ROMÂNIA
JUDEȚUL PRAHOVA
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI CÂMPINA

PROIECT DE HOTĂRÂRE

nr.**45** din **22.04.2026**

privind aprobarea "Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina" (2024 - 2030)

Analizând temeiurile juridice, respectiv:

- art. 25, alin. (1) și art. 46^1, lit. e) din Legea nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul, cu modificările și completările ulterioare;

- art. 8, alin. (1) - alin. (3) și art. 9, alin. (1) – alin. (3), alin. (7) și alin. (13) din Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă;

- art. 26, art. 27 și art. 28 din Ghidul din 2025 de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă, aprobat prin Ordinul ministrului dezvoltării regionale și administrației publice nr. 1779/2025 pentru aprobarea Ghidului de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă și pentru abrogarea art.15 și art.16 din Normele metodologice de aplicare a Legii nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, aprobate prin Ordinul viceprim - ministrului, ministrului dezvoltării regionale și administrației publice nr. 233/2016;

- Legea nr. 52 / 2003 privind transparența decizională în administrația publică republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea nr. 24 / 2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- art. 129, alin. (1), alin. (2), lit. b) și lit. d), alin. (4), lit.e) și alin.(7), lit.k) și lit.n) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Ținând cont de:

- raportul informării şi consultării publicului nr. 36548 / 28.08.2025;

- avizul Grupului Național Suport pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (GNS – PMUD) din cadrul M.D.L.P.A. nr.9/2025 și adresa M.D.L.PA. nr.284444/12.12.2025, înregistrată la Primăria Municipiului Câmpina cu nr.55238/17.12.2025;

- punctele de vedere favorabile nr. 10 / 06.11.2025, nr. 1 / 11.02.2026 și nr. 7/ 20.04.2026 ale Comisiei Tehnice de Amenajarea Teritoriului şi Urbanism a Municipiului Câmpina;

- avizele nr.134/06.11.2025 și nr.143/11.02.2026 emise de Comisia Municipală pentru Siguranța Circulației;

- notificările nr.58123/11.02.2026 respectiv nr. 15254 / 07.04.2026, transmise către Grupul Național Suport pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (GNS – PMUD) din cadrul M.D.L.P.A.;

- anunțul public referitor la elaborarea unui proiect de hotărâre cu caracter normativ;

Luând act de:

- referatul de aprobare nr.17.328/22 aprilie 2026 al dnei Irina-Mihaela Nistor - Primarul Municipiului Câmpina, prin care propune aprobarea "Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina" (2024 -2030);

- raportul nr.17.468/23 aprilie 2026, întocmit de Arhitectul Șef al Municipiului Câmpina;

- raportul nr.17.501/23 aprilie 2026, întocmit de Direcția dezvoltare din cadrul Primăriei Municipiului Câmpina;

- raportul nr.17.470/23 aprilie 2026, întocmit de Direcția administrarea domeniului public și privat din cadrul Primăriei Municipiului Câmpina;

- raportul nr.17.439/23 aprilie 2026, întocmit de Direcția juridică din cadrul Primăriei Municipiului Câmpina;

- avizul comisiei de specialitate din cadrul Consiliului Local al Municipiului Câmpina, respectiv Comisia buget, finanțe, programe cu finanțare europeană, administrarea domeniului public și privat, agricultură;

- avizul comisiei de specialitate din cadrul Consiliului Local al Municipiului Câmpina, respectiv Comisia administrație publică locală, juridic, relații cu publicul, servicii și comerț, muncă și probleme sociale, spațiu locativ, ș.a.m.d.;

- avizul comisiei de specialitate din cadrul Consiliului Local al Municipiului Câmpina, respectiv Comisia amenajarea teritoriului, urbanism, ecologie și protecția mediului;

- avizul Secretarului General al Municipiului Câmpina, înregistrat sub nr.17.502/23 aprilie 2026;

În temeiul prevederilor art. 139 alin. (1) și alin. (3) lit. e) coroborat cu art. 196 alin. (1) lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI CÂMPINA

adoptă prezenta hotărâre.

Art.1. - Se aprobă "Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina" (2024 - 2030), conform ANEXEI care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. - Prin grija Arhitectului Șef al Municipiului Câmpina, în termen de maxim 30 de zile de la aprobarea PMUD, se va transmite către M.D.L.P.A., în format electronic, o copie a prezentei hotărâri, documentația PMUD și componenta GIS a PMUD.

Art.3. - Prezenta hotărâre se comunică:

- Instituţiei Prefectului Judeţului Prahova;
- Primarului Municipiului Câmpina;
- Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației;
- Arhitectului Șef;
- Direcției juridice;
- Direcției economice;
- Direcției dezvoltare;
- Direcției administrarea domeniului public și privat.

INIȚIATOR PROIECT:
PRIMARUL MUNICIPIULUI CÂMPINA
Irina-Mihaela NISTOR

AVIZEAZĂ PENTRU LEGALITATE:
SECRETARUL GENERAL AL MUNICIPIULUI CÂMPINA
Elena MOLDOVEANU

ANEXĂ

civitta

TTL PLANNING

PLANNING CITIES

Actualizarea Planului de mobilitate urbană durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)

Primăria municipiului Câmpina

R 1.4. – Raport privind adaptarea, corelarea și transpunerea în GIS – versiune finală a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)

DENUMIRE PROIECT	Servicii de transpunere PMUD în GIS și obținerea avizului Comisiei GNS – PMUD al MLPDA finanțate prin Programul PNRR pentru proiectul Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, proiect nr. C10 – I.4 – 706
NR. CONTRACT	22308/23.05.2024
BENEFICIAR	Municipiul Câmpina
LIVRABIL	**R 1.4 – RAPORT PRIVIND ADAPTAREA, CORELAREA ȘI TRANSPUNEREA ÎN GIS – VERSIUNE FINALĂ A PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ (PMUD)**
REVIZIA	02
DATA	**25.03.2026**
ELABORATOR	ASOCIEREA CIVITTA STRATEGY & CONSULTING SA TTL PLANNING SRL PLANNING CITIES SRL

