est de Dealul Ciobu (618 m) și la vest de Dealul Poiana Câmpina (616 m).

Municipiul Câmpina se întinde pe o suprafață de aproximativ 10 km² la nivelul terasei omonime, în partea de nord (461 m la stația meteorologică) aflându-se cartierele Voila și Câmpinița, urmate de Centru și Zona Industrială (420 m).

Elemente de cadru natural existente și reglementate în UAT Cămpina



Elemente de cadru natural

2.3.2. Hidrografia

Din punct de vedere hidrografic, teritoriul municipiului Cămpina se situează în bazinul hidrografic al râului Ialomița prin afluentul său pe partea stângă, râul Prahova.

2.3.3. Geologia

Din punct de vedere geologic și structural, municipiul Cămpina aparține pânzei de Tarcău, cea mai importantă unitate din cuprinsul flișului extern, atât prin mărime cât și prin complexitatea stratigrafică și tectonică.

2.3.4. Clima

Din punct de vedere al sectoarelor de climă, municipiul Cămpina se caracterizează printr-un climat temperat, cu caracter continental mai pronunțat.

Amplasarea orașului în plină zonă subcarpatică determină apariția unui climat de dealuri și podișuri cu o temperatură medie anuală de 9°C, conform măsurărilor înregistrate la stația meteorologică din Cămpina, în perioada 1961 – 2000.

Cele mai coborâte temperaturi se înregistrează în ianuarie și sunt în medie de -1.8°C, iar cele mai ridicate în iulie de +19.3°C, rezultând astfel o amplitudine termică medie de 21.1°C.

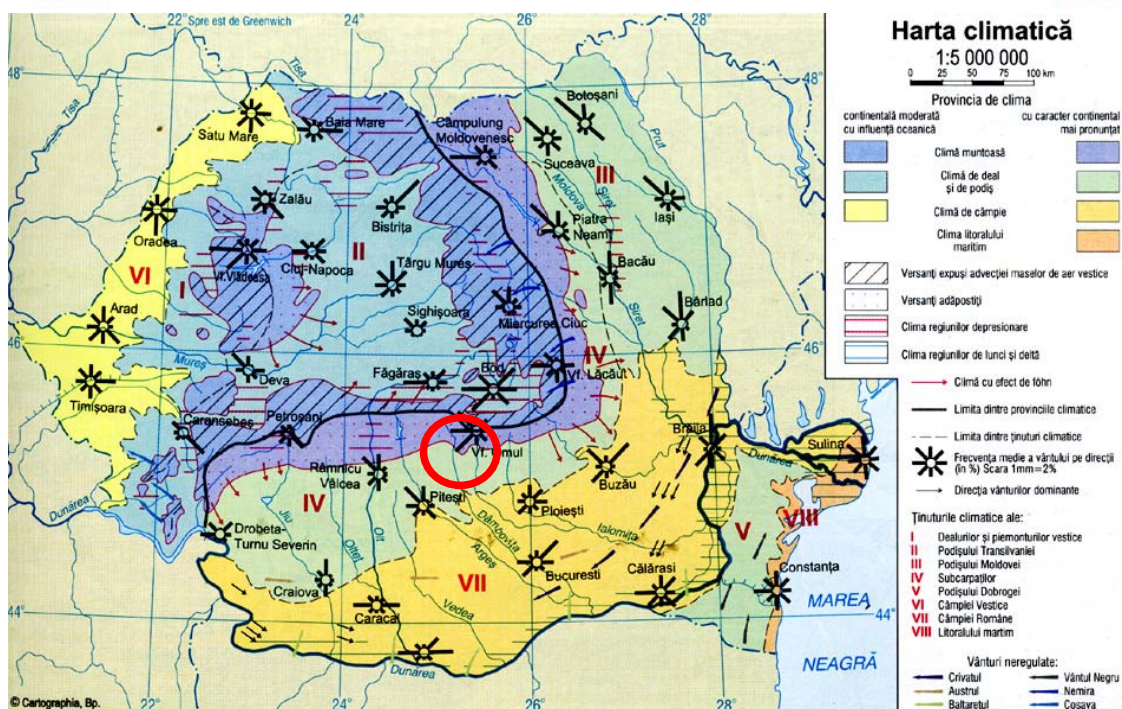


Figura 3 – Harta climatică a României

Temperatura maximă absolută înregistrată a fost de 37.1°C la data de 5 iulie 2000, iar minima absolută s-a înregistrat în ianuarie 1963, fiind -25.1°C.

Durata medie anuală de strălucire a soarelui este de cca 2014 ore, cu un minim în luna decembrie (cca 90 ore) și un maxim în luna iulie (cca 247 ore).

Regimul precipitațiilor este de asemenea influențat de condițiile fizico – geografice specifice zonei subcarpatice, aproape de limita cu zona montană. Astfel, precipitațiile medii anuale se situează în jurul valorii de 800 mm/an. Urmărind repartizarea cantităților de precipitații în decursul anului, se observă un maxim în lunile mai – iunie, cantități destul de însemnate pe parcursul lunilor de vară propriu-zise (60 – 70 mm/lună), apoi o scădere în lunile octombrie și noiembrie, minimul de precipitații înregistrându-se în luna februarie (< 40 mm).

Numărul anual de zile cu precipitații lichide este de aproximativ 120 zile.

Numărul zilelor cu ninsoare este de 37 zile și a celor cu strat de zăpadă de aproximativ 60 zile, grosimea stratului de zăpadă având cele mai mari valori în a treia decadă a lunii ianuarie (9.2 cm la Câmpina).

Nebulozitatea medie anuală este de 5.4 zecimi la Câmpina. Cele mai mari valori se înregistrează la sfârșitul sezonului rece, în martie (6.2 zecimi), iar cele mai mici în august (4.2 zecimi).

Înghițul la sol apare de regulă în a doua decadă a lunii octombrie, iar cel mai târziu primăvara poate persista până în a treia decadă a lunii aprilie (182 zile). Numărul mediu anual al zilelor cu înghiț este de 120 zile.

Adâncimea maximă de înghiț este $h = 1.00$ m (STAS 6054/87).

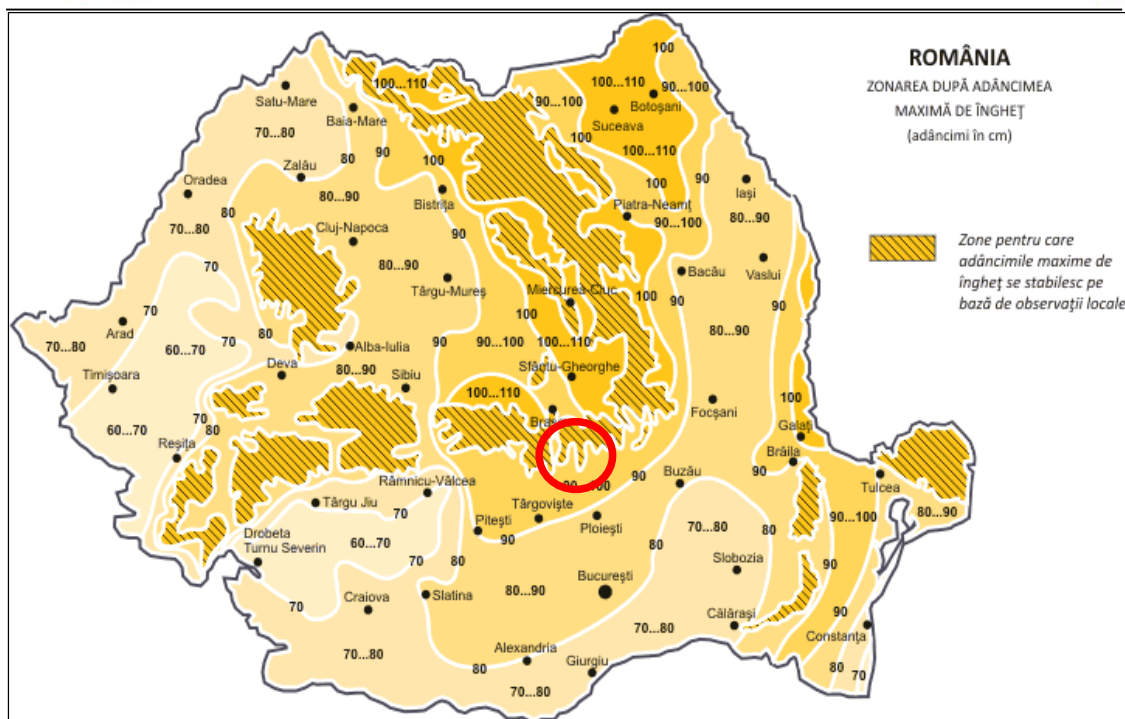


Figura 4 – Adâncimea maximă de îngheț (STAS 6054/87)

Conform Cod de proiectare – Evaluarea acțiunii vântului asupra construcțiilor, indicativ CR-1-1-4/2012, valoarea de referință a presiunii dinamice a vântului este $q_b = 0.4 - 06 \text{ kPa}$ având $IMR = 50$ ani. Conform tabel 2.1. pentru categoria de teren III, lungimea de rugozitate este $z_0 = 0.3$ și $z_{min} = 5 \text{ m}$ pentru zona de intravilan.

Direcția generală a vântului este orientată dinspre zona montană spre câmpie (N și NV), fiind canalizată preponderent de-a lungul văii Prahova.

Ca frecvență, direcția dominantă (NV) nu depășește 20%.

Viteza medie anuală pe direcții se caracterizează prin omogenitate, înregistrând la Câmpina 1.5 m/s .

Conform Cod de proiectare – Evaluarea acțiunii zăpezii asupra construcțiilor, indicativ CR-1-1-3/2012, rezultă o valoare caracteristică a încărcării din zăpadă pe sol $s_k = 2,0 \text{ kN/mp}$.

2.3.4. Riscuri naturale

Riscul seismic:

Din punct de vedere seismic, zona studiată se încadrează în zona de macroseismicitate $I = 71$ pe scara MSK, unde indicele 1 corespunde unei perioade medii de revenire de 50 ani, conform S.R.1100/1– 93.

Din analiza intensităților maxime observate în amplasament, rezultă că intensitatea maximă observată în amplasament a fost $IA=8,5$ (MSK) și s-a datorat puternicului cutremur intermediar care s-a produs în zona Vrancea în anul 1802.

Se evidențiază de asemenea, faptul că pentru cutremurele din 1940 și 1977 care s-au produs în zona Vrancea intensitățile în amplasament au fost de asemenea mari: $IA=7,9$ (1940) și $IA=7,7$ (MSK).

În concluzie, se poate estima că intensitatea maximă posibilă în amplasamentul investigat poate fi: $IA=8,5$ (MSK).

Acestei valori de intensitate i se poate asocia o valoare a accelerației cuprinsă între: $A_{Hmax} = 0.26 - 0.30g$.

De menționat, că această valoare a accelerației poate fi atinsă în cazul producerii unui curemur intermediar în zona Vrancea comparabil cu cel produs.

Riscul de inundabilitate:

Pe teritoriul investigat nu au fost identificate fenomenele de inundabilitate deoarece cursurile de apă sunt situate la distanța apreciabilă de zona de interes sau sunt canalizate.

Zăcămintele de petrol de pe teritoriul localității sunt cantonate în nisipurile și gresiile Pliocene, de la contactul cu accidental tectonic și până la 500 m sud de acesta, unde petrolul intră în contact cu apa de sinclinal.

Topoclimatul zonei are un caracter de adăpost, atât față de fluxul vestic, cât și față de pătrunderea crivățului din nord-est. Vânturile care bat sunt de tip foehn. Viteza medie a vântului este de 1,5 m/s.

Temperatura medie anuală este de +9,5 grade Celsius.

Cantitatea de precipitații anuală variază între 500-700 mm/an.

De menționat este trăsătura deosebită pe care mun. Câmpina o are, și anume faptul că are cele mai multe zile însorite din toată țara, între 160 și 180 zile anual.

2.4. Circulația

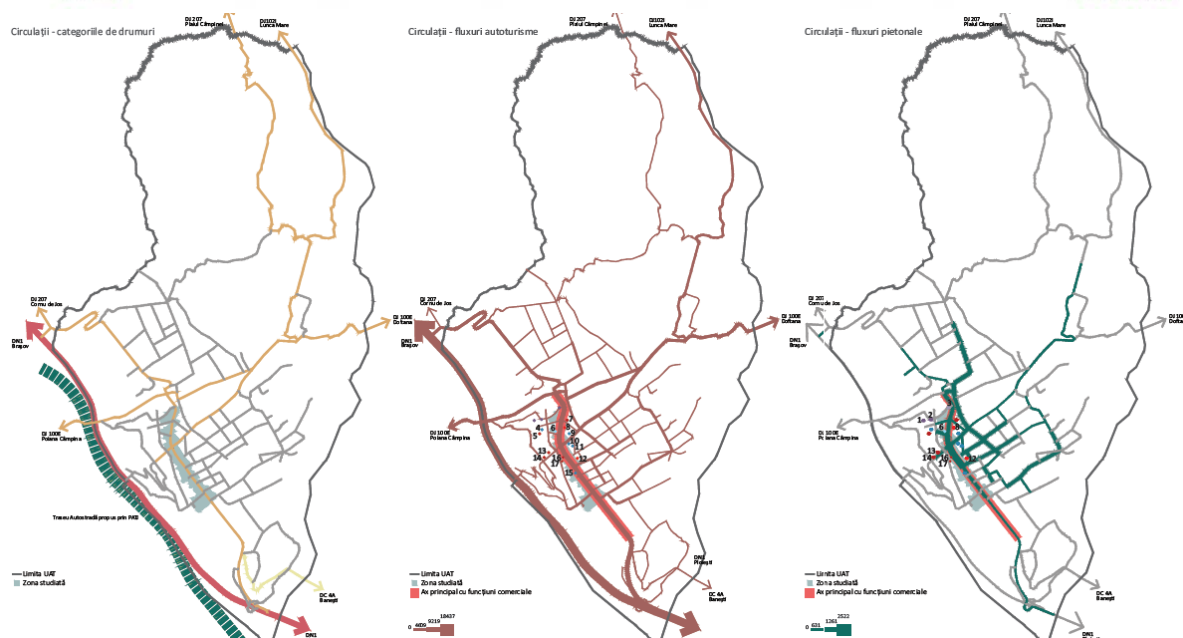
2.4.1. Circulația rutieră

Sectorul analizat al bulevardului prezintă în profil transversal 2 benzi de circulație (pe direcția nord-sud) și un profil transversal 1 bandă + bandă parcare (pe direcția sud-nord) și valori ridicate de trafic: circa 900 - 1.000 veh / h / ambele sensuri în ora de vârf sau 10.000 veh / zi (valoare MZA).

În profil longitudinal se remarcă o ușoară rampă pe sensul de mers spre bd. Culturii. Coroborând aceasta declivitate ușoară cu parcurile amenajate în spic pe acest sens, se poate deduce că acest sens de mișcare este ușor defavorizat față de sensul opus.

DJ 1021 în partea de sud a municipiului și DJ 101R 51 în partea de nord a Municipiului se transformă în **B-dul Carol I**, care reprezintă cea mai lungă stradă din Municipiu și una din cele două străzi importante. Cea mai mare parte a locuințelor colective sunt situate de-a lungul acestei străzi. Este motivul pentru care aceasta prezintă și valori de trafic mai ridicate față de celelalte artere ale municipiului. B-dul Carol I joacă rol de traseu alternativ al DN1 pentru turiștii care vin dinspre București și merg către zonele turistice montane. Astfel, Câmpina și Îndeosebi zona sa centrală au devenit puncte de oprire (popas) pentru turiști. Din acest motiv, necesitatea unui **pasaj subteran** care să dirijeze traficul turistic de tranziție către ieșirea nordică din localitate este justificată. La fel și necesitatea unei parcuri subterane pentru turiștii care poposesc în zona centrală a orașului pentru cumpărături este oportună.

Calea Doftanei este a doua arteră ce grupează un trafic intens de-a lungul ei. Aceasta asigură legătura în teritoriu pe direcție perpendiculară, continuându-se în extravilan cu **DJ 1001**.



Capacități de transport și fluxuri

În zona centrală și pe bulevardele principale ce o intersectează (Bulevardul Carol I, Calea Doftanei), sunt concentrate atât principalele servicii publice și alte servicii ale localității, cât și zonele de locuințe cu o mai mare densitate. Acestea reprezintă cele mai mari valori de trafic din municipiu. Au fost amenajate o serie de locuri de parcare publice, pentru a acoperi nevoile zonei centrale, acestea deserving și zonele rezidențiale. Gradul mai mare de complexitate al zonei și implicit potențialul de crearea a unor probleme de trafic a dus la căutarea unei soluții pentru perimetrul mai extins al zonei centrale, cu scopul fluidizării traficului, al evitării blocajelor în trafic și creării de locuri de parcare suplimentare.

2.4.2. Circulația pietonală

Circulația pietonală pe B-dul Carol I se desfășoară în condiții organizate, dispunând de trotuare largi și în stare bună. Traversarea bulevardului se face prin locuri special amenajate, presemnalizate, semaforizate și, pe alocuri, dotate cu buton de cerere a timpului de verde, fapt ce contribuie la creșterea siguranței pietonale și la menținerea fluentei traficului auto prin asigurarea unor timpi corespunzători de deplasare.

Spațiul pietonal:

Ameliorarea calității spațiilor pietonale este una din cele mai importante strategii pentru o bună mobilitate. Mersul pe jos reprezintă o formă deplasare sustenabilă prin lipsa de costuri, lipsa poluării și beneficiile asupra sănătății umane.

Concentrarea spațială a locuitorilor și obiectivelor de interes face ca orașul să fie destul de bine optimizat pentru deplasări pietonale sau cu bicicleta (distanțe scurte, sub 5 km).

Folosirea bicicletei sau a mersului pe jos depinde de disponibilitatea locuitorilor orașului de a adopta aceste mijloace de transport și de politicile (la nivel național și local) de descurajare a folosirii autovehiculelor și de încurajarea folosirii alternativelor mai prietenoase cu mediul.

Exceptând piețele urbane pietonale reprezentată de Piața Ceasului (intersecția Carol I cu Strada Republicii, Parcul Trandafirilor, Parcul Milia și Parcul Regele Mihai, Parcul Barbu Stirbey (intersecția Bulevardul Culturii cu Bulevardul Carol I) accesul pietonal pe străzile din Municipiul Câmpina este deficitar, în special pentru persoanele cu dizabilități sau persoanele cu nevoi speciale. Este necesară regândirea pozelor stradale, pentru a asigura dimensiuni corespunzătoare pentru utilizatori și care să respecte normativele în vigoare.

Există două categorii spații pietonale:

- întrerupte (trecurile pentru pietoni) și
- neîntrerupte (alei).

Mare parte a spațiilor pietonale din Câmpina sunt spații pietonale întrerupte, existând câteva alei în spațiile verzi ale orașului și în zonele de blocuri. Aleile sunt în general corect dimensionate, probleme de accesibilitate existând în cazul spațiilor pietonale aferente străzilor ce prezintă următoarele disfuncții: ocuparea acestora de mașini parcate, lățimi necorespunzătoare pentru folosirea eficientă lor, starea proastă a unor dintre spațiile pietonale etc.

Municipiul Câmpina dispune de câteva spații pietonale, de dimensiuni reduse, din zona centrală, reprezentat de Piața Ceasului (intersecția Carol I cu Strada Republicii, Parcul Trandafirilor, Parcul Milia și Parcul Regele Mihai, Parcul Barbu Stirbey (intersecția Bulevardul Culturii cu Bulevardul Carol I). Zona pietonală dispune de spații verzi generoase, pavaje pietonale, dotări și chioșcuri. Mobilierul urban nu este de calitate, iar finisajele sunt învechite.

Spațiile pietonale din zonele de locuințe colective:

Probleme identificate în zonele de locuințe colective sunt: starea slabă a trotuarelor, insuficiența spațiilor verzi, locurilor de joacă, activităților de petrecere a timpului liber pentru toate categoriile de vârstă, lipsa unei infrastructuri velo.

În prezent spațiile publice aferente blocurilor de locuit sunt ocupate în mare parte de parcuri, inclusive porțiuni ce aparțin trotuarelor sau carosabilului. De asemenea trotuarele nu sunt dimensionate, amenajate și utilizate pentru persoane cu deficiențe locomotorii. Zone cu potențial de dezvoltare a spațiilor publice pietonale sunt reprezentate de zonele aferente locuințelor colective, care în prezent, pe lângă ocuparea aproape în totalitate cu locuri de parcare, prezintă o organizare ineficientă. Regândiri ale acestor spații, în cadrul unor procese integrate de reabilitarea a zonelor de locuințe colective ar putea duce la crearea de spații pietonale și spații verzi suficiente, cu păstrarea locurilor de parcare.

Spațiile verzi de aliniament nu sunt îngrijite, având caracter de vegetație spontană, pe străzile de categoria a II-a și străzile de categoria a III-a. Străzile de categoria a II-a (Carol I, Calea Doftanei) dispun de un spațiu verde adiacent trotuarelor, dar acesta aparține zonelor de locuințe. Majoritatea străzilor din Municipiul Câmpina dispun de spații verzi de aliniament, excepție făcând străzile Dunării, București, Turnu Măgurele și câteva străzi înguste ce nu au permis dezvoltarea de spații verzi.

Zona bulevardului Carol I este caracterizată de un mare dinamism, determinat de diversitatea de activități desfășurate de-a lungul lui, la parterul blocurilor. Acest dinamism, cuplat cu o mixitate funcțională a zonei, generează un trafic pietonal intens, specific zonelor centrale ale orașelor. În acest scop, trotuarele

Bulevardului Carol I sunt generoase, fiind dimensionate, în perioada comunistă, pentru un asemenea trafic pietonal intens.

Cu toate acestea, Bulevardul Carol I, fiind o stradă de categoria I, continuarea Drumului DJ 102 I, nu contribuie la crearea unui mediu prietenos pentru pietoni.

Pe străzile secundare, accesul pietonal este deficitar, în special pentru persoanele cu dizabilități sau persoanele cu nevoi speciale. Este necesară regândirea poștelor stradale, pentru a asigura dimensiuni corespunzătoare pentru utilizatori și care să respecte normele în vigoare.

Mersul pe jos o formă deplasare foarte sustenabilă prin: lipsa de costuri, lipsa poluării și beneficiile asupra sănătății umane. Ameliorarea calității spațiilor pietonale este una din cele mai importante strategii pentru o bună mobilitate.

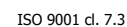
Există două categorii spații pietonale: întrerupte (trecherile pentru pietoni) și neîntrerupte (alei).

2.4.3. Trama stradală

Caracteristici ale tramei stradale din Mun. Câmpina și din zona centrală:

- Străzi neplanificate, organice, cu două legături principale nord-sud și est-vest;
- Trama stradală a rezultat în urma pătrunderii și sistematizării bulevardelor principale în țesutul urban vechi;
- Bulevardul Carol I reprezintă axa centrală longitudinală ce traversează municipiul (stradă de categoria a II-a, cu dublu sens și 2 benzi pe sens, ocupate parțial de locuri de parcare), pe direcția nord-sud și reprezintă continuarea DJ 102I din partea de sud și DJ 101 R din partea de nord. Bulevardul este bordat, pe mare parte din lungimea lui, de ansambluri de locuințe colective, instituții publice și servicii socio-culturale județene și municipale și servicii;
- Calea Doftanei reprezintă axa principală transversală a municipiului (stradă de categoria a II-a, cu dublu sens 2 benzi pe sens până la intersecția cu strada Bogdan Petriceicu Hașdeu), pe direcția est vest și reprezintă continuarea DJ 102 I din partea de est. Prezintă un caracter neomogen, cu funcțiuni variind de la locuințe, la servicii și industrie;
- Alte axe secundare: Strada Mihail Kogălniceanu și Strada Bogdan Petriceicu Hașdeu, Strada Grivița asigură legătura dintre principalele obiective ale Municipiului, (servicii din zona centrală, zone care aglomerează locuri de muncă) și cartierele de locuințe colective;
- Adiacent axului principal mai există o zonă un rând de străzi secundare, de categoria a III-a, cu o structură dezordonată dar cu tendințe de organizare în mod ortogonal, care delimitează zona centrală a municipiului, în lungul cărora se găsesc, de asemenea, locuințe colective.

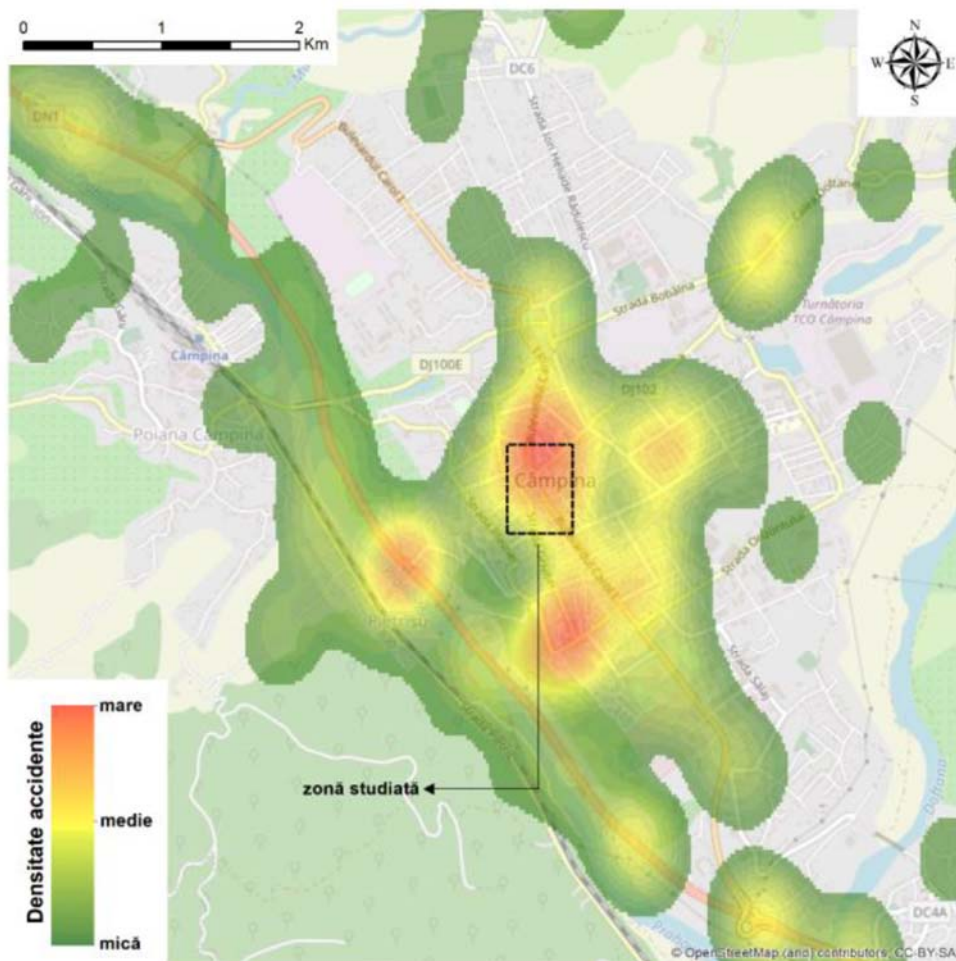
În Municipiul Câmpina a fost implementat local un sistem de străzi cu sens unic menit să fluidizeze traficul din zonă și să ofere spațiu suplimentar pentru locuri de parcare: exemplu străzile Mihai Eminescu - Republicii, Toma Ionescu - Maramureș. Strada 1 Mai a fost transformată în sens unic din cauză că a fost întreruptă de zona pietonală a pieței, nepermițând legătura cu strada Republicii și deci relația de stânga de pe strada I. L. Caragiale. Strada Frații Golești este singura stradă cu sens unic cu 2 fluxuri, aici neexistând locuri de parcare.



