

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

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 istoric de fundamentare PUZ	Specialist MC arh. Urb arh. arh. urb. cercetător ist.	KXL STUDIO S.R.L. Mihai Țucă Andrei Nistor Raluca Zaharia Diana Constandache Maria Costelia Clapa Mădălin Cristian Focșa	
Raport de diagnostic arheologic		Muzeul Județean de Istorie și Arheologie Prahova – dr. Bogdan Ciupercă	
Studiu peisagistic, rețeaua de spații verzi	Șef proiect de specialitate Conf. Dr. Arh. Urb. Peis.	KXL STUDIO S.R.L. Cristina Enache	

	Urb. Peis.	Iulia Sabău 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	Șef proiect de specialitate Urb. Urb. Urb.	KXL STUDIO S.R.L. Diana CONSTANDACHE Maria Costelia CLAPA Ana-Maria FLOREA	
Studiul de fundamentare privind relația spațial-configurativă și funcțională a cadrului construit din zona studiată în raport cu cea învecinată	Șef proiect de specialitate Urb Urb. Urb.	KXL STUDIO S.R.L. Diana CONSTANDACHE Maria Costelia CLAPA Ana-Maria FLOREA	

BORDEROU GENERAL**• Piese scrise:**

- **Volumul I** – Memoriu de prezentare;
- **Volumul II** – Regulament local de urbanism și anexele aferente:
 - o **Anexa 1** - Ghid de bune practici pentru regenerarea urbană a zonei centrale a Municipiului Câmpina;
 - o **Anexa 2** - Regulament și ghid privind paletarul, materialele și alte elemente cu impact asupra peisajului zonei centrale a Municipiului Câmpina;
 - o **Anexa 3** - Dala urbană și construcțiile aferente;
 - o **Anexa 4** – Caiet centralizator zone și subzone funcționale (Anexele 4.1 - 4.8).

• 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 funcțiuni le 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
- 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
- 04.01. Reglementare urbanistică – zonificare funcțională – scara 1:1000
- 04.02. Reglementări – circulații carosabile și pietonale, spații publice și spații verzi – scara 1:1000
- 04.03. Reglementări – intervenții asupra fondului construit și zone istorice de referință – scara 1:1000
- 05. Reglementări privind utilitățile publice și tehnico-edilitare – propuneri și recomandări – 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	10
1.1. Date de recunoaștere a documentației	10
1.2. Obiectul Planului Urbanistic Zonal.....	10
1.2.1. Solicitări ale temei-program	10
1.2.2. Prevederi ale Strategiei de dezvoltare a României în următorii 20 de ani: 2016-2035.....	14
1.2.3. Prevederi ale Strategiei Naționale pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013-2020-2030	14
1.2.4. Prevederi ale Strategiei de dezvoltare a Municipiul Câmpina	14
1.2.5. Prevederi ale Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiul Câmpina 2015-2023.....	16
1.2.6. Prevederi ale Concursului de soluții - Modernizarea și reabilitarea zonei centrale a mun. Câmpina - B-dul Carol I (2010)	17
1.3. Surse documentare.....	19
1.3.1. Lista studiilor și proiectelor elaborate anterior PUZ.....	19
1.3.2. Lista studiilor de fundamentare întocmite concomitent cu PUZ.....	20
1.3.3. Date statistice	20
1.3.4. Proiecte de investiții elaborate pentru domenii ce privesc dezvoltarea urbanistică a zonei.....	20
1.3.5. Baza topografică	20
1.3.6. Metodologia utilizată.....	20
1.3.7. Legislația aplicată.....	20
CAPITOLUL II - STUDIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII	22
2.1. Evoluția zonei.....	22
2.1.1. Date privind evoluția zonei	22
2.1.2. Caracteristici semnificative ale zonei, relaționate cu evoluția localității.....	23
2.2. Încadrarea în localitate	24
2.2.1. Încadrarea zonei în raport cu intravilanul.....	24
2.2.2. Legătura în teritoriu. Accesibilitate	25
2.3. Elemente ale cadrului natural.....	25
2.3.1. Relieful	26
2.3.2. Hidrografia	27

2.3.3. Geologia	28
2.3.4. Clima	28
2.3.4. Riscuri naturale	30
2.4. Circulația	30
2.4.1. Circulația rutieră	30
2.4.2. Circulația pietonală	31
2.4.3. Trama stradală	33
2.4.4. Elemente de trafic.....	35
2.4.5. Starea drumurilor.....	37
2.4.6. Transport în comun.....	39
2.4.7. Parcărilor	41
2.4.8. Transportul de mărfuri.....	43
2.4.9. Spațiile de tip piață urbană.....	43
2.4.10. Trasee de ciclism / Velo	45
2.4.11. Calea ferată.....	46
2.5. Ocuparea terenurilor	46
2.6. Echipare edilitară	51
2.6.1. Rețele de alimentare cu apă potabilă și canalizare - Hidro Prahova	51
2.6.2. Rețele de gaze naturale - S.C. Distrigaz Sud Rețele S.R.L.;.....	52
2.6.3. Energia electrică - Electrica Muntenia Nord;.....	53
2.6.4. Servicii de telefonie, internet și cablu - Telekom.....	55
2.6.5. Obiectivele petroliere - OMV	55
2.6.6. Salubritate / colectare a deșeurilor - Floricon Salub	55
2.7. Probleme de mediu	55
2.7.1. Valori de patrimoniu ce necesită protecție	56
2.7.2. Evidențierea potențialului turistic	57
2.8. Opțiuni ale populației	57
CAPITOLUL III - PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ.....	57
3.1. Concluzii ale studiilor de fundamentare	57
3.1.1. Ridicare topografică.....	57
3.1.2. Studiu geotehnic	58
3.1.3. Studiu de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație.....	59
3.1.4. Raport de diagnostic arheologic	69
3.1.5. Studiu peisagistic, rețeaua de spații verzi.....	71

3.1.6. Studiu privind utilitățile publice și tehnologice, echiparea tehnico-edilitară.....	73
3.1.7. Studiu de fundamentare privind regimul de înălțime, silueta și accente verticale.....	74
Studiu de fundamentare privind relația spațial-configurativă și funcțională a cadrului construit din zona studiată în raport cu cea învecinată	74
3.1.8. Studiul istoric	75
3.2. Concluzii ale analizelor urbanistice.....	76
3.2. Prevederi ale documentațiilor de amenajarea teritoriului, de urbanism (aprobate / în curs de aprobare) și a altor planuri strategice	76
3.2.1. P.A.T.J. Prahova.....	77
3.2.2. P.U.G. Câmpina	77
3.3 Valorificarea cadrului natural	85
3.4. Modernizarea circulației	85
3.4.1. Elemente de trafic.....	85
3.4.2. Pasajul subteran și dala pietonală	85
3.4.3. Circulații pietonale	87
3.4.4. Circulații carosabile	89
3.4.5. Circulații comune – spații de tip “shared-space”	91
3.4.6. Piste de bicicletă	91
3.4.7. Parcări	91
3.4.8. Transport în comun.....	91
3.4.9. Elemente de trafic.....	91
3.5. Zonificare funcțională - reglementări, bilanț teritorial, indicatori urbanistici	92
3.6. Spații publice amenajate și spații private	94
3.7. Intervenții asupra fondului construit și ZIR-uri.....	96
3.8. Dezvoltarea echipării edilitare	102
3.9. Protecția mediului	103
3.9.1. Diminuarea până la eliminare a surselor de poluare (emisii, deversări, etc) - dacă este cazul;..	103
3.9.1. Prevenirea producerii riscurilor naturale și antropice;.....	104
3.9.1. Organizarea sistemelor de spații verzi;.....	105
3.9.1. Protejarea bunurilor de patrimoniu	106
3.9.1. Refacerea peisagistică și reabilitarea urbană;	106
3.9.1. Valorificarea potențialului turistic	107
3.9.1. Eliminarea disfuncțiilor din domeniul căilor de comunicație	107

3.10. Obiective de utilitate publică.....	107
3.11. Plan de acțiune - Consecințe economice	108
3.11.1. Planul de acțiuni.....	108
Obiective operaționale:	108
3.11.2. Descrierea investiției	110
3.11.3. Categoriile de costuri și beneficii ale investiției	111
CAPITOLUL IV - CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE.....	111

MEMORIU DE PREZENTARE

CAPITOLUL I – INTRODUCERE

1.1. Date de recunoaștere a documentației

Denumirea lucrării:	Regenerare urbană, creșterea mobilității urbane nepoluante 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 P.U.Z.:	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 nepoluante 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 unei zone suprafață totală de 35 ha din cadrul municipiului, cu următoarele obiective:

1. Regenerarea urbană a unor zone de locuințe colective;
2. Mobilitate urbană;
3. Reconfigurarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a Municipiului Câmpina prin realizarea unui pasaj subteran pentru traficul auto.

Zona studiată este cuprinsă între intersecția străzilor Erupției 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.**

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 aproximativ 35 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.

PUZ-ul va avea următorul **demers**, conform caietului de sarcini:

- 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.

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.

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 destructurate;
 - 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;
- b) **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.
- c) Planificarea **dezvoltării durabile** pe următoarele direcții principale:
 - identificare a obiectivelor comunitare de dezvoltare, asumate și acceptate;
 - identificare a nevoilor, așteptărilor și năzuințelor locuitorilor din teritoriul urban;
 - identificare a rolului pe care îl poate juca și asuma localitatea în spațiul regional, a elementelor de competitivitate dar și de complementaritate;
 - identificare a potențialului real care poate fi mobilizat pentru atingerea obiectivelor, planificarea eforturilor și a resurselor locale materiale, funciare, financiare și de organizare;
 - Identificarea oportunităților și a căilor de accesare a resurselor disponibilizate de stat dar și a sprijinului oferit de UE prin instrumentele și fondurile structurale și de coeziune.
- d) **Obiective strategice** specifice:
 - Susținerea, afirmarea și ameliorarea identității și caracteristicilor funcționale și de organizare spațială atrăgătoare și competitive a municipiului;
 - Racordarea la rețelele de transport locale și coridoarele de dezvoltare;
 - Modernizarea și susținerea infrastructurii de transport alternativ și a celei de echipare tehnică în teritoriul adiacent zonei studiate;
 - Atingerea unui nivel superior al calității vieții urbane prin extinderea echipărilor edilitare, modernizarea serviciilor publice și ridicarea calității infrastructurilor sociale;
 - Valorificarea responsabilă a resurselor funciare, planificarea utilizării terenurilor;
 - Protejarea, gestionarea sustenabilă și valorificarea creativă a patrimoniului și valorilor identitare și multiculturale, angajarea lor susținută în circuitul economic;
 - Conservarea peisajului natural și a valorilor de patrimoniu natural;
 - Reducerea emisiilor de carbon în municipii și zona lor funcțională, în vederea sprijinirii dezvoltării infrastructurii de transport pe coridoarele strategice, a dezvoltării transportului urban de călători, a infrastructurii care favorizează ciclismul, a electromobilității și a reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră;
 - regenerarea spațiului public urban în zona centrală a municipiului Câmpina, prin extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal, amenajarea de zone verzi, de odihnă, zone de spectacole și zone comerciale.

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

- Luarea în considerare a utilizării actuale a terenurilor și tipul 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);

Conceptul fundamental de dezvoltare durabilă va satisface exigențele contemporane de natură economică, socială, culturală și ecologică, precum și pe acelea ale unei culturi urbane inexistentă 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.

Documentele care vor fi enumerate și detaliate în continuare, la subcapitolele 1.2.2. -1.2.6. stabilesc viziunea, obiectivele strategice și liniile directe de dezvoltare a teritoriului național, regional și local pe termen mediu și lung. Conceptele, viziunile, obiectivele, direcțiile strategice de dezvoltare, precum și politicile, programele și proiectele descrise în aceste documente sunt integrate în dimensiunea lor orizontală (diferitele paliere de abordare) și verticală (la toate scările teritoriului) în cadrul PUZ. Elementele de mai jos sunt evaluate în dimensiunea lor spațială (implicații spațiale - soluții spațiale) și integrate în diversele etape de elaborare, atât în faza de analiză-diagnostic, cât și în faza de reglementare.

1.2.2. Prevederi ale Strategiei de dezvoltare a României în următorii 20 de ani: 2016-2035

Strategia României elaborată de Academia Română prevede:

- a) Viziunea de dezvoltare 2035: „România 2035, o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții atractive de viață și locuire pentru cetățenii săi, cu un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei”
- b) Dezvoltarea amprentei cultural-identitare:
 - Cultura este o componentă importantă a politicii de soft-power. O cultura cunoscută și recunoscută este necesară pentru creșterea gradului de atractivitate al unui stat, pentru creșterea prestigiului acestuia în cadrul comunității internaționale și în plan regional, pentru crearea unui profil distinct al României. Investițiile în cultură au impact inclusiv din punct de vedere al atragerii investițiilor străine și turismului "input" de masă, nu doar a celor interesați de turismul cultural. Investiția statului în cultura are efecte semnificative, inclusiv în economie, prin creșterea acestui sector, care poate fi asimilat economiei serviciilor.
 - Identificarea, reabilitarea, conservarea și punerea în valoare a patrimoniului istoric și cultural artistic din România și promovarea acestuia peste hotare, cu scopul creșterii prestigiului culturii și civilizației românești.

1.2.3. Prevederi ale Strategiei Naționale pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013-2020-2030

Strategia națională elaborată de Guvernul României – Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile prevede:

- Atingerea unui indicator de spațiu verde de 26 metri pătrați pe locuitor;
- Atingerea unei valori medii pe țară a indicelui suprafeței locuibile de 15 metri pătrați pe locuitor;
- Realizarea de spații publice de calitate în toate zonele principale ale orașelor;
- Rezolvarea problemei parcajelor pentru orașe;
- Dezvoltarea traseelor funcționale pietonale și pentru bicicliști în orașe;

1.2.4. Prevederi ale Strategiei de dezvoltare a Municipiului 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:
 - o Creșterea siguranței rutiere (reducerea numărului de accidente prin realizarea unui pasaj subteran dedicat exclusiv transportului autovehiculelor;
 - o 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);
 - o Traficul la nivelul coridorului de mobilitate se va desfășura între intersecția B-dul Carol 1 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;
 - o Relocarea rețelelor de utilități publice;
 - o Iluminat cu led, atât în zona de pasaj, cât și în parcare subterană;
 - o 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;
 - o Reinterpretarea infrastructurii rutiere prin promovarea modalităților de transport nepoluante;
 - o Sisteme de supraveghere video atât în pasajul subteran, cât și în parcare subterană;
 - o Acces pietonal în parcare subterană (lift sau scară rulantă) inclusiv pentru persoanele cu dizabilități;
 - o Sisteme de management al traficului și prioritizare a transportului public;
 - o Sisteme cu mesaje variabile;
 - o 2 huburi de transport public bike-bus;
 - o 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:
 - o 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 Millia și Parcul Regele Mihai);
 - o 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.

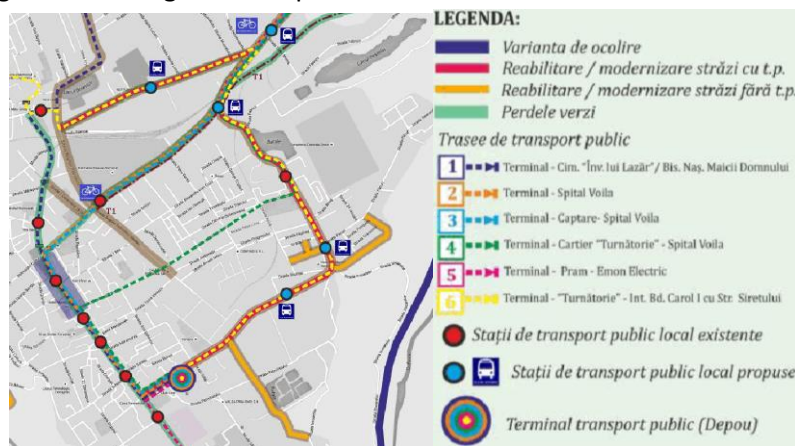
3. Reabilitare și modernizare „Colegiul Național Nicolae Grigorescu”

- 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 architectural.

1.2.5. 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

1.2.6. Prevederi ale Concursului de soluții - Modernizarea și reabilitarea zonei centrale a mun. Câmpina - B-dul Carol I (2010)

Concursul organizat de OAR la inițiativa Primăriei Câmpina, desfășurat în perioada august-noiembrie 2010 a avut două soluții câștigătoare ale premiului II, descrise mai jos.

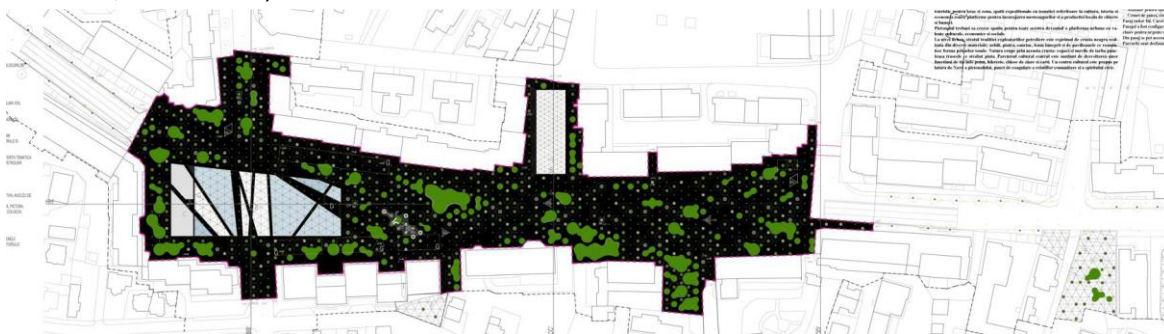
În propunerea de amenajare a **pasajului** și a **dalei pietonale** de deasupra sa au fost luate în considerare idei din concursul de soluții *“Modernizarea și reabilitarea zonei centrale a Mun. Câmpina, B-dul Carol I”* din 2010, astfel:

Soluția nr. 1 – extras:

“Pietonalul Câmpina în viziunea noastră este un brand. Brand-ul orașului Câmpina. [...] Astfel pietonalul trebuie să devină nu doar un spațiu de importanță și utilizare locală ci și un punct de atracție turistică.

Oferta spațiului public trebuie lărgită cu funcțiuni și evenimente culturale: spectacole, workshop-uri, ateliere, serate, concerte, funcțiuni ce ajută și la coagularea comunitară, info point turistic pentru oraș și zonă, spații expoziționale cu tematici referitoare la cultura, 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.



La nivel urban, stratul tradiției exploatărilor petroliere este exprimat de crusta neagră realizată din diverse materiale; asfalt, piatră, cauciuc, lemn înnegrit și de pavilioanele ce reamintesc forma primelor sonde. Natura erupe prin aceasta crustă: copaci și movile de iarbă punctează traseele ce străbat piața. Parcursul cultural central este susținut de dezvoltarea unor funcțiuni de tip info point, bileterie, chioșc de ziare și cărți. Un centru cultural este propus pe latura de Nord a pietonalului, punct de coagulare a relațiilor comunitare și a spiritului civic.