Versiune	Data	Echipa de elaborare
02	25.03.2026	dr. urb.-arh. Ana-Maria Petrescu
		dr. arh.-urb. Ruxandra Sălăvăstru (manager de proiect adjunct)
		dr. ing. Ionuț Sorin Mitroi (manager de proiect)
		urb. Anamaria Mihaela Mohan
		urb. Maria Clapa
		ing. dezvoltare urbană Miruna – Ioana Ciobanu
		geogr. Anamaria Palanici
		ing. Bogdan Gabriel Petrini
		ing. Andrei Caproș

Cuprins

1. Introducere 21
   1.1. Scopul și rolul documentației 21
      1.1.1. Context strategic global și european 22
      1.1.2. Schimbul de paradigmă și planul de mobilitate urbană durabilă 32
   1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială 37
      1.2.1. Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) 37
      1.2.2. Planul de Amenajare a Teritoriului Județean (PATJ) Prahova 38
      1.2.3. Planul Urbanistic General (PUG) Câmpina 40
      1.2.4. Planurile Urbanistice Generale ale localităților din Zona Metropolitană Câmpina 43
   1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale 43
   1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor 50
      1.4.1. Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) Municipiul Câmpina și Zona Urbană Funcțională Câmpina 50
      1.4.2. Strategia de Dezvoltare Locală a Municipiului Câmpina pentru perioada 2021-2027 ... 52
2. Analiza situației existente 53
   2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice 53
      2.1.1. Structura demografică a municipiului Câmpina și principalii indicatori demografici 53
      2.1.2. Mișcarea naturală și mișcarea migratorie 62
      2.1.3. Repartiția populației și relația cu fondul construit 64

2.1.4. Profilul economic 67
2.1.5. Zone afectate de sărăcie 73
2.1.6. Principalele zone de expansiune 75
2.2. Conectivitate la nivel european și național 80
2.3. Rețeaua stradală 85
2.4. Transport public 89
2.4.1. Transport feroviar 89
2.4.2. Transportul public județean 92
2.4.3. Transportul public local 99
2.4.4. Intermodalitate 115
2.5. Transport de marfă 115
2.6. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă) 116
2.6.1. Deplasări cu bicicleta 116
2.6.2. Mersul cu bicicleta și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă 120
2.7. Managementul traficului 130
2.7.1. Managementul traficului 130
2.7.2. Parcarea 132
2.7.3. Siguranța în trafic 138
2.8. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale – gări, aerogări, etc.) 141
3. Modelul de transport 146
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului 146
3.2. Colectarea de date 147

3.2.1. Anchete de mobilitate 147
3.2.2. Contorizări ale volumelor de trafic 163
3.2.3. Contorizări ale duratelor de deplasare 165
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport 168
3.3.1. Rețeaua modelului de transport 168
3.3.2. Sistemul de zonificare 170
3.4. Cererea de transport 172
3.4.1. Realizarea matricelor origine-destinație 172
3.4.2. Mărimea cererii de transport 173
3.4.3. Afectarea cererii de mobilitate pe rețea 174
3.5. Calibrarea și validarea datelor 179
3.6. Prognoze 182
3.6.1. Rețeaua prognozată de transport urban – dezvoltare și perspectiva de referință 185
3.6.2. Prognoza matricelor de mobilitate pentru scenariul de referință 185
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz 188
4. Evaluarea impactului actual al mobilității urbane 191
4.1. Eficiență economică 192
4.2. Impactul asupra mediului 193
4.3. Accesibilitate 195
4.4. Siguranță 198
4.5 Calitatea vieții 201
5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane 205
5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale 206

5.1.1. Nivelul periurban / metropolitan 206
5.1.2. Nivelul local 207
5.1.3. Nivelul cartierului 208
5.2. Obiective specifice 209
5.3. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor 209
6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane 210
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport 210
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale 211
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale 211
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale 211
6.4.1. La scară periurbană / metropolitană 211
6.4.2. La scara municipiului 211
6.4.3. La nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate 211
7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale 212
7.1. Eficiența economică 214
7.2. Impactul asupra mediului 216
7.3. Accesibilitate 217
7.4. Siguranță 218
7.5. Calitatea vieții 219
1. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung 222
1.1. Cadrul de prioritizare 222
1.2. Anvelopa bugetară și costul proiectelor 223

2. Planul de acțiune 228
2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale 228
2.2. Transport public 238
2.3. Transport de marfă 243
2.4. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă) 246
2.4.1. Deplasări cu bicicleta 246
2.4.2. Mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă 254
2.4. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră) 256
2.4.1. Managementul sistemului de transport 256
2.4.2. Siguranța rutieră 261
2.4.3. Managementul parcării 269
2.4.4. Electromobilitate 272
2.5. Zonele cu nivel ridicat de complexitate 274
2.6. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare 276
2.7. Aspecte instituționale 286
1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării 289
1.1. Indicatori de monitorizare și indicatori de succes (KPI) 290
2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea 291
Anexa 1 – Corelare între proiectele și măsurile incluse în portofoliul de proiecte al PMUD (2021-2027) cu cele din PMUD (2024-2030) 294

Anexa 2 – Portofoliul de proiecte al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)..... 314

Figuri

Figura 1. Tranziția de la planificarea tradițională a sistemelor de transport la mobilitatea urbană durabilă 22

Figura 2. Obiective globale 23

Figura 3. Pașii de elaborare a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă 34

Figura 4. Direcții de dezvoltare impuse prin Planul de Amenajare a Teritoriului Național 37

Figura 5. Reglementări urbanistice căi de comunicație 42

Figura 6. Proiecte propuse în municipiul Câmpina și în zona metropolitană prin Masterplanul General de Transport al României 45

Figura 7. Evoluția populației cu domiciliul în municipiul Câmpina, 2015-2024 (valori înregistrate la începutul anului) 54

Figura 8. Evoluția numărului de locuitori în municipiul Câmpina, la recensămintele din perioada 1992 – 2021 55

Figura 9. Tendințe demografice în perioada 2011-2021 la nivelul municipiului, județului, regiunii de dezvoltare și țării 55

Figura 10. Evoluția numărului de locuitori în Zona Metropolitană Câmpina (2011-2021) 56

Figura 11. Dinamica raportului de gen în municipiul Câmpina 57

Figura 12. Populația pe vârste în municipiul Câmpina, la începutul anilor 2015 și 2024 59