2.4.4. Elemente de trafic

Din analiza bazei de date a accidentelor rutiere, sectorul analizat reprezintă o zonă cu grad mare de accidente, cu precădere intersecția Bd. Carol I – Str. Henri Condă, acolo unde în perioada 2015-2019, s-au produs aproximativ 4 accidente rutiere soldate cu victime (1 rănit grav și 3 răniți ușor).

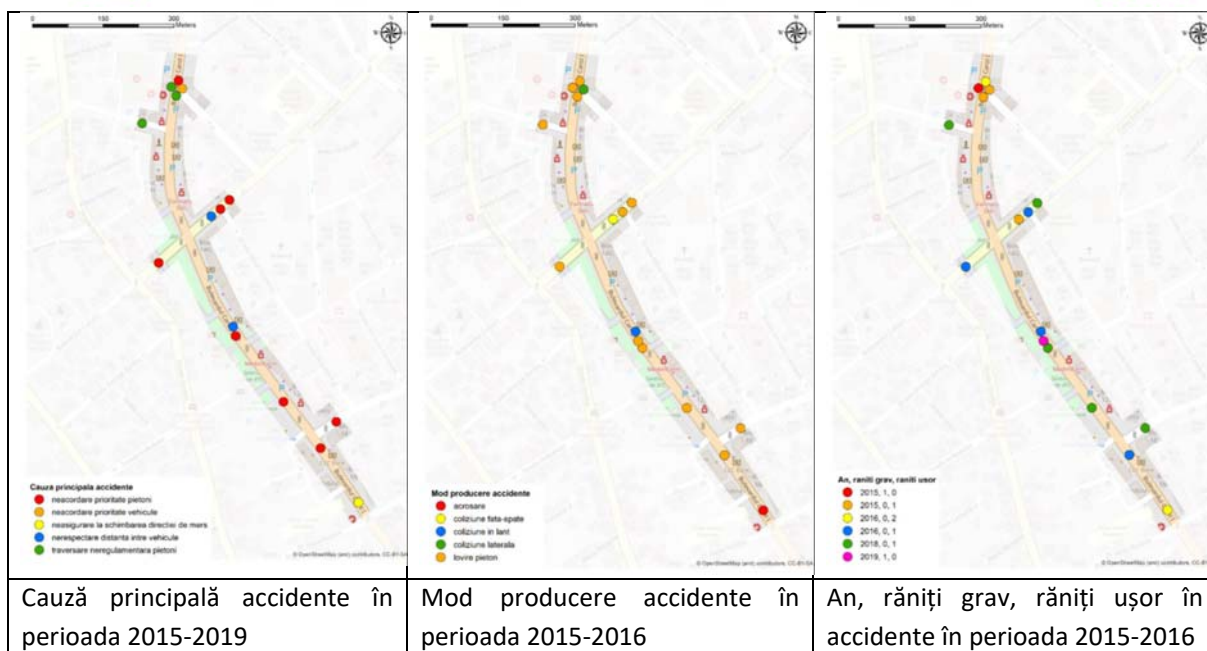
Cauzele principale care au dus la producerea accidentelor au fost: neacordare prioritate pietoni, traversare neregulamentară pietoni și nerespectare distanță între vehicule, iar principalul mod de producere a fost prin lovirea pietonilor.



Numărul accidentelor soldate doar cu pagube materiale sunt de circa patru ori mai numeroase decât numărul accidentelor grave, conform datelor existente.

Circa 20% din totalul accidentelor înregistrate la nivelul orașului au avut loc pe bulevardul Carol I.

Prin urmare, având în vedere implicarea frecventă a pietonilor în accidentele de circulație, se recomandă adoptarea de măsuri de calmare a traficului sau separare între tipurile de fluxuri auto și pietonale / velo.

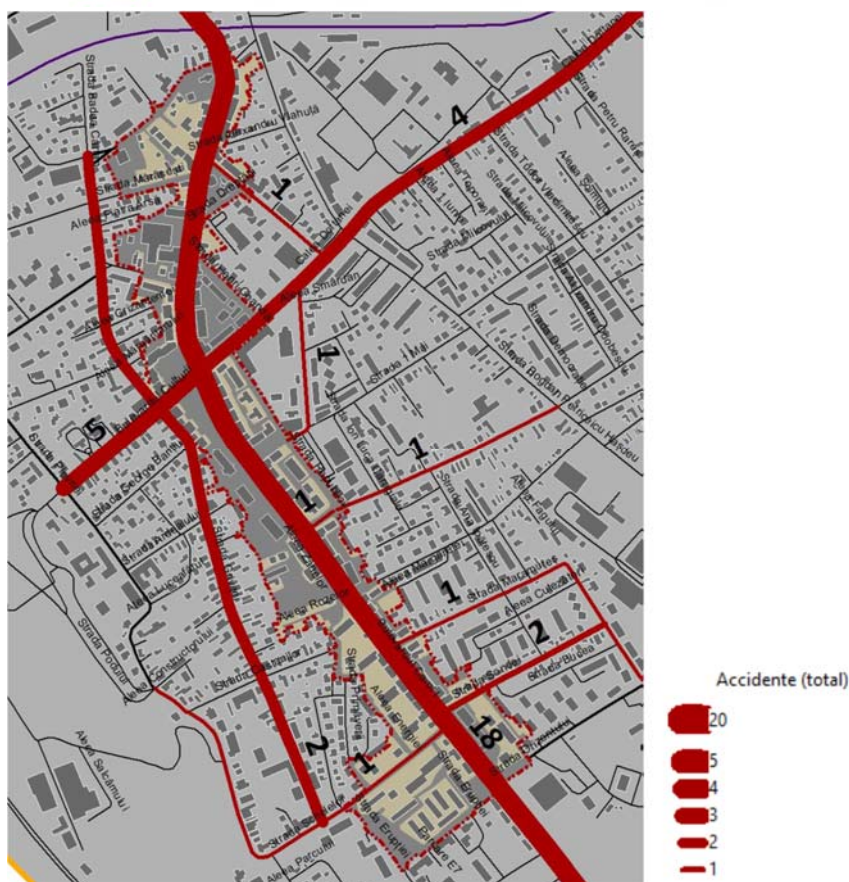


Sursa: Prelucrare pe baza datelor IGPR de către elaborator Studiu de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație

Pentru zona mai largă, incluzând toate străzile zonei analizate, conform datelor primite de la Inspectoratul de Poliție, cauzele accidentelor în Municipiul Câmpina sunt în mare neacordare de prioritate vehicule, traversare neregulamentară pietoni și nerespectarea distanței dintre vehicule. Sunt reprezentate numărul total de accidente pe străzi, marcate prin grosimi se linie și prin text numărul accidentelor grave.

Majoritatea unităților de învățământ liceal sunt amplasate central, generând astfel trafic suplimentar în această zonă. Liceul Tehnologic Energetic, de pe strada Griviței în special generează foarte multe deplasări (în special pietonale), de multe ori elevii traversând zona de vest prin Bulevardul Carol I pentru a ajunge la zonele de locuințe.

Numărul mare de accidente în care sunt implicate pietoni, la intersecția Henri Coandă - Carol I se poate explica prin configurația deficitară a interjecției, cu mașini parcare care obturează vizibilitatea în trafic și trotuare ocupate de autovehicule, ce incomodează traficul de pietoni și îi determină să utilizeze carosabilul pentru deplasare



Dintre accidentele care au avut loc în străzile zonei analizată din Municipiul Câmpina în perioada 2010-2021. Cauzele principale sunt: neacordare prioritate vehicule (87), neacordare prioritate pietoni (69), traversare neregulamentara pietoni (51), abateri biciclisti (44).

Există câteva situații în care intersecțiile străzilor de categoria III nu respectă pasul minim (Bulevardul Carol I cu Strada Erou Grigore Nicolae- Strada Henri Coandă, Bulevardul Carol I cu străzile Mărășești - 1 Decembrie 1918, Bulevardul Carol I cu străzile Sondei - Schelelor). Aceste intersecții sunt prea dese, ducând de asemenea la probleme în trafic.

În general se respectă dimensiunile minime ale străzilor, raportat la categoria din care fac parte.

2.4.5. Starea drumurilor

Din punct de vedere al stării drumurilor comunale, județene și naționale, aceasta în zonă este în general bună. De asemenea, starea străzilor urbane din intravilan este în general bună, existând probleme mai degrabă de calitatea a spațiilor pietonale și de accesibilizare a pietonilor, bicicliștilor. Nu există în zona centrală drumuri neasfaltate.

Din punct de vedere al străzilor, se observă că nu sunt probleme majore, majoritatea străzilor fiind în stare bună, cu lățimi corecte conform categoriei din care fac parte. Singurele excepții sunt, de exemplu alea de acces Camelliei. Pentru această analiză de stare a străzilor nu au existat date oficiale, fiind bazată pe observații de la fața locului, ce pot fi subiective, interpretabile.



Din punct de vedere al stării calitative a spațiilor pietonale, acestea sunt în mare parte în stare bună, multe fiind modernizate, odată cu străzile adiacente. Există însă o problemă de subdimensionare a trotuarelor, pe anumite segmente de drum, sau de lipsă a acestora pe anumite străzi, în special alei de acces. Pe lângă aceste probleme date de dimensionarea profilelor străzilor, se mai remarcă problema ocupării trotuarelor de autovehicule parcate, pietonii fiind obligați să folosească carosabilul pentru deplasare. Această problemă este mai pregnantă mai ales în zonele cu fluxuri pietonale intense: de exemplu zona pieței agroalimentare. Pentru această analiză de stare a străzilor nu au existat date oficiale, fiind bazată pe observații de la fața locului, ce pot fi subiective, interpretabile.

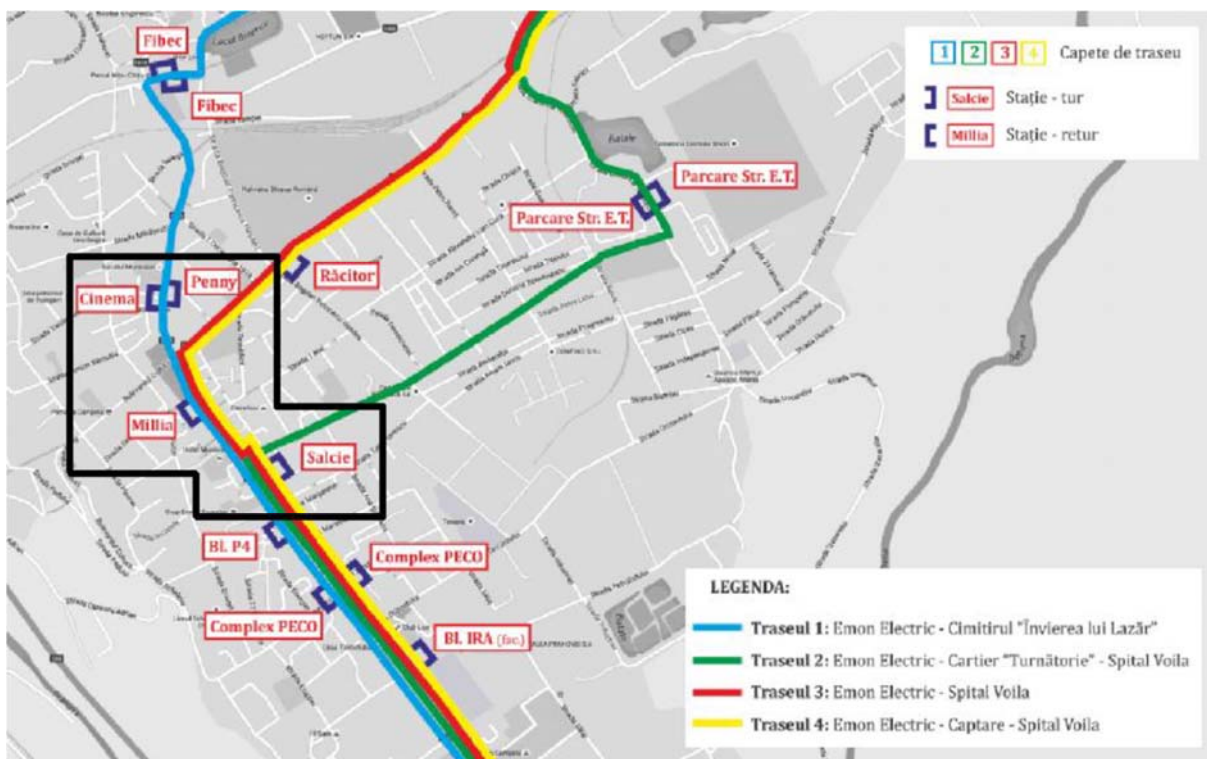
2.4.6. Transport în comun

În prezent, transportul public intraorășenesc în Municipiul Câmpina este asigurat de către societatea de transport Eliro Câmpina

Stațiile înființate pentru Transport Județean de persoane au fost introduse în programul județean de Transport în urma hotărârilor emise de Consiliul Local Câmpina.

Segmentul bd. Carol I deservește liniile de transport public - 1, 2, 3 și 4 prin stațiile de transport "Penny", "Cinema", "Milia" și "Salcie".

Conform PMUD Câmpina, toate liniile de transport public au o frecvență de circulație de 15 minute în intervalul luni-vineri / 05:00-08:00; frecvență de circulație de 20 minute în intervalul luni-vineri / 08:00-20:00 și o frecvență de circulație de 30 minute în intervalul luni-vineri / 20:00-23:00 și sâmbătă-duminică / 05:00-23:00.



Rețeaua de transport public în zona de interes, Sursa: PMUD Câmpina

Acestea asigură o bună accesibilitate a zonei și o bună conectivitate a zonei centrale cu localitățile învecinate.

Pe raza municipiului Campina, la ora actuala. sunt în exploatare **4 (patru) trasee de transport public local** de persoane prin curse regulate. Sistemul de utilități publice prin care se realizează această activitate este compus din:

- calea de rulare, respectiv strazile Nicolae Balcescu, Carol I, Oituz, B.P.Hasdeu, I.H.Radulescu, Calea Doftanei Voila, Soseaua Paltinu, M.Kogalniceanu, Constantin Stere, Ec.Teodoroiu, Zorilor;

- stațiile de imbarcare - debarcare calatori aferente traseelor de mai jos:

1. Sediul S.C.Emon Electric S.A - Cimitirul "Învierea lui Lazăr" (Fantana cu ciresi – sambata si duminica in perioada 01.05-01.09 a fiecarui an);
2. Sediul S.C.Emon Electric S.A. - Spital Voila;
3. Sediul S.C.Emon Electric S.A. - Captare - Spital Voila;

Traseele care se suprapun cu zona de studiu sunt: 1,3 si 4.

Astfel, considerând intervalele vehiculelor de transport public și categoria autovehiculelor (cu puține locuri, fără posibilitate de eticketing), acesta este destinat în primul rând deplasărilor în scop de muncă și

legăturilor cu localitățile din jur, nefiind conceput pentru deplasări în oraș altele decât cele menționate mai sus.

Lipsa unor puncte de vânzare a билетelor sau a eticketing-ului duce la importanța prevederii alveolelor pentru BUS, ducând la timpi mai mari de staționare și existând astfel riscul incomodării traficului.

Prima cursa se executa la ora 6.15 cu frecventa de 15 minute pana la ora 08.00, urmatoarele avand o frecventa la 30 minute. Ultima cursa se executa la 20.30 cu plecare de la sediul Emon Electric S.A, conform specificațiilor mai sus detaliate.

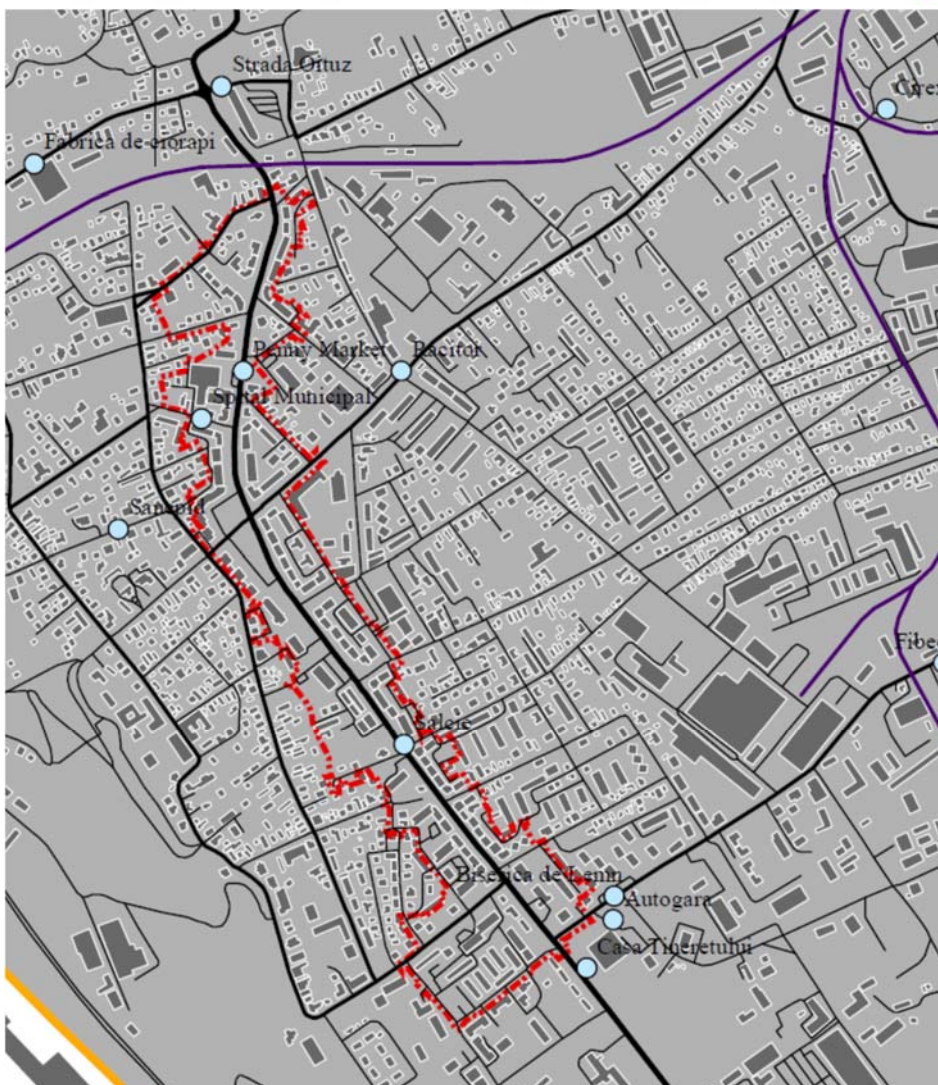
Realizarea unui pasaj în zona centrală ar reprezenta un beneficiu pentru transportul județean, întrucât majoritatea stațiilor nu se află în interiorul inelului ocolitor, ci pe drumul principal B-dul Carol, beneficiind astfel de o accesibilitate sporită în viitor.

Transportul public local este asigurat de microbuze și este administrat de o societate comercială privată, desemnată prin contract de delegare, prin licitație publică. Vehiculele ce realizează transportul public local au capacități de 14-16 locuri, de tip microbuz și în anul 2016 erau în număr de 7. Acestea nu sunt accesibilizate pentru accesul persoanelor cu dizabilități (conform PMUD). Sistemul actual de transport prin microbuze nu reprezintă atractivitate pentru călători, fenomen observat și din faptul că "transportul public este utilizat în Municipiul Câmpina doar pentru aproximativ 5% din deplasările desfășurate de locuitorii orașului" (Studiu de Circulație PUG Câmpina) și din scăderea vânzării de bilete. Printre cauzele acestui fenomen se numără: frecvența scăzută, a accesibilitatea scăzută în afara zonei centrale, creșterea gradului de motorizare în municipiu, declinul economic al unor activități economice.

După cum se observă din amplasarea stațiilor de transport județean, corelată cu harta transportului locale, se observă că transportul public local se suprapune pe cel județean, în special pe Bulevardul Carol I, care este și cea mai aglomerată stradă a municipiului.

Accesibilitatea stațiilor de transport în zona centrală este bună, asigurând pentru toată zona distanțe de parcurs până la o stație de maxim 300 m, corespondentul a aproximativ 5 minute de mers pe jos.

Din punct de vedere al numărului de bilete vândut se observă o scădere dramatică, accentuată din 2010 până în prezent. Cauzele pot fi: declinul numărului de locuitori, schimbarea structurii economice-reducerea activităților zonelor industriale, cuplate cu creșterea puterii de cumpărare, rezultând creșterea indicelui de motorizare.



Stații transport județean, Sursa: Date primite de la Consiliul Județean Prahova, prelucrate de elaboratorul Studiului de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație

În zona studiată sunt trei stații de așteptare care vor fi afectate de intervenția propusă.

Stațiile de taxi sunt în general amplasate în zona de trafic mare pietonal, cu o bună accesibilitate și vizibilitate din partea utilizatorilor.



Stații de taxi, Sursa: Date primite de la Primăria Municipiului Câmpina, prelucrate de elaboratorul Studiului de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație

2.4.7. Parcările

Majoritatea parcarilor din zona studiată sunt dispuse pe calea de rulare, adiacent circulației, în spic, aceasta fiind o amplasare deficitară întrucât manevrele de blocare pot bloca traficul, în special pe străzile aglomerate (remarcându-se Bulevardul Carol I) sau pe străzile înguste, cu carosabil de 4-6 m, unde este dificil de executat manevre pentru parcare.

Din punct de vedere al parcajelor, există mai multe tipuri de parcaje, fiecare cu particularitățile și disfuncțiile lor.

Există locuri de parcare asigurate în incinta dotărilor publice. Nu toate acestea asigură necesarul stabilit prin HGR 525/1995, pentru activitățile respective.

Mixitatea funcțională mare a zonei reprezintă și spațiul public restrâns pentru propunerea de locuri de parcare reprezintă o oportunitate pentru locurile de parcare cu parări cu dublă funcțiune (publice și de reședință) în zonă.

Există câteva străzi cu parcare perpendiculară sau în spic, care reprezintă un mod ineficient de utilizare a spațiului întrucât folosesc mult din suprafața carosabilă sau chiar pietonală:

Pe lângă inconvenientul utilizării spațiului de rulare, există și alte probleme precum: creșterea riscului de accidente pe străzile respective, trafic îngreunat din cauza manevrelor de parcare, lipsa de siguranță a pietonilor ce sunt nevoiți să folosească carosabilul pentru deplasare.

Din punct de vedere al parcajelor în zonă, se observă trei tipuri de abordări:

1. Parări pe carosabil sau pe trotuar

Întrucât majoritatea locuințelor individuale dispun de garaj sau loc de parcare pe teren, iar în zonă nu sunt alte activități ce pot determina staționarea pe scurtă durată au autoturismelor, se concluzionează faptul că avut loc o creștere a numărului de autoturism / familie. Acest fapt ar trebui luat în considerare la stabilirea, pentru dezvoltările noi, a reglementărilor referitoare la necesarul de locuri de parcare, pentru zonele de locuințe individuale.

2. Parcări în garaj sau pe terenul proprietate privată, în special în zonele de locuințe individuale.

Acestea sunt rare în zona analizată, neexistând garaje în zonă, iar locuințele individuale sunt în număr restrâns. Se observă în special în cazul locuințelor de pe strada Mărășești. Tendința de îndesire, în timp, cuplată cu neasigurarea locurilor de parcare suficiente, poate duce la disfuncții din punct de vedere al parcărilor.

3. Locuri de parcare special amenajate pentru zonele de locuințe colective, amplasate în special în incintele acestora sau de-a lungul blocurilor.

Organizarea locurilor de parcare este tipică locuințelor colective din ansamblurile realizate înainte de 1990 din România, când numărul de autovehicule raportate la 1000 de locuitori erau mult mai scăzut decât perioada prezentă. Astfel, confruntate cu un deficit de locuri de parcare, acestea au fost organizate, în timp, pe spațiul public destinat pietonilor, pe carosabil, sau pe locul fostelor spații verzi.

Se observă că mare parte din locurile de parcare ale locuințelor colective sunt organizate liniar, de-a lungul blocurilor, atât în fața cât și în spatele blocurilor. Există câteva locuri de parcare organizate pe suprafețe mai mari, unde spațiul a permis aceasta.

În cazul blocurilor tip incintă, acestea adăpostesc de multe ori spații de parcare dispuse liniar.

Nu se poate face o estimare a numărului locurilor de parcare, deoarece nu există o evidență a acestora, existând și multe locuri de parcare informale, organizate ad-hoc.

O parte dintre serviciile publice, clădirile comerciale și serviciile din zonă, construite înainte de 1995 (când au început să se ia în calcul la autorizarea construcțiilor asigurarea de locuri de parcare, conform HGR 525), au asigurat spații de parcare pe parcele. Blocurile de locuințe din perioada socialistă, cu locuri de parcare estimate la rata de motorizare de atunci, care era foarte scăzută, nu sunt suficiente.

Folosind datele privind populația, pentru străzile analizate în figura de mai jos, se pot observa următoarele:

- Populația totală de pe străzile zonei de analiză (pe lungimea lor integrală) este de 6.151 locuitori. Considerând rata de motorizare de 417 autovehicule/ 1000 locuitori, se poate estima în zonă un număr de 2.564 de autovehicule doar pentru zona rezidențială. Lungimea totală a drumurilor este de 12.050 m liniari.

- În prezent există un total de 1094 de locuri de parcare strict în zona analizată.

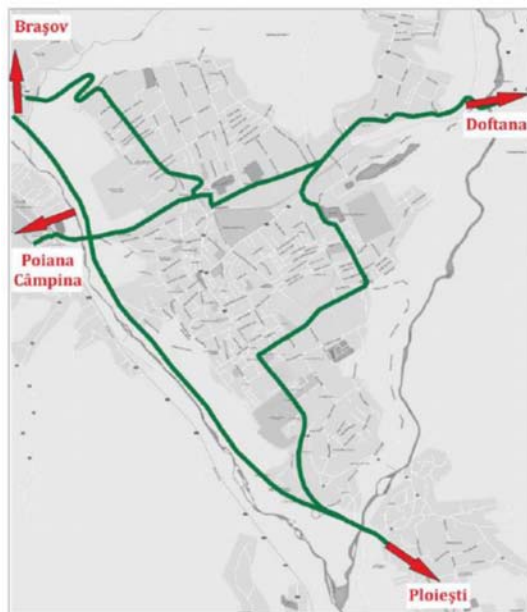
- Deși numărul de locuitori a fost calculat la nivel de stradă, iar cel al parcărilor publice a fost centralizat la nivel strict de zonă analizată, aceasta grupează densitățile cele mai mari de locuitori, pe zonele de străzi din afara zonei de analiză există doar locuințe individuale, cu denestare foarte mică. Pentru locuințele individuale de pe străzile respective, parcare se asigură pe parcelă. Așadar, deficitul de parcare este mai mic decât cel calculat, însă diferența este minoră.

- Se observă un deficit foarte mare atât la nivelul fiecărei străzi, cât și la nivel general (prin totalul calculat).

Signalele parcuri cu plată sunt cele de pe Strada Republicii. Obligatorietatea plății pentru parcare, în special în zonele aglomerate și zonele centrale, reprezintă o metodă foarte eficientă de control al traficului.

2.4.8. Transportul de mărfuri

Zona studiată nu este afectată de vehiculele de marfă, de mare tiraj.



Sursă: PMUD

2.4.9. Spațiile de tip piață urbană

În lipsa unui parc central, alte spații pietonale folosite în scop recreativ de către locuitori sunt spațiile verzi aferente dotărilor publice din zona centrală, de-a lungul Bulevardului Carol I. De aceea este importantă identificarea pattern-urilor de folosire a acestor spații publice, pentru a stabili modul în care se pot ele îmbunătăți și aduce un aport vieții urbane și sociale în Municipiul Câmpina.