Suprafața de intervenție: 13 ha

Pasaj rutier Bd. Carol I

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 parcări subterane, accesibile de pe fiecare sens de mers. [...]

Soluția nr. 2 – 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 cantonați aproximativ egale având o suprafață de 3000 mp cu o extindere în Pietonalul “La Cees” de 2000 mp;*
- *Piața Mică 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 fațadelor sub forma unor arcade care respectă structura existentă a clădirilor strict rezidențiale. Astfel se creează un spațiu lateral complex, articulat și definit prin înalta 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 pieței și închiderea frontului la nord printr-un dublu aliniament de copaci Quercus Alba, Rubra (stejar) și asigură definirea clară a pieței ca funcțiune majoră în componenta zonei centrale a orașului Câmpina. 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 piață 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 leagă prin intermediul unei rampe cu panta 5% descoperim un spațiu în care prezența minerală se îmbină cu prezența vegetală și cu apa pentru a crea o zonă extrem de animată. În acest al doilea spațiu, este favorizată destinderea, contactul social. O atenție deosebită este atribuită spațiilor de joacă, esențiale într-o zonă preponderent de locuințe. Spațiile de joacă necesare pentru copii cu vârsta între 3 și 10 ani sunt completate de o zonă de apă care pune în scenă un spațiu complex : un perete de apă, asemenea unei cascade urbane se îmbină cu o zonă de jeturi de apă, care formează o fântână spectaculoasă. Ansamblul este completat de piese de mobilier fix pentru odihnă (selectie Escofet) dar și de terase care pot avea caracter sezonier. Copacii ornamentali

precum, Prunus Cerisifera, Prunus Americana, Magnolia Soulangeana, Amelanchier Lamarchii, Robinia x Ambigua și nu în ultimul rând Pyrus, aduc o atmosferă veselă și bogată în culori.

Parcul Seniorilor situat în inima promenadei da naștere nucleului verde al orașului. În urma unei selecții atente, vegetația valoroasă existentă este păstrată și completată cu specii native, elegante și practice datorită rapidității cu care se dezvoltă, cum ar fi: Betula Pendula, Betula Papyrifera, (mesteceni), Fagus Sylvatica(fag), combinate cu specii prestigioase și longevive ca: Tilia Cordata (tei), Populus Tremula (plop) și atent punctate cu specii cu înalt caracter decorativ, Amelanchier Lamarchii și Arboreea, precum și ierburi ornamentale: Festuca Rubra, Carex Buchananii, Pennisetum Alopecuroides, Calamagrostis x Acutiflora, Siergrassen.

Monument "Casa Poporului" se regăsește o peluză de dimensiuni mai mici cu specific vegetal asemănător celui al zonei parcului copiilor, fiind orientată spre un public tânăr și adult fiind destinată picnicurilor și odihnei în zilele călduroase. Această zonă fiind un spațiu privilegiat pentru amplasarea teraselor cafenelelor și restaurantelor. Funcția lor primordială este de asigurare a conexiunii cu zona pietonală existentă în prelungirea Străzii 1Mai. Acest spațiu este tratat cu maximă importanță, pentru că este o articulație importantă a spațiului public cu zona centrală într-un sens mai larg.

Piața Mica este punctul final al promenadei. Într-un spirit clasic, acest spațiu se aseamănă cu piața mare, fiind o piață de dimensiuni mai mici, un spațiu mineral marcat de 2 alinamente de copaci și armonios punctat de 2 peluze de dimensiuni medii, care fac trecerea spre parcare plantată și astfel spre prelungirea orașului cu bulevardul Carol I. și aici specificul spațiului este flexibilitatea, aceasta zonă acționând ca o balanță în raport cu piața principală aflată la nord. Activitățile cu caracter temporar care se pot instala aici (de exemplu piața volanță, profitând de vecinătatea cu complexul agroalimentar sau amenajarea unor terenuri pentru competiții sportive, etc) amplifică potențialul funcțional, favorizează destinderea, agrementul, și contactele sociale."

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.

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

2.1.1. Date privind evoluția zonei

Așezarea Câmpina (Kympina) este atestată documentar pentru prima dată în 1503 în registrele vicesimale ale negustorilor brașoveni, drept unul din satele din Țara Românească cu care Brașovul avea o relație comercială importantă. O altă mențiune documentară a așezării vine în legătură cu Vama (schela, scala) de la Câmpina și cu drumul comercial al Prahovei. Satul, în urma așezării sale geografice pe o terasă naturală aflată la intersecția râurilor Prahovei, Câmpiniței și Doftana, era de asemenea pe cel mai scurt drum dintre capitala Țării Românești și Brașov și apoi alte orașe din Transilvania.

În perioada menționată se produce evoluția așezării de la un sat aflat pe drumul comercial al Prahovei la un adevărat târg. Particularitatea amplasării Vamei Țării Românești la Câmpina ține mult de relief și de infrastructura deficitară - drumuri - pe valea superioară a Prahovei. Profitând de poziția strategică pentru controlul mărfurilor, localitatea s-a dezvoltat rapid, beneficiind de numeroase avantaje în urma comerțului practicat. La mijlocul secolului XIX, vama a fost mutată la Breaza, iar mai apoi definitiv la Predeal.

În 1663, Câmpina este amintită în documente pentru prima oară drept "târg" ceea ce presupune o evoluție în numărul de locuitori și în dotări (cârciumi, hanuri, biserică). Evoluția proprietăților în perioada studiată rămâne tributară sistemului medieval în care boierii locali dețineau moșia Câmpinei, în care clăcașii lucrau pământurile, acestea din urmă fiind date în arendă, în care moșnenii își lucrau propriile pământuri iar toți beneficiau de pe urma relațiilor comerciale cu Transilvania direct și indirect.

În 1697 este menționat într-un document de vânzare cumpărare a unei proprietăți pentru prima dată zăcămintele de petrol sub forma de "păcuri". Resursa este slab exploatată până la finalul secolului XIX, deși se instaurează un monopol pe valorificarea ei chiar și de arendașii terenurilor. La început de secol XIX, Câmpina a ajuns pe primul loc al vămilor Țării Românești datorită păcurii, care oferea un plus de importanță și valoare acestui loc. Ulterior dezvoltarea localității a stagnat până spre finalul secolului.

La bunăstarea zonei până în secolul XIX a contat și procesul de transumanță, 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.

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

Începând cu 1895 și înființarea societății Steaua Română, Câmpina se dezvoltă drept un oraș industrial bazându-se pe extragerea păcurei și țițeiului. 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.

Naționalizarea proprietăților întreprinderilor industriale și de producție (fabrici, ateliere, practici private profesionale, etc) are un impact în masiv în Câmpina. Astfel Uzinele Metalurgice Zipser devin Întreprinderile Neptun (ulterior Neptun SA), unele ateliere și fabrici se închid (ex. Depozitele de cherestea, morile și fabrica de bijuterii/accesorii a contesei de Blome)

Datorită densificării orașului ca urmare a dezvoltării accelerate a zonei, se ajunge la sistematizarea centrului istoric al localității și la demolarea clădirilor de pe Bd. Carol I (23 august), unele străzi adiacente dar

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;
Studiul Istoric aferent PUZ

și la decuplarea Câmpinei de localitățile satelit, devenite între timp cartiere ale sale: Câmpinița, Slobozia, Victor Babeș.

În paralel, în plan economic, Câmpina devine un important centru industrial. Statul Român investește masiv în Rafinărie și în industria chimică adiacentă ei. Aceasta atrage la Câmpina muncitori în industrie din toată țara care își găsesc locuințe în blocuri nou construite.

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.

Din 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 emblemă pentru oraș, aici existând încă de atunci o piață publică.

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

2.1.2. 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. Orașul reprezintă un pol urban de importanță județeană cu rol major de influență și interdependență cu zona periurbană.

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

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.

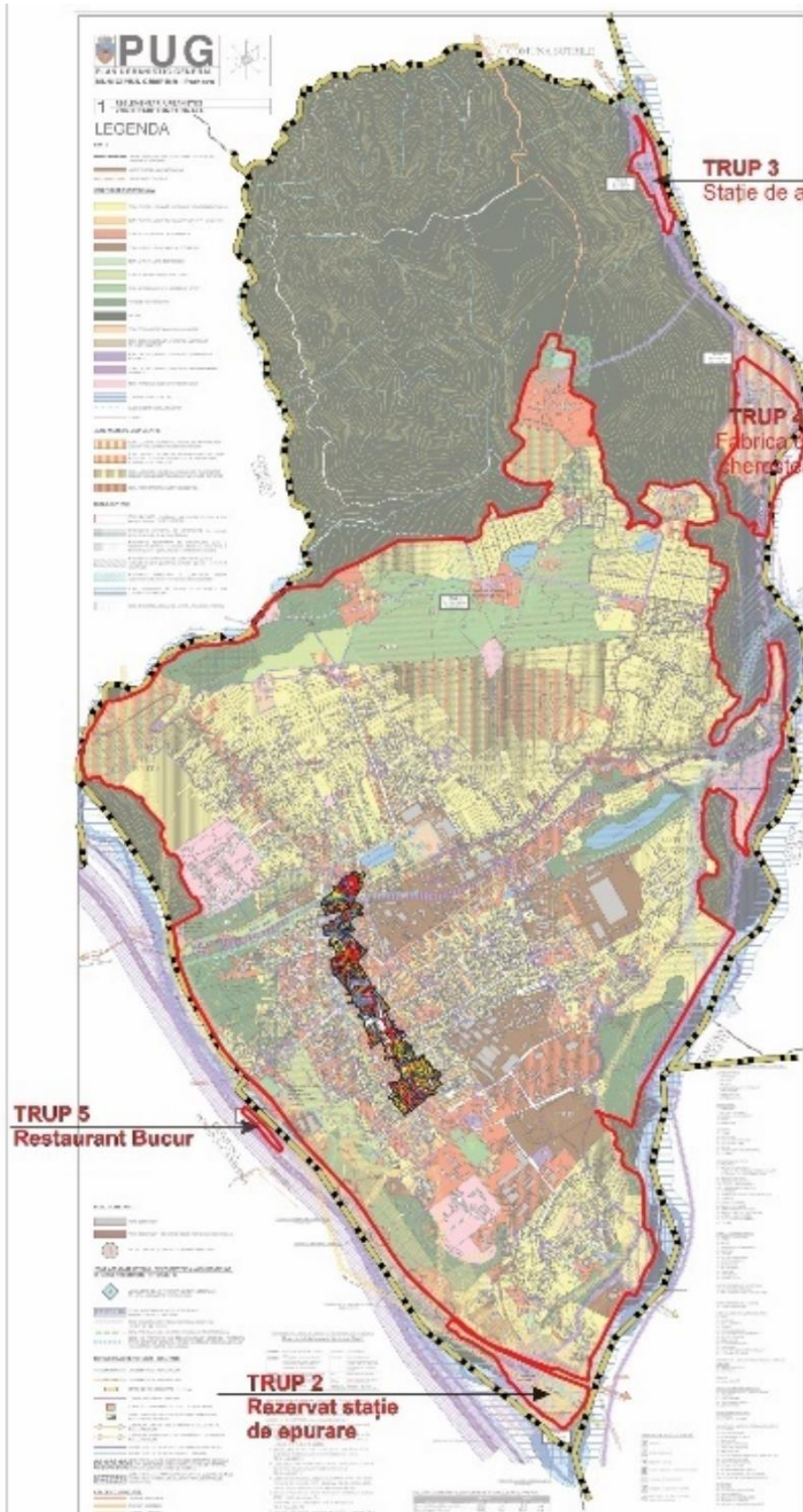
Zona centrală este marcată de intervențiile din perioada socialistă, cu bulevarde largi, instituții publice și blocuri de locuințe cu densitate ridicată.

Elementele de cadru natural distinctive, care influențează major amplasarea și configurația spațială a localității sunt cele trei cursuri de apă: Prahova, Doftana și Câmpinița, care au modelat terasa Câmpina sub formă triunghiulară cu pante mai blânde sau mai abrupte, municipiul fiind amplasat într-un “amfiteatru natural”.

Toate aceste condiții specifice ale teritoriului impun o abordare specifică PUZ-ului.

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.

2.2. Încadrarea în localitate



2.2.1. Încadrarea zonei în raport cu intravilanul

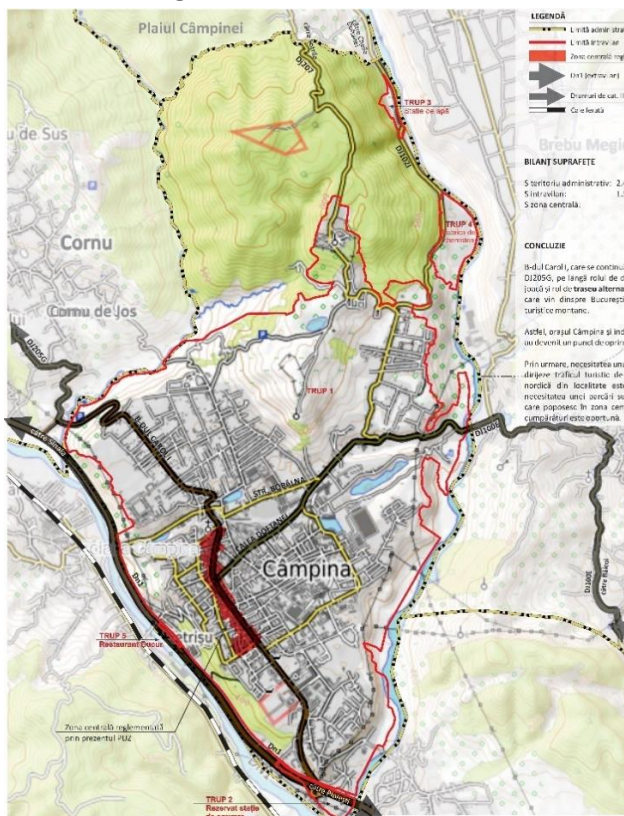
Zona centrală delimitată pentru a fi reglementată prin prezentul PUZ este amplasată în intravilanul Municipiului Câmpina, însă nu corespunde cu centrul geometric al UAT-ului sau al intravilanului, ea regăsindu-se în zona de sud-vest a localității, dezvoltată în raport cu rafinăria.

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 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 patru 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 asigura legătura Câmpina DN1;

Rețeaua rutieră din oraș este formată din:

- străzile de categoria I - magistrale - asigură preluarea fluxurilor majore ale oraşului pe direcţia drumului naţional ce traversează oraşul sau pe direcţia principală de legătură cu acest drum, având minimum 6 benzi de circulaţie, inclusiv;
- străzile de categoria a II-a - de legătură - asigură circulaţia majoră între zonele funcţionale şi de locuit, având 4 benzi de circulaţie;
- străzile de categoria a III-a - colectoare - preiau fluxurile de trafic din zonele funcţionale şi le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, având 2 benzi de circulaţie;
- străzile de categoria a IV-a - de folosinţă locală - asigură accesul la locuinţe şi 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, conditii geo, riscuri.

2.3.1. Relieful

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 Troțuș, 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 înclinându-se 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 aliniamente 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 Pinteia 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 cvasi orizontal 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 Cărpinița, urmate de Centru și Zona Industrială (420 m).

Elemente de cadru natural existente și reglementate în UAT Câmpina



Elemente de cadru natural

2.3.2. Hidrografia

Din punct de vedere hidrografic, teritoriul municipiului Câmpina 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 Câmpina 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 Câmpina 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 măsurătorilor înregistrate la stația meteorologică din Câmpina, 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.

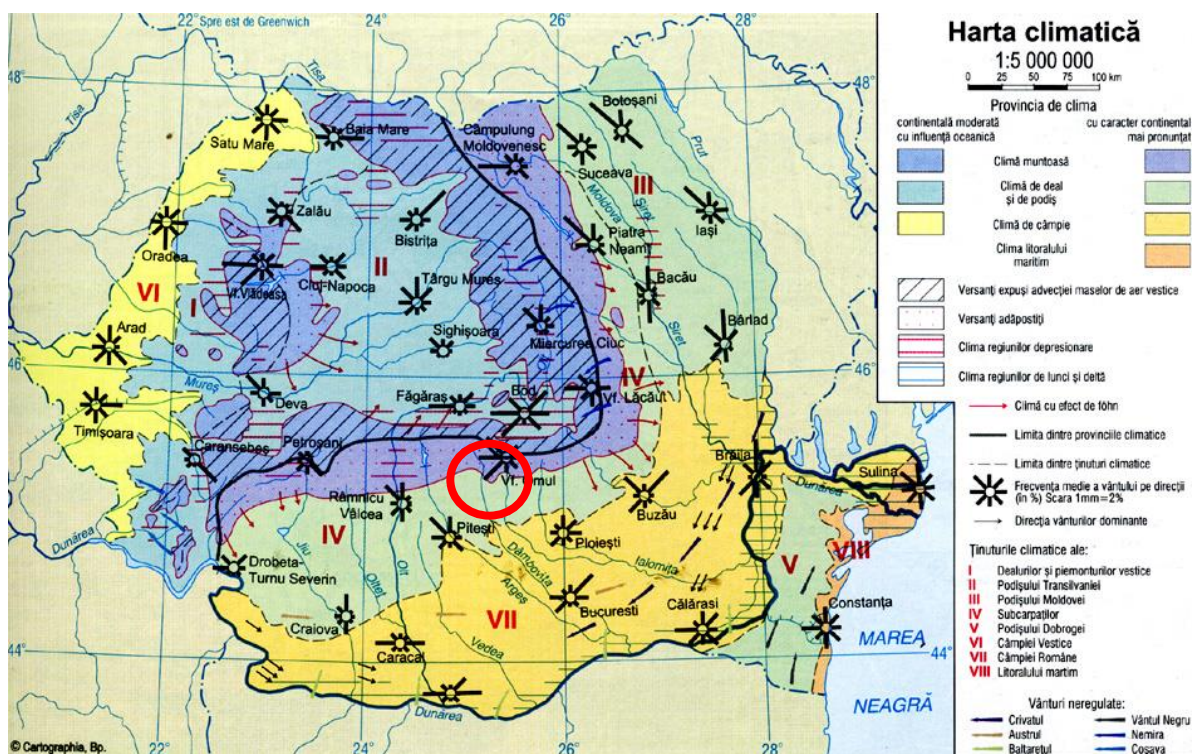


Figura 3 – Harta climatică a României

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).

Înghețul 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 îngheț este de 120 zile.