Figura 13. Raportul de îmbătrânire demografică în municipiul Câmpina, 2015-2024, ‰ 59

Figura 14. Piramida vârstelor pentru municipiul Câmpina 60

Figura 15. Evoluția ratei sporului natural în municipiul Câmpina, 2014-2023 63

Figura 16. Populația arondată pe circumscripții de trafic (TAZ) în municipiul Câmpina, 2024 65

Figura 17. Distribuția numărului de elevi pe circumscripții de trafic (TAZ), în municipiul Câmpina 66

Figura 18. Evoluția densității întreprinderilor la nivel local, în perioada 2015-2022 67

Figura 19. Ponderea numărului de întreprinderi pe domenii de activitate CAEN în municipiul Câmpina, în anul 2022 (%) 68
Figura 20. Distribuția angajaților din municipiul Câmpina pe circumscripții de trafic, 2023 69
Figura 21. Ponderea cifrei de afaceri pe domenii de activitate CAEN în municipiul Câmpina, în anul 2022 (%) 70
Figura 22. Ponderea angajaților pe domenii de activitate CAEN în municipiul Câmpina, în anul 2022 (%) 71
Figura 23. Evoluția numărului mediu al salariaților în municipiul Câmpina, în perioada 2013-2022 72
Figura 24. Ponderea șomerilor în totalul resurselor de muncă, la nivel local, județean și național, în perioada 2014-2023 (%) 73
Figura 25. Zone Urbane Marginalizate în municipiul Câmpina 74
Figura 26. Intervenții urbane punctuale în municipiul Câmpina, 2017 – 2024 – Zona de Nord-Vest 76
Figura 27. Intervenții urbane punctuale în municipiul Câmpina, 2017 – 2024 – Zona de Nord-Est 78
Figura 28. Rețeaua TEN-T revizuită, 2024 81
Figura 29. Rețeaua TEN-T în municipiul Câmpina 82
Figura 30. Distribuția fluxului de trafic pe principalele artere din municipiul Câmpina 86
Figura 31. Starea străzilor din municipiul Câmpina 88
Figura 32. Infrastructura feroviară ce deservește Zona Metropolitană Câmpina 90
Figura 33. Gara Câmpina 91
Figura 34. Frecvența conexiunilor feroviare directe din municipiul Câmpina 92
Figura 35. Deservirea transportului public județean (curse / zi) 97
Figura 36. Microbuz utilizat pentru transportul public județean (Autogara Com Câmpina) și stație de așteptare a transportului public județean 98
Figura 37. Evoluția numărului de bilete vândute în luna mai 2024, pe linii 101

Figura 38. Tarife pentru utilizarea transportului public în municipiul Câmpina și alte localități urbane din România 102
Figura 39. Configurația rețelei de transport public local 104
Figura 40. Frecvența transportului public pe segmente (în timpul săptămânii) 107
Figura 41. Accesibilitatea stațiilor de transport public local 109
Figura 42. Stații ale transportului public în municipiul Câmpina 110
Figura 43. Stații de taxi din municipiul Câmpina 114
Figura 44. Dulapuri pentru ridicarea coletelor în municipiul Câmpina 116
Figura 45. Accesibilitatea velo a zonei centrale din municipiul Câmpina 117
Figura 46. Bicicliști în municipiul Câmpina și rastele pentru biciclete lângă Lacul Bisericii 118
Figura 47. Trasee ciclo-turistice neamenajate 119
Figura 48. Zona de agrement din vecinătatea lacului Curiacul (stânga) și lacul Bisericii (dreapta) 120
Figura 49. Străzi din valea râului Doftana și din valea râului Prahova cu potențial de amenajare ca trasee de agrement pentru deplasări nemotorizate 121
Figura 50. Spații publice în cartierele de locuințe colective (zona centrală) 122
Figura 51. Trotuare subdimensionate în zone de locuințe individuale 122
Figura 52. Infrastructură pentru deplasări pietonale subdimensionată în zone cu flux intens de trafic motorizat și risc ridicat de accidente: pod peste râul Prahova (dreapta), intersecția str. Nicolae Grigorescu cu str. Plevnei (stânga) 124
Figura 53. Calea ferată dezafectată 125
Figura 54. Gradul de siguranță al unităților de învățământ: prezența trecerilor de pietoni în imediata lor vecinătate 127
Figura 55. Accesibilitatea unităților de învățământ din punct de vedere al transportului public 129
Figura 56. Intersecții dirijate prin semafor / sens giratoriu în municipiul Câmpina 130
Figura 57. Categorii de intersecții 131

Figura 58. Costul parcării la oră în diferite zone urbane din România 132
Figura 59. Distribuția și clasificarea locurilor de parcare din municipiul Câmpina 133
Figura 60. Parcări publice și de reședință în municipiul Câmpina 134
Figura 61. Venituri încasate din parcările cu plată în perioada 2021-2024* 135
Figura 62. Stocul locurilor de parcare publice din municipiul Câmpina 136
Figura 63. Parcări neregulamentare în municipiul Câmpina 137
Figura 64. Evoluția numărului de accidente în municipiul Câmpina, în perioada 2014-2023 138
Figura 65. Efectele accidentelor rutiere din municipiul Câmpina, în perioada 2019-2023 139
Figura 66. Distribuția accidentelor pe rețeaua stradală, în funcție de efectul produs, 2023 140
Figura 67. Autovehicule parcate neregulamentar în zona centrală a municipiului 142
Figura 68. Autovehicule parcate neregulamentar în proximitatea pieței agroalimentare 143
Figura 69. Autogara Câmpina 144
Figura 70. Stația de transport public județean de la gară, parcări neregulamentare pe strada Gării și stația de taxi de la gară 145
Figura 71. Schema procesului de lucru pentru dezvoltarea unui model de transport 147
Figura 72. Distribuția populației intervievate pe grupe de vârstă 148
Figura 73. Distribuția nivelului de studii pe grupe de vârste 148
Figura 74. Distribuția populației intervievate pe ocupații 149
Figura 75. Distribuția populației intervievate pe clase de venit 149
Figura 76. Distribuția nivelului de venit pe ocupații 150
Figura 77. Posesia de autoturisme și biciclete 150
Figura 78. Distribuția posesiei unui autovehicul în raport cu grupa de venit 151
Figura 79. Distribuția posesiei de autoturisme în raport cu ocupația 151
Figura 80. Distribuția numărului de autoturisme și biciclete deținute 152