Piața Ceasului, de la intersecția Străzii Republicii cu Mihai Eminescu, este formată din următoarele elemente definitorii:

- Limite fizice (enclosed): blocurile ce mărginesc piața în partea de nord și de sud. Existența unor clădiri ce limitează pe 2 laturi piața reprezintă un avantaj pentru perceperea ei ca spațiu public și ajută la delimitarea și definirea spațiului. Parterul blocurilor este dominat de activități de servicii, ceea ce reprezintă un avantaj pentru vitalitatea ei. Poziția în apropierea locuințelor, dar și a clădirilor generatoare de locuri de muncă are avantajul de a asigura un flux continuu de utilizatori în piață. Apropierea de piața agroalimentară este de asemenea benefică, această activitate generând de asemenea flux de utilizatori.

- Legături facile pe care Piața le asigură în teritoriu prin intermediul trotuarelor de pe Bulevardul Carol I și Strada Mihai Eminescu, din care se asigură accesul direct spre piață, cele două căi de acces reprezentând și limitele de est și vest ale pieței.

- Elementele peisagistice, dispuse cu scopul înfrumusețării pieței, oferirii de spații umbrite. Diferența de nivel dintre parterul blocurilor și nivelul pieței este rezolvată prin intermediul amenajărilor peisagistice și al scărilor.

- Elementele de mobilier urban reprezentate de bănci dispuse pe laturile acestora;

- Elemente de pavaje, semnalizare: pavajul este simplu, în stare medie. Nu există diferențieri de pavaj (realizate de obicei cu scopul de a separa activități sau spații), acesta fiind un spațiu redus ca suprafață;

- Ca mod de utilizare, se observă (din observații directe de la fața locului și marcare pe hartă a persoanelor la diferite ore) că majoritatea utilizatorilor gravitează spre locurile de stat, iar fluxul principal este reprezentat de axul principal, piața reprezentând pentru pietoni un mijloc de tranzitare între Bulevardul Carol I și Strada Mihai Eminescu.

Piața agroalimentară este un alt spațiu public foarte tranzitat, aflat în apropierea Pieței Ceasului.

Parcurile Milia și Știrbei Vodă

Deși cele două spații publice poartă denumirea de parcuri, ca funcțiune, delimitare și organizare au caracteristici de piață urbană.

Acestea sunt formate din următoarele elemente definitorii:

- Limite fizice (enclosed): pentru Parcul Știrbey Vodă blocurile ce mărginesc piața în partea de nord și de vest. Existența unor clădiri ce limitează pe 2 laturi piața reprezintă un avantaj pentru perceperea ei ca spațiu public și ajută la delimitarea și definirea spațiului. Pentru Parcul Știrbey Vodă blocurile ce mărginesc piața în partea de vest nu reprezintă un element definitoriu pentru perceperea ei ca spațiu public și nu contribuie astfel la delimitarea și definirea spațiului. Parterul blocurilor este dominat de activități de servicii, precum și servicii HORECA (spre deosebire de Piața Ceasului) ceea ce reprezintă un avantaj pentru vitalitatea ei. Poziția în apropierea locuințelor dar și a clădirilor generatoare de locuri de muncă și a Colegiului Național Nicolae Grigorescu are avantajul de a asigura un flux continuu de utilizatori în piață.

- Piața asigură legături facile în teritoriu prin intermediul trotuarelor de pe Bulevardul Carol I și Bulevardul Culturii, din care se asigură accesul direct spre piață, cele două căi de acces reprezentând și limitele de est și nord/sud ale celor două piețe. Vegetația ce bordează trotuarul, în ciuda efectului estetic ce îl are, reprezintă un obstacol perceptiv și nu încurajează pietonii să o acceseze. Este necesară asigurarea vizibilității tuturor elementelor pieței, pentru a fi percepute de pietoni de la distanță și din afara pieței și pentru a îi încuraja pe aceștia să le folosească.

- Elementele peisagistice, dispuse cu scopul înfrumusețării pieței, nu oferă o umbră eficientă a spațiilor de odihnă. Diferența de nivel dintre parterul blocurilor și nivelul pieței este rezolvată prin intermediul amenajărilor peisagistice și al scărilor.

- Lipsesc elemente de umbră

- Elementele de mobilier urban reprezentate de bănci dispuse diagonal și grupate în 2 puncte centrale de interes

- Elemente de pavaje, semnalizare: pavajul este simplu, în stare medie. Nu există diferențieri de pavaj (realizate de obicei cu scopul de a separa activități sau spații), acesta fiind un spațiu redus ca suprafață

- Ca mod de utilizare, se observă (din observații directe de la fața locului și marcare pe hartă a persoanelor la diferite ore) că majoritatea utilizatorilor gravitează spre locurile de stat și nu există un flux de mișcare preferat, întrucât piața nu facilitează legături, având ca scop principal oferirea de locuri de odihnă și întâlnire.

Parcul Trandafirilor

Se observă că Parcul Trandafirilor, de la intersecția Străzii 1 Decembrie cu Bulevardul Carol I este formată din următoarele elemente definitorii:

- Limite fizice (enclosed): blocurile ce mărginesc piața în partea de nord și de sud. Existența unor clădiri ce limitează pe 2 laturi piața reprezintă un avantaj pentru perceperea ei ca spațiu public și ajută la delimitarea și definirea spațiului. NU există suficiente servicii sau elemente atractive în zonă pentru a susține activități de recreere pentru public. Acesta reprezintă un scuar de folosință locală, pentru populația din apropiere.

- Piața asigură legături facile în teritoriu prin intermediul trotuarelor de pe Bulevardul Carol I.
- Elementele peisagistice, dispuse cu scopul înfrumusețării pieței și oferirii de spații umbrite.
- Elementele de mobilier urban reprezentate de bănci
- Elemente de pavaje, semnalizare: pavajul este simplu, în stare medie. Nu există diferențieri de pavaj (realizate de obicei cu scopul de a separa activități sau spații), acesta fiind un spațiu redus ca suprafață
- Folosința cea mai frecventă a acestui spațiu este de loc de odihnă, socializare.

2.4.10. Trasee de ciclism / Velo

Bicicleta reprezintă un mijloc eficient de deplasare deoarece este ușor de utilizat, costă puțin, nu poluează și contribuie semnificativ la ameliorarea condițiilor de sănătate a utilizatorului. Astfel, bicicleta este ideală pentru călătoriile scurte de zi cu zi și se află în centrul politicilor de dezvoltare durabilă. Majoritatea orașelor europene au adoptat în decursul ultimilor 20 de ani o serie amplă de politici pentru încurajarea deplasărilor velo împreună cu realizarea infrastructurii aferente.

Municipiul Câmpina nu dispune în prezent de niciun fel de infrastructură destinată mersului cu bicicleta (piste de biciclete sau spații de închiriere, parcare biciclete). Cu toate acestea, luând în considerare dimensiunea municipiului și distanțele reduse între diferite dotări și servicii existente la nivelul acestuia, bicicleta are potențial de a deveni un mijloc de transport prioritar, fiind o alternativă viabilă pentru utilizarea mașinii personale.

Apropierea de satele din zona periurbană reprezintă de asemenea un avantaj, sporind posibilitățile de folosire a mobilității active. Pentru zona accesibilizarea zonei periurbane, au fost propuse prin PMUD trasee de biciclete. Este utilă conectarea acestor prin piste de biciclete cu principalele zone ale orașului, în special cu zona centrală.

Deși e cele mai multe ori bicicleta este folosită pentru distanțe scurte (sub 5 km) în cazul navetismului pot fi considerate ca fiind pretabile distanțe de până la 10-15 km (30-40 min).

Deși nu există trasee de bicicletă, locuitorii orașului folosesc infrastructura rutieră și aleile parcului pentru deplasarea pe bicicleta. Din hărțile de mai jos, se pot observa traseele preferate pentru bicicleta (folosite în mare parte în scop recreativ sau sportiv, dar și în scop de navetism), în special străzile principale.

Atribute rețelei care stau la baza proiectării unor spații de ciclism adecvate și atractive sunt:

- Confortabil
- Sigur
- Direct
- Conectat
- Echitabil

2.4.11. Calea ferată

Din punct de vedere al transportului feroviar se remarcă o disfuncție în teritoriu, și anume faptul că cea mai apropiată gară se află în altă localitate, Poiana Câmpina, la 3 km de zona centrală. Legătura dintre acestea se asigură prin intermediul transportului județean - microbuze și autobuze. Linia de cale ferată ce traversează localitatea Poiana Câmpina este linia magistrală 300 București - Brașov.

În imediata vecinătate a proiectului, în partea de nord a acestuia, se află liniile de cale ferată industriale care nu mai sunt folosite în prezent. Acestea reprezintă o disfuncție, prin încetinirea vitezei la traversarea lor și îngreunarea, astfel, a traficului.

2.5. Ocuparea terenurilor

Zona centrală a Mun. Câmpina se caracterizează prin mixitate funcțională, aici regăsindu-se majoritatea dotărilor de utilitate publică din cadrul orașului.



Funcțiuni existente

Zona studiată este un țesut omogen ce conține locuire colectivă, locuire individuală, spații verzi aferente locuirii dar și spații verzi amenajate de interes public, atât la nivel zonal cât și la nivel municipal.

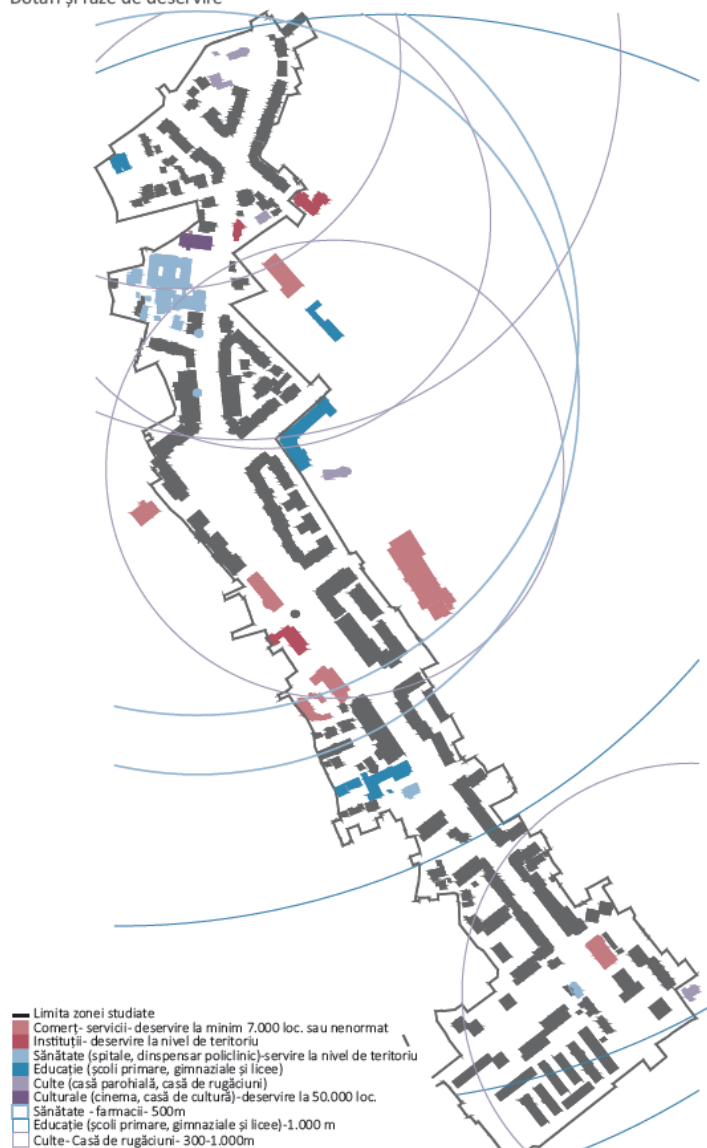
Principalele caracteristici ale funcțiilor ce ocupă zona studiată:

- o Relaționări între funcțiuni și asigurarea serviciilor în zonă

Funcțiunile existente sunt specifice unei zone centrale, iar faptul că sunt concentrate toate aici întărește caracterul de centralitate al zonei. Se poate observa, într-o analiză comparativă, o mai mare mixitate la nivelul parterului, astfel asigurându-se o mare parte a serviciilor în zonă.

Dotarea cu obiective de utilitate publică se realizează în proporție de 90% în zona studiată, acestea regăsindu-se atât în interiorul zonei centrale cât și în proximitatea acesteia

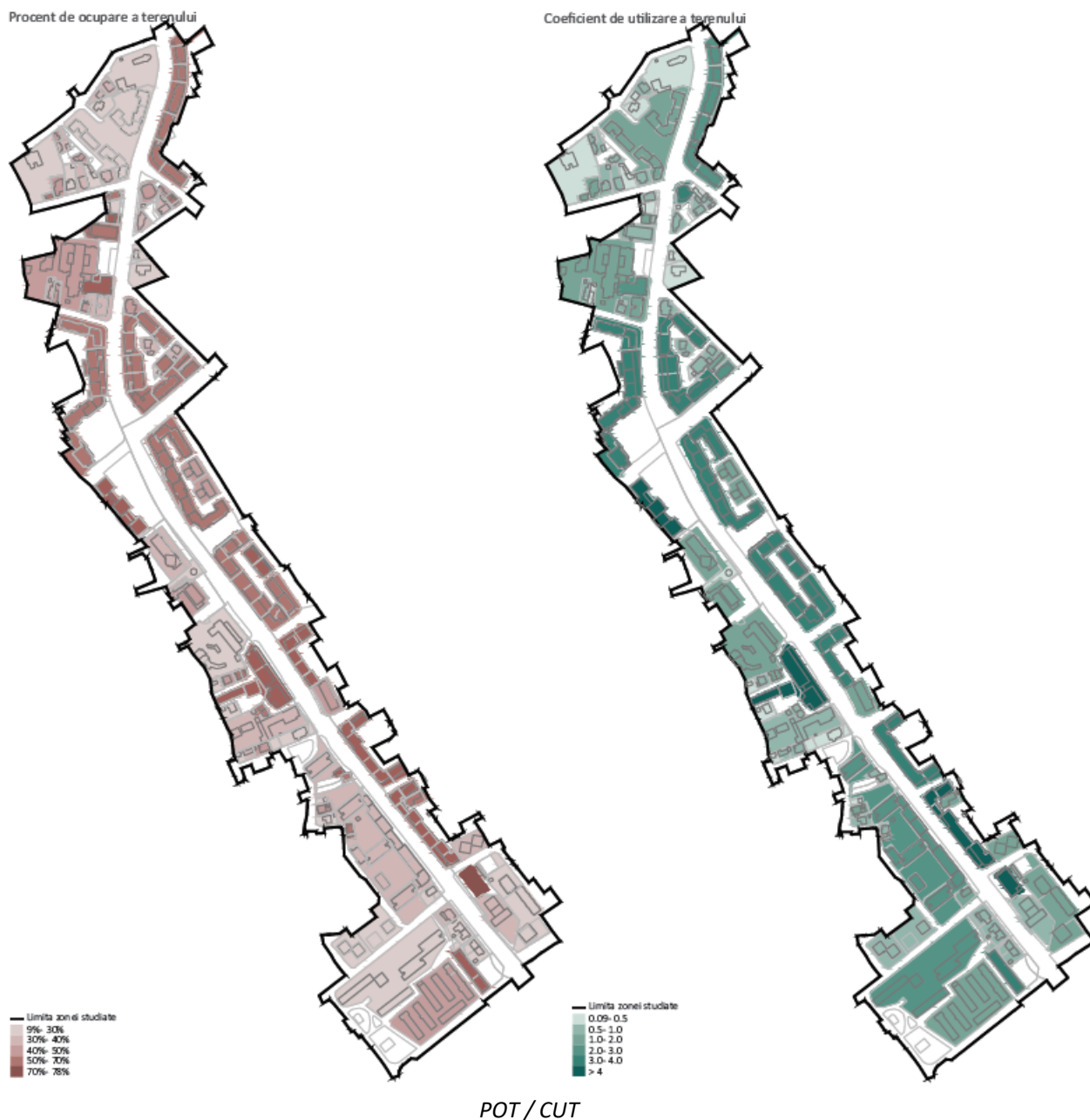
Dotări și raze de deservire



Dotări și raze deservire

o Gradul de ocupare a zonei cu fond construit

Din analiza gradului de ocupare a rezultat faptul că fondul construit existent se încadrează în prescripțiile zonelor reglementate prin PUG sau se află sub parametrii reglementați în cazul zonelor L1 și L2. Raportul dintre spațiul construit și cel neconstruit în zona studiată este de aproximativ $\frac{1}{4}$ - POT general de aproximativ 25%.



O Aspecte calitative ale fondului construit

Majoritatea construcțiilor se află în stare bună cu excepția blocurilor de P+10 E din sudul zonei studiate, având risc seismic sau aflându-se în stare de degradare. Regimul de înălțime este de P+4E – P+10E. Construcțiile din zona analizată sunt realizate în perioadele:

- după 1990;
- între 1980-1990;
- între 1960-1980;
- anii 1830 - 1940.



Starea actuală a construcțiilor și elementele de patrimoniu

O Spații verzi

Cele mai generoase spații verzi din zona studiată se regăsesc în intersecția dintre Bd. Carol și Calea Doftanei având rol de spații principale de socializare la nivelul orașului, având mai multe funcțiuni specifice – zonă de promenadă, zonă pentru evenimente, zonă comercială și pentru alimentație publică, etc.

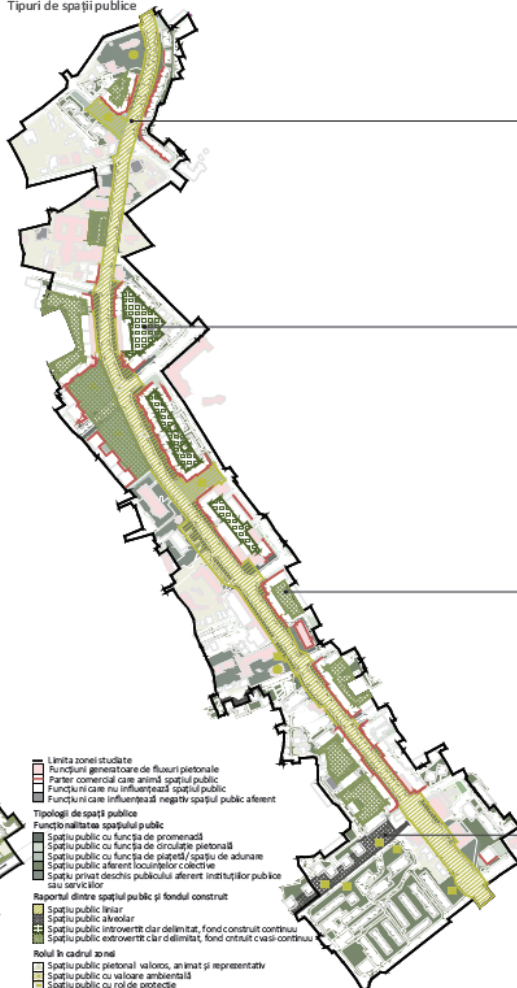
Restul spațiilor verzi sunt amenajări punctuale, de mici dimensiuni, cu caracter diferit:

- Scuaruri de reprezentare, caracter ornamental:
- Spații verzi aferente locuințelor colective
- Spații verzi dedicate locurilor de joacă și loisir
- Spații verzi din cadrul instituțiilor publice cu acces limitat pentru public
- Spații verzi din cadrul incintelor private fără acces
- Aliniamente stradale cu rol sanitar, decorativ și de protecție
- Vegetație spontană
- Grădini de fațadă
- Grădini fund de lot

Tipuri de spații verzi



Tipuri de spații publice



Spații verzi și spații publice

Vegetația existentă a fost inventariată orientativ. Se va realiza o cartare și o analiză mai detaliată pe specii, în vederea păstrării, vitalizării sau înlocuirii acestora în cadrul proiectelor tehnice care se vor elabora ulterior. Până la elaborarea proiectelor de specialitate nu se va interveni asupra plantațiilor de talie mare existente.

2.6. Echipare edilitară

Pentru stabilirea soluțiilor de furnizare a utilităților au fost solicitate instituțiilor în drept, avize de specialitate, din acestea rezultând atât existența utilităților din zonă, precum și condițiile pe care zona de reglementare, respectiv soluția propusă trebuie să le respecte raportat la rețelele edilitare existente. Au fost obținute avize în legătură cu

- alimentarea cu apă,
- canalizare,
- alimentarea cu gaze naturale,
- energie electrică,
- telecomunicații
- obiectivele petroliere din zonă - OMV – Petrom
- salubritate

În intravilanul Municipiului Câmpina, tipurile de rețele tehnico-edilitare și furnizorii acestora sunt:

2.6.1. Rețele de alimentare cu apă potabilă și canalizare - Hidro Prahova³

- **Alimentarea cu apă potabilă** - se realizează în sistem centralizat. Din acumularea Paltinu situată pe râul Doftana se alimentează localitățile: Câmpina, Ploiești, Băicoi, Breaza, Cornu, Brebu, Telega, Bănești și Florești. Pentru municipiul Câmpina, prin avizul CNA nr. 160/1972, se asigură 52 l/s de apă din aducțiunea Paltinu - Nodul Hidrotehnic Movila Vulpilor, printr-un racord cu Dn= 600mm; punctul de racord aflându-se în vecinătatea stației de tratare apă industrială a Rafinăriei Câmpina, iar apa potabilă se pompează direct în rețeaua de distribuție a municipiului.
- **Canalizarea** se face în sistem divizor. Canalizarea apelor menajere se realizează printr-o rețea de canale cu dimensiuni cuprinse între 200 - 800 mm cu o lungime de circa 83km (sursa datelor INSE, an 2011). Epurarea acestor ape se face într-o stație de epurare care funcționează la o capacitate de 150 l/s, cu două trepte de epurare mecanică și biologică, având suprafața de 15.200m², iar evacuarea apei epurate se face în Prahova. În prezent capacitatea stației de epurare este depășită de 2-3 ori. În aceste condiții eficiența epurării este minimă, de foarte multe ori parte din debitul dirijat către stația de epurare este evacuat direct în emisar (r. Prahova), deoarece capacitatea stației este depășită.
- **Canalizarea apelor meteorice** se face printr-o rețea de colectare care are diametre între 140 și 300 mm și o lungime de cca. 14 km. Evacuarea apelor se face gravitațional către râurile Doftana și Prahova.

Disfuncționalități

- deficit de apă pentru asigurarea consumului casnic;
- starea tehnică necorespunzătoare a sistemului centralizat de alimentare cu apă și canalizare;

³ Sursa: PUG Municipiul Câmpina aprobat prin HCL nr. 15/2013 – Memoriu general.

- grad de uzură avansat al rețelei de distribuție a apei potabile;
- restricții de apă;
- starea necorespunzătoare a rețelei de canalizare a apei uzate menajere;
- stația de epurare a orașului este depășită din punct de vedere al capacității de epurare, de circa 2 - 3 ori.

2.6.2. Rețele de gaze naturale - S.C. Distrigaz Sud Rețele S.R.L.⁴;

- Gazele naturale constituie principalul combustibil utilizat pentru încălzirea, prepararea apei calde menajere, prepararea hranei și utilizări tehnologice la consumatorii casnici, clădirile din sectorul terțiar și la consumatorii industriali din Municipiul Câmpina. În prezent, circa 98% din locuințele din Câmpina utilizează drept combustibil gazele naturale, iar clădirile din sectorul terțiar utilizează pentru producerea energiei termice de asemenea gazele naturale.
- Municipiul se află amplasat pe traseul conductelor magistrale de transport gaze naturale dinspre Transilvania spre inelul perimetral de alimentare a Municipiului București, în zona Provița fiind amplasată conducta de transport Ø 28" (DN 700 mm), iar pe malul drept al Prahovei conducta Ø 20" (DN 500 mm).
- Un racord de înaltă presiune Ø 20" (DN 500 mm) tranzitează zona parcului, alimentând stația de reglare măsurare predare (SRMP) amplasată la sud de uzina electrică.
- Pentru conductele magistrale de transport, ca și pentru racordul de la acestea la SRMP, în care se realizează reducerea presiunii de la înaltă (≥ 6 bar) la medie (6...2 bar), este necesară păstrarea unor distanțe de siguranță în conformitate cu prevederile Normativului Departamental ND 3915 - 1994 privind proiectarea și construirea conductelor colectoare și de transport gaze naturale.
În Municipiul Câmpina, conductele de repartiție de medie presiune, care au în general DN 400 mm (Ø 16") fac legătura între SRMP și stațiile de reglare de sector (SRS) în care este coborâtă presiunea de la medie la redusă (2...0,05 bar).
- Rețelele de distribuție de presiune redusă sunt amplasate pe aproape toate străzile din Câmpina, lungimea conductelor de distribuție fiind de cca. 100 km, la această lungime adăugându-se lungimea branșamentelor. (cca. 80 km).
- Cantitatea de gaze distribuită în municipiu este de circa 50 milioane m³N/an, din care circa 35 milioane m³N/an pentru uz casnic.
- Izolat, în anumite zone ale municipiului, conductele de distribuție sunt amplasate supradimensionat, ceea ce impune atenție în ce privește protejarea lor și, de asemenea, la eventualele scăpări de gaze.
- Pentru prezenta documentație a fost obținut avizul cu nr. 317.007.112/15.12.2021
- Amplasarea de obiective noi, construcții noi și/sau lucrări de orice natură în zona de protecție a conductelor de distribuție a gazelor naturale, a stațiilor de reglare sau reglare-măsurare a gazelor naturale (PMSRS/PMSRM) a stațiilor de protecție catodică (SPC) a racordurilor sau a instalațiilor de utilizare a gazelor naturale se realizează numai cu gaze naturale NTPPE- 2018

⁴ Idem 3;

aprobate prin Ordinul ANRE nr. 89/2-18 (distante minime admise pentru regimul de medie presiune, conform Tabel nr. 1 și 2), a prevederilor Legii energiei electrice și a gazelor naturale nr. 123/2012, cu modificările și completările ulterioare, precum și a Ordinului MEC nr. 47/2003/

- În cazul în care lucrările se desfășoară în zona stațiilor de reglare, reglare-măsurare sau măsurare (PMSRS/PMSRM), se vor respecta distanțele minime admise, pentru regimul de medie presiune, conform Tabel 2 “Distanțele de siguranță între stații de reglare, reglare – măsurare, măsurare a gazelor naturale și diferite construcții sau instalații”.

2.6.3. Energia electrică - Electrică Muntenia Nord⁵;

- În municipiul Câmpina nu sunt surse de producere a energiei electrice. În apropierea localității se află lacul de acumulare Paltinu de pe râul Doftana unde este instalată centrala hidroelectrică Paltinu. Necesarul energetic al municipiului este asigurat din sistemul Energetic Național.
- Municipiul Câmpina este deservit de rețele de distribuție de înaltă tensiune (110KV), medie tensiune (20; 10; 6 KV) și joasă tensiune (0,4 KV).
- Petru prezenta documentație a fost obținut avizul cu nr.258082/26.11.