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

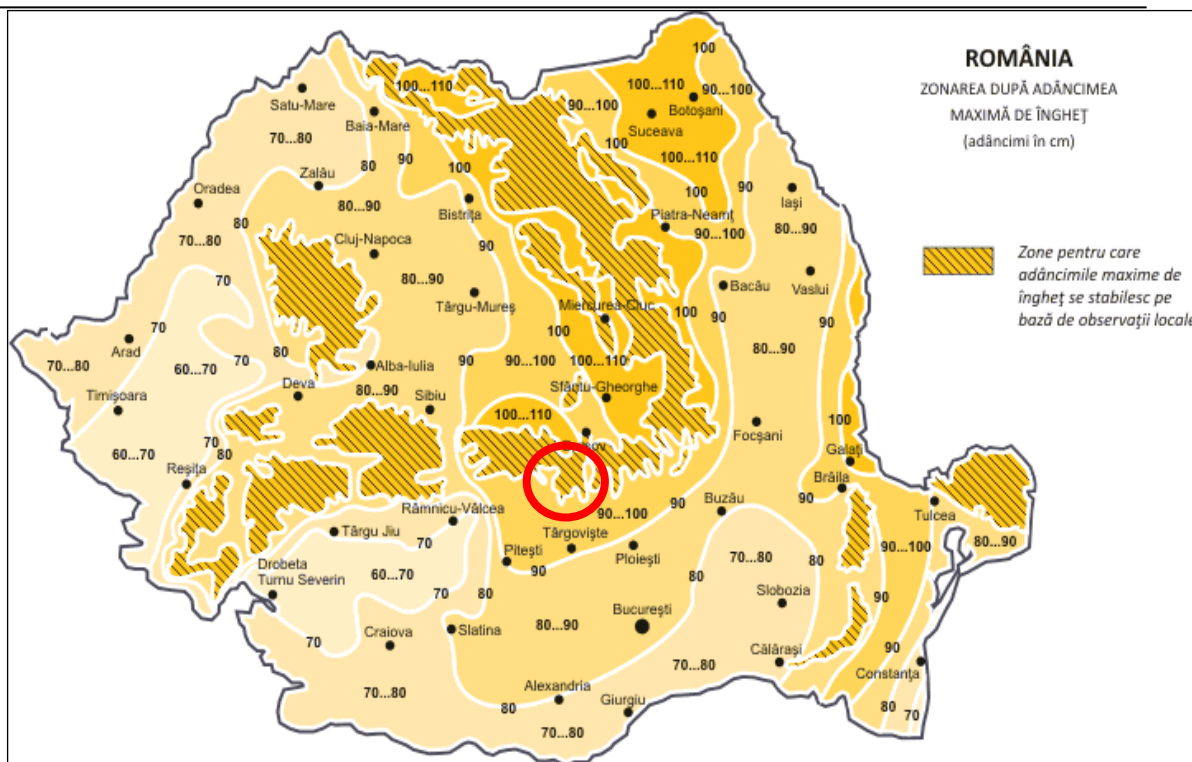


Figura 4 – Adâncimea maximă de îngheț (STAS 6054/87)

Conform Cod de proiectare – Evaluarea acțiunii vântului asupra construcțiilor, indicativ CR-1-1-4/2012, valoarea de referință a presiunii dinamice a vântului este $q_b = 0.4 - 0.6$ kPa având IMR = 50 ani. Conform tabel 2.1. pentru categoria de teren III, lungimea de rugozitate este $z_0 = 0.3$ și $z_{min} = 5$ 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 $s_k = 2.0$ 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 cutremur 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

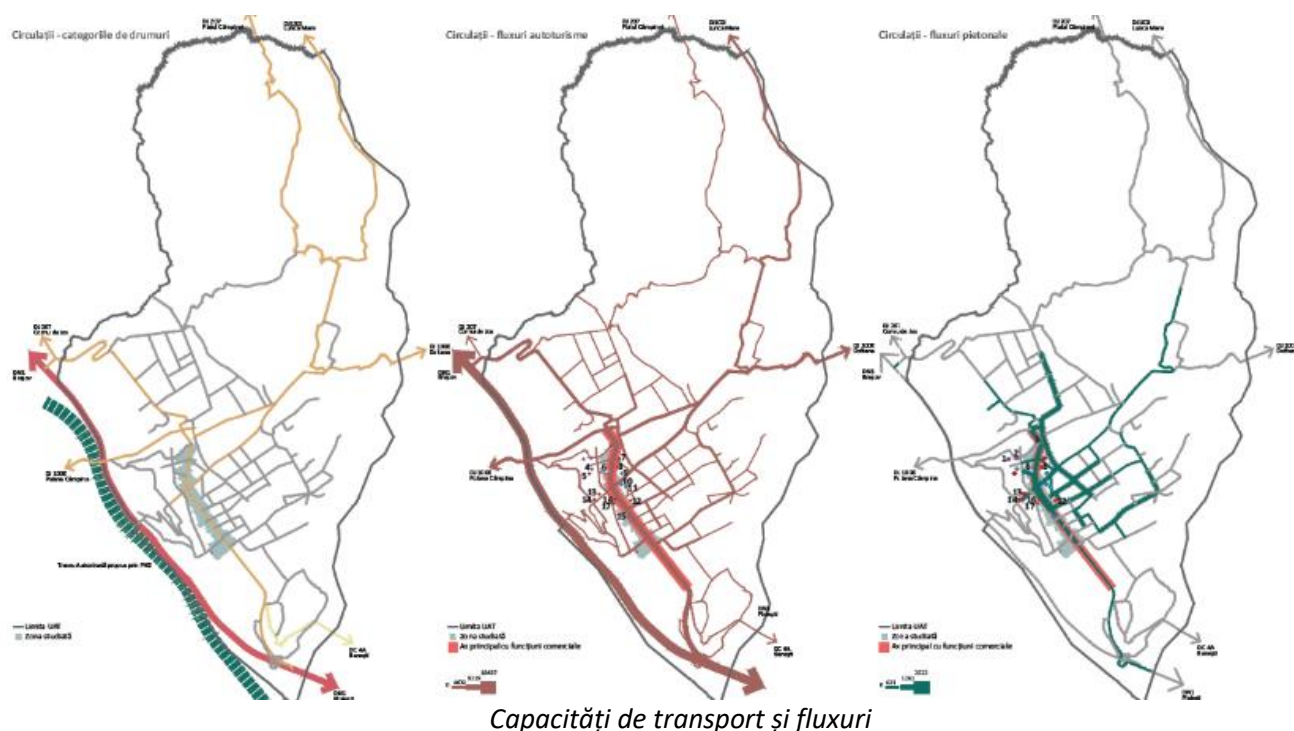
Sectorul analizat al bulevardului Carol I prezintă în profil transversal 2 benzi de circulație (pe direcția nord-sud) și un profil transversal 1 bandă + bandă parcare (pe direcția sud-nord) și valori ridicate de trafic: circa 900 - 1.000 veh / h / ambele sensuri în ora de vârf sau 10.000 veh / zi (valoare 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 102I 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 cu funcțiuni conexe la parter 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, oprind în zona centrală pentru utilizarea serviciilor existente. 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 din nordul localității 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**.



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 deservind 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.

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 depind 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 reprezentate de Piața Ceasului (intersecția Carol I cu Strada Republicii), Parcul Trandafirilor, Parcul Millia și Parcul Regele Mihai, (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 profilelor stradale, pentru a asigura dimensiuni corespunzătoare pentru utilizatori și care să respecte normativele în vigoare.

Există două categorii spații pietonale:

- întrerupte (trecerile 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 accesibilizare 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 unora dintre spațiile pietonale etc.

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 vârste,
- lipsa unei infrastructuri velo.

În prezent spațiile publice aferente blocurilor de locuit sunt ocupate în mare parte de parări, inclusiv pe 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 zonelor aferente locuințelor colective, care în prezent, pe lângă ocuparea aproape în totalitate cu locuri de parcare, prezintă o organizare inefficientă. 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.

O parte din spațiile verzi de aliniament nu sunt îngrijite, având caracter de vegetație spontană, pe 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 este aferent zonelor de locuințe. Majoritatea străzilor din Municipiul

Câmpina dispune de spații verzi de aliniament, excepție făcând câteva străzi înguste ce nu au permis dezvoltarea acestora.

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 din cauza traficului intens.

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.

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 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.



Majoritatea străzilor sunt de categoria III, existând și străzi de categoria IV (aleile de acces ale blocurilor de locuințe). Singurele străzi de categoria a II-a sunt Bulevardul Carol I și Calea Doftanei.

O parte din străzile de categoria a III-a au fost transformate în străzi cu sens unic și locuri de parcare laterale, conform figurii de mai sus.

Străzile de categoria a III-a au profil variabil, în mare parte a lor având aproximativ 9-10 m (dar variază de la 9 m la 17 m).

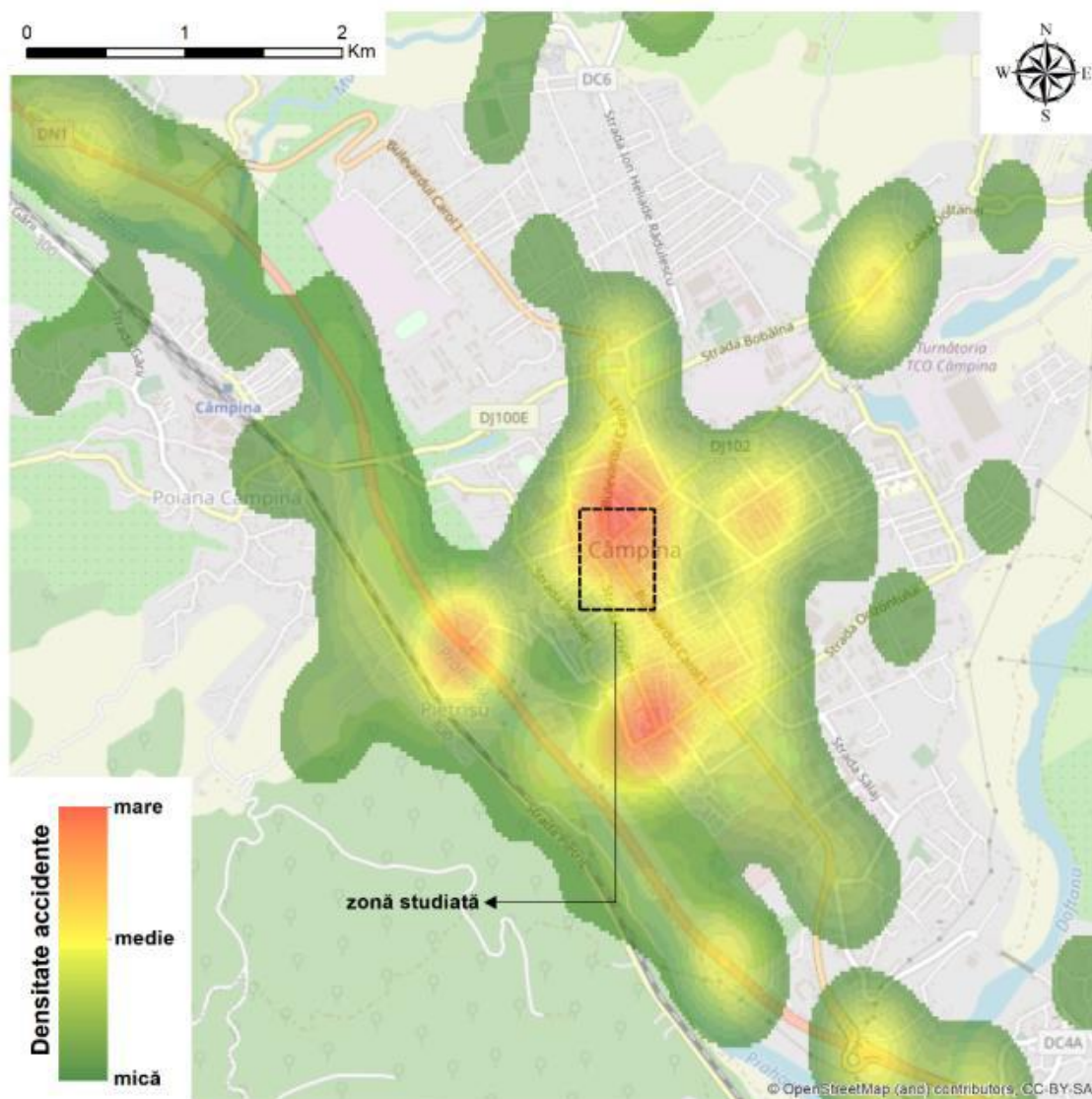
Bulevardul Carol I are de asemenea profil variabil, de la 21 m în spațiile cele mai înguste, la 32 m în cele mai late.

Calea Doftanei are profil variabil, de la 20 m la 24 m.

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 Coandă, acolo unde în perioada 2015-2019, s-au produs aproximativ 4 accidente rutiere soldate cu victime (1 rănit grav și 3 răniți ușor).

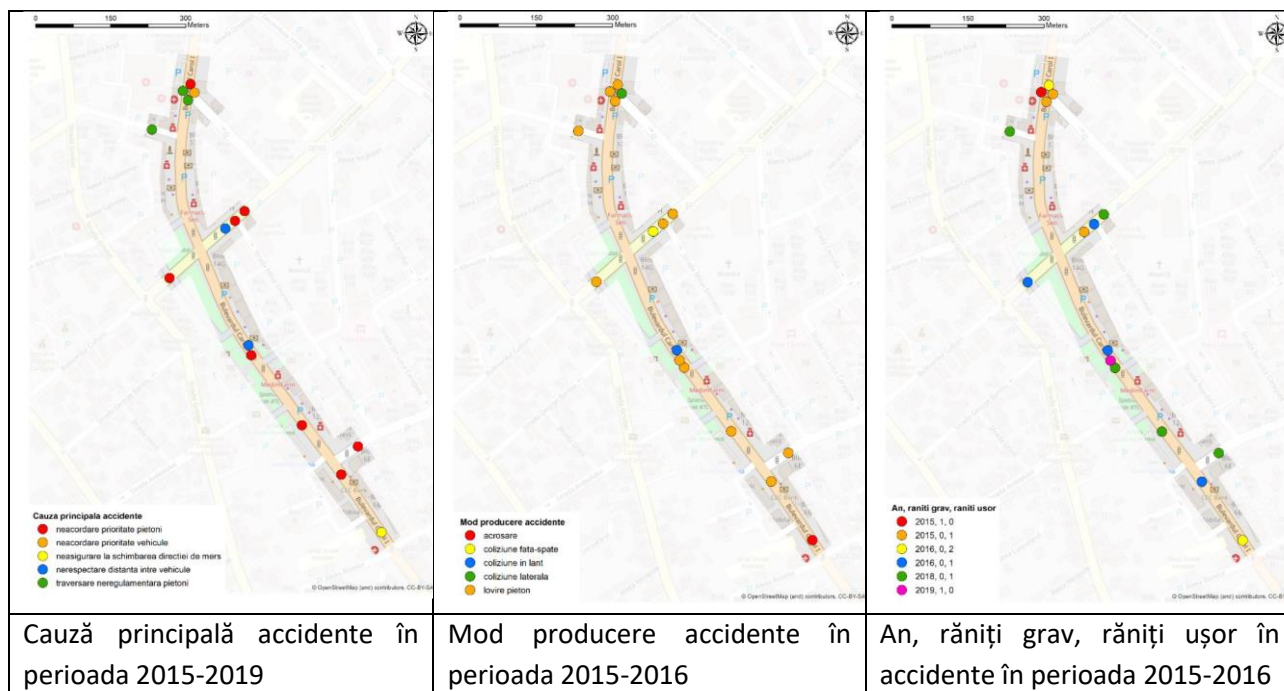
Cauzele principale care au dus la producerea accidentelor au fost: neacordare prioritate pietoni, traversare neregulamentară pietoni și nerespectare distanță între vehicule, iar principalul mod de producere a fost prin lovirea pietonilor.



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 implicați pietoni, la intersecția Henri Coandă - Carol I se poate explica prin configurația deficitară a intersecției, cu mașini parcate 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 bicicliști (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 este în general bună în zonă. De asemenea, starea străzilor urbane din intravilan este în general bună, existând probleme mai degrabă legate de calitatea spațiilor pietonale și de accesibilizare a pietonilor și 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 aleea de acces Cameliei. 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.



Starea străzilor

- buna
- buna/medie
- medie

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.

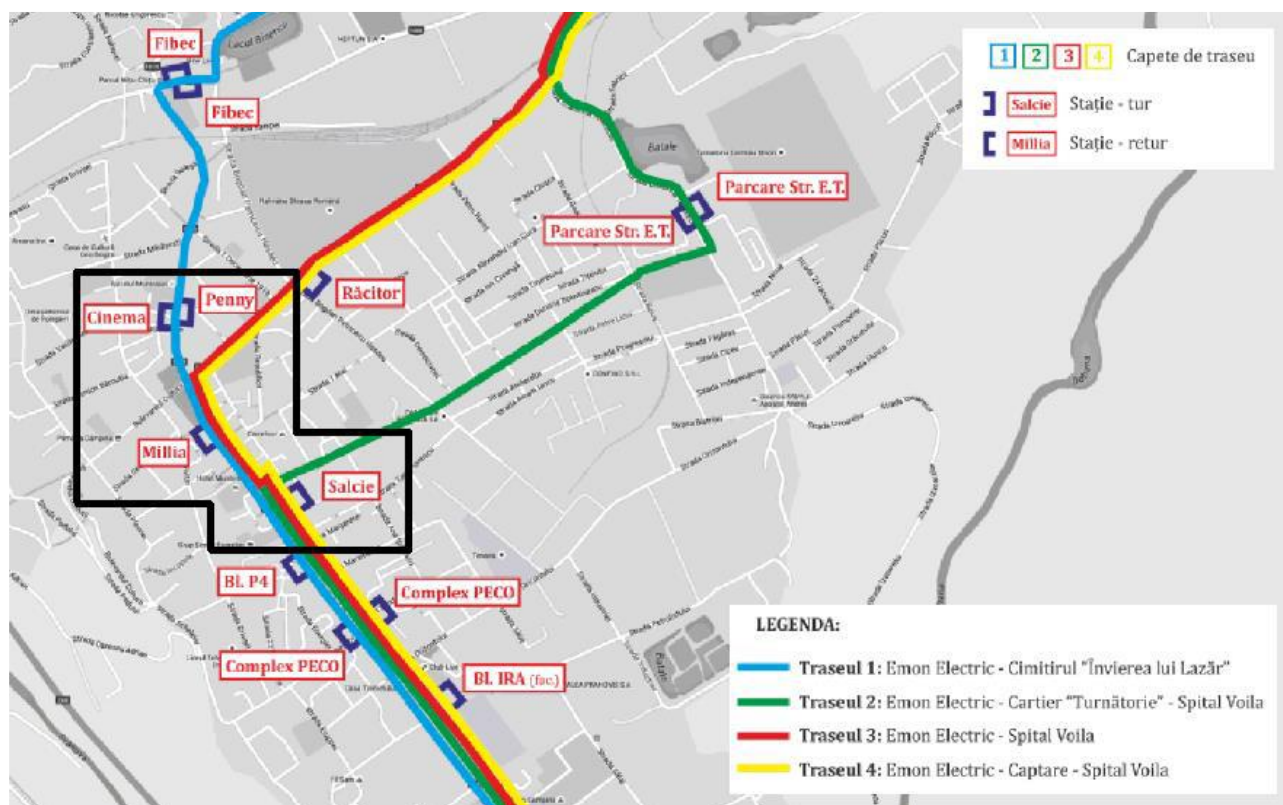
2.4.6. Transport în comun

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.

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", "Millia" 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.

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, accesibilitatea scăzută în afara zonei centrale, creșterea gradului de motorizare în municipiu, declinul economic al unor activități economice.