Figura 81. Distribuția desfășurării activității profesionale de la domiciliu 152
Figura 82. Distribuția navetismului 153
Figura 83. Distribuția scopurilor de deplasare în raport cu numărul de deplasări 153
Figura 84. Exemplu de trei deplasări înlănțuite 154
Figura 85. Repartiția modală a deplasărilor 154
Figura 86. Frecvența zilnică a deplasărilor fiecărui grup de persoane în raport cu scopul 155
Figura 87. Repartiția modală a deplasărilor pe categorii de persoane 155
Figura 88. Gradul mediu de ocupare al autoturismelor 156
Figura 89. Repartiția modalităților de parcare la domiciliu 156
Figura 90. Repartiția modalităților de parcare la destinație 157
Figura 91. Repartiția preferințelor privind prețul orar de parcare 157
Figura 92. Repartiția preferințelor privind prețul anual de parcare la domiciliu 158
Figura 93. Repartiția costurilor asociate transportului public 158
Figura 94. Repartiția costurilor asociate deplasărilor cu autoturismul 159
Figura 95. Duratele de deplasare către cea mai apropiată stație de transport public 159
Figura 96. Elasticitatea temporală asociată deplasărilor pietonale 160
Figura 97. Elasticitatea temporală asociată deplasărilor cu bicicleta/trotineta 160
Figura 98. Elasticitatea temporală asociată deplasărilor cu autoturismul 161
Figura 99. Experiența respondenților de utilizare a serviciilor de transport public 161
Figura 100. Notele privind experiența percepută a utilizatorilor 162
Figura 101. Notele privind experiența percepută a utilizatorilor 163
Figura 102. Harta locațiilor pentru contorizări volume trafic 165
Figura 103. Trasee contorizări durate de deplasare transport privat 166

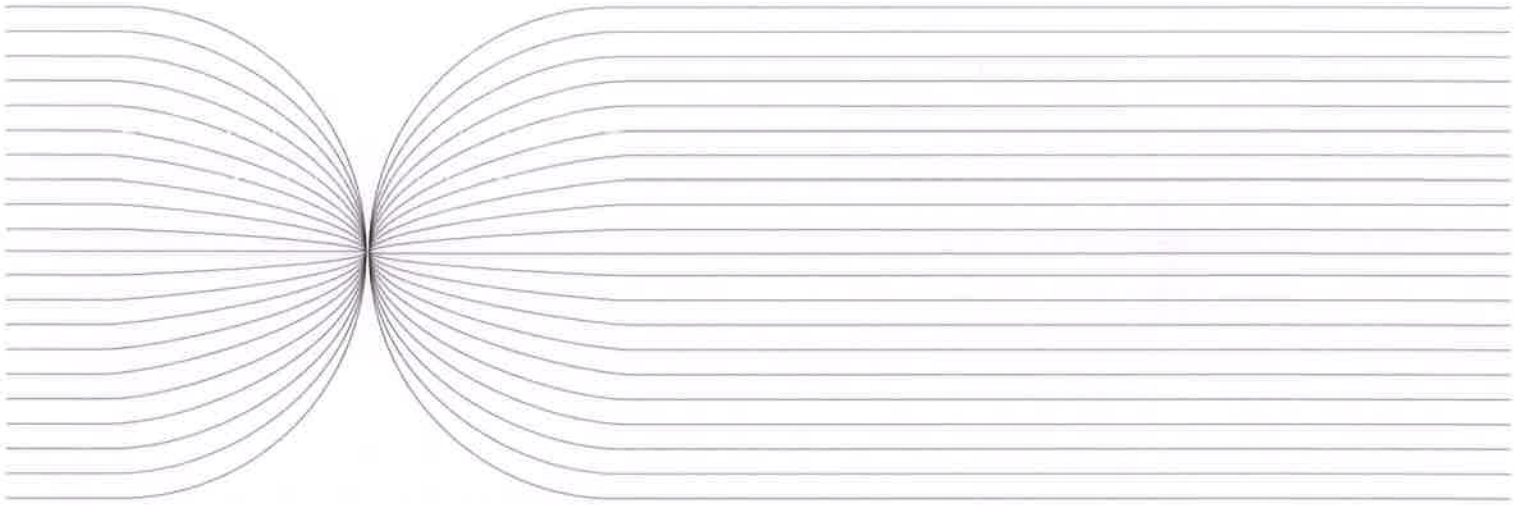
Figura 104. Reprezentarea rețelei rutiere locale aferentă modelului de transport 168
Figura 105. Sistemul de zonificare – Densitatea populației 171
Figura 106. Sistemul de zonificare – Densitatea locurilor de muncă 172
Figura 107. Afectarea cererii de transport pe rețea – Autoturisme [veh/zi] – 2024 175
Figura 108. Afectarea cererii de transport pe rețea – Biciclete [veh/zi] – 2024 176
Figura 109. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule grele de marfă [veh/zi] – 2024 176
Figura 110. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule ușoare de marfă [veh/zi] – 2024 177
Figura 111. Afectarea cererii de transport pe rețea – Nivelul de serviciu – 2024 177
Figura 112. Afectarea cererii de transport pe rețea – Transport public [pasageri/zi] – 2024 178
Figura 113. Procesul de calibrare și validare a modelului 179
Figura 114. Procesul de calibrare a modelului de transport pentru matricea de transport privat 180
Figura 115. Corelație între fluxurile modelate și cele observate 181
Figura 116. Evoluția demografică în perioada 1992 – 2022 și prognoza până în 2060 183
Figura 117. Evoluția și prognoza PIB în perioada 2000 – 2060 184
Figura 118. Afectarea cererii de transport pe rețea - Autoturisme [veh/zi] 186
Figura 119. Afectarea cererii de transport pe rețea – Biciclete [veh/zi] 186
Figura 120. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule grele de marfă [veh/zi] 187
Figura 121. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule ușoare de marfă [veh/zi] 187
Figura 122. Afectarea cererii de transport pe rețea – Transport public [pasageri/zi] 188
Figura 123. Nivelul de serviciu al rețelei 188
Figura 124. Mărimea fluxurilor total de trafic – scenariul fără proiect – prognoză 2027 189
Figura 125. Mărimea fluxurilor totale de trafic – scenariul cu proiect – prognoză 2027 189
Figura 126. Fluxuri de trafic – Diferențe cu / fără proiect – prognoză 2027 190