2021Conform Normei tehnice (Ordinul ANRE nr. 239/2019) este absolut obligatoriu sa se respecte distantele minime de siguranta de:

- ◆ 0,6 m la apropiere (distanța măsurată în plan orizontal între LES 0.4+ 10 kV și fundația clădirii cu condiția verificării stabilității construcției);
- ◆ 0,5 m la apropiere (distanța măsurată în plan orizontal între LES 0.4+10 kV și conducte de apă și canalizare, la adâncimi peste 1,5 m distanța minimă fiind de 0,6 m);
- ◆ 0,25 m la intersecție (distanța măsurată în plan vertical între LES 0.4+ 10 kV și conducte de apă și canalizare);
- ◆ 0,6 m la apropiere (distanța măsurată în plan orizontal între LES 0.4+ 10 kV și conducte de gaze, în cazul protejării cablului în tub distanța se mărește la 1,5 m pentru conducte de gaze de presiune joasă sau medie);
- ◆ 0,25 m la intersecție (distanța măsurată în plan vertical între LES 0.4+ 10 kV și conducte de gaze, de regula conducta de gaze se poartă deasupra);
- ◆ 1 m la apropiere (distanța măsurată în plan orizontal între LES 0.4+ 10 kV și axul arborilor);
- ◆ 0,5 la apropiere (distanța între LES 0.4+ 10 kV și drum măsurată în plan orizontal de la bordura spre trotuar în localități);
- ◆ 1 m la traversare (distanța între LES 0.4+ 10 kV și drum măsurată în plan vertical în axul drumului); în zona carosabilă (acces auto) este obligatoriu să se protejeze LES 0.4+10 kV din punct de vedere mecanic în mod corespunzător;
- ◆ pentru posturi de transformare, puncte de alimentare, cabine de secționare în construcție zidită sau realizate din alte materiale (cabine metalice), supraterane, zona de protecție este delimitată astfel: de suprafața construită, respectiv de suprafața fundației

⁵ Sursa: PUG Municipiul Câmpina aprobat prin HCL nr. 15/2013 – Memoriu general.

(atunci când aceasta depășește conturul cabinei metalice), pe laturile fără uși de acces și fără ferestre de ventilație, la distanța de 3 m față de latura cu acces în post pentru transformator, la distanța de 1,5 m față de alte laturi cu uși, respectiv cu ferestre de ventilație, acolo unde este cazul;

- **Rețele de distribuție de înaltă tensiune** - În partea vestică a localității, de-a lungul râului Prahova linia de 110 KV alimentată din stațiile de sistem Brazi și Brașov alimentează stațiile de 110 KV/MT din localitățile de pe Valea Prahovei (Florești, Băicoi, Câmpina, Doftana, Breaza, Comarnic, Valea Largă, și naia, Bușteni, Azuga, Predeal).
- Localitatea Câmpina este alimentată din stațiile Câmpina (110/20/10/6 KV - 2 x 25 + 1 x 16 MVA, aflată în partea de vest a localității, în apropierea DN1) și Doftana (110/20/10/6 KV - 1 x 25 MVA + 2 x 16 MVA, aflate în partea estică).
- **Rețele de distribuție de medie tensiune** sunt de tip direct, în marea majoritate de tip subteran. Ele funcționează la tensiunile de 10 și 20 KV. Avându-se în vedere dezideratul de a se generaliza tensiunea de 20 KV la nivel de țară, rețelele de 10 KV au fost în decursul timpului echipate cu conductori de 20 KV, urmând ca treptat să se treacă și la adaptarea posturilor de transformare la noua tensiune.
- Traseul liniilor electrice de medie tensiune urmărește trasa stradală a municipiului. În rețeaua de medie tensiune subterană predominantă sunt secțiunile de 150 și 120 mmp aluminiiu.
- În rețeaua aeriană se utilizează secțiuni de 50 și 35 OL AL.
- Rețelele de joasă tensiune sunt alimentate din posturile de transformare care sunt în majoritate
- **Rețeaua de distribuție de joasă tensiune** (distribuție urbană) este compusă din rețeaua de alimentare a consumatorilor și rețeaua de iluminat public.
- Această rețea este subterană în zona centrală și aeriană în zona periferică.
- Rețeaua de joasă tensiune urmărește trasa stradală a localității. Rețeaua aeriană este pozată pe stâlpi de beton. Acești stâlpi sunt utilizați și pentru instalațiile de iluminat public.
- Alimentarea rețelelor electrice aeriene de joasă tensiune se face în general radial din posturile de transformare. Conductoarele au secțiunea de 35-95 mmp.
- În rețeaua de joasă tensiune în cablu subteran s-a urmărit de regulă să se creeze bucle între două posturi de transformare. Cablurile din buclele rețelei de joasă tensiune sunt de tip ACY ABY cu secțiunea de 150 mmp.
- Posturile de transformare sunt în marea lor majoritate de tip PCZ (în cabină de zidărie), gama de puteri cuprinzând valori de 400 KVA, 630 KVA și 2 x 630 KVA.

Disfuncționalități

- În prezent municipiul Câmpina își poate asigura necesarul direct cu ajutorul capacităților actuale.
- Unele deficiențe sunt legate de gradul de uzură fizică și morală a echipamentelor primare și secundare din stațiile de transformare.

- În prezent în rețeaua electrică de medie tensiune a localității mai există tensiuni de lucru mai mici de 20 KV. Procesul de trecere a rețelelor de tensiune de 20 KV a început din anii 70 când instalațiile proiectate au avut izolația de 20 KV.
- Trecerea completă a tensiunii de 20 KV se va realiza atunci când cablurile și transformatoarele din posturi vor fi trecute la tensiunea de 20 KV.

2.6.4. Servicii de telefonie, internet și cablu - Telekom⁶.

- În prezent municipiul este dotat cu o centrală telefonică digitală EWSD (Siemens) care deservește prin unitățile distanțe și o serie de alte localități învecinate.
- Centrul de telecomunicații Câmpina are o capacitate totală de 54.889 linii, pentru municipiul capacitatea vândută (la nivelul anului 2004) fiind de 11.310 linii, numărul cererilor nesoluționate ridicându-se la 1350.
- Gradul de telefonizare a municipiului se ridică la 28%.
- Centrala telefonică este racordată la magistrala de fibră optică București-Ploiești- Brașov.
- Rețeaua urbană este de tip subteran pe arterele principale ale localității și aeriană în zonele periferice. Rețeaua aeriană este pozată pe stâlpii rețelei electrice de joasă tensiune.
- Teritoriul localității are acoperire GSM.

Sursa datelor: PUG Mun. Câmpina

2.6.5. Obiectivele petroliere - OMV⁷

- Până la momentul predării prezentei faze a PUZ a fost obținut Avizul Favorabil Condiționat OMV Petrom nr. 3317 / 25.11.2021, prin care se transmite faptul că la limita de sud a zonei de studiu se află amplasate mai multe obiective petroliere de tip sondă, față de care viitoarele construcții și lucrări vor păstra o distanță de siguranță de 35 m - 50 m.

2.6.6. Salubritate / colectare a deșeurilor - Floricon Salub⁸

- Până la momentul predării prezentei faze a PUZ a fost obținut Avizul de Salubritate cu nr. 1343 / 09.11.2021 din partea Floricon Salub SRL, prin care este exprimat acordul colectării deșeurilor nepericuloase din construcții / demolări provenite din activitățile de construire / reabilitare și reamenajare a locuințelor.

Pentru prezentul P.U.Z. se va elabora în paralel și un studiu privind echiparea edilitară, conținutul acestuia fiind reglementat prin:

- Norma metodologică de aplicare a Legii 350/2001, Cap. III;
- Ghid privind metodologia de elaborare și conținut-cadru al P.U.Z., aprobat prin Ordin M.L.P.A.T. nr. 176/N/16.08.2000;

Scopul studiului va fi de a analiza problematica teritoriului studiat din punct de vedere al echipării tehnico-edilitare raportat la soluția propusă.

⁶ Sursa: PUG Municipiul Câmpina aprobat prin HCL nr. 15/2013 – Memoriu general.

⁷ Sursa: Aviz favorabil condiționat OMV Petrom nr. 3317/25.11.2021

⁸ Sursa: Aviz de salubritate FLORICON SALUB SRL nr. 1343/09.11.2021

2.7. Probleme de mediu

În zona centrală nu sunt elemente de cadru natural care pot fi valorificate. În vecinătatea vestică, în schimb, este de menționat zona împădurită aferentă B-dului Culturii și străzii Podului, către care se încurajează un traseu de-a lungul Căii Doftanei, exclusiv pietonal în zona centrală studiată.

Amplasamentul studiat nu ridică probleme de mediu.

Cadrul construit – tipuri de intervenții

Construcții	Intervenții prioritare
Construcții monument	Lucrări de conservare, protecție, punere în valoare
Construcții cu valoare ambientală	Lucrări de conservare, protecție, punere în valoare
Construcții cu valoare arhitecturală	Lucrări de conservare, protecție, punere în valoare
Construcții fără valoare, care degradează imaginea urbană	Lucrări de finalizare / refacere a fațadelor/ demolare
Blocuri de locuințe colective	Lucrări de consolidare, de refacere / anvelopare a fațadelor respectând condițiile și paletarul de culori conform RLU / lucrări de demolare a anexelor și adăugirilor / lucrări de refacere a mansardelor
Construcții aflate în stare afansată de degradare și construcții cu risc seismic	Lucrări de consolidare/ refacere fațade/ anvelopare fațade

2.7.1. Valori de patrimoniu ce necesită protecție

Zona centrală prezintă 6 monumente istorice înscrise în LMI, conform tabelului:

MONUMENTE ÎNSCRISE ÎN LMI			
Nr. crt.	Cod LMI	Denumire	Adresă
1	PH-II-m-B-16390	<u>Beciul casei</u> datat sfârșitul sec. al XVIII-lea	Bd. Carol I nr. 171A, suprapus de blocuri
2	PH-II-m-B-16391	<u>Beciul casei</u> datat 1861	Bd. Carol I nr. 171B, suprapus de blocuri
3	PH-II-m-A-16394	<u>Biserica "Adormirea Maicii Domnului"-de la Han</u> datata 1828 (1833)	Bd. Carol I nr. 133A
4	PH-III-m-B-16872	<u>Monumentul Eroilor din primul război mondial</u> datat 1929	Intersecția Bd. Carol I cu Bd. Culturii
5	PH-IV-m-A-16394.02	<u>Piatră funerară</u> datat 1600	Bd. Carol I nr. 133A în incinta Bisericii "Adormirea Maicii Domnului" de la Han
6	PH-II-m-B-16400	<u>Școala Domnească</u> , azi anexă a Colegiului Național "Nicolae Grigorescu" datata sfârșitul secolului al XVIII-lea	Str. Republicii nr. 25

În faza actuală de elaborare a PUZ-ului, zonele de protecție sunt preluate din PUG Mun. Câmpina aprobat prin HCL nr. 15/2013.

Concomitent cu prezentul PUZ este în curs de elaborare studiul isotirc, prin care se vor stabili:

- zona de protecție a Monumentului Eroilor din Primul Război Mondial, strămutat între timp;

- celelalte zone de protecție, pe limite cadastrale.

De asemenea, prin studiul istoric se vor lua în considerare propuneri de rectificare a Listei Monumentelor Istorice, întrucât există o serie de erori și inadvertențe în ceea ce privește localizarea monumentelor.

În vecinătatea vestică a sitului studiat se află zonă protejată cu valoare istorică și arhitecturală, conform PUG Mun. Câmpina aprobat prin HCL nr. 15 / 2013.

2.7.2. Evidențierea potențialului turistic

Situarea orașului în proximitatea viitorului traseu al autostrăzii București - Brașov, cu acces direct prin intermediul nodului rutier de la Comarnic, va impulsiona dezvoltarea activităților turistice, și va îmbunătăți relaționarea teritorială a orașului cu zona turistică Valea Prahovei și cu principalele centre economice din proximitate (Ploiești, Sinaia). Amenajarea zonei centrale juca un rol important în dezvoltarea întregului oraș.

2.8. Opțiuni ale populației

Opțiunile populației vor fi prezentate public în urma procedurii de implicare a publicului în elaborarea P.U.Z.-ului. Regulamentul prin care se va desfășura această procedură a fost aprobat de Consiliul Local al Municipiului Câmpina prin Hotărârea nr. 38/2012.

CAPITOLUL III - PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

3.1. Concluzii ale studiilor de fundamentare

În cadrul procedurii PUZ sunt în curs de elaborare o serie de studii care vor fundamenta reglementările urbanistice:

3.1.1. Ridicare topografică

Pentru întreaga zonă reglementată prin P.U.Z. a fost realizată ridicarea topografică de către o persoană autorizată în domeniul geodeziei, cadastrului, cartografiei și topografiei.

Planul urbanistic zonal a fost elaborat pe suport topografic realizat în coordonate în sistemul național de referință Stereo 1970, actualizat pe baza ortofotoplanurilor sau pe baza unor măsurători la teren, cu respectarea și integrarea limitelor imobilelor înregistrate în evidențele de cadastru și publicitate imobiliară, puse la dispoziție de oficiile de cadastru și publicitate imobiliară.

Ridicarea topografică a fost furnizată proiectantului de către autoritatea publică locală și a stat la baza elaborării pieselor desenate.

3.1.2. Studiu geotehnic

Terenul este plan sau cu panta redusă și stabil în condițiile actuale, fără potențial de risc cu privire la fenomenele de alunecare.

Din analiza datelor hidrogeologice și seismice, rezultă faptul că adâncimea de fundare trebuie să fie minimum 1.00 m de la cota terenului natural dar sub stratul de umplutura și sol vegetal iar fundarea se va

face direct pe terenul natural fără procedee de îmbunătățire sau indirect dacă se constata ca terenul este unul mediu sau dificil de fundare.

În cazul în care se constata ca terenul de fundare este constituit din argile contractile fundarea se va face cu respectarea măsurilor de la punctul 4.10 din „NP 126 – 2010, Normativ privind fundarea construcțiilor pe pământuri cu umflări și contracții mari”. Se vor lua măsurile constructive speciale în vederea asigurării rezistenței, stabilității și exploatării normale prin realizarea unui trotuar etanș în jurul construcției cu o lățime minimă de 1.50 m, așezat pe un strat de pământ stabilizat, conform punctului 4.15, figura 4.1 din același normativ mai sus menționat.

Strat de fundare recomandat: Pietris cu nisip argilos – nisip prafos, cafeniu roscat – cenușiu, uscat, plastic vartos - tare; Argilă nisipoasă cu rar pietris cafeniu roscat, plastic vartoasă - tare; Nisip argilos cu rar pietris cafeniu roscat, plastic vartos – tare;

Presiunea convențională pe stratul de fundare, conform NP 112–14, anexa D, tabelul D4, este $P_{conv} = 250 - 350$ kPa pentru adâncimi de fundare $D_f = 2,00$ m și lățimi ale fundațiilor $B = 1.00$ m.

Din suprapunerea elementelor cadrului natural cu fenomenele de risc natural și antropic identificate pe terenul investigat, s-au conturat următoarele zone:

- Zone bune de construit cu amenajări speciale, reprezentate prin:
- Zonele cu grosimi ale stratului de umplutura mai mari de 1.70 m;
- Zone bune de construit fără amenajări speciale, ocupă cea mai mare parte din teritoriul investigat și sunt reprezentate de zona cu relief plan și stabil fără potențial de risc cu privire la fenomenele de inundabilitate.

La proiectarea fundațiilor viitoarelor construcții se vor avea în vedere următoarele recomandări:

- Amenajarea terenului se va face de așa manieră încât să asigure evacuarea rapidă a apelor din precipitații către emisarii din zonă.
- Adâncimea de fundare va fi cea impusă constructiv începând cu 1.00 m, funcție de caracteristicile terenului de fundare.
- Presiunea de calcul pentru dimensionarea fundațiilor va fi stabilită la faza de proiect de execuție (D.T.A.C.) funcție de caracteristicile constructive ale fiecărui obiectiv în parte.

Recomandările specifice zonelor de riscuri naturale și antropice:

- În zonele afectate de fenomene de inundabilitate se vor drena zonele de bălțire a apei și se va ridica cota terenului în amplasament.
- La amplasarea construcțiilor în apropierea liniilor electrice, se va solicita avizul de la autoritățile aparținătoare.
- La autorizarea proiectelor de construcție se va solicita avizul de la instituțiile competente.

3.1.3. Studiu de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație

3.1.3.1. Legătura în teritoriu

Din punct de vedere rutier, municipiul Câmpina este foarte bine conectat în teritoriu, atât cu principalele zone urbane apropiate, cât și cu comunele zonei periurbane. Transportul public județean și local este bine reprezentat și asigură în mod eficient legăturile la aceste niveluri. Există legături cu principalele zone urbane ale județului, dar și cu zonele din teritoriul mai larg. Această bună distribuție a transportului public se datorează și legăturilor slabe feroviare (gara care deservește Municipiul Câmpina nu este localizată

în oraș), care au dus și la creșterea cererii de transport public rutier. Traficul de tranzit pătrunde în oraș și contribuie la problemele de trafic.

B-dul Carol - Având în vedere creșterea numărului de autovehicule, cât și diversificarea acestora din ultimii ani și creșterea cererii pentru locurile de parcare, actualele intersecții de pe sectorul analizat al bd. Carol I nu mai corespund unei circulații fluente și în siguranță în această zonă.

Bulevardul Carol I este un bulevard important al orașului. Prin PMUD Câmpina și Studiu de Circulație PUG se propun o serie de proiecte de reabilitare a acestuia, precum, completarea spațiului verde de aliniament pe o serie de străzi ale municipiului, printre care și câteva din zona analizată: Bulevardul Carol I, Calea Doftanei.

Zona centrală este bine legată de restul cartierelor și punctelor de interes ale orașului. De asemenea, prezintă câteva caracteristici esențiale pentru promovarea accesibilității pietonale și crearea de orașe pentru oameni cum ar fi: mixitate funcțională, densitate medie/mare, servicii publice ușor accesibile. Acestea însă sunt îngreunate de traversarea ei de un bulevard aglomerat, ce realizează legături în teritoriul mai larg și de lipsa spațiilor de recreere, pietonale de calitate.

Nu există centură ocolitoare pentru municipiu, care să asigure legătura dintre DJ 101 I și DJ 101 R, ceea ce face ca o parte din traficul de tranzit de pe aceste direcții să intre în zona centrală a Municipiului Câmpina, ducând la uzură a străzilor interioare, trafic mai ridicat și disconfort asupra cetățenilor prin poluare fonică și a aerului și la o siguranță scăzută a zonei, fiind una dintre zonele cu traficul cel mai mare pietonal din oraș.

Se recomandă crearea unei centuri sau rute ocolitoare pentru partea de sud-est a Municipiului, care să facă legătura dintre DJ 101 I și DJ 101 R. Există în PMUD Câmpina și Studiu de Circulație PUG propunerea unei centuri ocolitoare, care să realizeze o legătură de tranzit mai facilă între DJ 101 I și DJ 101R (dinspre București).

3.1.3.2. Rețea stradală

Municipiul Câmpina dispune în zona centrală de o rețea stradală densă, cu aspect neordonat, însă clar ierarhizată. Câmpina este un oraș ușor de parcurs, cu dimensiuni reduse-medii și densitate a populației medie cu o bună conectivitate internă, cu distanțe scurte între obiective, ce ar putea facilita creșterea deplasărilor pietonale și cu bicicleta. Din punct de vedere al mobilității active, în zona centrală nu există piste de biciclete, iar în zonele de locuințe colective din cadrul zonei centrale, spațiile pietonale sunt reduse.

3.1.3.3. Potențial de dezvoltare

Situarea orașului în proximitatea viitorului traseu al autostrăzii București - Brașov, cu acces direct prin intermediul nodului rutier de la Comarnic, va impulsiona dezvoltarea activităților industriale și turistice și va îmbunătăți relaționarea teritorială a orașului cu zona turistică Valea Prahovei și cu principalele centre economice din proximitate (Ploiești, Sinaia). Amenajarea zonei centrale juca un rol important în dezvoltarea întregului oraș.

Structură neplanificată a zonei centrale, dezvoltată longitudinal, cu un pas mic între intersecții, combinate cu o densitate mai mare a construcțiilor (distanțe între casă - principale puncte de interes pentru locuitori sunt mai mici), în special în zona centrală și de-a lungul străzilor principale, generează probleme de trafic în teritoriu. Structura compactă a zonei centrale, densitatea medie/mare și (ce determină posibilitatea

unor deplasări mai scurte de 30 de minute cu bicicleta sau pietonale) reprezintă un avantaj, deoarece ar putea favoriza folosirea mobilității activă (bicicleta, mersul pe jos), în detrimentul folosirii autoturismelor.

O situație de conflict care încă nu a fost rezolvată o reprezintă B-dul Carol I, arteră de categoria a II-a, ce prezintă două probleme de trafic:

- Există numeroase accese ale blocurilor, generând astfel intersecții cu străzi de categoria a IV-a la mai puțin de 500 m

Din punct de vedere al traficului, zona analizată prezintă, în cazul orelor de vârf, aglomerări de-a lungul Bulevardului Carol I, Calea Doftanei și la principalele intersecții ale acestora. O zonă de conflict din punct de vedere al traficului se observă pe Strada Mihail Kogălniceanu, în punctul în care aceasta trece de la 4 benzi la 2 benzi, accentuată și de apropierea pieței agroalimentare, un generator de trafic important al Municipiului.

Profilele stradale au dimensiuni corespunzătoare pentru categoria din care fac parte. Acestea necesită însă configurări (introduceri de sensuri unice, realizarea de trotuare mai late pe anumite porțiuni, realizarea de piste de biciclete).

Se observă că în zona centrală se respectă distanța între intersecțiile de străzi de categoria a II-a (500m), existând o singură intersecție între străzi de categoria a II-a – Bulevardul Carol I cu Calea Doftanei. Distanțele între străzile de categoria a III-a sunt în unele cazuri mai mici de 200 m.

Principala problemă o reprezintă distanța mică între străzile de categoria III și IV și Bulevardul Carol I. Această distanță mică între intersecții poate pune presiune pe traficul de pe strada principală, ce preiau tot traficul secundar generat de către acestea.

3.1.3.4. Trafic auto

Probleme identificate:

- intersecțiile dese ale străzilor de categoria a III-a și a IV-a, ce au un pas nepotrivit categoriei din care fac parte în zona periferică a Municipiului (pas mai mic de 200 m pentru intersecții de străzi de categoria a III-a cu dublu sens)
- amenajarea locurilor de parcare de-a lungul Bulevardului Carol I
- densitatea mare de servicii și locuințe în zona centrală, care preia și o parte din traficul de tranzit, în contextul creșterii deplasărilor interjudețene în scop de muncă
- lipsa unei centuri de ocolire
- creșterea în fiecare an a numărului de vehicule în oraș
- lipsa locurilor de parcare și folosirea carosabilului pentru parcare a mașinilor / ocuparea trotuarelor cu autoturisme care duce la folosirea de către pietoni a spațiului carosabil.
- predominanța spațiului disponibil pentru vehicule în detrimentul celui pietonal,
- slaba calitate a marcajelor rutiere.

În arealul studiat există intersecții între străzi de categoria IV (exemplu Alea Zânelor, Alea Rozelor, și categoria II (Bulevardul Carol I). Acestea contribuie la problemele de trafic. Este recomandată evitarea unor astfel de intersecții pentru viitoarele propuneri.

Recomandări:

- Realizarea unui pasaj subteran, care să fluidizeze traficul auto

- Realizarea unui inel de preluare a legăturilor întrerupte de pasajul pietonal
- Sunt necesare metode de calmare a traficului pentru inelul cu 2 benzi și sens unic, întrucât aceste soluții duc, statistic, la o creștere a vitezei, precum și a creșterii numărului de accidente.4, iar o bună parte din zonele traversate sunt zone de locuințe individuale, școli, grădinițe, fiind necesare măsuri de protecție a pietonilor.
- Se vor institui zone de viteză maximă 30 km/h în zonele unde se prognozează trafic pietonal intens și în zonele rezidențiale. (zonele pieței urbane- intersecția inelului cu Strada 1 Mai, zonele din apropierea unităților școlare, zonele din apropierea piețelor agro alimentare)
- Drumurile propuse vor asigura o mobilitate sporită, cu spații pietonale generoase și piste de biciclete, unde este cazul.
- Având în vedere numărul crescut de accidente prezintă un pericol pentru populație, în special în cazul străzilor principale și al celor ce facilitează legăturile principale în oraș, se propun de măsuri de calmare a traficului pe străzile principale și pe cele ce preiau traficul intens al orașului, și pe care se s-a remarcat un flux pietonal mai intens (zonele școlilor, zona pieței agroalimentare, zonele piețelor urbane).

Conform măsurătorilor efectuate se poate concluziona că cele mai intense relații de circulație se manifestă pe direcția Bd. Carol 1, cu valori orare medii cuprinse între 400 și 450 veh/h/sens (pentru cele două vârfuri ale zilei) .

Oferta spațiului public din municipiul Câmpina este în prezent relativ redusă și se dorește îmbunătățirea acesteia prin zone cu funcțiuni și evenimente culturale: spectacole, workshopuri, ateliere, serate, concerte, funcțiuni ce ajută și la coagularea comunitară, info point turistic, spații expoziționale cu tematici referitoare la cultură, istoria și economia zonei; platforme pentru încurajarea meșteșugurilor și a producției locale de obiecte și bunuri.

Pietonalul trebuie să creeze spațiu pentru toate acestea, devenind o platformă urbană cu valențe culturale, economice și sociale.

Suprafața aproximativă propusă pentru care se propun intervențiile este de circa 13 ha și cuprinde (conform soluție concurs):

- Pietonal Central (circa 31.000 mp)
- Piața volantă de weekend, organizare de târguri (circa 2.000 mp)
- Zona cu oglinzi de apă (circa 1.500 mp)
- Zona cu scenă pentru spectacole, festivaluri (circa 5.000 mp)
- Alte scuaruri propuse în zona de studiu – scuar verde (circa 1.500 mp); park skating (circa 2.200 mp)
- Monumente de for public
- Pavilioane
- Mobilier și dotări urbane
- Pasaj rutier Bd. Carol I

Cota modală deplasărilor cu autoturismul este ridicată, inclusiv datorită lipsei unor elemente care să stimuleze mobilitatea urbană durabilă, respectiv deplasările cu transportul public, bicicleta și pietonale.

Se recomandă măsuri de creștere a siguranței în trafic, cum ar fi:

- proiectarea și construcția adecvată a străzilor,
- asigurarea vizibilității în intersecții,
- îmbunătățirea iluminatului public pe timp de noapte,
- realizarea unor spații pietonale de dimensiuni și material adecvate,
- extinderea unor zone 30 (zone în care circulația auto este restricționată la 30 km/h), a zonelor "shared space", și a zonelor pietonale, în special în zonele de locuințe și în apropierea școlilor și grădinițelor.

Nu sunt necesare astfel intervenții de mărire a capacității de trafic a arterelor sau intersecțiilor. Străzile principale au un trafic mai intens, reprezentând cele mai accesibile căi de intrare în oraș și în zona centrală. Se impune însă rezolvarea problemei de trafic, prin fluidizarea circulației și eliminarea locurilor de parcare laterale de pe B-dul Carol I. Capacitatea de circulație este redusă și de numărul foarte mare de autovehicule parcate pe sau parțial pe carosabil. Ținând cont de tendințele de creștere a utilizării autoturismului ca mod preferințial de transport în România și în Municipiul Câmpina, pot apărea probleme accentuate de trafic în viitor

Din punct de vedere al principalilor participanților la trafic, pe rețeaua stradală a zonei analizate se constată că distribuția este favorabilă prezentei autoturismelor, raportat la mijloacele de transport în comun justificată de faptul că serviciul de transport public nu este atractiv în acest moment pentru utilizatori. De altfel, frecvența autobuzelor a fost diminuată, din cauza slabei utilizări a mijloacelor de transport în comun. Numărul de bicicliști este extrem de scăzut, fapt cauzat de lipsa infrastructurii și de obstacolele reprezentate de autoturismele parcate pe carosabil și pe trotuare. Se propune realizarea unor piste de biciclete, realizate etapizat astfel:

- în primă etapă se urmărește realizarea unor conexiuni cu principalele puncte de interes ale municipiului și unirea lor cu cele propuse prin PMUD
- în următoarea etapă se poate ajunge la realizarea de piste de biciclete pentru principalele artere ale zonei analizate.