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

- calea de rulare, respectiv străzile Nicolae Bălcescu, Carol I, Oituz, B. P. Hașdeu, I. H. Rădulescu, Calea Doftanei Voila, Șoseaua Paltinu, M. Kogălniceanu, Constantin Stere, Ec. Teodoroiu, Zorilor;

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

1. Sediul S.C. Emon Electric S.A - Cimitirul "Învierea lui Lazar" (Fântâna cu cireși – sâmbătă și duminică în perioada 01.05-01.09 a fiecărui 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 și 4.

Astfel, considerând intervalele vehiculelor de transport public și categoria autovehiculelor (cu puține locuri, fără posibilitate de e-ticketing), 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 biletelor sau a e-ticketing-ului duce la importanța prevederii alveolelor pentru BUS, ducând la timpi mai mari de staționare și existând astfel riscul incomodării traficului.

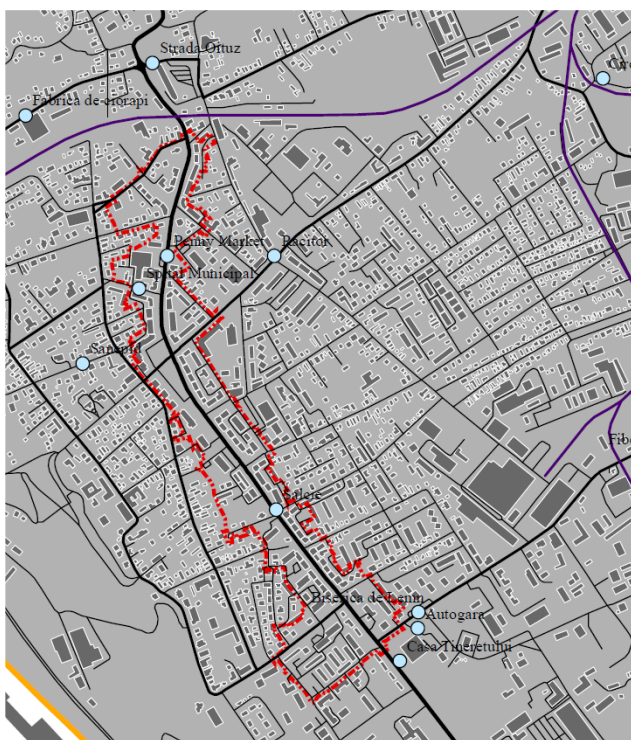
Din punct de vedere al numărului de bilete vândute se observă o scădere dramatică, accentuată din 2010 până în prezent. Cauzele pot fi: declinul numărului de locuitori, schimbarea structurii economice-reducerea activităților zonelor industriale, cuplate cu creșterea puterii de cumpărare, rezultând creșterea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

Prima cursă se execută la ora 6.15 cu frecvența de 15 minute până la ora 08.00, următoarele având o frecvență la 30 minute. Ultima cursă se execută la 20.30 cu plecare de la sediul Emon Electric S.A, conform specificațiilor mai sus detaliate.

După cum se observă din amplasarea stațiilor de transport județean, corelată cu harta transportului local, 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.

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.

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



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

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 parcuri 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 rulaj, 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. Parcuri 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 a 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. Parcuri 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 parcarilor.

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.

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:

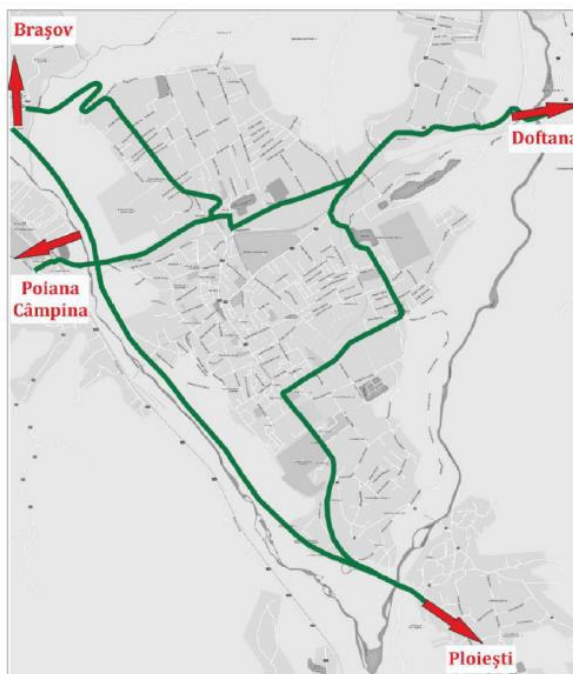
- Populația totală de pe străzile zonei de analiză (pe lungimea lor integrală) este de 6.151 locuitori. Considerând rata de motorizare de 417 autovehicule/ 1000 locuitori, se poate estima în zonă un număr de 2.564 de autovehicule doar pentru zona rezidențială. Lungimea totală a drumurilor este de 12.050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

- În prezent există un total de 1094 de locuri de parcare înregistrate 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 densitate 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).

Sigurele 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 tiparelor (*patterns*) 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 două 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. Aproximativ 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 mobiliu 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 Millia și Regele Mihai I

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 **Regele Mihai I** 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 **Regele Mihai I** 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 format 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 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 de 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 bicicletă. Din hărțile de mai jos, se pot observa traseele preferate pentru bicicletă (folosite în mare parte în scop recreativ sau sportiv, dar și în scop de navetism), în special pe străzile principale.

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

- Confortabil
- Sigur
- Direct
- Conectat
- Echitabil

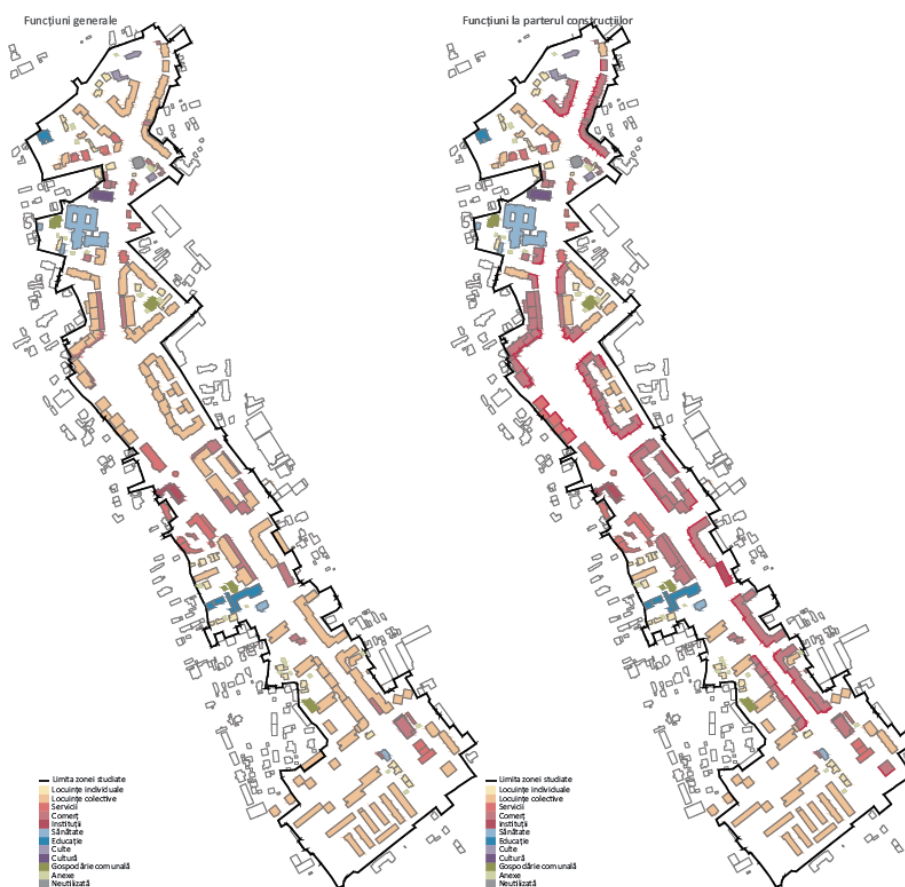
2.4.11. Calea ferată

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.

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 aproximativ 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 funcțiunilor ce ocupă zona studiată:

○ 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

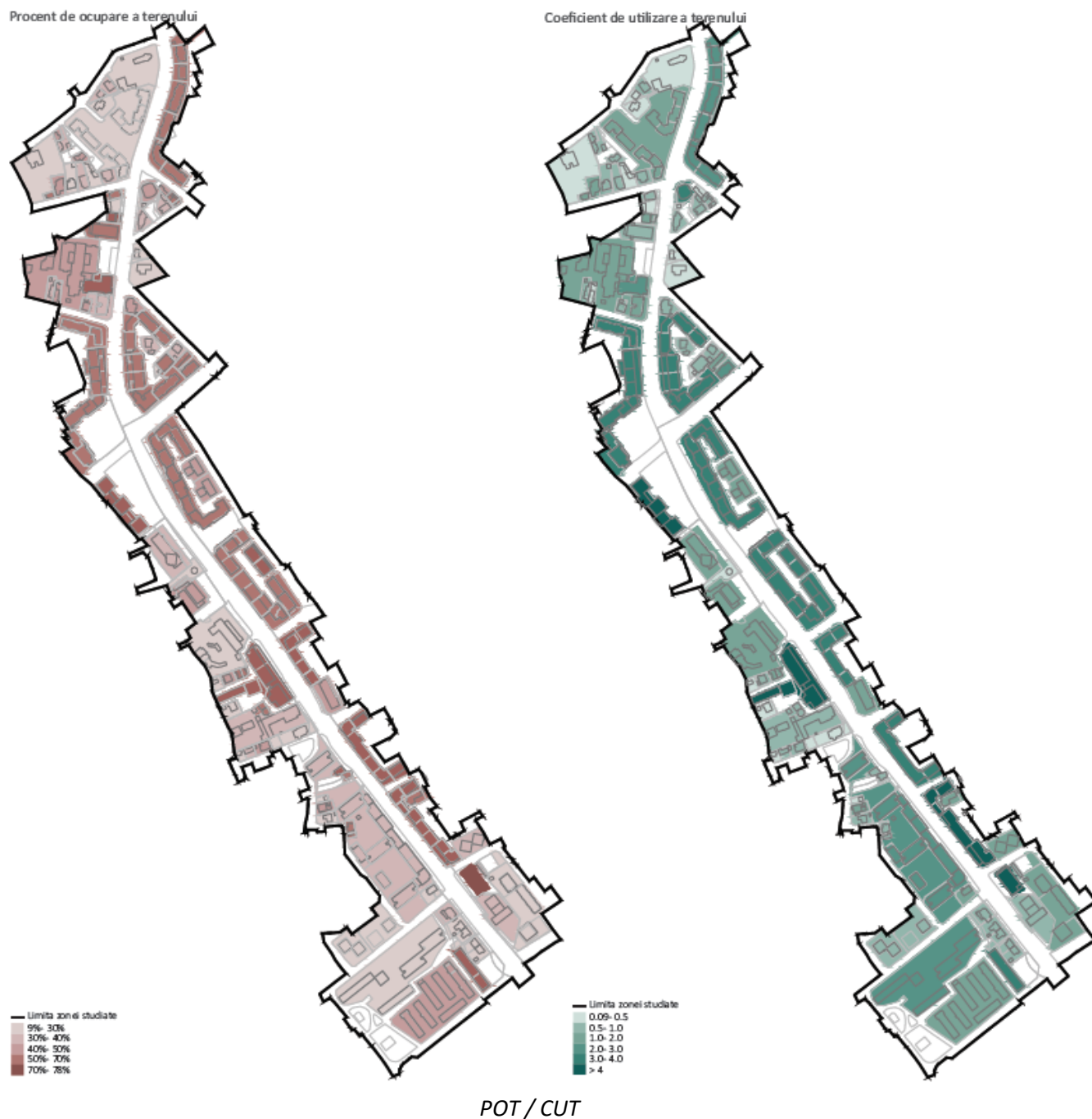
Dotări și raze de deservire



Dotări și raze deservire

○ 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 ¼ - POT general de aproximativ 25%.



○ Aspecte calitative ale fondului construit

Majoritatea construcțiilor se află în stare bună cu excepția blocurilor de P+10E din sudul zonei studiate, având risc seismic (conform PUG) sau aflându-se în stare avansată 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

○ 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 funcții specifice – zonă de promenadă, zonă pentru evenimente, zonă comercială și pentru alimentație publică, etc.

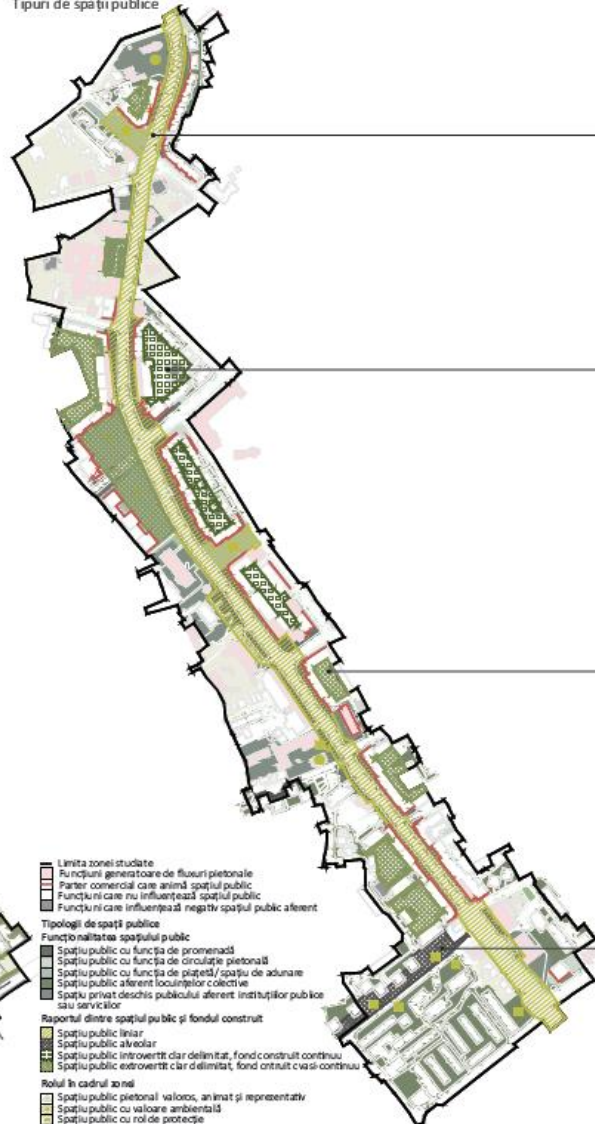
Restul spațiilor verzi sunt amenajări punctuale, de mici dimensiuni, cu caracter diferit:

- 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;

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

- starea tehnică necorespunzătoare a sistemului centralizat de alimentare cu apă și canalizare;
- 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 bransamentelor. (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 suprateran, 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

⁴ Idem 3;

2.6.3. Energia electrică - Electrica 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. 258082/26.11.2021 Conform Normei tehnice (Ordinul ANRE nr. 239/2019) este absolut obligatoriu sa se respecte distantele minime de siguranța 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 conductele de gaze, de regula conducta de gaze se pozează 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 sa 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 (atunci când aceasta depășește conturul cabinei metalice), pe laturile fără uși de acces și fără ferestre de ventilație distanța de 3 m fata de latura cu acces în post pentru transformatorul, la distanța de 1,5 m fata 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, Sinaia, Bușteni, Azuga, Predeal).

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

- 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 mm² aluminiu.
 - 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 mm².
 - 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 mm².
 - 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, doar unui fiind încă funcțional, 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. s-a elaborat 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 este de a analiza problematica teritoriului studiat din punct de vedere al echipării tehnico-edilitare raportat la soluția propusă.

2.7. Probleme de mediu

În zona centrală se creează în mod secvențial perspective către toate elementele de cadru natural din jurul orașului. Aceste perspective favorabile pot fi valorificate prin prescripțiile enunțate în prezenta documentație de urbanism.

Principala sursă de poluare identificată în zona studiată este traficul auto, din ce în ce mai intens de-a lungul ultimilor ani. Scopul principal al documentației este acela de a trasa reglementări urbanistice

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

care să faciliteze realizarea de proiecte pentru îmbunătățirea factorilor de mediu și, prin urmare, ridicarea calității locuirii atât la nivel zonal cât și la nivelul localității.

2.7.1. Valori de patrimoniu ce necesită protecție

Zona centrală prezintă 6 monumente istorice înscrise în LMI și 4 situri arheologice, conform tabelelor:

MONUMENTE ÎNSCRISE ÎN LMI			
Nr. crt.	Cod LMI	Denumire	Adresă
1	PH-II-m-B-16390	Beciul casei datat sfârșitul sec. al XVIII-lea	Bd. Carol I nr. 71A, suprapus de blocuri
2	PH-II-m-B-16391	Beciul casei datat 1861	Strada 1 Decembrie 1918, nr. 15, suprapus de blocuri
3	PH-II-m-A-16394	Biserica "Adormirea Maicii Domnului"-de la Han datata 1828 (1833)	Bd. Carol I nr. 133A
4	PH-III-m-B-16872	Monumentul Eroilor din primul război mondial datat 1929	Parcul Trandafirilor
5	PH-IV-m-A-16394.02	Piatră funerară datat 1600	Bd. Carol I nr. 133A în incinta Bisericii "Adormirea Maicii Domnului" de la Han
6	PH-II-m-B-16400	Școala Domnească, azi anexă a Colegiului Național "Nicolae Grigorescu" datata sfârșitul secolului al XVIII-lea	Str. Republicii nr. 25

SITURI ARHEOLOGICE ÎNSCRISE ÎN RAN			
Nr. crt.	Cod RAN	Denumire	Adresă
A	131265.07	Beciurile unei foste prăvălii cu locuință de factură sătească de la Câmpina (trei pivnițe secolele XVII-XVIII)	Parcul Trandafirilor
B	131265.04	Hanul și vama medievală de la Câmpina-Odor	Bulevardul Carol I nr. 47-57
C	131265.02	Ansamblul de arhitectură medievală, secolele XVII-XVIII (pivniță, un culoar de acces și scările)	Colegiul Național Nicolae Grigorescu
D	131265.06	Școala domnească de la Câmpina, sfârșitul secolului XVIII-lea	Colegiul Național Nicolae Grigorescu

Până la elaborarea prezentului PUZ zonele de protecție au fost stabilite prin PUG Mun. Câmpina aprobat prin HCL nr. 15/2013.

Concomitent cu prezentul PUZ s-au elaborat studiul istoric și studiul arheologic, prin care s-a urmărit:

- propunerea de rectificare a Listei Monumentelor Istorice și a RAN-ului, întrucât există o serie de erori și inadvertențe în ceea ce privește localizarea monumentelor.
- stabilirea zonelor de protecție pe limite cadastrale
- propunerea spre clasare ca monumente istorice a unor construcții valoroase
- stabilirea zonelor care la momentul obținerii de autorizații vor avea nevoie de Aviz DJC / supraveghere arheologică
- tipuri de intervenții asupra spațiului urban amenajat și asupra fondului construit

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 va juca un rol important în dezvoltarea întregului oraș.