Figura 127. Accesibilitatea rețelei rutiere pentru mersul cu bicicleta față de centrul orașului 197
Figura 128. Accesibilitatea rețelei rutiere pentru mersul pe jos față de centrul orașului 198
Figura 129. Evoluția numărului de accidente cu victime în perioada 2010 – 2023..... 199
Figura 130. Indicator siguranță - număr de accidente 200
Figura 131. Repartiția modală actuală – orizont 2024 (stânga) și cea previzionată – 2035 orizont de perspectivă (dreapta) 206
Figura 132. Abordarea ASI (Avoid-Shift-Improve) - conceptualizare..... 212
Figura 133. Ilustrarea metodologiei de prioritizare a proiectelor și selecție a scenariului optim 222
Figura 134. Evoluția ponderii fondurilor nerambursabile în bugetul de investiții al Municipiului Câmpina, (%) 223
Figura 135. Evoluția ponderii fondurilor nerambursabile atrase la nivelul Municipiului Câmpina, (%) 224
Figura 136. Cuantumul împrumuturilor din totalul veniturilor proprii, mil. Lei..... 224
Figura 137. Cuantumul împrumuturilor din totalul veniturilor proprii, (%) 225
Figura 138. Centura de Est a municipiului Câmpina (varianta 2023)..... 231
Figura 139. Lucrări de întreținere și reparații asupra infrastructurii rutiere..... 233
Figura 140. Conexiuni rutiere propuse 234
Figura 141. Poduri rutiere propuse..... 236
Figura 142. Intersecții vizate de programul multianual de reamenajare a intersecțiilor 237
Figura 143. Propunere de reconfigurare a liniilor de transport public local 242
Figura 144. Centre de consolidare a mărfurilor 244
Figura 145. Rolul centrelor de consolidare a mărfurilor 245
Figura 146. Rețeaua velo propusă..... 249
Figura 147. Îmbunătățirea conectivității peste cursurile de apă și peste arterele rutiere majore (DN1/E60) 251

Figura 148. Modele de garaje "smart" pentru biciclete 253
Figura 149. Implementarea unei zone cu emisii scăzute (ZNSE) 258
Figura 150. Reorganizarea sistemului rutier în principalele intersecții 260
Figura 151. Exemplu de bună practică: Liceul Teoretic „Avram Iancu" 264
Figura 152. Exemplu stradă rezidențială (Haga, Țările de Jos) 265
Figura 153. Proiectul 6 străzi din Reșița 266
Figura 154. Potgieterstraat Amsterdam 267
Figura 155. Măsuri propuse pentru îmbunătățirea siguranței rutiere 268
Figura 156. Parcări propuse 271
Figura 157. Stații de încărcare a vehiculelor electrice propuse 273
Figura 158. Exemplu de bună practică: Regenerare urbană Centrul cartierului Rogerius, Oradea 278
Figura 159. Exemplu de bună practică: Soluţii integrate pentru îmbunătăţirea confortului urban al marilor ansambluri de locuinţe colective construite în perioada socialismului de stat - exemplificare 278
Figura 160. Exemplu de bună practică: Cityplot Buiksloterham, Amsterdam (implementat începând cu 2022) 279
Figura 161. Reconfigurarea spațiilor dintre locuințele colective din zona centrală 280
Figura 162. Exemplu de bună practică: Bike-sharing, Cluj Napoca 281
Figura 163. Exemplu de bună practică: Sistemul Donkey Republic, Danemarca 282
Figura 164. Locații propuse pentru amenajarea stațiilor de bike-sharing 283
Figura 165. Conturarea unor noduri locale de mobilitate (proiect pilot) 285
Figura 166. Etapele pentru elaborarea unui PMUD 289

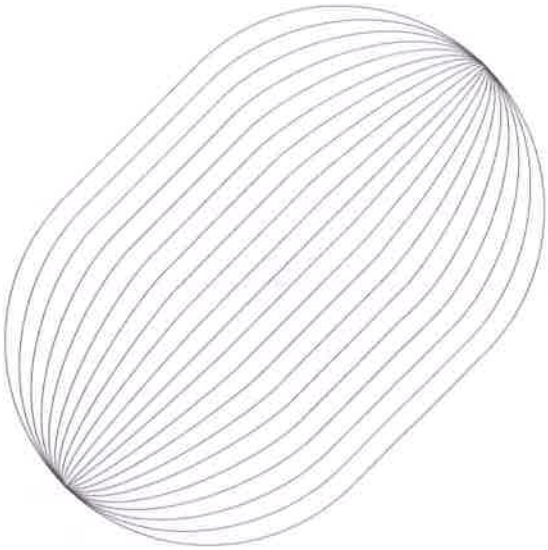
Tabele

Tabel 1. Obiective de politică 25
Tabel 2. Proiecte prioritare pentru municipiul Câmpina din perspectiva PATJ Prahova 38
Tabel 3. Proiecte prioritare din perspectiva Planului Urbanistic General 40
Tabel 4. Alocare pentru componentele ce vizează mobilitatea și transportul 46
Tabel 5. Principalii indicatori demografici la nivel local, județean, regional și național, 2024 61
Tabel 6. Indicatori ai mișcării naturale a populației la nivel local, județean, regional și național, 2023 63
Tabel 7. Indicatori ai mișcării migratorii a populației la nivel local, județean, regional și național, 2023 64
Tabel 8. Accesibilitate pe cale rutieră și feroviară către aeroporturile din apropierea municipiului Câmpina 84
Tabel 9. Programul rutelor de transport județean care deservesc municipiul Câmpina 93
Tabel 10. Principalele conexiuni de transport public județean din municipiul Câmpina 95
Tabel 11. Parametrii operaționali ai rutelor de transport public din municipiul Câmpina 105
Tabel 12. Gradul de dotare al stațiilor de transport public local 111
Tabel 13. Amenajări pentru mobilitatea pietonală din proximitatea instituțiilor educaționale 125
Tabel 14. Amplasamente contorizări volume de trafic 164
Tabel 15. Contorizări durate de deplasare transport privat 167
Tabel 16. Codificarea capacității și caracteristicilor tehnice ale rețelei de transport 169
Tabel 17. Sinteza matricelor origine-destinație 173
Tabel 18. Calibrarea modelului de transport 181
Tabel 19. Validarea modelului de transport 182
Tabel 20. Evoluția indicilor de PIB și inflație 183
Tabel 21. Factorii de creștere pentru PIB și populație 184