Au existat 164 accidente (dintr-un total de 396) în care au fost implicați pietoni, din anul 2010 până în 2021. Dintre acestea 6 (dintr-un total de 11) s-au solvat cu morți.

Ca număr de accidente, conform adresei Inspectoratului Poliției Județene Prahova, în zona analizată, în perioada 2010- 2021, cele mai multe accidente au fost înregistrate pe străzile principale, cu un trafic mai intens ale orașului. Cauzele accidentelor sunt în mare neacordare de prioritate vehicule, traversare neregulamentară pietoni și nerespectarea distanței dintre vehicule. Această tendință relevă importanța protejării și evitării accidentelor pe străzile principale viitoare, reprezentate de inelul cu sens unic. Este de preferat ca spațiile pietonale să nu fie expuse traficului rutier, ele vor fi protejate prin aplicarea de diferite soluții constructive precum vegetație de aliniament, bolarzi, stâlpi etc. (prin bariere fizice pentru sporirea siguranței pietonilor și prevenirea ocupării trotuarelor cu mașini parcate).

3.1.3.5. Profile stradale

Profilele existente stradale îngreunează dezvoltarea unor piste de biciclete sau locuri de parcare cu plată. De aceea, se recomandă modificarea acestora (de exemplu B-dul Carol I, Strada Mihail Kogălniceanu, Strada Republicii, Strada 1 Mai) prin acțiuni de:

- introducerea de noi străzi cu sens unic, reducerea fluxurilor, reducerea benzilor de circulație pe anumite străzi
- Realizarea de piste de biciclete pe străzi ce își schimbă configurația și profilul, în așa fel încât traseele de bicicletă să fie coerente, să faciliteze legături cu principalele puncte de atracție și a activităților principale ale orașului.
- Parcajele în lungul străzilor, ce se recomandă a fi tarificate. Parcajele în lungul străzilor reprezintă o soluție mai eficientă (ocupă mai puțin din profilul străzii, oferind în același timp câteva locuri de parcare suplimentare) oferind în același timp și protecție a pietonilor și bicicliștilor față de carosabil. Străzile pot avea în profil locuri publice de parcare de-a lungul carosabilului.

3.1.3.6. Circulații pietonale

Întrucât nu există măsuri pentru siguranța în transport a persoanelor cu dizabilități, pentru asigurarea condițiilor de deplasare a acestora se impune, pentru proiectele viitoare de modernizare - adoptarea la trecerile de pietoni a măsurilor prevăzute în "Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap - NP 051-2012", de exemplu:

- pentru persoanele cu deficiențe de vedere vor fi prevăzute benzi de ghidaj tactilo -vizuale;
- toate trecerile de pietoni vor fi amenajate cu rampe de acces pietonale între trotuar și carosabil trecerile de pietoni trebuie presemnalizate, sunt necesare covoare roșii antiderapante (pe sectoarele de decelerare), parapete pietonal (pentru canalizarea traficului pietonal către marcajul trecerii de pietoni), toate acestea având în vedere că zona rezidențială va fi populată de persoane tinere cu copii mici.

Trotuare sunt ocupate parțial de vehicule parcate neregulamentar, cu efecte negative asupra siguranței deplasărilor pietonale. Acestea nu au continuitate pe întreaga zonă, astfel pietonii sunt nevoiți să circule pe partea carosabilă - profilul străzilor principale nu este optim dimensionat pentru asigurarea accesibilității pietonale. O reorganizare a zonei centrale, axată pe nevoile pietonilor ar duce la rezolvarea acestei probleme.

Spațiile pietonale amenajate din zona centrală necesită modernizare, întrucât în prezent sunt degradate. Municipiul Câmpina nu dispune de spații verzi sau de agrement suficiente pentru populație. Nu există un parc în zona centrală, de aceea zonele pietonale și piețele centrale preiau o parte din activitățile de recreere necesare pentru populație. Aceste activități nu sunt suficiente în raport cu populația existentă a municipiului Câmpina. Se propune transformarea Bulevardului Carol I și a spațiilor publice adiacente, în principalul nucleu de activități publice și de agrement, un spațiu generos și coridor pietonal / velo cu acces doar pentru riverani sau urgențe. Va fi necesară amenajarea întregului spațiu pietonal principal al municipiului cu o amenajare coerentă și de calitate a spațiului urban. Amenajarea va urmări obținerea unui spațiu unitar, reprezentativ pentru zona centrală a municipiului, cu elemente minerale și vegetale. Accentul se va pune pe activități centrate pe experiența utilizatorului în detrimentul celor pur formale, cu rol decorativ, păstrând în același timp o calitate arhitecturală, urbanistică și peisagistică. Construcțiile de tip chioșc, foisor,

scena, instalații pentru activități sportive sau alte activități de agrement și divertisment, se vor armoniza, ca formă și materiale întregii amenajări.

Este recomandată o diversitate a activităților, cu scopul de a răspunde nevoilor tuturor categoriilor sociale și de vârstă.

Spațiile publice vor fi accesibilizate pentru persoane cu dizabilități și vor fi propuse activități pentru persoane cu dizabilități. Străzile ce mărginesc viitoarele spații verzi sau spații publice, vor avea trotuare de minim 4,5 m, pentru a permite extinderea spațiilor de cafenele cu mese în spațiul public.

În curțile zonelor de locuințe colective ale zonei centrale se remarcă: calitatea slabă a trotuarelor, insuficiența spațiilor verzi, locurilor de joacă, activităților de petrecere a timpului liber pentru toate categoriile de vârste, lipsa unei infrastructuri velo, ocuparea parțială sau totală a trotuarelor cu parcuri. Proiecte integrate de regenerare urbană în zonele de locuințe colective ale zonei centrale, care să cuprindă propuneri de: accesibilizare pietonală (se pot realiza, spații publice pentru activități, destinate tuturor categoriilor de vârste, spații verzi). Se recomandă zone de tipul "shared spaces" - spații partajate în zonele de locuințe colective.

O mare parte din trotuarele zonei centrale sunt în stare proastă și nu prezintă caracteristicile necesare pentru desfășurarea în siguranță și cu ușurință a deplasărilor pietonale, și în special a persoanelor cu dizabilități. Pentru aceasta, se recomandă:

- Reabilitarea pietonalelor;
- Reconfigurarea profilelor stradale pentru a permite trotuare de minim 1,5 m;
- Propunerea unor zone pietonale noi (trotuare și spații pietonale de tip piețe);
- Realizarea unor spații pietonale, de agrement pentru populație, diverse, care să respecte diversitatea socială a populației (să respecte principiile design-ului incluziv, să fie destinate tuturor categoriilor populației);
- Întărirea legăturilor zonei centrale cu principalele obiective și legături ale orașului, prin tratarea deosebită a acestora și reabilitarea lor.

3.1.3.7. Transport public

- Deși zona este bine deservită de transport public, existând accesibilitate de maxim 300 m pentru toate zonele de locuințe din zona analizată, la nivelul întregului oraș acesta nu este suficient dezvoltat: număr în scădere de călători, stații nemodernizate, parc auto format din autovehicule poluante, cu gabarit redus, ce nu permit un flux mare de călători. Un transport public local eficient, cuplat cu încurajarea mobilității active ar putea prelua o parte din traficul auto și ar putea duce la scăderea motorizării orașului.
- Mare parte din traseele de transport public asigură legături pe direcția nord-sud, accesibilitatea cu partea de vest a orașului, unde sunt concentrate o bună parte a locurilor de muncă, este mai puțin dezvoltată;
- Principalele probleme legate de infrastructura de transport public din municipiul Câmpina sunt: standardul relativ scăzut al facilităților și lipsa unor panouri informative în stații. Infrastructura stațiilor de autobuz nu este concepută pentru a facilita îmbarcarea și coborârea persoanelor în vârstă, a celor cu dezabilități și a părinților cu copii și cărucioare;

- Sistemele de bilete folosite sunt depășite și ar fi nevoie de introducerea unui sistem de E-ticketing la nivelul întregii rețele;
- Nu există măsuri privind prioritizarea autobuzelor în trafic (prin benzi dedicate și semafor propriu);

O altă problemă identificată în teren este reprezentată de lipsa alveolelor de autobuz din zona intersecției Bd. Carol I – Bd. Culturii – Calea Doftanei și staționarea autovehiculelor pe banda 1 în zona intersecției.

O calitate a vieții crescută înseamnă posibilitatea de a putea merge pe jos în siguranță, pe trotuar, și de a avea acces la piste de biciclete sau alte mijloace blânde, alternative de transport, precum și stații de transport în comun moderne și vehicule de transport în comun adecvate. Câteva variante pentru îmbunătățirea transportului alternativ sunt:

- modernizarea sistemului de tranzit și a stațiilor de transport în comun. Se recomandă reamenajarea stațiilor cu: umbră, bănci, scaune, facilități smart alimentate de panouri solare
- crearea sistemului de bilete integrat pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”);
- construirea unei rețele de piste de biciclete;
- construirea și modernizarea traseelor de transport public separate, cu bandă dedicată, folosite exclusiv pentru vehiculele de transport public de călători și asigurarea priorității autobuzelor în trafic.

Transportul public nu este în prezent atractiv pentru populație, remarcându-se o scădere accentuată a vânzărilor de bilete. Frecvența curselor este mică, flota este învechită și insuficientă, stațiile nu sunt modernizate. Informațiile de călătorie lipsesc în timp real pentru călători. Stațiile de transport nu sunt amenajate corespunzător. Infrastructura de transport public are o stare necorespunzătoare, ceea ce conduce la lipsa de atractivitate a acestui mod de transport pentru cetățeni, cu efecte asupra eficienței operării, duratei de deplasare și vitezelor comerciale de deplasare. Pentru a continua demersul către o mobilitate durabilă, o importanță sporită trebuie acordată transportului în comun. Va fi nevoie astfel de creșterea atractivității transportului public local printr-o mai bună facilitare a accesului la informații (orar, hartă linii TP), sistem de e-ticketing, etc. Transport public se poate moderniza prin: achiziția de material rulant nepoluant, amenajarea și modernizarea stațiilor de transport public local, creșterea frecvenței transportului în comun, creșterea conectivității transportului public cu gara și autogările orașului.

Nu există măsuri care să conducă la promovarea intermodalității și a mijloacelor de transport alternative. Se propune reabilitarea gării.

Stațiile de transport în comun afectate de viitoarea propunere sunt: Milia, Salcie, Bl. P4. Pentru acestea, există două variante de abordare: păstrarea traseului la suprafață, fiind permis în zona pietonală accesul mijloacelor de transport în comun sau mutarea/ renunțarea la traseele respective. Accesibilitatea pietonală și velo sporită va scădea necesarul pentru un pas mai mare de 500 m între stații.

Majoritatea traseelor de transport județean (exceptând traseul 7) nu sunt afectate de pasaj. Accesibilitatea stațiilor de transport județean va fi îmbunătățită de propunerea de pasaj, zona fluidizată de trafic fiind mai ușor accesibilă. De aceea, pentru creșterea confortului și a atractivității, se recomandă modernizarea stațiilor și autogării existente.

Traseul județean 7 Autogară - spre Bănești va fi afectat de proiect, deoarece stația Salcie este amplasată pe trasul pasajului. Există posibilitatea, asemănător cu stațiile de transport public, de renunțare la stația Salcie sau de permitere a accesului în zonă a vehiculelor destinate transportului județean.

Stația de taxi de pe Strada Mihai Eminescu (4 locuri) se află în momentul de față pe stradă cu sens unic, fiind alocat spațiu pentru parcare a autovehiculelor pe un sens. În eventualitatea transformării Străzii Mihai Eminescu în stradă cu dublu sens, această stație de taxi va trebui relocată sau mutată în spațiul public al pieței. Aleea Zânelor va fi menținută ca sens unic, pentru a permite păstrarea stației de taxi.

3.1.3.8. Parcări

Există în zona centrală o lipsă acută a spațiilor de parcare, în contextul unui grad mare de motorizare al orașului și al marii densități și concentrări de activități diverse. Mare parte din domeniul public (carosabil, pieton, curți interioare, etc.) este ocupat de spații de parcare, în detrimentul spațiilor verzi sau de activități de petrecere a timpului liber.

- Din punct de vedere al necesarului locurilor de parcare existente, se remarcă că nu există o cerere suplimentară față de locurile de parcare deja existente. În zonele nou construite acestea se vor realiza conform legislației și regulamentului Local de Urbanism a PUG. În funcție de activitățile propuse, se vor dimensiona parcajele conform PUG și RLU în vigoare, capitolul Parcări.
- În zona de locuințe colective s-a încercat suplimentarea locurilor de parcare prin introducerea de sensuri unice, cu o bandă dedicată locurilor de parcare.
- Disfuncție o reprezintă faptul că pentru realizarea locurilor de parcare au fost reduse spațiile destinate pietonilor, iar în unele cazuri, din spațiile plantate, întrucât că nu a existat alta posibilitate de rezolvare deficitului de locuri de parcare.
- Spațiile destinate parcarilor au fost insuficiente, astfel au fost amenajate locurile de parcare într-o mare măsură pe trotuare sau carosabil, cu impact negativ evident asupra siguranței rutiere, a siguranței pietonilor și bicicliștilor, inclusiv ducând la creșterea congestiei pe arterele de circulație.
- Majoritatea parcarilor din zonă sunt dispuse liniar, de-a lungul Bulevardului Carol I, ocupând un sens de mers, pe direcția DN1- sud. Acestea, din cauza ocupării unui sens și a manevrelor realizate pentru gararea autovehiculelor, sunt principala cauză a aglomerației în trafic, în special pe porțiunile de la intersecția cu Calea Doftanei, ce prezintă și un mai mult deplasări. Ele vor trebui relocate, întrucât zona se confruntă cu un deficit de locuri de parcare, făcând dificilă înlăturarea lor.

Pentru asigurarea unui trafic fluid și a funcționării inelului de preluare a traficului, va fi nevoie să se înlăture următoarele locuri de parcare dispuse de-a lungul Bulevardului Carol I, pe segmentul Strada Mărăști-Strada Mihail Kogălniceanu.

Cererea ridicată pentru locuri de parcare a determinat apariția locurilor în locuri necorespunzătoare pentru asigurarea unei fluente optime a circulației (ex. banda 1 de circulație transformată în parcare în spic pe bd. Carol I; parcuri foarte aproape de limita intersecției, etc).

Capacitatea de utilizare a arterelor rutiere este redusă datorită vehiculelor parcate pe benzile de circulație. În cazul străzilor cu o bandă de circulație pe sens, parcare a unor vehicule pe ambele sensuri face imposibilă desfășurarea simultană a deplasării în ambele direcții de circulație, ceea ce conduce la opriri dese

și scăderea vitezei medii de circulație. Pasajul propus și inelul de ocolire vor duce la fluidizarea traficului în oraș și la posibilitatea creării, pe străzile secundare, a locurilor de parcare.

În zonă există un deficit mare de locuri de parcare, chiar în condițiile în care unele dintre ele au fost propuse pe străzi transformate în sens unic. Din punct de vedere al transformării străzilor cu sens unic în străzi cu dublu sens, se va studia dacă în urma acestei operațiuni se mai asigură necesarul de parcuri pentru zona centrală.

Există un deficit foarte mare de locuri de parcare, raportat la populația existentă și la numărul mare de servicii din zonă. Există parcuri foarte aproape de limita intersecției. De aceea, este necesară continuarea măsurilor, prin propunerea de noi parcuri cu taxă, pentru a fi scăzută cererea, descurajând deplasările cu autovehiculul individual. Pentru a fi cât mai accesibil, acesta poate fi realizat prin parcomat, sms, plat plin aplicație smartphone. Este necesară taxarea (în funcție de zonă) a locurilor de parcare rezidențiale. Se poate avea în vedere identificarea unor zone pentru realizarea de parcaje subterane sau clădiri de parcare, în zonele de trafic intens și cu nevoie a locurilor de parcare identificată, cum este și zona centrală. Aceasta ar putea duce la o scădere a presiunii asupra locurilor de parcare și astfel o eliberare a carosabilului, ce va duce la o circulație mai fluidă a autovehiculelor și autobuzelor/ microbuzelor și va facilita apariția pistelor de biciclete și îmbunătățirea condițiilor de desfășurare a traficului.

Locurile de parcare din curțile blocurilor nu sunt eficient rezolvate. Regândirea curților interioare ale blocurilor, în special a locurilor de parcare, în cadrul unor procese integrate de reabilitarea a zonelor de locuințe colective. Aceste proiecte ar putea duce la crearea de spații pietonale și spații verzi suficiente, cu păstrarea locurilor de parcare.

Cea mai răspândită problemă în zona centrală este sufocarea trotuarelor și a domeniului public cu mașini parcate. Pentru o bună calitate a vieții, pietonii trebuie prioritizați în oraș, astfel numărul mașinilor parcate nereglementar sau care ocupă mare parte din trotuar și carosabil trebuie redus prin amenajarea de locuri de parcare, cu mai multe posibilități existente:

- Smart-parking,
- Clădiri de parcare
- Parcuri amplasate în subteran
- Parcuri cu plată

3.1.3.9. Cale ferată

Linia de cale ferată din partea de nordul a amplasamentului studiat, deși nefolosită reprezintă o barieră, îngreunând accesibilitatea, atât cea auto, cât și pietonală, traficul auto fiind îngreunat de încetinirea autovehiculelor în zonă. Traversările peste calea ferată, care conduc la coloane mari de vehicule și timpi de deplasare ridicați, datorită opririi sau încetinerii viteze. Se propune nivelarea carosabilului și trotuarelor în zonele de traversare a căii ferate nefolosite.

3.1.3.10. Spațiile de tip piață urbană

Concluzii:

- În afară de elemente de mobilier urban, bănci ce asigură locuri de odihnă pentru utilizatorii în scop recreativ sau în tranzit, nu există alte activități statice sau interactive, sportive, sau incluzive în piața respectivă;
- Nu există activități pentru toate categoriile de vârstă și categorii sociale;
- Nu există servicii de tip HORECA, ce ar putea asigura flux de utilizatori mai mare și pe timpul serii;
- Spațiile sunt slab iluminate
- Spațiile publice nu sunt dotate cu măsuri și amenajări pentru persoane cu dizabilități;
- Mobilierul urban și pavajul sunt în stare medie;
- Deși reprezintă un spațiu foarte accesibil și atractiv, aceste nu are un grad de utilizare optim raportat la scopul pentru care a fost construit;
- Folosința cea mai frecventă a acestui spațiu este de loc de odihnă în tranzit, socializare;
- Lipsesc elemente de wayfinding, puncte de informare, cu excepția unui punct info ce nu este în funcțiune;
- Accesibilitatea pieței este bună, atât auto, cât și pietonal. Există locuri de parcare, stație de taxi pe strada Mihai Eminescu, stație de autobuz la mai puțin de 5 minute de mers pe jos. Nu există accesibilitate pentru biciclete. În eventualitatea realizării unei rețele de piste de biciclete, piața și orașul ar putea beneficia de pe urma amplasării în această piață a unei stații de închirieră biciclete și a unor ratseluri pentru biciclete.

Având în vedere distanță foarte mică între Piața Ceasului și Piața agroalimentară, ar fi oportună unirea celor două spații și crearea unui ansamblu coerent, format din mai multe spații publice, dar care poate fi citit ca un întreg. Aceasta se poate obține printr-un design unitar al spațiilor create și prin măsuri de calmare a traficului pentru străzile ce le despart.

Spațiile publice de tip piață în prezent nu sunt intens folosite, neavând puncte de interes care să atragă pietonii. Un alt motiv ar putea fi reprezentat de lipsa de siguranță și atractivitatea a traseelor pietonale ce leagă aceste spații de zonele rezidențiale. De aceea, se recomandă:

- Punctele de acces spre piața centrală vor fi marcate în spațiul public de concentrare de activități sau vor fi marcate corespunzător pentru a semnaliza accesul.
- Conexiunile pietonale cu piața centrală vor avea un caracter pronunțat public, dinamic, fiind încurajată dezvoltarea de activități cu acces public: cafenele, baruri, restaurante, magazine, servicii, etc. la parter.
- Acțiunile din piețele urbane vor fi diverse și atractive.

3.1.3.11. Velo

În Municipiul Câmpina nu există: infrastructură dedicată mersului cu bicicleta, centre de închiriere a bicicletelor (bike-sharing), care să stimuleze utilizarea acestui mod de transport nepoluant, spații de parcare pentru biciclete.

Se recomandă realizarea unei rețele de piste de biciclete, pentru a crește conexiunea zonei studiate cu restul orașului și pentru mobilitate mai prietenoasă cu mediul. Corelat cu necesitatea creării unor trasee care să lege zonele de locuințe cu principale obiective (economice, de servicii publice și de agrement),

se propune realizarea pistelor de biciclete prioritar pe străzile: B-dul Carol I, Strada Mihail Kogălniceanu, Strada Republicii, Strada 1 Mai și implementarea unui sistem de bike sharing, în vederea reducerii circulației auto, diminuarea poluării și crearea unei modalități sănătoase de deplasare și petrecere a timpului liber. Pistele se vor realiza pe partea carosabilă, pe ambele sensuri, cu lățimea de minimum 1,00 m. Pe sectoarele înguste se pot face benzi de circulație partajate corelate cu indicatoare de interdicție a depășirii bicicletelor. Acestea ar avea și un rol de acomodare a conducătorilor auto cu bicicliștii cât și încurajarea oamenilor de a folosi bicicleta. În profilul permite, pistele pot fi delimitate de traficul auto sau pietonal prin aplicarea de diferite soluții constructive precum vegetație de aliniament, bolarzi, stâlpi etc. adică prin bariere fizice pentru sporirea siguranței conducătorilor de biciclete și prevenirea ocupării pistelor cu mașini parcate sau patrunderea pietonilor pe spațiul deservit bicicletelor și prevenirea eventualelor accidente. Crearea unor legături între traseele propuse prin prezentul proiect și cele propuse prin PMUD și Studiul privind Circulațiile aferent PUG. Se recomandă conectarea spațiului public nou creat cu traseele pietonale ale orașului.

Se recomandă facilitarea legăturilor rutiere, pietonale și velo cu principalele centre de interes, obiective existente și prognozate pentru oraș, precum și crearea unor legături velo cu principalele obiective de agrement ale orașului: Parcul din vest, zona pietonală centrală.

3.1.3.12. Parcurile Milia și Știrbei Vodă

- În afară de elemente de mobilier urban bănci ce asigură locuri de odihnă pentru utilizatorii în scop recreativ sau în tranzit, nu există alte activități statice sau interactive, sportive, sau incluzive în piața respectivă.
- Nu există activități pentru toate categoriile de vârstă și categorii sociale.
- Există servicii de tip HORECA, ce ar asigura flux de utilizatori mai mare și pe timpul serii. Existența acestora trebuie exploatată și pusă în legătură cu viitoare activități ce vor avea loc în spațiile publice propuse.
- Spațiile sunt slab iluminate
- Spațiile publice nu sunt dotate cu măsuri și amenajări pentru persoane cu dizabilități
- Mobilierul urban și pavajul sunt în stare bună
- Deși reprezintă un spațiu foarte accesibil și atractiv, acesta nu are un grad de utilizare optim raportat la scopul pentru care a fost construit.
- Folosința cea mai frecventă a acestui spațiu este de loc de odihnă, socializare.
- Lipsesc elemente de wayfinding, puncte de informare, cu excepția unui punct info ce nu este în funcțiune.
- Accesibilitatea pieței este bună, atât auto, cât și pietonal. Există locuri de parcare pe Bulevardul Carol I, stații de taxi în apropiere și stație de autobuz amplasată pe una dintre intrările pieței. Nu există accesibilitate pentru biciclete. În eventualitatea realizării unei rețele de piste de biciclete, piața și orașul ar putea beneficia de pe urma amplasării în această piață a unei stații de închiriere biciclete și a unor stații pentru biciclete.
- Pentru Piața Milia și Parcul Barbu Știrbey intrarea este semnalizată de puncte 3 de acces, restul spațiului fiind mărginit de elemente vegetale de tip gard-viu. Acesta este probabil motivul pentru care este mai puțin utilizată decât Piața Ceasului, care nu are delimitări ale spațiului urban. De asemenea, elemente atrăgătoare sunt mai puține (spre deosebire de Piața Ceasului ce are piața agroalimentară în apropiere).

3.1.3.13. Pasajul

În cadrul studiului de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație au fost luate în considerare două scenarii: cu și fără apariția pasajului.

În scenariul apariției pasajului:

Analiza impactului produs de realizarea pasajului subteran pe direcția bd. Carol I arată că traficul se va fluidiza, iar nivelurile de serviciu se va îmbunătăți în majoritatea intersecțiilor.

Deoarece se întrerup legăturile peste bd. Carol I (bd. Culturii – Calea Doftanei și virajele posibile în intersecția cu str. Mihail Kogalniceanu) este necesară realizarea unui inel de circulație în jurul zonei centrale.

Pentru realizarea inelului de circulație sunt necesare:

- realizarea în sistem de sens unic cu 2 benzi de circulație pe direcția artelor – bd. Carol I, str. Republicii, Calea Doftanei, str. 1 Decembrie 1918, bd. Carol I, str. Mărășești, str. Griviței, str. Castanilor
- pentru asigurarea a unui profil de 2 benzi de circulație este necesar ca parcurile de pe străzile Republicii (o singura parte), 1 Decembrie 1918, Mărășești și Castanilor să fie eliminate
- sensul de circulație al inelului va fi antiorar
- reamenajare intersecție bd. Carol I (pasaj) cu str. Mihail Kogalniceanu (din intersecție se va permite virajul de dreapta dinspre bd. Nicolae Bălcescu spre str. Mihail Kogalniceanu; din intersecție va fi permis accesul riveranilor spre Alea Zânelor
- reamenajare și semaforizare intersecție bd. Carol I – str. Mărășești – str. 1 Decembrie 1918
- amenajare legătură rutieră între strada Castanilor și bd. Carol I și semaforizare intersecție

3.1.3.14. Concluzii generale

Astfel, o calitate crescută a serviciilor de transport public, o bună conexiune cu principalele zone și atracții ale orașului, duc la o nevoie mai scăzută de a utiliza autoturismele, și deci o cerere scăzută de locuri de parcare.

3.1.4. Raport de diagnostic arheologic

Prin Avizul Favorabil al CTUAT din cadrul Primăriei Mun. Câmpina nr. 60/21.12.2021 s-a recomandat elaborarea unui raport de diagnostic arheologic, ale cărui concluzii sunt prezentate în continuare:

În decursul timpului cercetările arheologice în zona istorică a Municipiului Câmpina au fost sporadice și punctuale, prilejuite de descoperirea în timpul realizării unor lucrări edilitare a unor fundații sau structuri constructive mai vechi și acestea doar în situația în care aceste descoperiri au fost semnalate Muzeului Județean de Istorie și Arheologie Prahova și Direcției județene pentru Cultură Prahova. Cercetările arheologice preventive cunoscute s-au desfășurat în anii 1988 (Zona centrală a municipiului Câmpina, vis-a-vis de Colegiului Național „Nicolae Grigorescu”), 2002 (curtea interioară a Colegiului Național „Nicolae Grigorescu”) și 2014 (zona parcului Trandafirilor).

Una dintre problemele de localizare a cercetărilor arheologice preventive realizate înainte de anul 1990 și a structurilor identificate atunci este schimbarea nr. de identificare ale străzilor și imobilelor care uneori au fost preluate greșit în Lista Monumentelor Istorice.