Colinele din zona de nord a orașului dar și clima blândă a localității reprezintă un potențial ridicat pentru dezvoltarea turistică.

2.8. Opțiuni ale populației

Opțiunile populației au fost și vor fi prezentate public pe toată perioada avizării PUZ în cadrul procedurii de implicare a publicului. Regulamentul prin care se va desfășura această procedură a fost aprobat de Consiliul Local al Municipiului Câmpina prin Hotărârea nr. 38/2012.

Până în prezent s-au desfășurat trei faze de informare a publicului:

- Faza de inițiere care a coincis cu licitația publică pentru prezenta documentație de urbanism;
 - Fază intermediară de informare a publicului în care s-au prezentat populației studii de caz;
- Faza de elaborare a propunerii.

Urmează faza finală de informare a publicului, cea aferentă avizării și dezbaterii publice care precedă aprobarea documentației de urbanism, conform legii transparenței decizionale nr 52 din 21 ianuarie 2003.

CAPITOLUL III - PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

3.1. Concluzii ale studiilor de fundamentare

Stabilirea și consolidarea propunerilor din cadrul PUZ se realizează pe baza studiilor de fundamentare, care sunt lucrări de specialitate prin care se realizează analize și propuneri de soluționare a problemelor teritoriului, pe domenii, rezultatele acestora având drept scop susținerea propunerilor de reglementare a modului de dezvoltare a zonei.

Studiile de fundamentare a propunerilor din PUZ reprezintă analiza problematicei teritoriului aferent zonei, pe domenii specifice, prin lucrări de specialitate. Rezultatele și concluziile acestor studii vor fundamenta propunerile urbanistice de dezvoltare a zonei și vor fi concretizate în reglementările din PUZ și în RLU.

Acestea se elaborează pe domenii pentru probleme ce necesită analize detaliate de specialitate și ale căror concluzii intervin hotărâtor în enunțarea reglementărilor.

Studiile care fundamentează prezentul PUZ sunt elaborate concomitent cu PUZ-ul și au ca autori specialiști din domeniile respective.

Elaboratorul PUZ va corela toate propunerile studiilor de fundamentare și va genera o concepție unitară de dezvoltare urbanistică a zonei.

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: Pietriș cu nisip argilos – nisip prăfos, cafeniu roșcat – cenușiu, uscat, plastic vârtos - tare; Argilă nisipoasă cu rar pietriș cafeniu roșcat, plastic vârtoasă - tare; Nisip argilos cu rar pietriș cafeniu roșcat, plastic vârtos – 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.

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. Din acest motiv, 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
- 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 (500 m), 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 preia 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.
- intersecții între străzi de categoria IV (exemplu Aleea Zânelor, Aleea Rozelor, și categoria II (Bulevardul Carol I), care contribuie la problemele de trafic

Recomandări:

- Realizarea unui pasaj subteran, care să fluidizeze traficul auto
- Realizarea unui inel de preluare a legăturilor întrerupte de pasajul pietonal
- 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, iar o bună parte din zonele traversate sunt zone de locuințe individuale, școli, grădinițe, fiind necesare măsuri de protecție a pietonilor.
- Instituirea zonelor 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 angro alimentare)

Drumurile propuse vor asigura o mobilitate sporită, cu spații pietonale generoase și piste de biciclete, unde este cazul.

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, workshop-uri, 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 participanți 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. 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:

- introducere de noi străzi cu sens unic, reducerea fluxurilor, reducerea benzilor de circulație pe anumite străzi;
- Realizare 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 - 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. 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, o parte dintre ele sunt degradate. Nu există un parc generos 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 și 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, foișor, 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,
- insuficiența 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).
- zone de tipul "shared spaces" - spații partajate în zonele de locuințe colective.

O 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 poștelor 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 transportului 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 dizabilități 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 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.

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 eticketing, 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: Millia, Salcie, Bl. P4.

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.

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 mării 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.

Deficitul mare de locuri de parcare există 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 parcări pentru zona centrală.

În zonele nou construite locurile de parcare 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.

Disfuncția 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 altă posibilitate de rezolvare deficitului de locuri de parcare.

Spațiile destinate parcării 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 parcărilor 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 aglomerării în trafic, în special pe porțiunile de la intersecția cu Calea Doftanei, ce prezintă și un mai multe 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 locurile de parcare dispuse de-a lungul Bulevardului Carol I, pe segmentul Strada Mărășești - Strada Mihail Kogălniceanu.

Cererea ridicată pentru locuri de parcare a determinat apariția acestora în locuri necorespunzătoare pentru asigurarea unei fluente optime a circulației (ex. banda 1 de circulație transformată în parcare în spic pe bd. Carol I; parcări 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.

Există un deficit foarte mare de locuri de parcare, raportat la populația existentă și la numărul mare de servicii din zonă. Există parcări foarte aproape de limita intersecției. De aceea, este necesară continuarea măsurilor, prin propunerea de noi parcări 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, plată prin 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 identificate, 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 neregulamentar 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
- Parcări amplasate în subteran
- Parcări cu plată

3.1.3.9. 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, acesta nu are un grad de utilitate 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 închirieri 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.

3.1.3.10. 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 interzicere a depășirii bicicletelor. Acestea ar avea și un rol de acomodare a conducătorilor auto cu bicicliștii cât și încurajarea oamenilor de a folosi bicicleta. Unde 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 pătrunderea 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.

3.1.3.11. Parcurile Milia și Știrbei Vodă

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.
- 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.
- Nu există activități pentru toate categoriile de vârstă și categorii sociale.
- 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 ratseluri 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. Acestea este probabil motivul pentru care este mai puțin utilizată decât Piața Ceasului, care nu are delimitări ale spațiului urban. De asemenea, elemente atrătoare sunt mai puține (spre deosebire de Piața Ceasului ce are piața agroalimentară în apropiere).

3.1.3.12. 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 vor îmbunătăți în majoritatea intersecțiilor.

Pentru accesibilizarea carosabilă a a întregii zone studiate din punct de vedere al circulațiilor este necesară realizarea unui inel de circulație în jurul zonei centrale pentru care 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 anti-orar;
- reamenajarea intersecției bd. Carol I (pasaj) cu str. Mihail Kogălniceanu (din intersecție se va permite virajul de dreapta dinspre bd. Nicolae Bălcescu spre str. Mihail Kogălniceanu; din intersecție va fi permis accesul riveranilor spre Aleea Zânelor;
- reamenajarea și semaforizarea intersecției bd. Carol I – str. Mărășești – str. 1 Decembrie 1918;
- amenajarea legăturii rutiere între strada Castanilor și bd. Carol I și semaforizare intersecție.

3.1.3.13. 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, datare sf. sec. XVIII;

- poziția 435a LMI, cod PH-II-m-B-16391, beciul casei, municipiul Câmpina, Bd. Carol I 71B, suprapus de blocuri, datare 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, datare 1861;
- poziția 447 a LMI, 1861 cod PH-II-m-B-16390, beciul casei, municipiul Câmpina, Bd. Carol I 71A, suprapus de blocuri, datare 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 Stefan 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 scările).
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 Municipiului Câmpina 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, înainte 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 Ministerului 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 parări insuficiente. Scuarurile existente (Millia, 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 parări 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 – Scur de reprezentare (scururile Regele Mihai I 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 menținere defectuoasă;

R3 - Spații publice active întreținute corespunzător;

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

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 macro teritorial 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

Rețelele publice existente și în funcțiune din zona studiată asigură la capacitate optimă utilitățile în zona, însă prin propunerea de realizare a unui pasaj subteran și extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal sunt necesare intervenții de deviere / mutare și relocare a rețelelor conform viitoarelor studii de specialitate.

Reglementarea definitivă a utilităților în concordanță cu intervențiile propuse prin prezentul proiect, prin relocarea și devierea rețelelor existente, se vor face la faza SF + DTAC + PTh + DE cu obținerea acordurilor și autorizațiilor stabilite prin studiile de specialitate elaborate în conformitate cu legislația în vigoare, pe fiecare palier în parte.

Se vor respecta cerințele legislației în vigoare cu privire la intervenția pe traseele conductelor de utilități care fac obiectul investițiilor executate în cadrul unor proiecte cu finanțare din Fonduri Europene - din punct de vedere al tipului de lucrări permise, procedurilor de formalizare a acestora, perioadei în care este autorizată execuția unor modificări la nivelul componentelor, etc. Conform prevederilor legale în vigoare, autoritățile locale au obligația de a corela graficul de execuție a lucrărilor propuse cu graficul de execuție al rețelelor, iar acolo unde este cazul, de a dispune sistarea lucrărilor până la realizarea rețelelor (pentru a respecta principiul utilizării eficiente a fondurilor publice).

3.1.7. Studiu de fundamentare privind regimul de înălțime, silueta și accente verticale.

Studiu 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 brodează 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 deservește doar funcțiuni le 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,
- 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 Eruptiei. 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.

3.1.8. Studiul istoric

Sunt permise lucrări de infrastructură (pasaje auto și/sau pietonale - subtraversări) lucrări edilitare (reabilitare rețele de utilități urbane), construcții temporare sau permanente, amenajări spații urbane ce implică realizarea de fundații, cu supraveghere și eventuală descărcare de sarcină arheologică pentru ZIR 1 marcată în planșa de restricții și permisivități.

Sunt permise și încurajate lucrări de punere în valoare a eventualelor descoperiri arheologice de tipul beciuri, pivnițe, tuneluri, ruine pentru recuperarea memoriei locale prin mărturii tangibile a unui fond construit dispărut. (ZIR 1 și ZIR 2)

Se impun lucrări de amenajare și punere în valoare a patrimoniului arheologic deja descoperit în zona Parcului Trandafirilor pentru care există deja proiect de execuție elaborat.

Sunt definite în baza prezentului studiu o serie de ZIR (zone istorice de referință) în baza unui cumul de criterii ce țin majoritar de evoluția țesutului urban. Pentru fiecare ZIR în parte sunt impuse și permise anumite lucrări posibil a fi realizate asupra fondului construit, spațiilor publice (străzi, piețe, scuaruri) pentru a le păstra caracterul actual sau pentru a restaura un caracter care este în prezent amenințat de intervenții agresive necontrolate.

Sunt permise lucrările de reabilitare și îmbunătățire a performanțelor energetice ale blocurilor de locuință cu păstrarea elementelor arhitecturale identificate drept elemente caracteristice ale arhitecturii perioadei 1980-1990.

Pentru clădirile istorice identificate ca având o valoare mare de patrimoniu este propusă clasarea lor în lista monumentelor istorice (monumente și ansambluri). Pentru finalizarea procedurilor, declanșarea clasării se poate realiza în baza fișelor de evaluare și a unor documentare fotografice de: proprietar, autoritatea publică locală, ONG de patrimoniu.

Se propune extinderea ZCP delimitată de PUG mun. Câmpina prin elaborarea unei documentații de urbanism - PUZ zonă construită protejată - care să preia și să înglobeze o serie de ZIR-uri și SIR-uri delimitate

prin prezentul studiu. Astfel se realizează o mai bună corelare a UTR-urilor și a zonelor funcționale cu caracteristici diverse în cadrul localității.

3.2. Concluzii ale analizelor urbanistice

În urma analizelor multicriteriale urbanistice au fost enunțate concluzii care susțin oportunitatea pasajului subteran și a proiectelor de revitalizare urbană, proiecte care vor duce la îmbunătățiri ale calității vieții urbane, atât în zona studiată cât și la nivelul întregului oraș:

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 (aprobate / 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, re tehnologizarea, 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 arhitectural – 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 cornişă 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 instituții și servicii, locuințe colective cu regim de construire continuu și discontinuu și înălțime 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 și 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 scoli 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 funcțiuni le 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 funcțiuni le 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 înconjurate 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, țigări, 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 pastrează 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 funcțiuni le 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 funcțiuni le 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, axul principal pe direcția Nord-Sud, se regăsesc concentrate majoritatea dotărilor publice din oraș și funcțiunile, caracteristice unei zone centrale, 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 trasee ocolitoare.

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

- Spitalul Municipal
- Supermarket-ul dintre Spital și Școală
- 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 de-a lungul bulevardului Carol I, ele reprezentând principalul element care generează trafic intens.

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

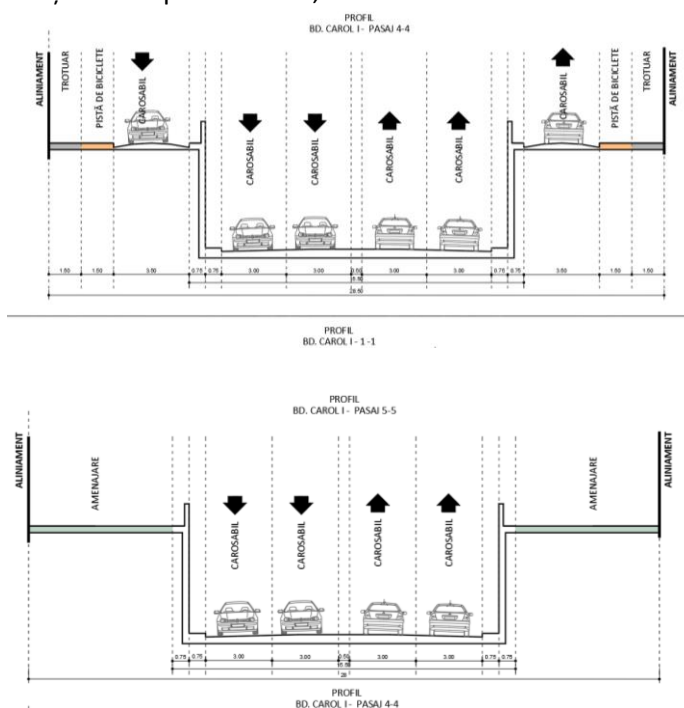
Se dorește realizarea unui **pasaj subteran** care să fluidizeze traficul în zona centrală a Municipiului Câmpina și care să direcționeze fluxul principal către exteriorul localității.

Deasupra acestui pasaj se va amenaja un **spațiu public**, o **dală urbană** destinată pietonilor și bicicliștilor generând astfel o suprafață generoasă fără mașini și poluare cu noxe, amenajată peisager cu mobilier urban specific și vegetație bogată. Confortul urban va fi instant sporit și imaginea urbană îmbunătățită.

Pentru obținerea obiectivelor de mai sus, este nevoie de transformarea suprafeței actuale a bd. Carol I și coborârea acesteia în subteran. Se propune ca **pasajul subteran** să aibă următoarele caracteristici (acestea urmând a fi definitive la următoarele faze de proiectare):

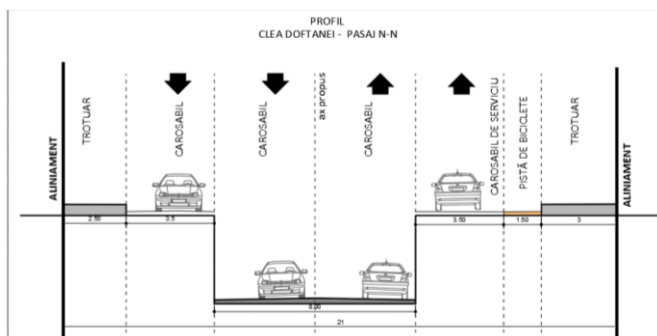
Pe direcția nord-sud – Bd. Carol I:

- Două benzi pe sens (un profil de aproximativ 15,50 m);
- Rampe de acces de aproximativ 100 - 120 m lungime
- Pantă de aproximativ 5%
- Traseu carosabil subteran de aproximativ 400 m
- Înălțime de aproximativ 5,00 m



- Pe direcția vest-est – Spre Calea Doftanei:

- O bandă pe sens (un profil de aproximativ 8,00 m);
- Rampe de acces de aproximativ 100 m lungime
- Pantă de aproximativ 5%
- Traseu carosabil subteran de aproximativ 400 m
- Înălțime de aproximativ 5 m



Adiacent pasajului, dinspre Strada Grivița, se propune, dimensionată orientativ, o parcare subterană. Aceasta se poate realiza pe câte un nivel sau două și pot asigura circa 100/200 locuri de parcare, deserving zona centrală a municipiului

Prin realizarea 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

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.

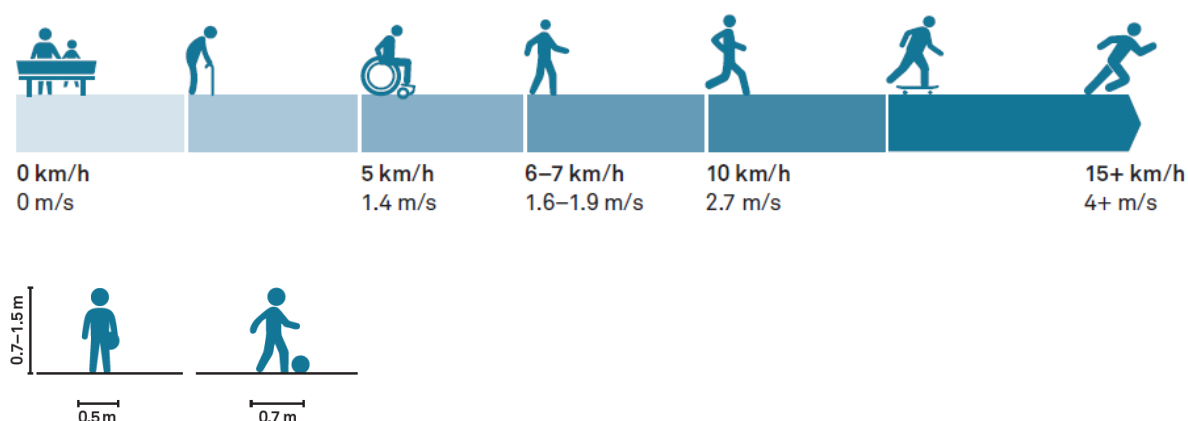
De subliniat este faptul că prin intervenția propusă (pasajul) va fi favorizată **circulația pietonală** prin punerea la dispoziția locuitorilor Municipiului Câmpina a unui spațiu public de interes major cu o suprafață generoasă, cu rol de a asigura funcția de **promenadă** de mare atractivitate, cu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

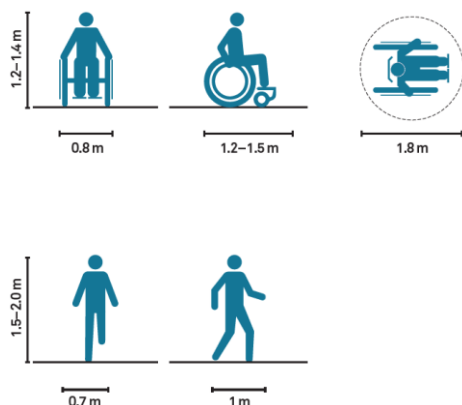
Principalele **trasee pietonale** sunt orientative, se vor stabili ulterior printr-un proiect tehnic și urmăresc să ofere accesibilitate tuturor funcțiunilor lor și activităților de pe dala urbană.

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 maximă 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 carosabilă 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.

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, cu precădere din cele două soluții câștigătoare, descrise în subcapitolul 1.2.6.