Tabel 22. Perechile O-D din matricele modale 186
Tabel 23. Indicatori globali de performanță ai rețelei – an de bază și ani de prognoză 192
Tabel 24. Valorile poluanților generate de modurile de transport pe bază de combustibili fosili 194
Tabel 25. Indicator de accesibilitate – cererea de transport pentru scenariul de referință 196
Tabel 26. Evoluția numărului de accidente și victime cauzate 199
Tabel 27. Indicator siguranță - număr de accidente în funcție de prestație 200
Tabel 28. Indicator de calitate a vieții – nivelul de zgomot 203
Tabel 29. Indicatori globali de performanță ai scenariilor de mobilitate – anul 2027 214
Tabel 30. Indicatori globali de performanță ai scenariilor de mobilitate – anul 2035 215
Tabel 31. Indicatori globali de performanță ai scenariilor de mobilitate – anul 2027 216
Tabel 32. Indicatori globali de performanță ai scenariilor de mobilitate – anul 2035 216
Tabel 33. Evaluarea scenariilor în raport cu accesibilitatea – anul 2027 217
Tabel 34. Evaluarea scenariilor în raport cu accesibilitatea – anul 2035 217
Tabel 35. Evaluarea scenariilor în raport cu siguranța – anul 2027 219
Tabel 36. Evaluarea scenariilor în raport cu siguranța – anul 2035 219
Tabel 37. Evaluarea scenariilor în raport cu nivelul de zgomot – anul 2027 219
Tabel 38. Evaluarea scenariilor în raport cu nivelul de zgomot – anul 2035 220
Tabel 39. Evaluarea scenariilor în raport cu nivelul de zgomot – anul 2027 - intern 220
Tabel 40. Evaluarea scenariilor în raport cu nivelul de zgomot – anul 2035 - intern 220
Tabel 41. Capacitatea de accesare a liniilor de credit pe orizontul de timp 2024 – 2030, Lei 225
Tabel 42. Scenarii aferente realizării investițiilor la nivelul UAT Câmpina, Lei 226
Tabel 43. Surse de finanțare pentru investițiile necesare realizării Scenariului mediu (Do something), Lei 227
Tabel 44. Indicatori de monitorizare ai PMUD Câmpina 290

Tabel 45. Corelarea proiectelor din portofoliul PMUD (2021-2027) și versiunea actualizată a documentului, PMUD (2024-2030) cu referire la orizontul de perspectivă 2035 295



Componenta de nivel strategic

Etapa 1

1. Introducere

1.1. Scopul și rolul documentației

Actualizarea și elaborarea noului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru perioada 2024-2030 al Municipiului Câmpina și definirea noii viziuni pentru această perioadă au în vedere contextul strategic existent la nivel global și european, precum și preocupările ce vizează mobilitatea urbană și transportul identificate pe plan național, regional și local.

Mobilitatea și transportul reprezintă factori esențiali pentru mediu, economie și pentru o calitate a vieții crescută, fiind abordate în multiple documente strategice, în special din punct de vedere al obiectivelor de reducere a emisiilor de carbon, acestea ocupând un loc din ce în ce mai important pe agendele instituțiilor europene.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) constituie o documentație strategică care se concentrează pe furnizarea de soluții complete de mobilitate, care să conducă la creșterea calității vieții pe termen lung pentru toate grupurile sociale, la creștere economică și, în același timp, protejează mediul și se adaptează la schimbările climatice.

Un PMUD este o strategie de transport integrată, pe termen lung, cu obiective și ținte clare, care vizează o mai bună accesibilitate și calitate a vieții pentru oraș și zona sa urbană funcțională.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este:

- Durabil: nevoile de mobilitate ale generațiilor prezente și viitoare sunt satisfăcute la nivel municipal și regional.
- Strategic: există un proces, nu doar un plan.
- Integrat: planificarea mobilității stabilește o varietate de legături (spațiale, sectoriale, temporale).

Rolul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Câmpina este acela de a facilita, crea și dezvolta un sistem de transport durabil, care să corespundă așteptărilor și nevoilor de mobilitate și accesabilitate ale cetățenilor și mărfurilor, în cadrul unui mediu urban atractiv, sănătos și prietenos cu mediul.

Viziunea și portofoliul de proiecte pentru PMUD Câmpina sunt configurate pentru orizontul de implementare 2030, în conformitate cu prevederile legislative privind actualizarea acestui tip de document strategic la un interval de aproximativ 7 ani.