Spre exemplu, în Lista Monumentelor Istorice/2004 pentru Municipiul Câmpina figurau doar următoarele structuri constructive vechi descoperite cu prilejul diferitelor cercetări arheologice:

- poziția 434 a LMI, cod PH-II-m-B-16390, beciul casei, municipiul Câmpina, Bd. Carol I 71A, suprapus de blocuri, date sf. sec. XVIII;
- poziția 435a LMI, cod PH-II-m-B-16391, beciul casei, municipiul Câmpina, Bd. Carol I 71B, suprapus de blocuri, date 1861;
Aceleași structuri apar puțin diferit în Lista Monumentelor Istorice/2015:
- poziția 446 a LMI, cod PH-II-m-B-16391, beciul casei, municipiul Câmpina, strada 1 Decembrie 1918, nr. 15, suprapus de blocuri, date 1861;
- poziția 447 a LMI, 1861 cod PH-II-m-B-16390, beciul casei, municipiul Câmpina, Bd. Carol I 71A, suprapus de blocuri, date sf. sec. XVIII.

Dintr-o eroare regretabilă în Lista Monumentelor Istorice nu figurează toate siturile arheologice identificate pe teritoriul municipiului Câmpina, cu toate că aceste cercetări au fost întreprinse anterior anului 2015, mai precis în anii 1988 și 2002.

Spre deosebire de Lista Monumentelor Istorice (LMI), în Repertoriul Arheologic Național (RAN) sunt incluse cinci situri arheologice dintre care patru sunt situate în zona istorică a municipiului Câmpina și au legătură cu vechea configurare urbană a acestuia din secolele XVII-XIX.

Astfel, până în prezent au fost identificate următoarele situri arheologice și / sau monumente, care fac parte din vechea configurare urbană a Câmpiniei (vezi planșa I):

1. **Beciurile unei foste prăvălii cu locuință de factură sătească de la Câmpina**, Cod RAN 131265.07; Cod LMI PH-II-m-B-16390. În zonă acestui sit, în Parcul Trandafirilor au fost efectuate cercetări arheologice în anul 2014, reluând unele mai vechi de dinainte de 1990. Cu această ocazie au fost identificate trei pivnițe care comunicau între ele și care au fost datate în secolele XVII-XVIII. Având în vedere că în apropiere, la aproximativ 120 m nord se află Biserica Adormirea Maicii Domnului de la Han (1828/1833) nu este exclusă posibilitatea ca pivnițele să aparțină unuia dintre vechile hanuri ale Câmpiniei.
2. **Hanul și vama medievală de la Câmpina-Odor**, Cod RAN 131265.04 Cercetări arheologice au fost întreprinse în anul 1988 de către Ștefan Olteanu și Nina Grigore.
3. **Ansamblul de arhitectură medievală** aflat în incinta Colegiului Național Nicolae Grigorescu, Cod RAN 131265.02. Cercetarea arheologică de salvare a fost realizată în anul 2002 și prilejuită de descoperirea în timpul lucrărilor de construcție a sălii de sport a Colegiului Național „Nicolae Grigorescu” din Câmpina a fundațiilor și pivnițelor unor construcții ce au aparținut târgului medieval din secolele XVII-XVIII (o pivniță, un culoar de acces și scări).
4. **Școala domnească de la Câmpina**, Cod RAN 131265.06; Cod LMI PH-II-m-B-16400, Școala Domnească este în prezent o anexă a Colegiului Național „Nicolae Grigorescu”, sfârșitul secolului al XVIII-lea

Informațiile despre vechiul nucleu urban al Câmpiniei ca și despre organizarea spațială a localității sau vechea tramă stradală, în perioadele medievale și moderne, pe care le avem în prezent sunt insuficiente. De aceea nu se poate preciza care era întinderea localității într-o anumită perioadă sau cum s-a dezvoltat în timp și a ajuns la actuala configurare urbană.

Având în vedere cele precizate mai sus vă aducem la cunoștință că în cazul obiectivelor de infrastructură / de reamenajare urbană, înaintea și în timpul lucrărilor de execuție, sunt necesare investigații arheologice (diagnostic arheologic intruziv, supraveghere arheologică și/sau cercetare arheologică preventivă) în funcție de problematica ridicată de zona în care urmează acestea să se desfășoare. Acestea

trebuie să se conformeze legislației cu privire la protejarea patrimoniului arheologic: Ordonanța Guvernului 43/2000 privind *Protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național*, republicată cu modificările și completările ulterioare; Ordinul Ministrului Culturii nr. 2017/2000 privind instituirea *Regulamentului de organizare a săpăturilor arheologice din România*; Ordinul Ministrului Culturii și Cultelor nr. 2392/2004 privind instituirea *Standardelor și Procedurilor Arheologice*, Ordinul Ministrului Culturii și Patrimoniului Național nr. 2562/2010 privind *Procedurile de acordare a autorizațiilor de cercetare arheologică*, modificat și completat prin OMCPN nr. 2178/2011 și Legea nr. 422/2001 privind *protejarea monumentelor istorice*, republicată.

Deoarece lucrările care urmează a se realiza în cadrul PUZ se află într-o zonă cu densitate mare de construcții și amenajări urbane, nu se poate realiza un diagnostic arheologic intruziv care să permită identificarea și delimitarea unor eventuale noi structuri constructive sau a altor tipuri de intervenții antropice.

Astfel, se propune ca la momentul implementării în teren a proiectului, lucrările de construcție care vor afecta solul să fie realizate cu supraveghere arheologică de specialitate și în situația în care sunt descoperite structuri constructive vechi sau alte tipuri de complexe arheologice să se realizeze punctual cercetarea arheologică preventivă a acestora. În urma cercetării, delimitării și încadrării cronologice a acestora se vor stabili după caz măsurile optime de conservare, restaurare și punere în valoare care apoi vor fi supuse spre aprobare / avizare de către instituțiile abilitate (Comisia Națională de Arheologie, Comisia Națională a Monumentelor Istorice, Comisia Zonală nr. 8 a Monumentelor Istorice).

3.1.5. Studiu peisagistic, rețeaua de spații verzi

Principalele disfuncționalități identificate sunt cauzate de **inexistența unui sistem verde coerent și lipsa funcționalității spațiului**.

Bulevardul Carol I este un traseu public amenajat insuficient care nu susține punctele de interes la nivelul orașului. Acesta prezintă trafic intens în zona centrală și parcări insuficiente. Scuarurile existente (Parcul Carol I, Barbu Stirbey, Parcul Ceasului și Parcul Trandafirilor) nu au caracter sau sunt slab definite. De asemenea funcțiunile existente sunt limitate – relaxare și promenadă. Spațiile verzi și publice sunt lipsite de legături la nivel pietonal, funcțional și compozițional.

Principala problemă a spațiilor publice aferente locuințelor colective este lipsa organizării spațiului de către specialiști în domeniul peisagisticii și mentenanța defectuoasă. Numărul locurilor de joacă existente este insuficient raportat la cerere, iar spațiile existente sunt degradate și necorespunzătoare cerințelor europene.

Pentru evidențierea principalelor probleme, în urma analizelor realizate, zona studiată a fost împărțită în patru zone diferite: 1. ax central – circulație principală, 2. piața – scuar de reprezentare, 3. spații publice aferente locuințelor colective și 4. spații dedicate locurilor de joacă.

1 - Ax central - Circulație principală (Bulevardul Carol I)

Bulevardul Carol I, care se continuă în extravilan pe traseul DJ205G, joacă și rol de traseu alternativ al DN1 pentru turiștii care vin dinspre București și merg către zonele turistice montane.

Însă, rolul străzilor nu ar trebui să fie redus la ideea de circulație. Străzile, cu precădere arterele principale la nivelul orașului, ar trebui să fie un loc plăcut pentru plimbări și petrecere a timpului liber.

Principalele probleme și sugestii de intervenții sunt:

P1 - Trafic intens în zona centrală și parcări insuficiente;

R1 – Calmarea traficului;

P2 - Traseu public amenajat insuficient care nu susține punctele de interes la nivelul orașului;

R2 - Transformarea bulevardului în coridor ecologic;

P3 - Inexistența unei imagini urbane unitare, regim de înălțime variat și tratări de fațade diferite;

R3 - Fațade unitare și interesante;

P4 - Menținere defectuoasă a spațiului public;

R4 - Străzi și trotuare verzi întreținute corespunzător.

2 – Piață – Scuar de reprezentare (scururile Regele Mihai I, Barbu Știrbey și Trandafirilor)

Piețele reprezintă elemente compoziționale ale orașului, noduri importante ale rețelei de spații publice. Conceptul pentru configurarea unei piețe ar trebui să se bazeze pe rolul acesteia în structura și în viața orașului. O piață ar putea avea multe forme în funcție de locație, origine, semnificație, evoluție istorică, caracter, trafic, etc.

De asemenea, o piață este definită de calitatea limitelor ei, de aspectul clădirilor din proximitate și de procentul spațiului construit. Așadar, o piață poate avea caracter de parc, caracter ornamental, caracter reprezentativ, caracter rezidențial, etc.

Principalele probleme și sugestii de intervenții sunt:

P1 - Spațiu public lipsit de caracter sau slab definit;

R1 - Ierarhizarea spațiului public;

P2 - Discontinuitatea sistemelor publice/ verzi - spațiile publice existente fiind organizate izolat;

R2 - Realizarea unui sistem de spații publice interconectat;

P3 - Prezența unor spații verzi neutilizate, închise publicului prin garduri și mentenanță defectuoasă;

R3 - Spații publice active întreținute corespunzător;

P4 - Fațade și conformări volumetrice diferite ale clădirilor de definesc scuarurile;

R4 - Fațade uniforme și interesante.

3 – Spații publice aferente locuințelor colective

Spațiile publice aferente locuințelor colective ar trebui să fie multifuncționale. Ele trebuie să ofere o diversitate de activități utilizatorilor și libertatea de a se mișca în aer liber. Un astfel de spațiu ar trebui să fie un mediu favorabil pentru interacțiune socială, să aibă suficiente locuri de odihnă și relaxare, suficiente zone cu umbră și spații dedicate fiecărei categorii de vârstă.

În majoritatea cartierelor de locuințe colective există spațiu neutilizat corespunzător, precum zone verzi neamenajate sau cu acces limitat, garaje neutilizate și parcuri neorganizate.

Principalele probleme și sugestii de intervenții sunt:

P1 - Calitatea scăzută a spațiilor publice și verzi aferente locuințelor colective;

R1 - Spații publice active cu diferite roluri, întreținute corespunzător;

P2 - Parcuri insuficiente sau neorganizate;

R2 - Reorganizarea parcurilor;

P3 - Lipsa spațiilor specializate pentru fiecare categorie de vârstă;

R3 - Spații specializate pe categorii de vârstă și spații cu folosințe multiple;

P4 - Iluminat public slab dezvoltat și pubele de gunoi neamenajate;

R4 - Reorganizarea iluminatului public și pubelelor de gunoi.

4 – Spații dedicate locurilor de joacă

Spațiile dedicate locurilor de joacă reprezintă un beneficiu pe care orașul îl oferă locuitorilor, fiind o unealtă care luptă împotriva problemelor sociale, cu scopul de a forma o comunitate.

Tipul, configurația și capacitatea acestui tip de spațiu trebuie să răspundă caracterului zonei în care este amplasat. Spațiul public trebuie să ofere locuri de joacă pentru copii, iar aceste locuri trebuie amplasate cu atenție în funcție de cerere. Utilizarea comună a locurilor de joacă de către copii va contribui la incluziunea socială. Aferent locului de joacă trebuie să existe un spațiu pentru părinții ce supraveghează copii.

Principalele probleme și sugestii de intervenții sunt:

P1 - Spațiile de joacă sunt degradate și nu sunt realizate la standarde europene;

R1 - Spații de joacă ușor de întreținut și durabile;

P2 - Numărul locurilor de joacă este insuficient raportat la cerere;

R2 - Reorganizare în funcție de context;

P3 - Aferent locului de joacă nu există un spațiu dedicat adulților din care pot supraveghea copii;

R3 - Realizarea spațiilor sigure;

P4 - Locurile de joacă nu sunt integrate în amenajarea generală;

R4 - Configurația și amplasarea atentă a locurilor de joacă;

Studiul a urmărit o abordare integrată a propunerii, prin analiza peisajului și a rețelei de spații verzi pe diferite paliere, de la macroteritorial la local. Având în vedere tendințele europene și evoluția urbană spre “orașe orientate către pietoni” (walkable cities) Mun. Câmpina se poate alinia la aceste tendințe printr-o intervenție majoră de restructurare urbană a spațiilor publice. Ținând cont de aceste lucruri, rețeaua de spații verzi devine o componentă extrem de importantă în stabilirea modului de dezvoltare și reglementare a ariei urbane.

Prin urmare, posibilitatea dezvoltării unui pasaj subteran ce “ascunde” traficul rutier, elimină / restructurează zonele de parcare și creează zone generoase pietonale este o soluție fiabilă și oportună. O dată cu această intervenție majoră, pentru crearea unei imagini urbane unitare și sporirea calității vieții locuitorilor sunt necesare și intervenții minore ce țin de fondul construit, materialul vegetal, rețea de piste pentru biciclete, materiale și mobilier din spațiul public și conexiunile din zona extinsă centrului.

3.1.6. Studiu privind utilitățile publice și tehnologice, echiparea tehnico-edilitară

3.1.7. Studiul de fundamentare privind regimul de înălțime, silueta și accente verticale și Studiul de fundamentare privind relația spațial-configurativă și funcțională a cadrului construit din zona studiată în raport cu cea învecinată

Forma spațiului urban analizat este definită de traseul principal al bulevardului. Din punct de vedere geometric, traseul are 2 direcții principale pe direcția N-S și NV-SE. Acestea se intersectează, formând un unghi de aproximativ 130 de grade chiar în zona centrală.

Se mai observă cum direcția NV-SE pe segmentul inferior al bulevardului coincide cu direcția predominantă a vânturilor, lucru care poate duce la disconfort pentru utilizator.

La nivel **funcțional**, caracterul central al zonei studiate este relativ bine constituit, prin existența în zonă a tuturor tipurilor de obiective de utilitate publică dar și prin prezența parterelor comerciale la majoritatea imobilelor care bordează zona centrală.

Se remarcă, însă, lipsa unor spații mai largi pentru desfășurarea tuturor tipurilor de activități specifice vieții urbane. Spațiile publice existente – scuaruri verzi și piațete, trotuare largi, deși relativ bine întreținute, sunt fragmentate de bulevard și de străzile care îl intersectează, generând spații mici, care deservesc doar funcțiunile din imediata vecinătate, reducându-se astfel rolul lor la nivel municipal.

Din punct de vedere al **relației zonei studiate cu vecinătățile**, pe întreaga limită de studiu, trecerea de la țesutul specific sistematizării din era comunistă către țesutul rezidențial se realizează brusc, generând o serie de disfuncții la nivel spațial și funcțional. Se identifică două feluri de relație între cele două tipuri de țesut: relație directă, brutală, prin închiderea spre bulevard a parcelarului tradițional cu bare de locuințe colective, și o relație indirectă în care, prin sistematizare, au fost propuse incinte bordate de locuințe colective, separate de țesutul tradițional prin străzi secundare. Ambele tipuri de relație generează disfuncții în peisajul urban, primul generând vecinătăți nepotrivite între imobile de gabarite și înălțimi diferite iar cel de-al doilea generând străzi cu fronturi dezechilibrate volumetric.

Se remarcă lipsa unei relații bine definite între zona centrală și zona verde adiacentă Bulevardului Culturii, ca făcând parte dintr-un sistem municipal de spații publice verzi.

Tipologia de fronturi dominantă în zona centrală este cea continuă, accentuată de linia parterelor comerciale. Se remarcă o tipologie diferită vis-a-vis de Piața Ceasului, unde construcțiile, cu gabarite relativ mari, sunt amplasate izolat pe parcele, respectând o oarecare aliniere.

Silueta longitudinală este relativ liniară, cu zone mai înalte spre sudul sitului, pe segmentul lamelor de locuințe colective și cu fragmente joase, în zona de vis-a-vis de Spitalului Municipal, în zona bisericii Adormirea Maicii Domnului și în zona intersecției cu Strada Schelelor și Strada Erupției. Singurele accente verticale perceptibile din bulevard sunt turnul aflat în fază de șantier de la intersecția cu Strada 1 Decembrie 1918 și Turnul casei cu ceas de la intersecția cu Strada Henri Coandă. Pe frontul opus Spitalului Municipal și în zona intersecției cu Strada Rozelor se remarcă fragmente destructurate, care modifică sinuozitatea siluetei generale.

Siluețele transversale se caracterizează, în majoritatea cazurilor, printr-o creștere bruscă a înălțimii la limita zonei studiate, mai exact la intersecția dintre cele două tipuri de țesut. Creșterea înălțimii poate avea conotații pozitive, accentuându-se astfel caracterul central, dar se observă necesitatea unor măsuri pentru ameliorarea disfuncțiilor pe limita zonei de studiu.

Având în vedere faptul că situl are un caracter longitudinal, invitând utilizatorul spațiului urban la un parcurs dinamic, se pot remarca diferite tipuri de secvențe vizuale create de morfologia fiecărui segment, care se desfășoară de la nord la sud sau în sens opus. Lipsește, însă, o marcare funcțională pe spațiul public a acestor secvențe, care să susțină importanța traseului la nivel de oraș sau teritoriu.

Din punct de vedere al imaginii de ansamblu se constată în zona centrală o valoare medie a expresivității arhitecturale a fondului construit. În zona adiacentă, construcțiile valoroase se regăsesc punctual, atât în zona protejată cât și afara acesteia. Spațiile publice principale se află în stare bună, însă nu constituie noduri de importanță orășenească pentru rețeaua de spații verzi și nu sunt zonificate pentru activități destinate tuturor categoriilor de utilizatori. Spațiile verzi de aliniament nu au continuitate pe tot parcursul sitului, lipsind secvențial atât de pe bulevard, cât și de pe străzile adiacente.

3.2. Concluzii ale analizelor urbanistice

În urma analizelor multicriteriale urbanistice se pot enunța următoarele concluzii care susțin oportunitatea pasajului subteran auto:

Îmbunătățiri pe plan economic:

- Realizarea unei investiții cu impact puternic asupra imaginii și activității urbane din fonduri europene care facilitează realizarea altor investiții satelit, public-private;
- Mărirea valorii imobiliare a zonei;
- Creșterea potențialului activităților economice specific.

Îmbunătățiri pe plan social:

- Spațiul urban pe care s-a intervenit este utilizat de mai multe segmente de vârstă;
- Prin eliminarea traseului carosabil s-a extins spațiul destinat socializării;
- Noua organizare a spațiului permite realizarea unei game variate de activități, răspunzând diferitelor cerințe ale actorilor urbani (promenadă comercială, zonă de recreere, zonă de promenadă, zone de alimentație publică, traseu velo, zonă expo, etc.)

Îmbunătățiri din punct de vedere al traficului:

- Eliminarea traficului de mașini într-o zonă de interes turistic și economic;
- Îmbunătățirea traficului în zonă prin implementarea unor măsuri rezultate din studiile aferente investiției principale;
- Crearea de locuri de parcare suplimentare.

Îmbunătățiri din punct de vedere al mediului:

- Încurajarea utilizării mijloacelor de transport blânde;
- Extinderea spațiilor verzi pe zona de intervenție;
- Utilizarea unor materiale rezistente, care să faciliteze mentenanța spațiului rezultat;
- Utilizarea unor tipuri de plante specifice zonei, care nu necesită mentenanță deosebită și consum ridicat de apă.

Îmbunătățiri din punct de vedere al imaginii urbane:

- Realizarea unor spații publice atractive;
- Îmbunătățirea peisajului urban prin eliminarea autovehiculelor din zona de interes turistic;
- Extinderea plantațiilor în zona amenajată;

Punerea în valoare a patrimoniului prin realizarea unui spațiu larg care facilitează perspectivele favorabile către construcțiile importante.

3.2. Prevederi ale documentațiilor de amenajarea teritoriului, de urbanism (aprobat / în curs de aprobare) și a altor planuri strategice**3.2.1. P.A.T.J. Prahova**

Analizând localitatea în raport cu Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Prahova, se pot concluziona următoarele:

- “Căi de comunicație - Propuneri”* – municipiul Câmpina beneficiază de o bună accesibilitate, având o rețea de drumuri care asigură legătura cu restul teritoriului, fiind amplasat aferent DN1, pe traseul căruia este prevăzut și coridorul IV rutier și feroviar. Totodată, având în vedere gradul ridicat de aglomerare al DN1, reiese necesitatea autostrăzii care să preia din fluxul mare de trafic comercial, dar mai ales turistic. Se propune modernizarea drumului județean și este marcat traseul turistic Drumul Fructelor.
- “Populația și rețeaua de localități - Propuneri”* – Cu o populație de aproximativ 37.000 locuitori (2015), municipiul Câmpina este o localitate de rangul II, având o arie de influență de 20 km. Aflat în zona de dealuri subcarpatice, mun. Câmpina se află în zona seismică B.
- “Turismul - Propuneri”* – fiind amplasat de-a lungul axei turistice Ploiești-Brașov, mun. Câmpina, este definit ca centru de coordonare turistică, alături de Sinaia. DN1 este definit ca traseu de circulație în turismul de tranzit, dar și ca traseu de circulație în turismul itinerar cu valențe culturale.
- “Zonificarea teritoriului”* – mun. Câmpina este amplasat aferent unei axe propuse majore de circulație de importanță europeană – Autostrada București-Brașov, într-o zonă delimitată cu resurse intensive valorificate pentru care se propune: modernizarea și eficientizarea exploatării structurilor existente (zona Valea Prahovei). Pentru Câmpina se propune modernizarea, rețehnologizarea, redimensionarea, privatizarea, externalizarea activităților indirect productive. În zonă este prevăzută și o unitate de cercetare-dezvoltare și învățământ superior.

3.2.2. P.U.G. Câmpina

Arealul delimitat pentru a fi reglementat urbanistic prin prezentul PUZ ca “Zonă centrală” conține următoarele zone și subzone funcționale, conform **PUG Municipiul Câmpina** aprobat prin HCL nr. 15/2013:

ZONA FUNCȚIONALĂ “L” - Zonă de locuit

Aceasta este compusă din următoarele subzone funcționale:

L1 - Subzona locuințelor individuale și colective mici cu P - P+2 niveluri situate în interiorul zonei protejate cu valoare arhitecturală – urbanistică.

L2 - Subzona locuințelor individuale regim de construire continuu și discontinuu cu înălțime maxim P+2 niveluri.

L3 - Subzonă locuințelor colective cu regim de construire continuu și discontinuu și înălțime maxim P+4 niveluri.

UTILIZĂRI ADMISE	L1+L2 - locuințe individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri în regim de construire continuu (înșiruite) sau discontinuu (cuplat sau izolat) și anexe gospodărești aferente acestora; - echipamente publice specifice zonei rezidențiale (locuri de relaxare și socializare, spații de lectură, mici spații ce adăpostesc optimizări tehnico-edilitare aferente zonei, etc); - scuaruri publice; - împrejurimi, căi de acces pietonale și private, parcaje, spații plantate. L3 - sunt admise următoarele utilizări: - locuințe în proprietate privată; - construcții aferente echipării tehnico-edilitare; - amenajări aferente locuințelor: căi de acces carosabile și pietonale private, parcaje, garaje, spații plantate, locuri de joacă pentru copii, amenajări de sport pentru tineret, împrejurimi; - La locuințele colective existente se permite mansardarea cu un nivel.
UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI	L1+L2 - se admit funcțiuni comerciale, servicii profesionale și mici activități manufacturiere, cu condiția ca suprafața acestora să nu depășească 150,00 mp ADC, să nu genereze transporturi grele, să nu atragă mai mult de 5 autoturisme, să nu fie poluante, să nu aibă program prelungit peste orele 22 și să nu utilizeze terenul liber al parcelei pentru depozitare și producție; - pensiuni destinate practicării microturismului cu o capacitate mai mică de trei camere; - în zona delimitată conform HCL Câmpina din 18.02.2007, în zona delimitată conform Anexei 5 (atașată și prezentului Regulament Local) și în plus până la 50 metri dincolo de străzile Muscelului și Siretului se interzic activitățile industriale și de prestări servicii poluante, depozitele de materiale de construcții și a altor tipuri de depozite pentru activități comerciale, barurile și discotecile, activitățile hoteliere, cu mențiunea că cele existente la 31 decembrie 2007 vor funcționa în continuare; - funcțiunile comerciale, serviciile complementare locuirii și activitățile manufacturiere cu suprafața desfășurată peste 150,00 mp se pot admite cu condiția elaborării și aprobării unor documentații PUZ. L3 - locuințele din clădiri colective medii pot fi de standard mediu sau ridicat; - locuințele sociale nu vor depăși 20%-30% din numărul total al locuințelor dintr-o operațiune urbanistică și nu vor distona în nici o privință în raport cu locuințele în proprietate privată; - în cazul existenței unor echipamente publice la parterul blocurilor de locuit se vor respecta următoarele: - dispensarele de la parterul blocurilor să aibă un acces separat de cel al locatarilor; - creșele și grădinițele să aibă un acces separat de cel al locatarilor și să dispună în utilizare exclusivă de o suprafață minimă de teren de 100 mp pentru jocul copiilor;

	- se permite schimbarea destinației apartamentelor, indiferent de amplasare, numai pentru categoriile de funcțiuni cuprinzând activități pentru servicii specializate și practică profesională private cu grad redus de perturbare a locuirii și program de activitate de 12 ore pe zi (între 8 și 20), de exemplu: cabinete medicale, birouri de avocatură, notariate, consultanță, asigurări, proiectare, reprezentanțe, agenții imobiliare etc.; - se permite schimbarea destinației apartamentelor de la parterul locuințelor pentru categoriile descrise mai sus, precum și pentru cele cu caracter comercial, cum ar fi comerț cu produse alimentare și nealimentare, farmacii, librării, frizerii, studiouri foto, case de schimb valutar etc.; - lucrări ample de remodelare a fațadelor, acceselor sau spațiilor publice pot fi aprobate numai în condițiile promovării unor proiecte vizând transformarea funcțională a parterului unui întreg tronson de clădire, respectiv apartamentele deservite de cel puțin o scară comună;
ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISĂ	L1 - în zona protejată se va respecta alinierea cornişelor existente; în cazul unor volume care depășesc înălțimea vecinătăților imediate pentru acordarea autorizației se vor prezenta justificări suplimentare privind înscrierea în zona protejată și relațiile cu monumentele existente (sau propuse a fi declarate) care sunt situate în limita de 100 metri; - În zonele de protecție ale monumentelor istorice, regimul de înălțime maxim admis este de P+2 (10,0 metri). L2 - înălțimea la cornișă a clădirilor va fi de P+2 (10,00 metri); se admite un nivel mansardat înscris în volumul acoperișului, în suprafață de maxim 60% din aria construită; - se admite un nivel suplimentar la construcțiile de colț în cazul intersecțiilor în care cel puțin una dintre străzi este de categoria a II-a (14,00 metri). L3 - înălțimea maximă admisibilă este egală cu distanța dintre aliniamente; în cazul în care înălțimea depășește distanța dintre aliniamente, clădirea se va retrage de la aliniament la o distanță egală cu diferența dintre acestea, dar nu mai puțin de 4.00 metri. L1+L2 - În zonele cu restricții pentru construcții, regimul de înălțime maxim admis este de P+2, dacă nu există alte restricții impuse de studiul geotehnic.
P.O.T. (PROCENT DE OCUPARE A TERENULUI)	L1 - POT maxim = 35%; L2 - POT maxim = 50%; L3 - POT maxim = 50%; L1+L2+L3 - În zonele cu restricții pentru construit, se vor respecta condițiile impuse de studiile de specialitate. - În zona masivului de sare POT maxim = 25%. - Amplasarea de construcții pe aceste terenuri se va face în condiții speciale (ridicarea cotei zero, amenajarea și consolidarea amplasamentului, fundarea în adâncime etc) măsuri ce vor fi stabilite prin studii geotehnice detaliate pentru fiecare amplasament.