3.4.4. Circulații carosabile

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

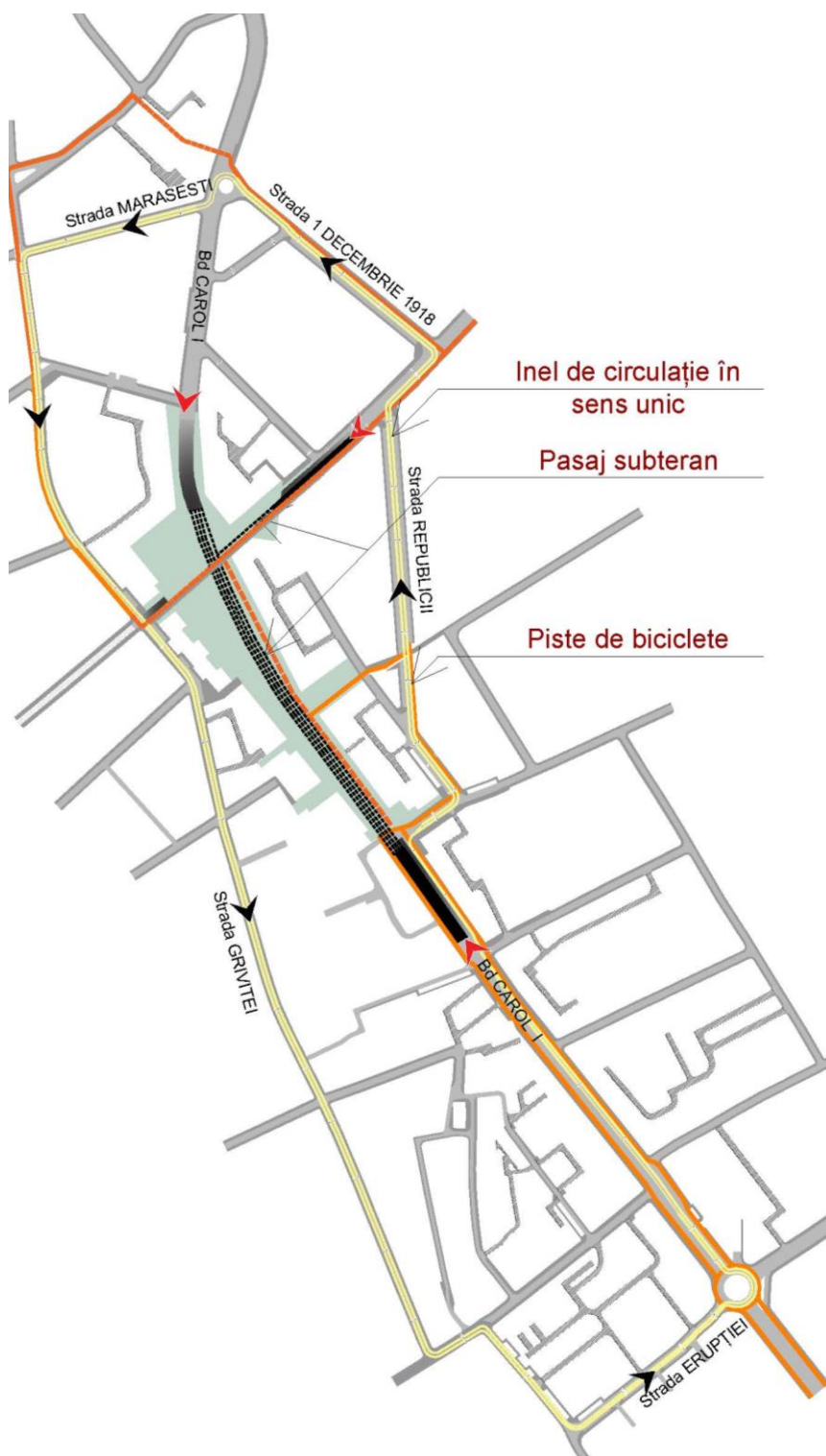
- pasaj - dublu sens conform capitolului
- inel perimetral de circulație un profil de min. 2 benzi în sens unic, cu pistă de biciclete și parări adiacente acolo unde este posibil:
 - o B-dul Carol I – cu mențiunea că aici există o excepție la intersecția cu pasajul, porțiunea ce merge paralel cu acesta reducând la o bandă profilul inelului până la Str. Mihail Kogălniceanu
 - o Str. Mihail Kogălniceanu
 - o Str. Republicii – va asigura locuri de parcare pentru zona de Piață și va asigura accesul în parcare propusă pentru această zonă
 - o Calea Doftanei – va intersecta inelul cu ieșirea secundară din pasaj
 - o Str. 1 Decembrie 1918 - unde se vor asigura locuri de parcare special amenajate pentru accesul la instituțiile publice din zonă
 - o Str. Mărășești – gândită pentru preluarea fluxurilor ce trebuie să ajungă către spital
 - o Str. Griviței – fiind alternativa la Bd. Carol pentru fluxurile ce merg dinspre nord către sud
 - o Str. Eruptiei
 - o Str. Schelelor;

Inelul propus are 2 roluri:

- 1 - de a fluidiza traficul pe parcursul implementării pasajului, când circulația pe Bd. Carol I va fi restricționată pentru lucrări de construire și amenajare
- 2 – de a deservi zona adiacentă pasajului și a dalei urbane după implementarea proiectului

Pe traseul inelului de propun 2 puncte de inflexiune, marcate prin prezența a două sensuri giratorii:

- Unul între Bd. Carol I, Strada Orizontului și Strada Eruptiei, cu rolul de a dirija traficul greu generat de zonele industriale, direct către zona de sud a orașului, respective către DN1
- Unul între Bd. Carol I, Str. 1 Decembrie și Str. Mărășești, cu rolul de a asigura un loc de întoarcere pe traseul principalei artere ce străbate Municipiul Câmpina



În propunerea de modernizare a circulației pentru întreaga zonă de studiu 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 viitoarele 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.).

Este permisă modificarea profilelor stradale la fazele următoare de proiectare cu condiția păstrării tuturor elementelor care definesc profilul

În cazul în care, în urma unor studii de teren mai detaliate se dovedește imposibilitatea dezvoltării acestora sau pentru protejarea unor arbori valoroși, pot fi diminuate sau eliminate elemente care definesc profilul stradal cu condiția realizării unui studiu sau a unei simulări de trafic.

Orizontul de timp pentru proiectarea **intersecțiilor**

Intersecțiile noi sau cele ce urmează a se reabilita 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 prezentă și circulația pietonală, și cea carosabilă, însă cu restricția de limitare a vitezei la maximum 5 km/h.

De asemenea, se propune implementarea aceluiași principiu pe Bd. Culturii, această arteră fiind adiacentă dotărilor de interes public precum: Primăria Câmpina, Poliția Câmpina, Casa Căsătorilor/Evidența populației Câmpina.

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.

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 și păstrate vor fi modernizate.

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

3.4.9. Elemente de trafic

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

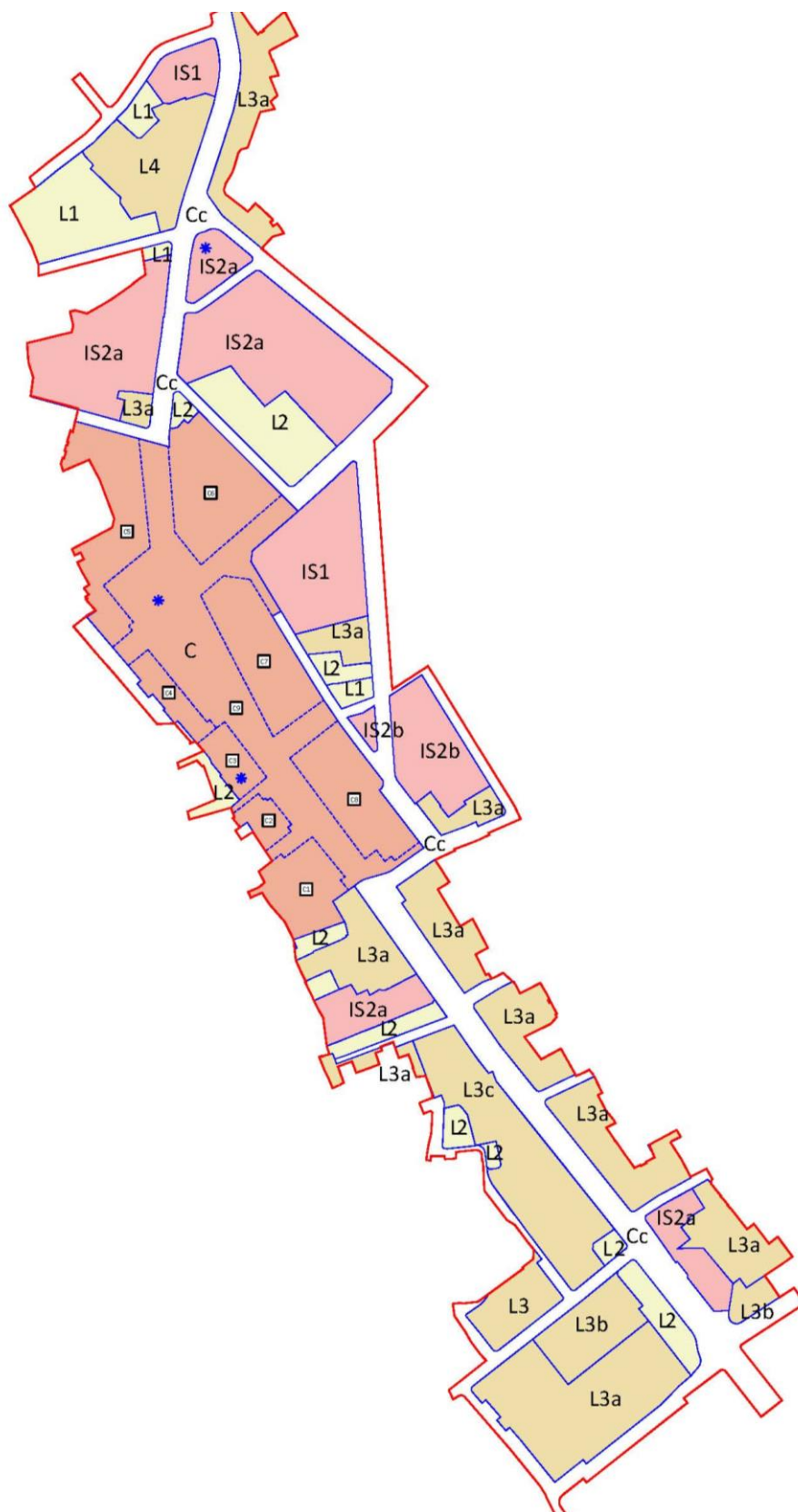
3.5. Zonificare funcțională - reglementări, bilanț teritorial, indicatori urbanistici

Prezenta documentație nu are ca scop modificarea majoră a funcțiunii lor reglementate prin PUG, aceasta doar detaliază și corectează acolo unde este cazul.

Limitele zonelor funcționale au fost trasate în primul rând după SIR-urile definite prin studiul istoric și în al doilea rând din considerente de omogenitate funcțională, a regimului de înălțime și a densității existente în teren.

Au fost reglementate următoarele zone și subzone funcționale ale căror prescripții sunt detaliate în Regulamentul Local de Urbanism:

ZONE FUNCȚIONALE			POT max.	CUT max.	Rh max.
L1	Zonă pentru locuințe cu 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	Ds+P+1E+M/Er / P+2E+M
L2	Zonă pentru locuințe cu regim mic de înălțime - Subzona locuințelor individuale cu regim de construire continuu și discontinuu cu înălțime maxim P+2 niveluri		50%	1,5	Ds+P+1E+M/Er / P+2E+M
L3a	Zonă pentru locuințe colective - Subzona locuințelor colective cu regim de construire continuu și discontinuu și înălțime maxim P+Mz+4 niveluri		50%	2,5	P+Mz+4E
L3b	Zonă pentru locuințe colective - Subzona locuințelor colective cu regim de construire continuu și discontinuu și înălțime maxim P+11 niveluri		50%	2,5	P+11E
L3c	Zonă pentru locuințe colective - Subzona locuințelor colective cu regim de construire continuu și discontinuu și înălțime maxim P+4E - P+11 niveluri		50%	2,5	P+Mz+4E - P+11E
L4	Zonă pentru locuințe colective - Subzona locuințelor colective cu regim de construire continuu și discontinuu și înălțime de P+Mz+4 situate în interiorul zonei protejate cu valoare arhitectural urbanistică		35%	2,0	P+4E+M
IS1	Zonă instituții publice și servicii - Subzonă pentru instituții și servicii de interes general cu regim de construire continuu și discontinuu situație în zona protejată		50%	1,5	P+2E+M
IS2a	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 posibil accent vertical
IS2b	Zonă instituții publice și servicii - subzona pentru servicii de interes general cu regim de construire continuu și discontinuu - zona pieței agroalimentare		60%	2,5	Ds+P+4E
C	Zonă centrală, aferentă dalei pietonale propuse, caracterizată prin mixitate funcțională, cu regim de construire continuu și discontinuu, situat în afara zonei protejate	C1, C2	60%	2,0	P+Mz+4E
		C3	60%	2,0	P+Mz+4E Posibil accent vertical
		C4	80%	4,5	P+Mz+7E
		C5, C6, C8	60%	2,2	P+Mz+4E - P+6E
		C7	60%	3,0	P+Mz+4E - P+6E
		C9	5%	0,3	P+Mz. Posibil accent vertical
CC	Zona căi de comunicație - subzona căilor de comunicație rutieră		-	-	



Schemă zone funcționale reglementate

Bilant teritorial propus:

Zone / subzone funcționale	Suprafață / mp	Procent	Din care suprafață minimă de spații verzi	Procent din subzona funcțională
C - Zona centrală aferentă dalei urbane pietonale propusă*	80037.00	22.51%	17612.04	22.00%
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	7167.00	2.02%	1433.40	20.00%
L2 - Zonă pentru locuințe - regim mic de înălțime - Subzona locuințelor individuale cu regim de construire continuu și discontinuu cu înălțime maxim P+2 niveluri	19765.00	5.56%	3953.00	20.00%
L3a - Zonă pentru locuințe colective - Subzona locuințelor colective cu regim de construire continuu și discontinuu și înălțime de maxim P+Mz+4 niveluri	64800.00	18.22%	3240.00	5.00%
L3b - Zonă pentru locuințe colective) - Subzona locuințelor colective cu regim de construire continuu și discontinuu și înălțime de maxim P+11 niveluri	7626.00	2.14%	381.30	5.00%
L3c - Zonă pentru locuințe colective - Subzona locuințelor colective cu regim de construire continuu și discontinuu și înălțime de P+Mz+4E - P+11E	16728.00	4.70%	836.40	5.00%
L4 - Zonă pentru locuințe colective - Subzona locuințelor colective cu regim de construire continuu și discontinuu și înălțime de P+4 situate în interiorul zonei protejate cu valoare arhitectural urbanistică	9701.00	2.73%	485.05	5.00%
IS1 - Zonă instituții publice și servicii - subzonă pentru instituții și servicii de interes general cu regim de construire continuu și discontinuu situație în zona protejată sau reprezintă monumente	20091.52	5.65%	4018.30	20.00%
IS2a - Zonă instituții publice și servicii - subzona pentru instituții și servicii de interes general cu regim de construire continuu și discontinuu	43150.00	12.13%	8630.00	20.00%
IS2b - Zonă instituții publice și servicii - subzona pentru servicii de interes general cu regim de construire continuu și discontinuu	8816.00	2.48%	881.60	10.00%
CC - Zona căi de comunicație - subzona căilor de comunicație rutieră	77737.48	21.86%	0.00	0.00%
TOTAL	355619.00	100.00%	41471.09	11.66%

Subone funcționale ale zonei C	Suprafață / mp	Procent	Din care suprafață minimă de spații verzi	Procent din subzona funcțională
C1 - Zona - Hotel Muntenia	5767.00	7.21%	1153.40	20.00%
C2 - Zona Fostei Poște	2556.00	3.19%	255.60	10.00%
C3 - Zona fostei bănci comerciale	2502.00	3.13%	500.40	20.00%
C4 - Zona locuințe colective - parcul Millia	2665.00	3.33%	53.30	2.00%
C5 - Zona blocurilor de locuințe colective	9721.00	12.48%	194.42	2.00%
C6 - Zona blocurilor de locuințe colective	9991.00	12.48%	199.82	2.00%
C7 - Zona blocurilor de locuințe colective	8893.00	11.11%	177.86	2.00%
C8 - Zona blocurilor de locuințe colective	8112.00	10.14%	162.24	2.00%
C9 - Zona dalei pietonale peste pasajul subteran	29830.00	37.27%	14915.00	50.00%
C - Zona centrală aferentă dalei urbane pietonale propusă	80037.00	100.00%	17612.04	22.00%

3.6. Spații publice amenajate și spații private

Propunerea urmărește o abordare sustenabilă, în acord cu principiile dezvoltării durabile. Principiul sustenabilității este reprezentat de organizarea spațiilor verzi din cadrul zonei sub formă de sistem verde integrat și interconectat. Pentru a reuși transformarea spațiilor publice organizate individual în spații publice legate în sistem, se pot identifica artere de circulație cu profil generos ce pot fi reconfigurate în coridoare ecologice. Acestea au rolul de a realiza sistemul din zona respectivă, care se poate conecta cu alte sisteme verzi sau alte elemente majore ale cadrului natural de la nivelul localității.

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 amenajării peisagere, realizat de specialiști în domeniu.