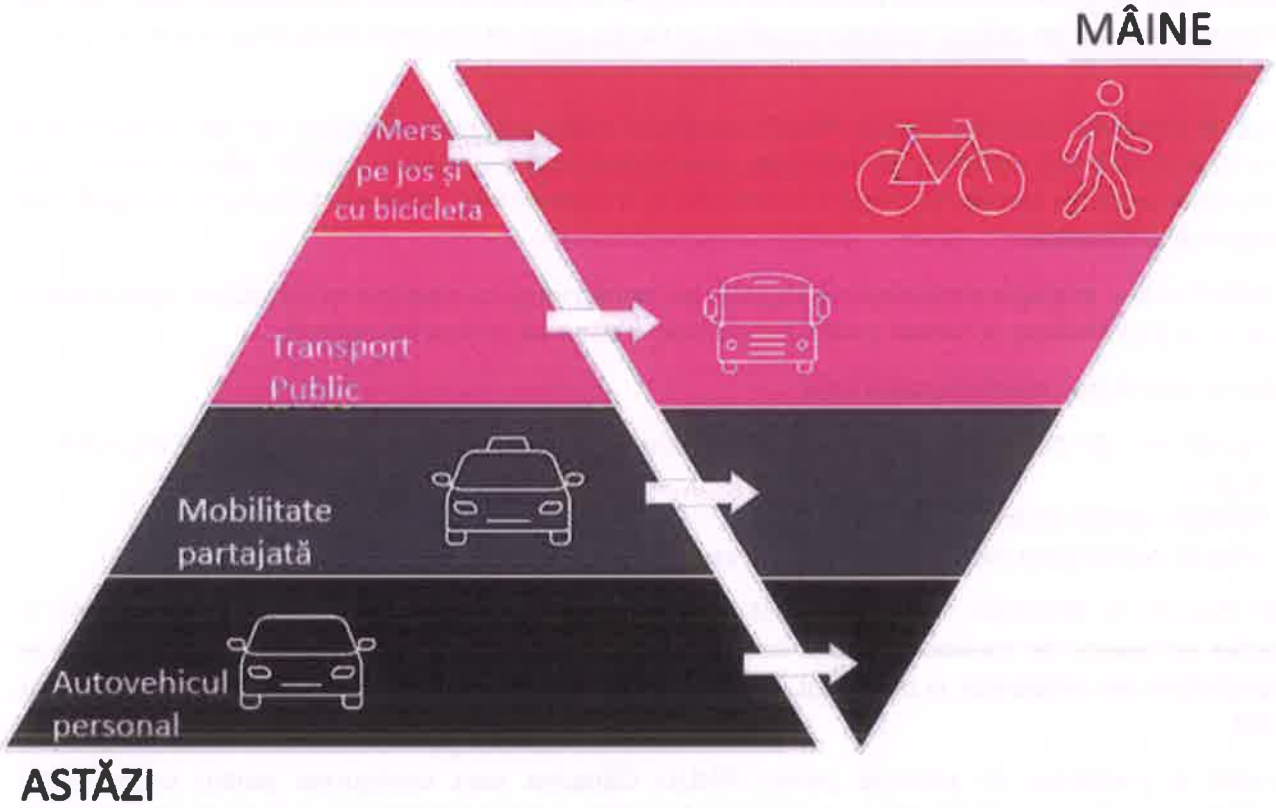
În același timp, pentru a asigura o fundamentare solidă a deciziilor strategice și pentru a surprinde impactul cumulativ al proiectelor majore de infrastructură și mobilitate, analiza și modelarea transportului, precum și indicatorii de performanță și evaluările de impact, sunt realizate pentru un orizont de perspectivă extins, până în anul 2035.

Astfel, rezultatele modelării, scenariile de dezvoltare și indicatorii de performanță sunt prezentate inclusiv pentru orizontul 2035, fără a implica modificarea orizontului principal de implementare al planului. Această abordare permite o mai bună înțelegere a efectelor pe termen lung ale intervențiilor propuse și asigură coerența cu proiectele strategice de anvergură, a căror maturizare și implementare depășesc intervalul 2024-2030.

Actualizarea planului și a modelului de transport este necesară cel puțin o dată la 7 ani (preferabil 5 ani) pentru a putea:

- adapta proiectele la noile tendințe socio-economice, la dezvoltarea urbană și desigur la noile inovații în domeniul transportului;
- reorienta prioritățile în cazul în care țintele și indicatorii de rezultat nu au fost atinși;
- adapta planul și prioritățile în funcție de noi priorități stabilite la nivel global / UE, dar și la noile oportunități de finanțare.

Figura 1. Tranziția de la planificarea tradițională a sistemelor de transport la mobilitatea urbană durabilă



Sursa: Strategy & Sustainable mobility – Inverting the transport pyramid

1.1.1. Context strategic global și european

La nivel global politicile de dezvoltare durabilă prevăzute pentru mediul urban s-au concretizat într-un demers strategic mai larg demarat de Națiunile Unite, intitulat *Obiectivele de Dezvoltare Durabilă ale Organizației Națiunilor Unite 2030* (UNSDG 2030).

Acestea au fost definite în cadrul Summit-ului privind dezvoltarea din septembrie 2015, în urma căruia a rezultat **Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă**[1], un program de acțiune globală în domeniul dezvoltării cu un caracter universal, care promovează echilibrul între cele trei dimensiuni ale dezvoltării durabile –

[1] United Nations, 2015, 2030 Agenda for Sustainable Development (https://sdgs.un.org/goals)

economic, social și de mediu. În acest demers au fost identificate o serie de 17 obiective de dezvoltare durabilă (ODD) în toate domeniile esențiale ale societății umane, respectiv:

Figura 2. Obiective globale



Sursa: Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă

Prin intermediul Obiectivelor Globale, se stabilește o agendă de acțiune ambițioasă pentru orizontul de timp 2030, în vederea eradicării sărăciei extreme, combaterii inegalităților și a injustiției și protejării planetei.

În acest sens, obiectivele de dezvoltare durabilă care fac referire la mobilitate sunt următoarele:

- Obiectivul DD 9 – **Industrie, inovație și infrastructură** – Construirea unor infrastructuri rezistente, promovarea industrializării durabile și încurajarea inovației;
- Obiectivul DD 10 – **Inegalități reduse** – Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și de la o țară la alta;
- Obiectivul DD 11 – **Orașe și comunități durabile** – Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile;
- Obiectivul DD 13 – **Acțiune climatică** – Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor.

Dintre acestea, obiectivul de dezvoltare durabilă 11 integrează cel mai mult intervențiile care au ca obiectiv dezvoltarea politicilor de mobilitate urbană și reducerea emisiilor poluante. Acesta include obiective specifice precum:

- 11.2 – Asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, accesibile și sustenabile pentru toți, îmbunătățind siguranța rutieră, în special prin extinderea transportului public, acordând o atenție deosebită nevoilor celor aflați în situații vulnerabile, femeilor și copiilor, persoanelor cu dizabilități și persoanelor în etate, până în 2030;

- 11.3 – Consolidarea urbanizării incluzive și durabile și a capacității de planificare și gestionare a așezărilor umane pe baze participative, integrate și sustenabile în toate țările, până în 2030;
- 11.6 – Reducerea impactului negativ asupra locuitorilor orașelor, inclusiv acordând o atenție deosebită calității aerului și gestionării municipale a deșeurilor;
- 11.A – Susținerea legăturilor economice, sociale și de mediu pozitive între zonele urbane, peri-urbane și cele rurale prin consolidarea capacității de planificare a dezvoltării la nivel național și regional;
- 11.B – Creșterea substanțială a numărului de orașe și așezări umane care adoptă și implementează politici și planuri integrate în vederea incluziunii, eficienței resurselor, atenuării și adaptării la schimbările climatice, reziliența la dezastre și dezvoltarea și punerea în aplicare, în conformitate cu Cadrul de la Sendai pentru Reducerea Riscului de Dezastre 2015-2030[2], a politicilor de gestionare holistică a riscului de dezastre la toate nivelurile.