	În zonele de protecție ale monumentelor istorice: P.O.T. maxim = 35%
C.U.T. (COEFICIENT DE UTILIZARE A TERENULUI)	L1 - CUT maxim = 1,0 mp ADC / mp teren; L2 - CUT maxim = 1,5 ADC / mp teren; L3 - CUT maxim = 2,5 ADC / mp teren; L1+L2+L3 - În zonele cu restricții pentru construit, se vor respecta condițiile impuse de studiile de specialitate - În zona masivului de sare CUT maxim 0,5 mp ADC/ mp teren. - Amplasarea de construcții pe aceste terenuri se va face în condiții speciale (ridicarea cotei zero, amenajarea și consolidarea amplasamentului, fundarea în adâncime etc), măsuri ce vor fi stabilite prin studii geotehnice detaliate pentru fiecare amplasament. În zonele de protecție ale monumentelor istorice: C.U.T. maxim = 1,0 mp ADC / mp teren

ZONA FUNCȚIONALĂ „IS” – ZONA MIXTĂ

Zona mixtă se compune din următoarele subzone:

IS1/L1 - Subzonă mixtă compusă din instituții și servicii, locuințe individuale și colective mici P-P+2 niveluri, situată în interiorul zonei protejate cu valoare arhitectural – urbanistică

IS2/L2 - Subzonă mixtă compusă din instituții și servicii, locuințe individuale cu regim de construire continuu și discontinuu

IS2/L3 - Subzona mixta compusa din institutii si servicii, locuinte colective cu regim de construire continuu si discontinuu si inaltime de maxim P+4 niveluri

UTILIZĂRI ADMISE	IS1/L1 + IS2/L2 + IS2/L3 + IS2/L2/SP + IS2/ID: - sunt admise următoarele utilizări: - instituții, servicii și echipamente publice; - sedii ale unor companii și firme, servicii pentru întreprinderi, proiectare, cercetare, expertizare, consultanță în diferite domenii și alte servicii profesionale; - servicii sociale, colective și personale; - sedii ale unor organizații politice, profesionale etc.; - lăcașuri de cult; - comerț cu amănuntul; - activități manufacturiere nepoluante; - depozitare mic-gros; - hoteluri, pensiuni, agenții de turism; - restaurante, baruri, cofetării, cafenele etc.; - sport și recreere; - parcaje la sol si multietajate; - spații libere pietonale, pasaje pietonale acoperite; - spații verzi amenajate; - locuințe cu partiu obișnuit; - locuințe cu partiu special care includ spații pentru profesii libere;
-----------------------------	--

	- amenajări peisagere, spații de belvedere, mobilier urban specific.
UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI	IS1/L1 + IS2/L2 + IS2/L3 + IS2/L2/SP + IS2/ID: - clădirile vor avea la parterul orientat spre stradă și spre traseele pietonale; - funcțiuni care admit accesul publicului în mod permanent sau conform unui program de funcționare specific și vor fi prevăzute cu vitrine luminate noaptea; - activitățile în care accesul publicului nu este liber nu vor reprezenta mai mult de 30% din lungimea străzii incluse în zona mixtă; - se permite conversia locuințelor în alte funcțiuni cu condiția ponderii locuințelor în proporție de minim 30% din aria construită desfășurată; - se interzice localizarea restaurantelor care comercializează băuturi alcoolice la o distanță mai mică de 100 metri de școli și lăcașuri de cult; - pentru orice utilizări se va ține seama de condițiile geotehnice și de zonare seismică. IS1/L1 - orice intervenție în zonele protejate va respecta prevederile legii. IS1/L1 + IS2/L2 + IS2/L3 + IS2/L2/SP + IS2/ID: - orice intervenții în zonele cu restricții pentru construit, se vor realiza în conformitate cu cerințele specifice impuse de studiile geotehnice.
ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISĂ	IS1/L1 + IS2/L2 + IS2/L3 + IS2/L2/SP + IS2/ID: - în zonele cu restricții pentru construcții, regimul de înălțime maxim admis este de P+2, dacă nu există alte restricții impuse de studiul geotehnic. IS1/L1: - în zona protejată se va respecta alinierea cornișelor existente; în cazul unor volume care depășesc înălțimea vecinătăților imediate pentru acordarea autorizației se vor prezenta justificări suplimentare privind înscrierea în zona protejată și relațiile cu monumentele existente (sau propuse a fi declarate) care sunt situate în limita de 100 metri; IS2/L2: - Regimul de înălțime maxim admis este de P+2 (10,00 m) fiind permise accente de înălțime P+3+M justificate prin PUZ IS2/L3: - Regimul de înălțime maxim admis este de P+4 (15,00 m, P+3+M sau P+4). Se admit accente înalte în baza unor P.U.Z. aprobate conform legislației în vigoare.
P.O.T. (PROCENT DE OCUPARE A TERENULUI)	IS1/L1 - POT maxim = 40% IS2/L2 - POT maxim = 50% IS2/L3 - POT maxim = 50% IS2/L2/SP - POT maxim = 40% IS1/L1 + IS2/L2 + IS2/L3 + IS2/L2/SP + IS2/ID: - În zonele cu restricții pentru construit, se vor respecta condițiile impuse de studiile de specialitate. - În zona masivului de sare POT maxim = 25%. - Amplasarea de construcții pe aceste terenuri se va face în condiții speciale (ridicarea cotei zero, amenajarea și consolidarea amplasamentului, fundarea în adâncime etc) măsuri ce vor fi stabilite prin studii geotehnice detaliate pentru fiecare amplasament. Pentru funcțiunile publice se vor respecta normele specifice sau tema beneficiarului.

C.U.T. (COEFICIENT DE UTILIZARE A TERENULUI)	IS1/L1 - CUT maxim = 1,5 IS2/L2 - CUT maxim = 1,5 IS2/L3 - CUT maxim = 2,5 IS2/L2/SP - CUT maxim = 2 IS2/ID - CUT maxim = 2,5 IS1/L1 + IS2/L2 + IS2/L3 + IS2/L2/SP + IS2/ID : - În zonele cu restricții pentru construit, se vor respecta condițiile impuse de studiile de specialitate. - În zona masivului de sare CUT maxim = 0,5 . - Amplasarea de construcții pe aceste terenuri se va face în condiții speciale (ridicarea cotei zero, amenajarea și consolidarea amplasamentului, fundarea în adâncime etc) măsuri ce vor fi stabilite prin studii geotehnice detaliate pentru fiecare amplasament. Pentru funcțiunile publice se vor respecta normele specifice sau tema beneficiarului.
---	--

ZONE FUNCȚIONALE „C” - ZONA CĂI DE COMUNICAȚIE

Zona este compusă din terenuri pentru căi de comunicație rutieră și feroviară:

C1 - subzona căilor de comunicație rutieră

UTILIZĂRI ADMISE	C1 - Se admit următoarele funcțiuni: - căi de comunicație rutieră și construcțiile aferente; - unități ale întreprinderilor de transporturi, garaje; - spații alveolare carosabile pentru transportul în comun; - refugii și treceri de pietoni; - rețele tehnico-edilitare; - spații verzi amenajate; - parcaje publice; - lucrări de terasamente;
UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI	C1 - incintele unităților de transport și garajele publice vor obține avizul de mediu și se vor încadra în normele admisibile de poluare și de asigurare împotriva riscului de incendiu și explozie. - garajele și parcajele publice vor fi plantate și înconjurare de gard viu de minim 1,20 m înălțime. - lucrările, construcțiile, amenajările amplasate în zonele de protecție ale drumurilor publice trebuie: - să nu prezinte riscuri în realizare sau exploatare și surse de poluare (sisteme de transport gaze, țiței, produse petroliere, energie electrică și alte lucrări de același gen); - să nu afecteze desfășurarea optimă a circulației (capacitate, fluentă, siguranță);
ÎNĂLȚIMEA MAXIMA ADMISA	Pentru anexe ale exploatației pomicole regimul maxim de înălțime va fi (S/D)+P.

P.O.T. (PROCENT DE OCUPARE A TERENULUI)	Pentru ferme se pastreaza ce este existent. Pentru propus: P.O.T. max = 50% , Pentru livezi, pepiniere: POT max = 0% , Pentru construcții anexe ale exploatațiilor pomicole: POT max = 10% - se raportează la suprafața zonei dedicate anexelor (max 5% din suprafața totală a exploatației agricole)
C.U.T. (COEFICIENT DE UTILIZARE A TERENULUI)	Pentru ferme: C.U.T. max = 1,0 Pentru livezi, pepiniere: C.U.T. max = 0 Pentru construcții anexe ale exploatațiilor pomicole: C.U.T. max = 0,2 - se raportează la suprafața zonei dedicate anexelor (max 5% din suprafața totală a exploatației agricole)
ZONE FUNCȚIONALE „S”P - ZONA PENTRU SPAȚII VERZI AMENAJATE, PERDELE DE PROTECȚIE, SPORT ȘI AGREMENT	
UTILIZĂRI ADMISE	SP1 - sunt admise numai funcțiunile de spațiu plantat public constând în: - spații plantate; - circulații pietonale din care unele ocazional carosabile pentru întreținerea spațiilor plantate și accesul la activitățile permise; - mobilier urban, amenajări pentru sport, joc și odihnă; - adăposturi, grupuri sanitare, spații pentru administrare și întreținere; - parcaje; - se mențin funcțiunile specifice în zonele verzi protejate; - nu se admit nici un fel de intervenții care depreciază calitatea peisagistică a spațiului - plantat protejat. Conform Legii 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților – republicare, art. 18, al. (5) “În limita unei cote de 5 % din suprafața fiecărui obiectiv înregistrat în registrul local al spațiilor verzi, autoritățile publice locale pot autoriza amplasarea unor construcții ușoare, cu caracter provizoriu, pentru activitățile de comerț și alimentație publică, în conformitate cu documentațiile de urbanism legal aprobate.”
UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI	SP1 - se admit construcții pentru expoziții, activități culturale (spații pentru spectacole și biblioteci în aer liber, pavilioane cu utilizare flexibilă sau cu diferite tematici), activități sportive, alimentație publică și comerț, limitate la arealele deja existente conform proiectului inițial și care funcționează în acest scop; - clădirile și amenajările pentru diferite activități din parcurile și grădinile publice se admit cu condiția de a nu avea separări fizice care să impună interdicția liberei circulații. SP1+SP2+SP3 - orice intervenție necesită documentații specifice aprobate de organele competente în conformitate cu prevederile OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului, Legii 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților – republicare și OUG 114/2007 pentru modificarea și completarea OUG nr. 114/2007 privind protecția mediului și cu normele de protecție stabilite pe plan local.

ÎNĂLȚIMEA MAXIMA ADMISA	SP1+SP2 - cu excepția instalațiilor, înălțimea maximă a clădirilor nu va depăși P+2 niveluri. - înălțimea clădirilor și a instalațiilor destinate amenajărilor sportive va fi specifică proiectelor de specialitate aprobate conform normativelor și legislației în vigoare.
P.O.T. (PROCENT DE OCUPARE A TERENULUI)	SP1 - P.O.T. cu construcții, platforme, circulații carosabile și pietonale = max. 5 % ;
C.U.T. (COEFICIENT DE UTILIZARE A TERENULUI)	SP1 – C.U.T. max. 0,2 mp. ADC/ mp. teren.



Limita zonei centrale reglementate prin PUZ în raport cu PUG Mun. Câmpina aprobat prin HCL nr. 15/2013

3.3 Valorificarea cadrului natural

Poziția zonei centrale în proximitatea zonei Bulevardului Culturii, așezat pe cornișa orașului dinspre Valea Prahovei – o zonă cu vegetație specifică creează premisele realizării unor legături „verzi” pe direcția vest-est, cu rol de promenadă și traseu pentru mijloace de transport blânde, atât pentru locuitori cât și pentru turiști. Promenada verde existentă pe cornișa orașului poate fi dublată de o fâșie verde care traversează centru orașului, îmbunătățind imaginea urbană și calitatea locuirii.

3.4. Modernizarea circulației

3.4.1. Elemente de trafic

Prin prezentul PUZ sunt aduse reglementări cu impact direct asupra modului de organizare a circulației și a transportului în comun, astfel:

Având în vedere faptul că de-a lungul B-dului Carol, bulevardul principal pe direcția Nord- Sud, se regăsesc concentrate majoritatea dotărilor publice din oraș și funcțiunile, caracteristice unei zone centrale, prin prezentul PUZ, Primăria Municipiului Câmpina propune închiderea traficului auto la sol în zona centrală și trecerea acestuia în subteran, pe același traseu. În urma închiderii circulației pe Bulevardul Carol I, fluxurile de trafic auto vor fi reluate pe trese ocolitoare.

În cadrul analizei urbanistice au fost identificate clădiri care generează trafic auto și flux pietonal:

- Spitalul Municipal
- Supermarket-ul dintre Spital și Scoală
- Școala generală nr. 2
- Colegiul Național Nicolae Grigorescu
- Piața agroalimentară
- Colegiul Tehnic Forestier
- Benzinăria

- Zona de locuințe colective cu partere comerciale - Acestea din urmă generează volumul cel mai mare de mașini parcate spontan de-a lungul bulevardului Carol I, ele reprezentând principala cauză a traficului deficitar. Însă, necesitatea asigurării parcărilor respective și lipsa unui spațiu la suprafață în zona centrală pentru asigurarea acestora, duce la imposibilitatea eliminării lor.

Restul clădirilor enumerate mai sus sunt distribuite uniform în zona centrală, generând același volum de trafic intens pe întreg situl, dar și o nevoie de locuri de parcare sporită față de alte zone ale orașului.

Zona centrală a Municipiului Câmpina prezintă o complexitate deosebită din punct de vedere funcțional și o densitate foarte ridicată a locuirii, activităților comerciale, unităților de învățământ și a serviciilor publice administrative, culturale și spitalicești. Pentru toate aceste tipuri de clădiri au fost stabilite accesuri care să limiteze și să fluidizeze traficul. Toate acestea generează un trafic foarte intens dar și o nevoie de locuri de parcare sporită față de alte zone ale orașului.

Calea Doftanei este foarte important pentru legătura Brașov-DN1 pe direcția Valea Doftanei. De aceea, este necesar ca accesul din DN1 prin Câmpina să nu fie îngreunat. În eventualitatea în care nu există o centură ocolitoare care să faciliteze această legătură, este nevoie ca Bulevardul Carol I să devină un bulevard fluid, cu puține intersecții. În acest sens, pasajul poate facilita o traversare eficientă.

3.4.2. Pasajul subteran și dala pietonală

Pasajul subteran auto va coborî circulația auto în subteran o va dirija spre exteriorul localității.

Acesta are o lățime de 8,00 m.

Deasupra acestui pasaj se va amenaja un **spațiu public**, o **dală urbană** destinată pietonilor și bicicliștilor, zonă care se va contopi cu cea perimetrală, aferentă construcțiilor existente, generând astfel un o suprafață generoasă fără mașini și poluare cu noxe, amenajată peisager cu mobilier urban specific și vegetație specifică. Confortul urban va fi instant sporit, calitatea imaginii îmbunătățită, va fi un spațiu care va atrage.

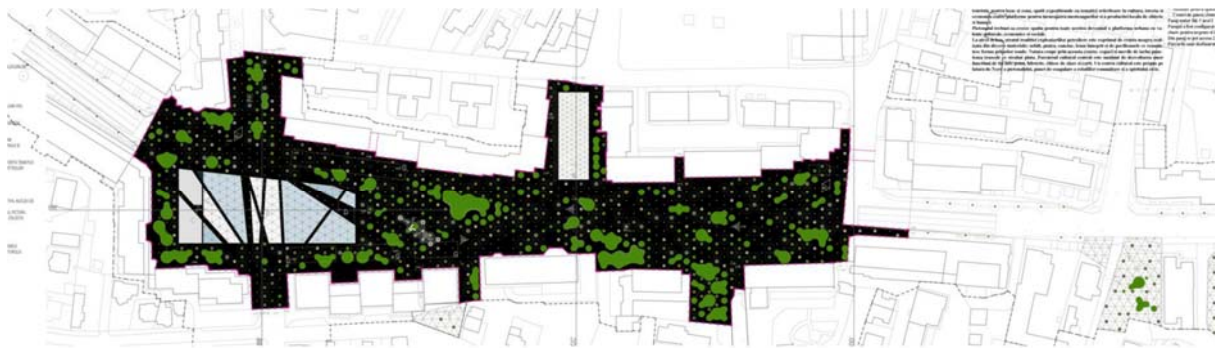
În propunerea de amenajare a **pasajului** și a dalei pietonale de deasupra sa au fost luate în considerare idei din concursul de soluții *“Modernizarea și reabilitarea zonei centrale a Mun. Câmpina, B-dul Carol I”* din 2010, astfel:

Soluția nr. 1 câștigătoare – extras:

“Pietonalul Campina in viziunea noastra este un brand. Brand-ul orasului Campina. [...] Astfel pietonalul trebuie să adevina nu doar un spatiu de importanta si utilizare locala ci si un punct de atractie turistica.

Oferta spatiului public trebuie largita cu functiuni si evenimente culturale: spectacole, workshopuri, ateliere, serate, concerte, functiuni ce ajuta si la coagularea comunitara, info point turistic pentru oras si zona, spatii expozitionale cu tematici referitoare la cultura, istoria si economia zonei; platforme pentru incurajarea mestesugurilor si a productiei locale de obiecte si bunuri.

Pietonalul trebuie sa creeze spatiu pentru toate acestea, devenind o platforma urbana cu valente culturale, economice si sociale.



La nivel urban, stratul traditiei exploatarilor petoliere este exprimat de crusta neagra realizata din diverse materiale; asfalt, piatra, cauciuc, lemn innegrit si de pavilioanele ce reamintesc forma primelor sonde. Natura erupe prin aceasta crusta: copaci si movile de iarba puncteaza traseele ce strabat piata. Parcursul cultural central este sustinut de dezvoltarea unor functiuni de tip info point, bileterie, chiosc de ziare si carti. Un centru cultural este propus pe latura de Nord a pietonalului, punct de coagulare a relatiilor comunitare si a spiritului civic.

Suprafata de interventie: 13 ha

Pasaj rutier Bd. Carol I

Pasajul a fost configurat cu cate o banda pe sens si o banda centrala destinata exclusiv pentru urgente si interventii.

Din pasaj se pot accesa 2 parcuri subterane, accesibile de pe fiecare sens de mers. [...]

Soluția nr. 2 câștigătoare – extras:

Soluția propusă pune în valoare relieful înconjurător, ca un mijloc de articulare a noului spațiu public, cu fondul construit existent, accentuând în același timp specificul și caracterul unic al zonei centrale. Diferența de 7 m calculată între extremitatea nordică și sudică a zonei concursului este exploatată în scopul ierarhizării, creând un spațiu public care se parcurge în secvențe, de-a lungul axului existent nord-sud. Astfel, se propune pentru b-dul Carol un ritm al spațiilor variate. Noul spațiu public se parcurge treptat, noțiunea de promenadă fiind reinventată în funcție de specificul și necesitățile complexe ale acestei zone centrale.

Au fost definite cinci platforme în funcție de curbele de nivel existente. De la nord la sud, dala urbană este descrisă astfel:

“Cinci platforme definite în funcție de curbele de nivel existente, care au creat oportunitatea definirii a cinci spații :

- Piața Mare acoperită predominant de suprafața minerală cu o suprafață totală de 7000 mp;*
- Parcul Copiilor cu o suprafață de 4500 mp în care există un echilibru între spațiul verde și mineral;*
- Parcul Seniorilor predominant verde cu o suprafață de 4500 mp;*
- Zona Monument Casa Poporului amenajată pentru a pune în valoare monumentul cu spații verzi și minerale în cantități aproximativ egale având o suprafață de 3000 mp cu o extindere în Pietonalul “La Ceas” de 2000 mp;*
- Piața Mica de 4000 mp acoperită predominant cu suprafața minerală și zone de peluza.*

Unificarea acestor platforme se face prin valorificarea zonelor reziduale printr-un tratament unic al solului și apariția unui portic la nivelul parter al fatadelor sub forma unor arcade care respectă structura existentă a clădirilor strict rezidențiale. Astfel se creează un spațiu lateral complex, articulat și definit prin înaltă sa funcționalitate. Acest spațiu lateral fluent asigură accesul, circulațiile, conexiunile și este zona de contact dintre spațiu public și clădiri, zona care în centrul orașului deține funcția vitală de asigurare a dezvoltării comerciale, a serviciilor publice și sociale.

Piața Mare este spațiul major în inima orașului, este o zonă vastă, minerală, deschisă, cu rol reprezentativ. Desenul geometric, rectangular, cât și accentuarea delimitării spațiului prin prezența treptelor pe trei laturi ale pietei și închiderea frontului la nord printr-un dublu aliniament de copaci Quercus Alba, Rubra (stejar) și asigură definirea clară a pietei ca funcțiune majoră în componenta zonei centrale a orașului Campina. Amenajarea acestui spațiu public este adecvată funcției de zonă de interes major: un spațiu mineral cu un tratament specific al solului, o zonă preponderent liberă care poate fi investită în variate feluri: este un punct de întâlnire, favorizând contactele sociale; spațiul din umbra dublului sir de copaci mari de la nord poate fi investit cu terase care beneficiază în mod cert de o orientare privilegiată. În același timp, Piața Mare este spațiul ideal pentru a găzdui orice fel de evenimente cu caracter temporar când pot fi amplasate în piața terase temporare, bradul de crăciun, scena pentru a găzdui concerte, mini-parcuri de distracție sau pavilioane pentru comerț - acest spațiu fiind specific dar flexibil.

Parcul Copiilor se leaga prin intermediul unei rampe cu panta 5% descoperim un spatiu in care prezenta minerala se imbrina cu prezenta vegetala si cu apa pentru a crea o zona extrem de animata. In acest al doilea spatiu, este favorizata destinderea, contactul social. O atentie deosebita este atribuita spatiilor de joaca, esentiale intr-o zona preponderent de locuinte. Spatiile de joaca necesare pentru copii cu varsta intre 3 si 10 ani sunt completate de o zona de apa care pune in scena un spatiu complex : un perete de apa, asemenea unei cascade urbane se imbrina cu o zona de jeturi de apa, care formeaza o fantana spectaculoasa. Ansamblul este completat de piese de mobilier fix pentru odihna (selectie Escofet) dar si de terase care pot avea caracter sezonier. Copacii ornamentali precum, Prunus Cerisifera, Prunus Americana, Magnolia Soulangeana, Amelanchier Lamarchii, Robinia x Ambigua si nu in ultimul rand Pyrus, aduc o atmosfera vesela si bogata in culori.

Parcul Seniorilor situat in inima promenadei da nastere nucleului verde al orasului. In urma unei selectii atente, vegetatia valoroasa existenta este pastrata si completata cu specii native, elegante si practice datorita rapiditatii cu care se dezvoltă, cum ar fi: Betula Pendula, Betula Papyrifera, (mesteceni), Fagus Sylvatica(fag), combinate cu specii prestigioase si longevive ca: Tilia Cordata (tei), Populus Tremula (plop) si atent punctate cu specii cu inalt caracter decorativ, Amelanchier Lamarchii si Arboreea, precum si ierburi ornamentale: Festuca Rubra, Carex Buchanania, Pennisetum Alopecuroides, Calamagrostis x Acutiflora, Siergrassen.

Monument "Casa Poporului" se regăsește o peluza de dimensiuni mai mici cu specific vegetal asemanator celui al zonei parcului copiilor, fiind orientata spre un public tanar si adult fiind destinata picnicurilor si odihnei in zilele calduroase. Aceasta zona fiind un spatiu privilegiat pentru amplasarea teraselor cafenelelor si restaurantelor. Functia lor primordiala este de asigurare a conexiunii cu zona pietonala existenta in prelungirea Strazii 1Mai. Acest spatiu este tratat cu maxima importanta, pentru ca este o articulatie importanta a spatiului public cu zona centrala intr-un sens mai larg.

Piata Mica este punctul final al promenadei. Intr-un spirit clasic, acest spatiu se aseamana cu piata mare, fiind o piata de dimensiuni mai mici, un spatiu mineral marcat de 2 aliniamente de copaci si armonios punctat de 2 peluze de dimensiuni medii, care fac trecerea spre parcare plantata si astfel spre prelungirea orasului cu bulevardul Carol I. Si aici specificul spatiului este flexibilitatea, aceasta zona actionand ca o balanta in raport cu piata principala aflata la nord. Activitatile cu caracter temporar care se pot instala aici (de exemplu piata volanta, profitand de vecinatatea cu complexul agroalimentar sau amenajarea unor terenuri pentru competitii sportive, etc) amplifica potentialul functional, favorizeaza destinderea, agrementul, si contactele sociale."

Aceste două soluții câștigătoare au fost adaptate în analiza studiului de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație, iar concluziile au fost preluate în reglementările urbanistice ale PUZ.

Pentru **spațiul amenajat**, delimitat în planșa "03.02. Reglementări – Circulații carosabile și pietonale, spații publice și spații verzi", în suprafață de aproximativ 3,17 ha, este reglementată obligativitatea elaborării proiectului de amenajări peisagere, realizat de specialiști în domeniu.

Spațiile publice, a căror limită exactă se va stabili la faza de proiectare, sunt de următoarele tipuri:

- ❖ Spații publice existente care necesită intervenții de vitalizare (reparații alei, replantări / toaletări arbori, schimbare / restaurare mobilier urban, etc.) – Parcul Trandafirilor din zona cuprinsă între Str. Golești - strada 1 Decembrie 1918 – B-dul Carol I;
- ❖ Spații publice preponderent minerale amenajate ca promenadă pentru alimentație publică și comerț – de-a lungul B-dului Carol I, deasupra pasajului, în fața blocurilor de locuințe colective.
- ❖ Spații publice preponderent minerale cu rol de piață publică (Piața Mare, Piața Colegiului, Piața Ceasului, Piața mică), spațiu multifuncțional și spații pentru evenimente - târguri, piețe volante (Piața agroalimentară volantă);
- ❖ Spații preponderent vegetale - scuaruri verzi cu rol multifuncțional – o zonă orientativă în fața bisericii Sfânta Treime, Grădina Urbană din fața clădirii fostei Poște și din fața Hotelului Muntenia;
- ❖ Spații verzi de protecție (funcțiuni ce necesită protecție - ex. spital, școli) și cu rol decorativ / ornamental, aferente locuințelor colective ;
- ❖ Spații comune existente, aferente locuințelor colective, care necesită intervenții de reorganizare și amenajare, unde se recomandă creșterea suprafeței vegetale;

Spațiile special amenajate sunt de următoarele tipuri:

- ❖ Spații preponderent vegetale dedicate vârstnicilor – Parcul Seniorilor, cuprins între clădirea fostei Bănci Comerciale și blocurile de locuințe colective.
- ❖ Spații echilibrate mineral - vegetal dedicate locurilor de joacă pentru copii, regăsite punctual pe întreg situl studiat;
- ❖ Spații dedicate animalelor de companie, în zona de sud a sitului studiat, aferent străzii Schelelor;
- ❖ Spații dedicate expozițiilor în aer liber, între clădirea fostei Poște și cea a fostei Bănci Comerciale;
- ❖ Spații dedicate grădinăritului - grădini urbane
- ❖ Spații dedicate sportului cu acces nelimitat – în sudul sitului studiat, în zona de locuințe colective supuse regenerării urbane, aferent străzii Schelelor și străzii Eruptiei.