Pentru **spațiile publice se propun următoarele** tipuri de intervenții conform planșei:

- Spații publice existente care necesită intervenții de vitalizare (reparații alei, replantări / toaletări arbori, schimbare / restaurare mobilier urban, etc.)
- Spații publice preponderent minerale amenajate ca promenadă pentru alimentație publică și comerț
- Spații publice preponderent minerale cu rol de piață publică, spațiu multifuncțional și spații pentru evenimente (târguri, piețe volante)
- Spații preponderent vegetale - scuaruri verzi cu rol multifuncțional
- Spații verzi de protecție (funcțiuni ce necesită protecție - ex. spital, școli) și cu rol decorativ / ornamental
- Spații comune existente, aferente locuințelor colective, care necesită intervenții de reorganizare și amenajare, unde se recomandă creșterea suprafeței vegetale

De asemenea se propune o ierarhizare a tipurilor de spații publice, acestea fiind gândite specializat în funcție de tipul de activități pe care îl găzduiesc și de actorii urbani cărora li se adresează:

- Spații preponderent vegetale dedicate seniorilor
- Spații echilibrate mineral - vegetal dedicate locurilor de joacă pentru copii
- Spații dedicate animalelor de companie
- Spații dedicate expozițiilor în aer liber
- Spații dedicate grădinaritului - grădini urbane
- Spații dedicate sportului cu acces nelimitat

Pentru vegetație se propun:

- Menținere și toaletare arbori existenți valoroși
- Vegetație de talie medie sau mare propusă adiacent circulațiilor carosabile - pentru completarea sau realizarea aliniamentelor vegetale în formă continuă și discontinuă
- Menținere, toaletare și accentuare arbori existenți de talie mare valoroși prin siluetă / gabarit
- Menținere, toaletare și accentuare arbori existenți valoroși de talie mare prin colorit
- Menținere, toaletare și accentuare arbori existenți valoroși de talie mare prin înălțime

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 funcțiuni lor legate de educație, sănătate, culte, etc. unde sunt recomandate amenajări peisagistice în conformitate cu programul funcțional (în cazul schimbării funcțiuni i 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)

3.7. Intervenții asupra fondului construit și ZIR-uri

Prin mixitatea fondului construit existent se conturează caracteristicile etapelor istorice care au marcat forma urbană a Municipiului Câmpina. În acest sens au fost identificate în planșa de U.04.03. *Reglementări - Intervenții asupra fondului construit și Zone Istorice de Referință*, construcțiile ce necesită intervenții și principalele acțiuni necesare a se realiza pentru îmbunătățirea peisajului urban existent și protejarea valorilor arhitecturale și ambientale din cadrul zonei de studiu:

- Pentru construcții monument - Lucrări de conservare, protecție, punere în valoare;
- Pentru construcții cu valoare ambientală - Lucrări de conservare, protecție, punere în valoare;
- Pentru construcții cu valoare arhitecturală - Lucrări de conservare, protecție, punere în valoare;
- Pentru construcții propuse spre clasare ca monumente istorice - Lucrări de conservare, protecție, punere în valoare;
- Pentru construcții care definesc spații publice urbane de importanță municipală existente sau propuse – Lucrări de refacere fațadă și alte intervenții în baza avizului CTATU Câmpina;
- Pentru construcții fără valoare, care degradează imaginea urbană - Lucrări de finalizare / refacere a fațadelor/ demolare;
- Pentru 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;
- Pentru construcții aflate în stare avansată de degradare și construcții cu risc seismic - Lucrări de consolidare/ refacere fațade/ anvelopare fațade;
- Pentru calcane vizibile de pe străzile aflate în zona studiată - Lucrări de tratare specială a fațadelor oarbe - picturi murale - artă urbană conform paletar detaliat în RLU, realizare structuri pentru creare fațade verzi.

Zona istorică de referință (ZIR) reprezintă o „zonă din teritoriul administrativ care se definește și delimitează prin studiul istoric general și care prezintă caracteristici coerente din punct de vedere urbanistic, arhitectural și istoric care vor fi preluate în modul de dezvoltare viitor al teritoriului”.

Subzona istorică de referință (SIR) reprezintă o „zonă din teritoriul administrativ care se definește și delimitează prin studiul istoric zonal în cadrul unei zone istorice de referință și care prezintă caracteristici coerente din punct de vedere urbanistic, arhitectural și istoric care vor fi preluate în modul de dezvoltare viitor al teritoriului la nivelul PUZ+RLU”.

Fondul construit al unei SIR și ZIR primește restricții și permisivități de intervenție astfel încât valorile identificate în cadrul acestei zone să fie conservate sau/și restaurate. Aceste restricții și permisivități sunt preluate de UTR-uri în cadrul documentației de urbanism elaborate.

Unele SIR sau ZIR din prisma valorilor lor de patrimoniu se constituie în zone construite protejate pentru care, conform legislației în vigoare este obligatoriu obținerea unui aviz al Direcției de Cultură locale.

- ZIR.1. Ansamblul urban dispărut al târgului Câmpinei. sec. XVII - început. sec. XX;
- ZIR. 2. Ansamblul Colegiului Național Nicolae Grigorescu și Bis. Sf. Treime;
- ZIR. 3. Vila D. Ștefănescu – „Casa cu ceas”;
- ZIR. 4. Ansamblul Vila dr. Gheorghiu – „Casa cu lei” și Colegiul Forestier;
- ZIR. 5. Ansamblul Biserica Adormirea Maicii Domnului ”de la Han”;
- ZIR. 6. Ansamblul Piața centrală:
- SIR. 6.1. Ansamblu istoric al vechiului târg;
- SIR. 6.2. Ansamblul Piață și locuințele colective cu comerț la parter;
- ZIR. 7. Ansamblul Parcul Trandafirilor;
- ZIR. 8. Ansamblu locuințe colective dezvoltate în jurul unor spații publice:
- SIR. 8.1. Parcul Milia și Mihai I;
- SIR. 8.2. Ansamblul Piața Ceasului;
- ZIR. 9. Ansamblu dotări urbane:
- SIR. 9.1. Spitalul municipal, cinematograful și alte locuințe adiacente;
- SIR. 9.2. Hotel Muntenia, Poșta și sediul BCR;
- SIR. 9.3. Școala centrală Câmpina;
- ZIR.10. Zonă destructurată:
- SIR. 10.1. Sinagoga și sediul Poliției Locale;
- SIR. 10.2. Benzinărie sud;
- ZIR.11. Ansamblu blocuri de locuințe și servicii:
- SIR.11.1. Ansamblu blocuri de locuințe și servicii înălțime medie - mare cu învelitoare ceramică;
- SIR.11.2. Ansamblu blocuri de locuințe înălțime medie anii 50-60;
- SIR.11.3. Ansamblu blocuri de locuințe înălțime medie anii 70-80;
- SIR.11.4. Ansamblu blocuri de locuințe înălțime mare anii 70-80;
- SIR.11.5. Ansamblu blocuri de locuințe înălțime mare anii 80-90;
- ZIR.12. Țesut tradițional locuințe:
- ZIR.12.1. Locuințe în zonă construită protejată;
- ZIR.12.2. Locuințe în afara zonei construite protejate;
- ZIR.12.3. Locuințe cuplate la periferie;

Pentru SIR-urile care se învecinează direct cu ZCP delimitat prin PUG mun. Câmpina se propune integrarea lor în ZCP prin (re)facerea documentației de urbanism prin care acestea s-au instituit sau prin realizarea unei documentații de urbanism - PUZ - zonă construită protejată care să studieze, detalieze și să preia valorile de patrimoniu identificate. De asemenea scopul realizării unei asemenea documentații ar fi conferirea unui grad de protecție operativ mai mare pentru unele clădiri și spații existente identificate ca având o valoare de patrimoniu mare.

ZIR	SIR	Denumire	Valoare de patrimoniu	Obținere aviz DJC	Suprav. arheologică	Restricții și permisivități spațiu urban*	Restricții și permisivități spațiu plantate*	Restricții și permisivități fond construit*
-----	-----	----------	-----------------------	-------------------	---------------------	---	--	---

1	-	Ansamblul urban dispărut al târgului Câmpinei.	mare	X	X	-	-	-
2	-	Ansamblul Colegiului Național Nicolae Grigorescu și Bis. Sf. Treime	mare	X	X	In, Cn, Rp, Rs Rb, As	In, Cn, Rp, Rs Rb, As	In, Cn, Rp, Rs Rb
3	-	Vila D. Ștefănescu - "Casa cu ceas"	mare	X		In, Cn, Rp, Rs, Rb, Rm	In, Cn, Rp, Rs, Rb, Rm	In, Cn, Rp, Rs, Rb
4	-	Ansamblul Vila dr. Gheorghiu - "Casa cu lei" și Colegiul Forestier	mare	X		In, Cn, Rp, Rs, Rb, Rm	In, Cn, Rp, Rs, Rb, Rm	In, Cn, Rp, Rs, Rb
5	-	Ansamblul Biserica Adormirea Maicii Domnului "de la Han"	mare	X	X	In, Cn, Rp, Rs, Rb, Rm	In, Cn, Rp, Rs, Rb, Rm	In, Cn, Rp, Rs, Rb
6	-	Ansamblul Piața centrală	mare	X		In, Cn, Rp, Rs, Rb, Ex, Rm	In, Cn, Rp, Rs, Rb, Ex, Rm	In, Cn, Rp, Rs, Rb, Se, Ex, Rc
	6.1	Ansamblul istoric al vechiului târg	mare	X	X	In, Cn, Rp, Rs, Rb, Ex, Rm	In, Cn, Rp, Rs, Rb, Ex, Rm	In, Cn, Rp, Rs, Rb, Se, Ex, Rc
	6.2	Ansamblul Piață și locuințele colective cu comerț la parter	medie			In, Cn, Rp, Rs, Rb, Ex, Rm	In, Cn, Rp, Rs, Rb, Ex, Rm	In, Cn, Rp, Rs, Rb, Se, Ex, Rc
7	-	Ansamblul Parcul Trandafirilor	mare	X	X	In, Cn, Rb, Rc, Rm	In, Cn, Rb, Rc, Rm	In, Rp, Rb, Rc, As

8		Ansamblu locuințe colective dezvoltate în jurul unor spații publice	medie	X	X	In, Cn, Rb, Rc, Rm	In, Cn, Rb, Rc, Rm	In, Rp, Rb, Ex
	8.1	<i>Parcul Milia și Mihai I</i>	medie	X	X	In, Cn, Rb, Rc, Rm	In, Cn, Rb, Rc, Rm	In, Rp, Rb, Ex
	8.2	<i>Ansamblul Piața Ceasului</i>	medie			In, Cn, Rb, Rc, Rm	In, Cn, Rb, Rc, Rm	In, Rp, Rb, Ex
9	-	Ansamblu dotări urbane	medie			In, Cn, Rb, Rm	In, Cn, Rb, Rm	In, Rp, Rb
	9.1	<i>Spitalul municipal, cinematograful și alte locuințe adiacente.</i>	medie			In, Cn, Rb, Rm	In, Cn, Rb, Rm	In, Rp, Rb
	9.2	<i>Hotel Muntenia, Poșta și sediul BCR</i>	mică			In, Rp, Rb	In, Rpi, Rb	In, Rp, Rb
	9.3	<i>Școala centrală Câmpina</i>	medie			In, Cn, Rb, Rm	In, Cn, Rb, Rm	In, Rp, Rb
10	-	Zonă destructurată	medie	X		As, Ex, Rc, Rm	As, Ex, Rb, Rm	In, Cn, Rs, As, Se, Ex, Rc
	10.1	<i>Sinagoga și sediul Poliției Locale</i>	medie	X		As, Ex, Rc, Rm	As, Ex, Rb, Rm	In, Cn, Rs, As, Se, Ex, Rc
	10.2	<i>benzinărie sud</i>	medie			As, Ex, Rc	As, Ex, Rb	As, Se, Ex, Rc
11	-	Ansamblu blocuri de locuințe și servicii	medie			In, Rp, Rs, Rc, Rm	In, Rp, Rb, Rc, Rm	In, Cn, Rp, Rs, Rb, As, Rc
	11.1	<i>Ansamblu de locuințe și servicii de înălțime</i>	medie			In, Rp, Rs, Rc, Rm	In, Rp, Rb, Rc, Rm	In, Cn, Rp, Rs, Rb, As, Rc

		<i>medie - mare și cu învelitoare ceramică</i>						
11.2		<i>Ansamblu de locuințe de înălțime medie anii 50- 60</i>	mică			In, Rp, Rb, Rc	In, Rp, Rb, Ex, Rc	In, Rp, Rb, Se, Ex, Rc
11.3		<i>Ansamblu de locuințe de înălțime medie anii 70- 80</i>	mică			In, Rb	Rb	In, Cn, Rp, Rb
11.4		<i>Ansamblu de locuințe de înălțime mare anii 70-80</i>	mică			In, Rb	Rb	In, Cn, Rp, Rb
11.5		<i>Ansamblu de locuințe de înălțime mare din anii 1980- 1990</i>	mică			In, Rb	Rb	In, Cn, Rp, Rb
12	-	Țesut tradițional locuințe	medie	X		In, Cn, Rb, As	In, Cn, Rb, As	In, Rb, Se, Ex, Rc.
	12.1	<i>Locuințe individuale și semicolective în zonă construită protejată</i>	medie	X		Cn, Rb	In, Rb	In, Cn, Rp, Rs, Rb, Se, Ex
	12.2	<i>Locuințe individuale și semicolective în afara zonei construite protejate</i>	mică	X		In, Cn, Rb, As	In, Cn, Rb, As	In, Rb, Se, Ex, Rc.
	12.3	<i>Locuințe individuale cuplate de periferie</i>	mică	X		In, Rb	In, Rb	In, Cn, Rp, Rb

* Tipurile de restricții și permisivității sunt detaliate în partea scrisă a studiului de fundamentare istoric și preluate în RLU.

Lista clădirilor de mai jos prezintă imobilele identificate ca având o valoare arhitecturală, istorică și urbană de patrimoniu mare - vile, clădiri publice dar și religioase care se încadrează în zona reglementată a PUZ și pentru care există informații istorice consistente ce ar facilita procesul de clasare drept monumente istorice. Pentru imobilele din zona de studiu dar în afara zonei reglementate a PUZ au fost identificate o serie de valori de patrimoniu ce urmează a face obiectul unor studii și documentații distincte fie pentru clasarea lor ca monumente istorice (monumente, situri, ansambluri) fie pentru constituirea de noi zone construite protejate.

Nr. crt.	Denumire imobile propuse spre clasare ca monumente istorice	Perioadă	Adresă
1	Vilă	Perioada interbelică	Str. Golești nr. 5
2	Școală primară	Sec. XVIII - XIX	Str. Golești nr. 11
3	Vila Pericle Ioanid	Perioada interbelică	Str. Mărășești nr. 8
4	Vila Codarcea	Perioada interbelică	Str. Mărășești nr. 2
5	Blocul interbelic cu căramidă	Perioada interbelică	Bd. Carol intersecție cu str. Mărășești - Strada Mărășești nr. 71
6	Vilă	Perioada interbelică	Bd. Carol I nr. 123 (69D)
7	Sinagoga	1905	Str. Dreptății nr. 5
8	Vila Nicolae Boeru – arh. Horia Creangă	1937	Str. 1 Decembrie 1918 nr. 7
9	Vilă	Perioada interbelică	Str. 1 Decembrie 1918 nr. 1
10	Vila Dumitru Ștefănescu - "Casa cu ceas" - arh. Toma T. Socolescu	1916-1930	Bd. Carol I nr. 74
11	Vilă	Perioada interbelică	Str. Henri Coandă nr. 3
12	Vilă	Perioada interbelică	Str. Henri Coandă nr. 11
13	Ansamblul Colegiului Național Nicolae Grigorescu și Bis. Sf. Treime - Colegiul Național Nicolae Grigorescu – corpul principal – arh. Toma T. Socolescu	1926	Calea Doftanei nr. 4
14	Ansamblul Colegiului Național Nicolae Grigorescu și Bis. Sf. Treime - Biserica Sf. Treime „de la Piață” + Turn clopotniță+corp anexă	Biserică – 1770-1810 Turn clopotniță+corp anexă - 1847	Str. Mihai Eminescu și Str. Republicii
15	Vila Dr. Gheorghiu - "Casa cu lei" – arh. Toma T. Socolescu	1933	Aleea Rozelor nr. 2
16	Vila Vlădescu	Perioada interbelică	Bd. Carol I nr. 27

17	Casa de Economii „Steaua Română” – arh. N. Finteșteanu	1937	Bd. Nicolae Bălcescu
----	--	------	----------------------

3.8. Dezvoltarea echipării edilitare

În prezent au fost obținute avizele de la deținătorii și administratorii de rețele edilitare, în care au transmis informațiile cu privire la situația existentă a acestora, trasee, capacități. În urma acestor informații primite s-a analizat critic situația existentă, coroborat cu prevederile din PUG și cu propunerea de pasaj auto și s-au identificat și analizat 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 rețelelor 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.

Restricții:

- 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.

3.9. Protecția mediului**3.9.1. Diminuarea până la eliminare a surselor de poluare (emisii, deversări, etc) - dacă este cazul;**

Principala sursă de poluare la nivelul zonei reglementate o reprezintă emisiile din surse de trafic.

Obiectivele operaționale pentru diminuarea surselor de poluare sunt:

- Conectivitate sporită între zona centrală și cartierele orașului;
- Trafic decongestionat în zonă;
- Conectivitate ridicată la transport public;
- Accesibilitatea fizică crescută pentru persoanele cu mobilitate redusă;
- Numărul accidentelor rutiere redus cu peste 50% pe arterele principale;
- Nivel crescut de conștientizare în rândul locuitorilor cu privire la siguranța în trafic și necesitatea unei mobilități durabile;
- Traficul de tranzit eliminat din zonele de socializare din centrul orașului;
- Volum al traficului de tranzit diminuat până la jumătate în zona centrală a orașului;
- Circulație pietonală care primează în detrimentul celei carosabile;
- Infrastructură reconfigurată și adaptată pentru sistemul velo pe principalele artere identificate și pe traseele turistice;
- Transport în comun eficient, sigur și atractiv;
- Poluare a mediului redusă cu până la 50% prin prioritizarea deplasărilor nemotorizate și nepoluante;
- Sisteme de transport public nepoluante utilizate în proporție de până la 100%

Pentru atingerea acestor obiective se dorește realizarea următoarelor proiecte, posibile prin reglementările prezentei documentații:

- Proiect de realizare a unui pasaj subteran pe direcția Bulevardului Carol I (650 ml) și pe direcția Căii Doftanei (200 ml);
- Proiect de realizare a unui sistem de sensuri unice - inel de circulație (3300 ml);
- Proiect de amenajare intersecție (realizare sens giratoriu) la intersecția dintre Bd. Nicolae Bălcescu și Strada Orizontului) - 3700 mp;
- Proiect de amenajare intersecție (sens giratoriu) dintre Bd. Carol I, Strada 1 Decembrie 1918 și Strada Mărășești (2100 mp);

- Proiect de modernizare a stațiilor de transport în comun și dotarea lor cu echipamente de temporizare;
- Proiect de reglementare a unor exigențe pentru mijloacele de transport în comun în vederea îmbunătățirii calității serviciului;
- Proiecte de reorganizare a spațiilor comune aferente insulelor de locuițe colective (accesuri de tip shared-space, parcuri - aproximativ 1200 locuri, spații publice amenajate și specializate);
- Proiect de modificare a profilelor stradale pentru introducerea de piste de biciclete (2300 ml);
- Proiect de amenajare dală urbană cu rol de spațiu public multifuncțional (3,2 ha);
- Proiecte de intervenții de vitalizare (reparații alei, replantări / toaletări arbori, schimbare / restaurare mobilier urban, etc.) - 2900mp;

3.9.1. Prevenirea producerii riscurilor naturale și antropice;

Pentru prevenirea riscurilor naturale a fost realizat un studiu geotehnic ale cărui recomandări au fost preluate în prezenta documentație.

Riscurile naturale analizate sunt:

- **Risc seismic** - Din punct de vedere seismic, zona studiată se încadrează în zona de macroseismicitate I = 81 pe scara MSK, unde indicele 1 corespunde unei perioade medii de revenire de 50 ani, conform S.R.1100/1— 93.
- **Risc de inundabilitate** - Pe teritoriul investigat nu au fost identificate fenomenele de inundabilitate deoarece cursurile de apa sunt în cea mai mare parte canalizate sau sunt situate la distanță semnificativă. Se pot manifesta fenomene de inundabilitate de scurtă durată în zona de albie majoră a rețelei hidrografice prezente în zona. În zonele depresionare [i cu substrat format predominant din roci argiloase, apa din precipitații stagnează o perioadă de timp. Rețeaua hidrografică secundară, respectiv canalele de irigație din zonă prezintă maluri amenajate astfel că în perioadele cu precipitații acestea nu prezintă riscuri de inundabilitate, în afara albiei majore. Conform hărților realizate în cadrul: „Directiva 2007/60/CE privind evaluarea și managementul riscului la inundații a doua etapă — elaborarea hărților de hazard și a hărților de risc la inundații” zona nu prezintă hazard și risc cu privire la fenomenele de inundabilitate. La amplasarea construcțiilor în apropierea liniilor electrice, se va solicita avizul de la autoritățile aparținătoare. La autorizarea proiectelor de construcție se vor solicita avizele instituțiilor competente și studiile necesare.
- **Risc geotehnic** - Terenul de fundare. Pe teritoriul investigat au fost identificate următoarele categorii de pământuri ce pot constitui strat de fundare:
 - o teren dificil de fundare, pentru zonele cu pământuri constituite din argile active / foarte active cu potențial de umflare — contracție mare; nisipuri fine saturate slab îndesate, mături, umpluturi antropice neomogene [i cu materii organice, pământuri argiloase — prăfoase — nisipoase, cu indicele de consistență în domeniul plastic moale — curgător;

- teren mediu de fundare, pe zonele cu pământuri argiloase — prăfoase — nisipoase, cu indicele de consistență în domeniul plastic consistent; nisipuri cu grad de îndesare medie, etc.;
- teren bun de fundare, pe zonele cu relief plan [i stabil, [i depozite constituite din pietrișuri cu bolovani și nisip, pământuri argiloase — prăfoase — nisipoase, plastic vârtoase — tari, nisipuri îndesate, etc.
- Nivelul hidrostatic se situează la adâncimi cuprinse mai mari de 6.00 m, astfel ca nu sunt necesare epuizmente la săparea gropilor de fundare.

Recomandările studiului geotehnic preluate în prezenta documentație:

- Se vor drena zonele de băltire a apei [i 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.

3.9.1. Organizarea sistemelor de spații verzi;

Reglementarea urmărește o abordare sustenabilă, în acord cu principiile dezvoltării durabile. Principiul sustenabilității este reprezentat de organizarea spațiilor verzi din cadrul zonei sub formă de sistem verde integrat și interconectat. Pentru a reuși transformarea spațiilor publice organizate individual în spații publice legate în sistem, se pot identifica artere de circulație cu profil generos ce pot fi reconfigurate în coridoare ecologice. Acestea au rolul de a realiza sistemul din zona respectivă, care se poate conecta cu alte sisteme verzi sau alte elemente majore ale cadrului natural de la nivelul localității.

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 amenajării peisagere, realizat de specialiști în domeniu.

Pentru **spațiile publice se propun următoarele** tipuri de intervenții conform planșei:

- Spații publice existente care necesită intervenții de vitalizare (reparații alei, replantări / toaletări arbori, schimbare / restaurare mobilier urban, etc.);
- Spații publice preponderent minerale amenajate ca promenadă pentru alimentație publică și comerț;
- Spații publice preponderent minerale cu rol de piață publică, spațiu multifuncțional și spații pentru evenimente (târguri, piețe volante);
- Spații preponderent vegetale - scuaruri verzi cu rol multifuncțional;
- Spații verzi de protecție (funcțiuni ce necesită protecție - ex. spital, școli) și cu rol decorativ / ornamental;
- Spații comune existente, aferente locuințelor colective, care necesită intervenții de reorganizare și amenajare, unde se recomandă creșterea suprafeței vegetale.

De asemenea se propune o ierarhizare a tipurilor de spații publice, acestea fiind gândite specializat în funcție de tipul de activități pe care îl găzduiesc și de actorii urbani cărora li se adresează:

- Spații preponderent vegetale dedicate seniorilor;
- Spații echilibrate mineral - vegetal dedicate locurilor de joacă pentru copii;
- Spații dedicate animalelor de companie;
- Spații dedicate expozițiilor în aer liber;
- Spații dedicate grădinaritului - grădini urbane;

- Spații dedicate sportului cu acces nelimitat;

Pentru vegetație se propun:

- Menținere și toaletare arbori existenți valoroși;
- Vegetație de talie medie sau mare propusă adiacent circulațiilor carosabile - pentru completarea sau realizarea aliniamentelor vegetale în formă continuă și discontinuă;
- Menținere, toaletare și accentuare arbori existenți de talie mare valoroși prin siluetă/gabarit;
- Menținere, toaletare și accentuare arbori existenți valoroși de talie mare prin colorit;
- Menținere, toaletare și accentuare arbori existenți valoroși de talie mare prin înălțime;

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%;
- 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);
- Spații private ce vor respecta principiul de amenajare al spațiilor publice din vecinătate (posibilitate extindere activitate din spațiul public cu acordul proprietarului parcelei private);

3.9.1. Protejarea bunurilor de patrimoniu

Pentru protejarea bunurilor de patrimoniu au fost realizate un studiu istoric și un raport de diagnostic arheologic care au avut ca scop evidențierea valorilor de patrimoniu, atât a celor înscrise în LMI și RAN cât și a celor pentru care nu s-au declanșat încă proceduri de clasare.

Prin studiul istoric, teritoriu reglementat a fost împărțit în ZIR-uri și SIR-uri astfel încât întreg teritoriul să primească restricții și permisivități de intervenție în vederea conservării și restaurării valorilor identificate. Aceste restricții și permisivități sunt preluate de UTR-uri în cadrul documentației de urbanism elaborate.

3.9.1. Refacerea peisagistică și reabilitarea urbană;

Obiectivele operaționale pentru refacerea peisageră și reabilitarea urbană sunt:

- Străzi și spații verzi eliberate de autoturisme parcate spontan
- Spațiu public valorificat la maxim pentru activități urbane
- Spațiu public durabil, cu materiale și vegetație sustenabile
- Imagine urbană ameliorată

Pentru atingerea acestor obiective se dorește realizarea următoarelor proiecte, posibile prin reglementările prezentei documentații:

- Proiecte de reorganizare a spațiilor comune aferente insulelor de locuițe colective (accesuri de tip shared-space, parcuri - aproximativ 1200 locuri, spații publice amenajate și specializate)
- Proiect de modificare a profilelor stradale pentru introducerea de piste de biciclete (2300 ml)
- Proiect de amenajare dală urbană cu rol de spațiu public multifuncțional (3,2 ha)
- Proiecte de intervenții de vitalizare (reparații alei, replantări / toaletări arbori, schimbare / restaurare mobilier urban, etc.) - 2900mp

- Proiect de hotărâre pentru aprobarea unei comisii de estetică urbană la nivel de oraș

3.9.1. Valorificarea potențialului turistic

- 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.
- Eliminarea traficului carosabil din centrul orașului prin realizarea unui pasaj subteran și realizarea unei dale urbane pietonale reprezintă tip de investiție cu impact puternic asupra imaginii și activității urbane care facilitează atât activitatea economică, mai ales în domeniul turismului.

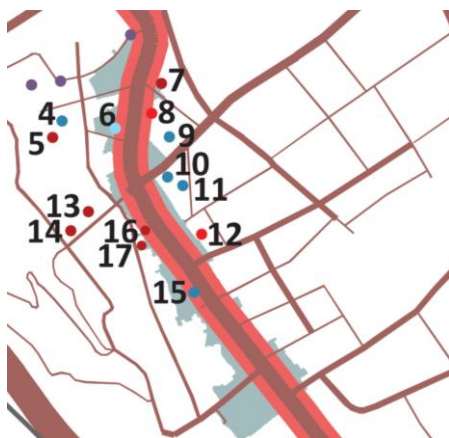
3.9.1. Eliminarea disfuncțiilor din domeniul căilor de comunicație

- Documentația are ca scop în primul rând reglementarea zonei în vederea realizării unor proiecte de infrastructură care au ca scop eliminarea disfuncțiilor din domeniul căilor de comunicație și creșterea mobilității nepoluante.

Prin urmare, majoritatea proiectelor facilitate prin prezentul set de prescripții urbanistice, îmbunătățirea factorilor de mediu prin realizarea unor investiții pe partea de circulații și amenajări peisagere.

3.10. Obiective de utilitate publică

În zona centrală, obiectivele de utilitate publică sunt:



1. Conacul Bunicii - ștrand
2. Casa de Cultură Geo Bogza - Festivalul de arte
3. Biserica Adormirea Maicii Domnului
4. Colegiul Tehnic Constantin Istrati
5. Unitatea Militar de Pompieri
6. Spitalul Municipal Câmpina
7. Judecătoria Câmpina
8. Supermarket Penny
9. Școala Centrală Câmpina
10. Școala Domnească
11. Colegiul Național Nicolae Grigorescu
12. Piața Centrală Câmpina
13. Poliția Municipiului Câmpina
14. Vila Ștefănescu - Casa cu Grifoni - Primăria
15. Colegiul Tehnic Forestier
16. Administrația Finanțelor Publice
17. Poșta

Obiective de utilitate publică

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

BILANȚ PROPRIETATEA ASUPRA TERENURILOR - SITUAȚIA EXISTENTĂ	
	Procent
Domeniul privat al persoanelor fizice sau juridice	73.56%
Domeniul public	26.44%
Domeniul public de interes local	25.43%
Domeniul privat de interes local	1.01%
TOTAL	100.00%

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

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

3.11. Plan de acțiune - Consecințe economice

3.11.1. Planul de acțiuni

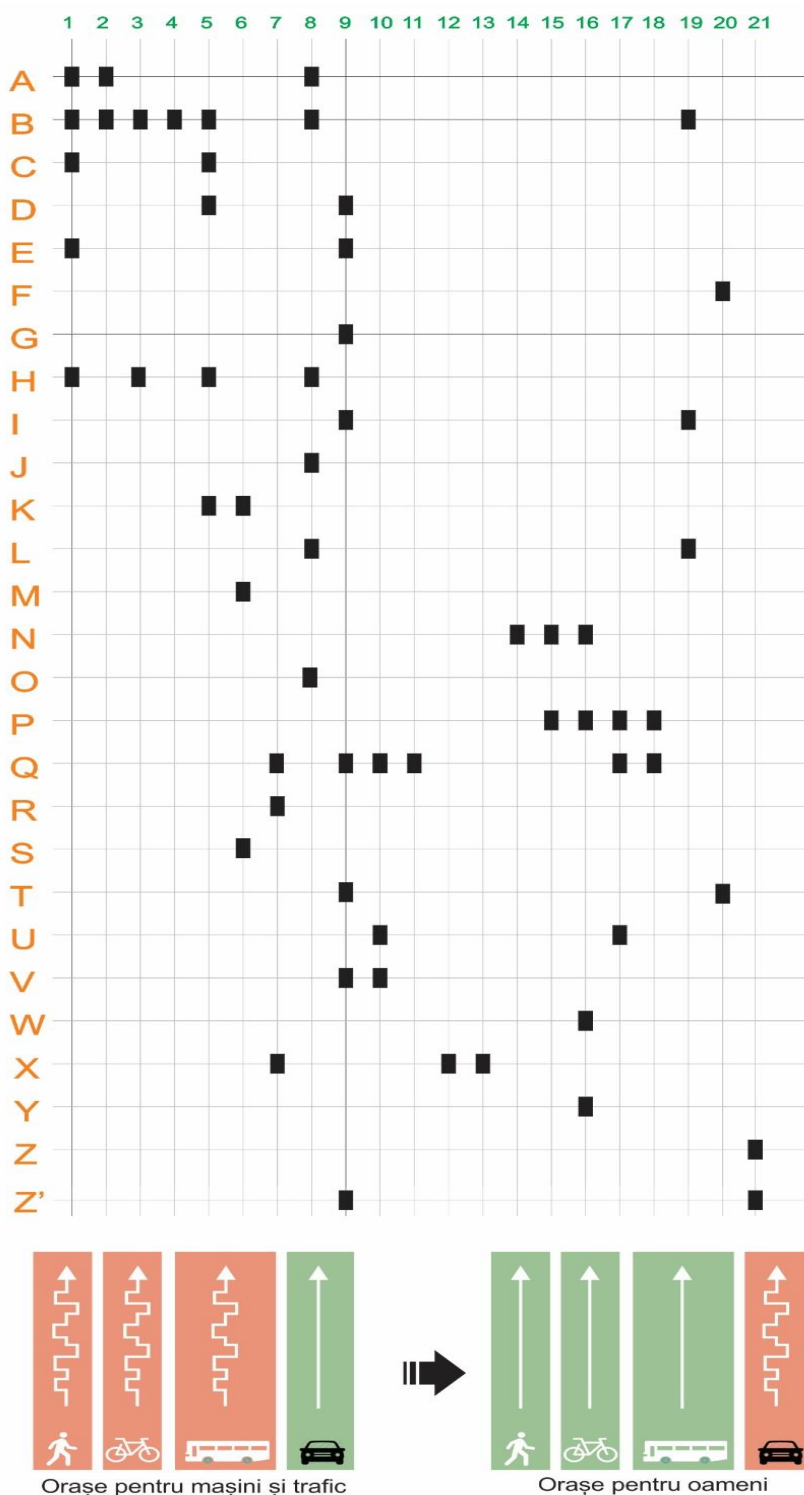
Obiective operaționale:

- A. Conectivitate sporită între zona centrală și cartierele orașului
- B. Trafic decongestionat în zonă
- C. Conectivitate ridicată la transport public
- D. ccesibilitatea fizică crescută pentru persoanele cu mobilitate redusă
- E. Numărul accidentelor rutiere redus cu peste 50% pe arterele principale
- F. Nivel crescut de conștientizare în rândul locuitorilor cu privire la siguranța în trafic și necesitatea unei mobilități durabile.
- G. Traficul de tranzit eliminat din zonele de socializare din centrul orașului
- H. Volum al traficului de tranzit diminuat până la jumătate în zona centrală a orașului
- I. Circulație pietonală care primează în detrimentul celei carosabile
- J. Infrastructură reconfigurată și adaptată pentru sistemul velo pe principalele artere identificate și pe traseele turistice
- K. Transport în comun eficient, sigur și atractiv
- L. Poluare a mediului redusă cu până la 50% prin prioritizarea deplasărilor nemotorizate și nepoluante
- M. Sisteme de transport public nepoluante utilizate în proporție de până la 100%
- N. Patrimoniu cultural protejat și valorificat
- O. Sistem de spații publice și verzi conectat la nivel pietonal și velo
- P. Fond construit aflat în stare bună, care respectă prescripțiile regulamentului local de urbanism
- Q. Imagine urbană ameliorată
- R. Numărul parcarilor spontane din spațiul pietonal redus cu aproape 75% în decursul a 10 ani;
- S. Sistem de transport public modernizat, eficient și cu o atractivitate crescută bazat pe introducerea tehnologiei de vârf în operare în cadrul tuturor nivelurilor acestuia
- T. Spațiu public durabil, cu materiale și vegetație sustenabile
- U. Spațiu public valorificat la maxim pentru activități urbane
- V. Suprafață de spații verzi majorată cu până la 30% atât pe spațiile publice cât și pe cele private
- W. Mixitate funcțională atât la nivelul imobilelor cât și la nivelul spațiilor publice
- X. Populație sănătoasă
- Y. Străzi și spații verzi eliberate de autoturisme parcate spontan
- Z. SMART CITY
- Z'. Mediu economic atractiv

Direcții de acțiune - Proiecte:

1. Proiect de realizare a unui pasaj subteran pe direcția Bulevardului Carol I (650 ml) și pe direcția Căii Doftanei (200 ml)
2. Proiect de realizare a unui sistem de sensuri unice - inel de circulație (3300 ml)
3. Proiect de amenajare intersecție (realizare sens giratoriu) la intersecția dintre Bd. Nicolae Bălcescu și Strada Orizontului) - 3700 mp
4. Proiect de amenajare intersecție (sens giratoriu) dintre Bd. Carol I, Strada 1 Decembrie 1918 și Strada Mărășești (2100 mp)
5. Proiect de modernizare a stațiilor de transport în comun și dotarea lor cu echipamente de temporizare
6. Proiect de reglementare a unor exigențe pentru mijloacele de transport în comun în vederea îmbunătățirii calității serviciului
7. Proiecte de reorganizare a spațiilor comune aferente insulelor de locuițe colective (accesuri de tip shared-space, parcuri - aproximativ 1200 locuri, spații publice amenajate și specializate)
8. Proiect de modificare a profilelor stradale pentru introducerea de piste de biciclete (2300 ml)
9. Proiect de amenajare dală urbană cu rol de spațiu public multifuncțional (3,2 ha)
10. Proiecte de intervenții de vitalizare (reparații alei, replantări / toaletări arbori, schimbare / restaurare mobilier urban, etc.) – 2900 mp
11. Proiect de hotărâre pentru aprobarea unei comisii de estetică urbană la nivel de oraș
12. Proiect de hotărâre pentru aprobarea unui regulament privind calcularea necesarului de locuri de parcare pentru toate funcțiunile
13. Proiecte de hotărâre pentru aprobarea politicii orășenești de parcare pe spațiul public - ticketing
14. Proiecte de clasare a imobilelor cu valoarea istorică, arhitecturală și ambientală identificate prin studiu istoric realizat pentru faza PUZ
15. Proiecte de restaurare a monumentelor istorice aflate în stare de degradare
16. Proiecte de consolidare a imobilelor cu risc seismic
17. Proiecte integrate de reamenajare a spațiilor comerciale de la parterul blocurile, în zona dalei urbane
18. Proiect de încurajare a reabilitării și modernizării fațadelor imobilelor private
19. Proiecte de realizare a centrelor pentru închiriere biciclete și trotinete electrice
20. Contracte eficiente de mentenanță a spațiilor publice
21. Proiect de integrare a problemelor de mentenanță, asistență și control într-un sistem digital la nivel de oraș
 - gestionarea activitatilor interne din cadrul institutiilor
 - interactivitatea cu cetatenii.
 - culegerea, gestionarea si analiza datelor din teren GIS
 - call-center automatizat
 - Solutii de InfoKiosk
 - e-ticketing parcuri, închirieri biciclete etc
 - Iluminat Public Inteligent / Telegestiune iluminat stradal

Correspondența între obiectivele operaționale și direcțiile de acțiune se prezintă astfel:



3.11.2. 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 35.5 HA va face obiectul **regenerării urbane**.

3.11.3. 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 și sporirea atractivității acestuia. 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

Deși prezenta documentație nu are ca scop modificarea majoră a funcțiunilor reglementate prin PUG, aceasta doar detaliează și corectând acolo unde este cazul, reglementarea prezentului PUZ nu se înscrie în prevederile PUG aprobat în 2013. Documentația PUG nu prevede realizarea unui pasaj subteran pentru creșterea mobilității urbane nepoluante 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 specifice.
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.

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

Întocmit,

Verificat,

Urb. Diana

Urb. Peis. Alina Ștefan

arh. Mihai Țucă

Constandache

Urb. Ana-Maria Florea

Urb. Anamaria Mohan

Urb. Vlad Nour

Urb. Maria Clapa

Urb. Vlad Iancu

Urb. Iulia Sabău