Spațiile private (Terenurile aflate în proprietate privată) pentru care se propun intervenții și amenajări sunt:

- ❖ Curți private cu obligativitate de realizare a spațiilor verzi / plantate în procent minim de 20% pe sol natural
- ❖ Terenuri private adiacente funcțiunilor legate de educație, sănătate, culte, etc. unde sunt recomandate amenajări peisagistice în conformitate cu programul funcțional (în cazul schimbării funcțiunii se va respecta principiul curților private - minim 20% spații verzi / plantate pe sol natural)
- ❖ Spații private ce vor respecta principiul de amenajare al spațiilor publice din vecinătate (posibilitate extindere activitate din spațiul public cu acordul proprietarului parcelei private)

În propunerea de modernizare a circulației s-au luat în considerare profile de minimum **9,00 metri**, supralărgirea propunându-se a se realiza simetric față de axul stradal existent.

În zonele în care profilul reglementat afectează construcțiile existente, acesta nu se aplică decât pentru viitoare clădiri ce se vor edifica în urma demolării celor deja existente. Prin urmare, profilul reglementat nu constrânge, nu limitează intervențiile punctuale pe imobilele existente (ex: extinderi, supraetajări, etc.).

Pentru obținerea obiectivelor de mai sus, este nevoie de transformarea suprafeței actuale a bd. Carol I și coborârea acesteia în subteran. Pasajul a fost configurat cu câte o bandă pe sens și o bandă centrală destinată exclusiv pentru urgențe și intervenții.

Din pasaj se pot accesa 2 parări subterane, accesibile de pe fiecare sens de mers. Parările sunt desfășurate pe câte un nivel și oferă circa 110 și respectiv 90 locuri de parcare.

Prin implementarea acestui proiect se urmărește asigurarea unor condiții de circulație rutieră și pietonală normale, diminuarea poluării, creșterea siguranței circulației rutiere, pietonale și velo, respectiv reducerea costurilor utilizatorilor.

3.4.3. Circulații pietonale

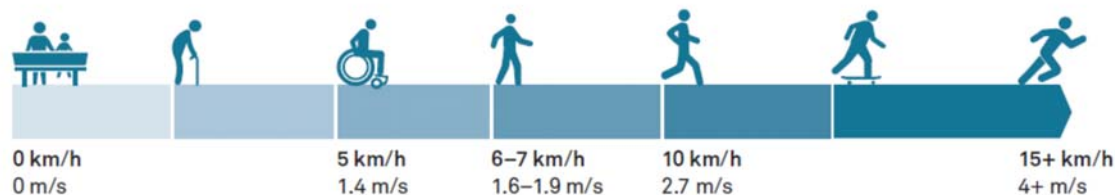
De subliniat este faptul că prin această intervenție va fi favorizată **circulația pietonală** prin punerea la dispoziția locuitorilor municipiului Câmpina a unui spațiu public de interes major cu o suprafață generoasă, cu rol de a asigura funcția de **promenadă** de mare atractivitate, cu caracter de reprezentare a identității locului.

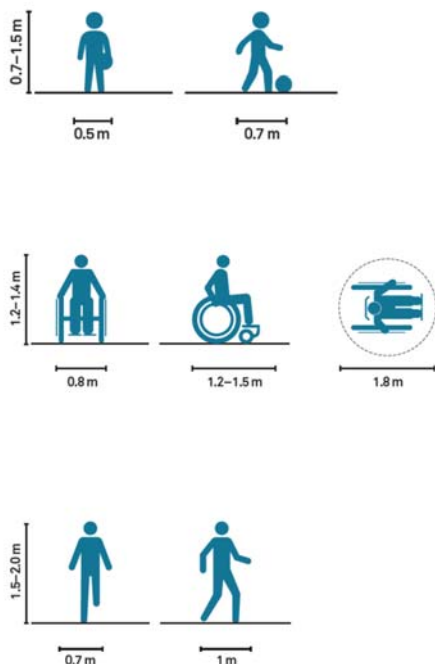
Principalele **trasee pietonale** sunt orientative, se vor stabili ulterior prin proiect tehnic și urmăresc să ofere accesibilitate tuturor funcțiunilor și activităților de pe dala urbană.

Principiile care stau la baza proiectării spațiilor pietonale adecvate și atractive, de care trebuie să se țină cont în proiectarea viitoare a unor spații pietonale de calitate sunt:

1. Siguranță
2. Accesibilitate
3. Continuitate
4. Atractivitate
5. Eficiență

Standardele de proiectare a spațiilor pietonale (sursa: *Global Street Design Guide*)





Lățime:

2 metri - minim preferat pentru două scaune cu roțile pentru a trece unul pe lângă altul

1,5 metri - minim acceptabil pentru un utilizator scaun cu roțile și un utilizator ce nu se află în scaun cu roțile, necesar pentru a trece unul pe altul

1 metru - minim absolut, în cazul în care fluxul de pietoni este scăzut și nu există rezervă pentru extinderea trotuarului.

Dimensiuni finisaje:

2-5 mm - recomandat lățime între dale de trotuar pentru a reduce pericolul călătoriei

6-10 mm - recomandat lățime între plăcile trotuarului pentru un mortar compactat

13 mm - recomandare maxima a deschiderii (capace și grătare)

Borduri:

125 mm - marginea de bordură Standard - 140 mm la stațiile de autobuz

50mm - minim de rebord necesară pentru pietonii cu deficiențe de vedere

25 mm – minim de margine pentru restul suprafețelor.

Bordură de picătură nu mai mare de 6 mm - de la partea carosabila la trecerea desemnată la canalul de evacuare a apei.

Se recomandă ca spațiile pietonale să nu fie expuse traficului rutier, ele trebuie protejate prin aplicarea de diferite soluții constructive precum vegetație de aliniament, bolarzi, stâlpi, etc. adică prin bariere fizice pentru sporirea siguranței pietonilor și prevenirea ocupării trotuarelor cu mașini parcate.

Crearea unor legături pietonale cu viitoare zone dezvoltate, reprezintă un element important pentru încurajarea transportului nemotorizat (pietonal și velo), susținând totodată accesibilitatea către aceste zone.

Pentru asigurarea condițiilor de deplasare a persoanelor cu dizabilități se impune adoptarea la toate trecerile de pietoni a măsurilor prevăzute în *"Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap - NP 051-2012"*, de exemplu:

- pentru persoanele cu deficiențe de vedere vor fi prevăzute benzi de ghidaj tactilo -vizuale;
- toate trecerile de pietoni vor fi amenajate cu rampe de acces pietonale între trotuar și carosabil
- trecerile de pietoni trebuie presemnalizate, sunt necesare covoare roșii antiderapante (pe sectoarele de decelerare), parapete pietonal (pentru canalizarea traficului pietonal către marcajul trecerii de pietoni), toate acestea având în vedere că zona rezidențială va fi populată de persoane tinere cu copii mici.

3.4.4. Circulații carosabile

Modul de organizare a **circulației carosabile** în zona de studiu:

- pasaj - dublu sens;
 - inel perimetral de circulație – sens unic (Str. Schelelor – B-dul Carol I – Str. Mihail Kogălniceanu – Str. Republicii – Str. 1 Decembrie 1918 – Str. Mărășești – Str. Griviței);
 - străzi perimetrale, perpendiculare pe pasaj - dublu sens.
- rizontul de timp pentru proiectarea **intersecțiilor**

Intersecțiile noi sau cele ce urmează a se reabilitata sau moderniza se vor proiecta luând în considerare traficul de perspectiva din ora de vârf. În funcție de clasa intersecțiilor, orizontul de perspectiva pentru care se estimează traficul fiind de 10 ani.

3.4.5. Circulații comune – spații de tip "shared-space"

În zonele aferente locuințelor colective sunt propuse străzi de tip **"shared-space"**, în care este permisă și circulația pietonală, și cea carosabilă, însă cu restricția de limitare a vitezei la maximum 5 km/h.

3.4.6. Piste de bicicletă

Sunt încurajate mijloacele de transport alternativ prin amenajarea **pistelor de biciclete**. Acestea sunt propuse în sens unic și în dublu sens, iar în zona dalei urbane traseul este orientativ, putând fi stabilit cu exactitate la o fază ulterioară.

Toate tipurile de spații menționate anterior se regăsesc în planșa *"03.02. Reglementări – Circulații carosabile și pietonale, spații publice și spații verzi"*.

3.4.7. Parcări

Sub dala urbană din zona centrală va fi amenajată o **parcare subterană** pe o suprafață de maximum 4 ha. De asemenea, au fost propuse parcări la sol în întreg situl, peste tot pe unde au existat rezerve de teren disponibile.

Acces la parcările subterane.

3.4.8. Transport în comun

Vor fi propuse noi **stații de transport în comun**, iar traseele autobuzelor regândite astfel încât să deservească cât mai bine zona centrală și pe cele adiacente. Stațiile existente vor fi modernizate.

3.4.9. Elemente de trafic

Circulația pe străzile existente perpendiculare pe zona centrală va fi reorganizată prin **semaforizări** și sistem de **sensuri unice**.

3.5. Zonificare funcțională - reglementări, bilanț teritorial, indicatori urbanistici

Zonificarea funcțională se va detalia la faza următoare a documentației PUZ.

Elementele care impun **restricții** sunt:

- sonde funcționale , cu zonă de protecție între 35 m și 50 m, conform Aviz OMV Petrom nr. 3317 din 25.11.2021.
- sonde abandonate
- sonde care urmează a fi abandonate.

Spații verzi

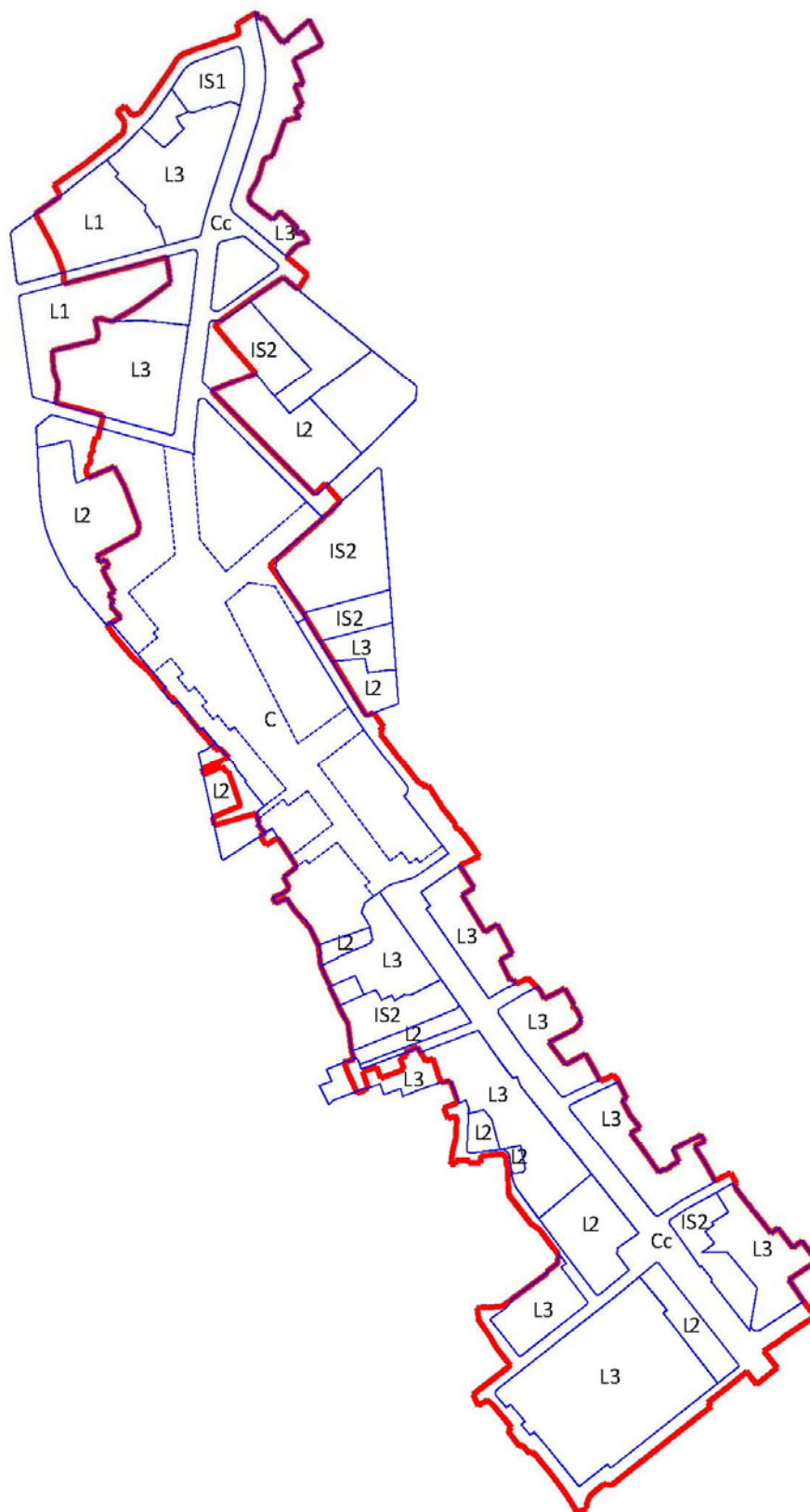
Pentru **plantațiile de aliniament** se propune completarea aliniamentelor de arbori pe principalele artere de circulație în formă continuă și discontinuă.

Pentru **vegetația** existentă sunt propuse următoarele tipuri de intervenții:

- ❖ Menținere și toaletare arbori existenți
- ❖ Vegetație de talie medie sau mare propusă adiacent circulațiilor carosabile - pentru completarea sau realizarea aliniamentelor vegetale

Au fost reglementate următoarele zone funcționale:

ZONE FUNCȚIONALE		POT max.	CUT max.	Rh max.	H max.
L1	Zonă pentru locuințe - regim mic de înălțime - Subzona locuințelor individuale și colective mici cu P - P+2 niveluri situate în interiorul zonei protejate cu valoare arhitectural - urbanistică	35%	1.0	P+2E	10 m
L2	Zonă pentru locuințe - regim mic de înălțime - Subzona locuințelor individuale cu regim de construire continuu și discontinuu cu înălțime maxim P+2 niveluri	50%	1.5	P+2E+M	10 m
L3	Zonă pentru locuințe colective (P+4, P+6 și dotări) - Subzona locuințelor colective cu regim de construire continuu și discontinuu și înălțime maxim P+4 niveluri	50%	2.5	înălțimea maximă admisibilă este egală cu distanța dintre aliniamente;	
IS1	Zonă instituții publice și servicii - subzonă pentru instituții și servicii de interes general cu regim de construire continuu și discontinuu situate în zona protejată	50%	1.5	P+2E	-
IS2	Zonă instituții publice și servicii - subzona pentru instituții și servicii de interes general cu regim de construire continuu și discontinuu	60%	2.5	P+5E	20 m
IS1/L1	Zonă instituții publice și servicii - Subzona mixtă compusă din instituții și servicii, locuințe individuale și colective mici P-P+2 niveluri, situată în interiorul zonei protejate cu valoare arhitectural-urbanistică	40%	1.5	P+2E	-
IS2/L2	Zonă locuințe individuale în care se încurajează dezvoltarea comerțului și serviciilor - Subzonă mixtă compusă din instituții și servicii, locuințe individuale cu regim de construire continuu și discontinuu	50%	1.5	P+2E P+3E+M	10 m
IS2/L3	Zonă centrală în care se încurajează dezvoltarea insituțiilor publice și serviciilor, comerțului și serviciilor turistice - Subzonă mixtă compusă din instituții și servicii, locuințe colective cu regim de construire continuu și discontinuu și înălțime de maxim P+4 niveluri	50%	2.5	P+3E+M P+4E	15 m
SP1	Zone plantate amenajate - parc - Zona spațiilor verzi amenajate, scuaruri publice, parcuri, grădini	5%	0.2	P+2E	-
C1	Zona căi de comunicație - subzona căilor de comunicație rutieră	35 - 50%	1.0 - 2.5	înălțimea maximă admisibilă se stabilește prin studii de specialitate;	



3.6. Dezvoltarea echipării edilitare

În prezent sunt în curs de obținere avizele de la deținătorii și administratorii de rețele edilitare, în care se vor transmite informațiile cu privire la situația existentă a acestora, trasee, capacități. În urma acestor informații primite se va analiza critic situația existentă, care se va corobora cu prevederile din PUG și cu propunerea de pasaj auto și se vor trata următoarele categorii de probleme:

- **Alimentare cu apă:**

- modificări parțiale ale traseelor rețelelor de distribuție existente: soluția de deviere sau de menținere a rețelei existente în contextul pasajului auto propus;
- lucrări necesare pentru extinderea capacității instalațiilor de alimentare cu apă la sursă, tratare și aducțiune, unde sau dacă este cazul;
- dezvoltări ale rețelelor de distribuție din zonă, dacă este cazul;

- **Canalizare:**

- modificări parțiale ale traseului rețele de canalizare în contextul pasajului auto propus;
- îmbunătățiri și extinderi ale rețelei de canalizare din restul zonei centrale.

- **Alimentare cu gaze naturale:**

- extinderi ale capacităților existente;
- procedura de urmat pentru aprobarea introducerii alimentării cu gaze naturale etc.

- **Alimentare cu energie electrică:**

- îngroparea rețelei de linii electrice, în contextul pasajului auto propus;
- extinderi sau devieri de linii electrice;
- modernizarea liniilor electrice existente;
- asigurarea necesarului de consum electric în toată zona reglementată;
- propuneri pentru noi stații sau posturi de transformare, dacă este cazul;
- propunerea unei rețele de iluminat public în zona dalei urbane propuse peste pasajul auto și modernizarea rețelei existente de iluminatului public în restul zonei centrale reglementate.

- **Telecomunicații:**

- îngroparea și extinderea liniilor de telecomunicații;
- noi amplasamente pentru oficii poștale, centrale telefonice, relee, posturi de radio și TV etc., dacă este cazul;

- **Obiectivele petroliere din zonă - OMV – Petrom**

- Până la momentul predării prezentei faze a PUZ a fost obținut **Avizul Favorabil Condiționat OMV Petrom**, prin care se transmite faptul că la limita de sud a zonei de studiu se află amplasate mai multe obiective petroliere de tip sondă, față de care viitoarele construcții și lucrări vor păstra o distanță de siguranță de 35 m - 50 m.

- **Salubritate:**

- amenajări pentru sortarea, evacuarea, depozitarea și tratarea deșeurilor;

- extinderi pentru baze de transport în comun; construcții și amenajări specifice etc.
- Până la momentul predării prezentei faze a PUZ a fost obținut **Avizul de Salubritate** din partea **Floricon Salub SRL**, prin care este exprimat acordul colectării deșeurilor nepericuloase din construcții / demolări provenite din activitățile de construire / reabilitare și reamenajare a locuințelor.

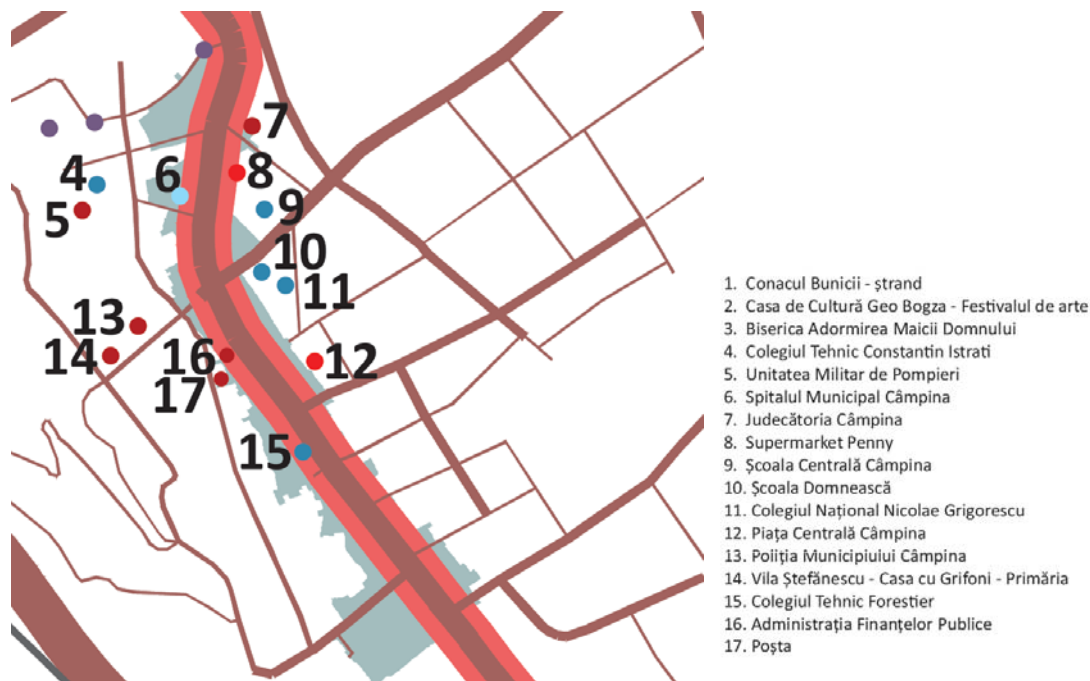
3.7. Protecția mediului

În urma analizei critice a situației existente, pentru îmbunătățirea calității factorilor de mediu, măsura de intervenție urbanistică la nivelul zonei centrale constă în:

- propunerea unui pasaj auto subteran, pe traseul B-dului Carol I, prin care se urmărește diminuarea surselor de poluare (emisii auto) și refacerea peisagistică a zonei centrale prin propunerea unei dale urbane destinate pietonilor, amenajată corespunzător cu vegetație și mobilier urban;
- reabilitarea urbană a cartierelor de locuințe colective.

3.8. Obiective de utilitate publică

În zona centrală, obiectivele de utilitate publică sunt:



Obiective de utilitate publică

Tipurile de proprietate asupra terenurilor identificare în zona centrală, conform Legii 213/1998, sunt:

BILANȚ TERITORIAL		
	Suprafață mp	Procent
Domeniul privat al persoanelor fizice sau juridice	189377.54	66.82%
Domeniul public	94028.76	33.18%
Domeniul public de interes local	90445.40	31.91%
Domeniul privat de interes local	3583.36	1.26%
TOTAL	283406.30	100.00%

Prin PUZ se reglementează următoarele tipuri de circulații ale terenurilor între deținători:

- terenuri ce se intenționează a fi trecute în proprietatea publică a unităților administrativ-teritoriale;
- terenuri ce se intenționează a fi trecute în proprietatea privată a unităților administrativ-teritoriale;
- terenuri aflate în proprietate privată, destinate concesiunii:
 - terenuri aflate în proprietate privată, destinate schimbului.

3.8. Consecințe economice ale viitorului imobil

3.6.1. Descrierea investiției

Segmentul dintre intersecția dintre B-dul Carol I cu strada Toma Ionescu, până la intersecția între B-dul Carol I cu Calea Doftanei și B-dul Culturii reprezintă zona propusă pentru **creșterea mobilității nepoluante prin investiții de tip integrat - realizarea unui pasaj subteran**, iar arealul cuprins între zona intersecției str. Sergent Major Erou Grigore Nicolae cu B-dul Carol I și proximitatea intersecției str. Toma Ionescu cu Bdul Carol I, reprezintă zona propusă pentru **reconfigurare și dotarea spațiului pietonal**. Întregul areal delimitat în suprafață de 28.3 HA va face obiectul **regenerării urbane**.

Firme luminoase – regulament – elemente comune – imagine unitară

3.6.2. Categoriile de costuri și beneficii ale investiției

Investiția propusă se va realiza la inițiativa publică iar finanțarea acesteia va fi publică, preponderent din fonduri europene.

Beneficiile viitoarei investiții pentru administrația publică locală vor proveni din creșterea potențialului orașului pe plan economic și turistic, sporirea atractivității orașului. Autoritatea publică va prioritiza și etapiza investițiile necesare pentru dezvoltarea coerentă a zonei centrale.

Agenții economici vor beneficia de o zonă cu potențial economic ridicat iar actorii urbani vor beneficia de un spațiu îmbunătățit din punct de vedere al imaginii urbane, al accesibilității pietonale și velo și din punct de vedere al factorilor de mediu.

Prin urmare, investiția dorită va facilita implementarea unor proiecte coerente din punct de vedere urbanistic, social și economic.

CAPITOLUL IV - CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE

Reglementarea prezentului PUZ nu se înscrie în prevederile PUG aprobat în 2013. Documentația PUG nu prevede realizarea unui pasaj subteran pentru creșterea mobilității urbane nepoluate prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate prin redirectionarea circulației rutiere

Categoriile principale de intervenții sunt:

- realizarea pasajului auto subteran pe traseul B-dului Carol I și devierea traficului auto prin subteran spre exteriorul localității
- realizarea unei dale urbane peste pasajul auto, amenajată corespunzător pentru pietoni și bicicliști cu mobilier urban și vegetație;
- regenerare urbană în cartierele de locuințe
- alte intervenții punctuale – dacă e cazul

Prioritățile de intervenție vor fi definite în fazele următoare ale PUZ, după stabilirea reglementărilor necesare implementării investiției.

Elaboratorul PUZ consideră, în baza analizei multicriteriale realizate, că propunerea care stă la baza acestor reglementări este oportună și benefică pentru mun. Câmpina, întrucât aduce îmbunătățiri pe următoarele planuri:

Economic:	- Realizarea unei investiții cu impact puternic asupra imaginii și activității urbane din fonduri europene care facilitează realizarea altor investiții satelit, public-private; - Mărirea valorii imobiliare a zonei; - Creșterea potențialului activităților economice specific.
Social:	- Spațiul urban pe care s-a intervenit este utilizat de mai multe segmente de vârstă; - Prin eliminarea traseului carosabil s-a extins spațiul destinat socializării; - Noua organizare a spațiului permite realizarea unei game variate de activități, răspunzând diferitelor cerințe ale actorilor urbani (promenadă comercială, zonă de recreere, zonă de promenadă, zone de alimentație publică, traseu velo, zonă expo, etc.)
Trafic:	- Eliminarea traficului de mașini într-o zonă de interes turistic și economic; - Îmbunătățirea traficului în zonă prin implementarea unor măsuri rezultate din studiile aferente investiției principale; - Crearea de locuri de parcare suplimentare.
Mediu înconjurător:	- Încurajarea utilizării mijloacelor de transport blânde; - Extinderea spațiilor verzi pe zona de intervenție; - Utilizarea unor materiale rezistente, care să faciliteze mentenanța spațiului rezultat; - Utilizarea unor tipuri de plante specifice zonei, care nu necesită mentenanță deosebită și consum ridicat de apă.
Imagine urbană:	- Realizarea unor spații publice atractive; - Îmbunătățirea peisajului urban prin eliminarea autovehiculelor din zona de interes turistic; - Extinderea plantațiilor în zona amenajată;

Punerea în valoare a patrimoniului prin realizarea unui spațiu larg care facilitează perspectivele favorabile către construcțiile importante.

Lucrările necesare de elaborat ulterior PUZ-ului sunt:

- Studiu de fezabilitate;
- DTAC;
- Exproprieri, dacă va fi cazul;
- Elaborarea proiectului prioritar de investiții, pentru atragerea fondurilor europene, proiect care va avea la bază prezentul PUZ;
- Montaje ale etapelor viitoare: Actori implicați, atragere de fonduri europene, etape de realizare, programe de investiții.

Întocmit,

Verificat,

S.C. KXL STUDIO S.R.L.

Urb. Diana Constandache

Urb. Anamaria Mohan

Urb. Maria Clapa

Urb. Iulia Sabău

Urb. Peis. Alina Ștefan

Urb. Ana-Maria Florea

Urb. Vlad Nour

Urb. Vlad Iancu

arh. Mihai Țucă