Obiectivele de Dezvoltare Durabilă stabilite de ONU la nivel mondial, destinate politicilor de dezvoltare urbană durabilă au fost adoptate în cadrul Conferinței Habitat III a ONU sub denumirea de **Noua Agendă Urbană**[3]. Aceasta conține orientările necesare pentru ca orașele din toată lumea să fie mai favorabile incluziunii, mai ecologice, mai sigure și mai prospere.

Ulterior a fost adoptat **Acordul de la Paris**[4] privind schimbările climatice, care urmărește limitarea încălzirii globale și susținerea țărilor care au semnat acordul în demersurile de adaptare și diminuarea a efectelor schimbărilor climatice. Obiectivul principal al acordului este de a menține creșterea temperaturii medii globale cu mult sub 2°C față de nivelurile pre-industriale și de a depune eforturi pentru a limita creșterea temperaturii la 1,5°C peste nivelurile pre-industriale. Totodată, acordul prezintă o serie de aspecte cheie ce trebuie adresate în vederea combaterii schimbărilor climatice, acestea fiind susținute de Uniunea Europeană prin intermediul **Pactului Verde European**[5], o nouă strategie a Uniunii Europene pentru asigurarea unei dezvoltări bazate pe tehnologii verzi și soluții durabile și pentru îndeplinirea obiectivului privind neutralitatea climatică până în anul 2050. Astfel, blocul european își propune să susțină cetățenii și companiile deopotrivă pentru a dezvolta și utiliza soluții ce susțin tranziția către o economie verde. Printre principalele provocări ale următorului deceniu, transpuse în seturi de măsuri de politică în cadrul Pactului Verde European, se regăsesc o serie de elemente direct relevante pentru prezentul PMUD:

- MOBILITATEA DURABILĂ | Reducerea emisiilor de CO_2 ca urmare a transportului trebuie să fie de cel puțin 90% pentru a contribui semnificativ la atingerea obiectivelor privind neutralitatea climatică. La sfârșitul anului 2020 Comisia Europeană a adoptat o strategie pentru susținerea mobilității inteligente și durabile, având în centru nevoile utilizatorilor și încurajarea mijloacelor alternative de transport, nepoluante, mai sigure și accesibile.
- ELIMINAREA POLUĂRII | Pentru a proteja cetățenii și ecosistemele europene, se va adopta planul de acțiune zero-poluare care vizează acțiuni de protejare a aerului, apei și solurilor împotriva poluării. Relevante pentru mobilitate și transport sunt măsurile orientate către calitatea aerului, Comisia Europeană urmărind susținerea autorităților locale în procesul de obținere a unui aer mai curat.
- ACȚIUNI CLIMATICE | Atingerea neutralității climatice în Uniunii Europene până în anul 2050.

Tot la nivel european, Obiectivele de Dezvoltare Durabilă au fost adoptate de Comisia Europeană prin intermediul **Agendei Urbane a UE**[6] lansată în mai 2016, prin Pactul de la Amsterdam. Aceasta a fost

[2] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX.52016AR5035
[3] UN-HABITAT, 2016, New Urban Agenda (https://unhabitat.org/about-us/new-urban-agenda)
[4] UN Climate Change Conference, 2015, The Paris Agreement (https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement)
[5] European Council, 2019, The European Green Deal (https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/)
[6] European Commission, 2016, The Urban Agenda for the EU (https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/themes/urban-development/agenda_en)

concepută astfel încât orașele să fie implicate în procesul de elaborare a politicilor. Printre cele 12 teme prioritare ale Agendei Urbane a UE se numără și mobilitatea urbană, fiind urmărită dezvoltarea durabilă a acesteia, precum și aspecte cheie ce țin de conectivitate, accesibilitate, calitatea vieții, transport public și mobilitate activă.

În ceea ce privește ciclul de programare 2021-2027, pe plan european, cel mai important document strategic pentru următorul exercițiu financiar este Propunerea de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european plus, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, și de instituire a unor norme financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil și migrație, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului pentru managementul frontierelor și vize[7], din mai 2018, prin care Comisia Europeană propune o nouă abordare strategică pentru Politica de Coeziune. Astfel, aceasta va fi ghidată de următoarele cinci obiective principale:

- O Europa mai inteligentă – prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijin pentru întreprinderile mici și mijlocii;
- O Europa mai ecologică și fără emisii de gaze cu efect de seră – care pune în aplicare Acordul de la Paris și investește în tranziția în domeniul energiei, energiile regenerabile și lupta împotriva schimbărilor climatice;
- O Europa mai conectată – rețele strategice de transport și rețele digitale;
- O Europa mai socială – care să ofere pilonul european al drepturilor sociale și să sprijine calitatea ocupării forței de muncă, educație, competențe, incluziune socială și acces egal la asistența medicală;
- O Europa mai aproape de cetățeni – prin sprijinirea strategiilor locale de dezvoltare și a dezvoltării urbane durabile a UE.

Celor 5 obiective de politică le sunt asociate un set de obiective specifice, fiecare cu realizările și rezultatele aferente. Lista completă a acestora este prezentată în tabelul următor.

Tabel 1. Obiective de politică

OBIECTIVE DE POLITICĂ	OBIECTIVE SPECIFICE	REALIZĂRI	REZULTATE
1. O Europa mai inteligentă	(i) Dezvoltarea capacităților de cercetare și inovare și adoptarea tehnologiilor avansate	CCO 01 – Întreprinderi care beneficiază de sprijin pentru inovare CCO 02 – Cercetători care lucrează în centre de cercetare care beneficiază de sprijin	CCR 01 – IMM-uri care introduc inovații în materie de produse, procese, comercializare sau organizare
	(ii) Valorificarea avantajelor digitalizării, în beneficiul cetățenilor, al companiilor și al guvernelor	CCO 03 – Întreprinderi și instituții publice care beneficiază de sprijin pentru a dezvolta produse, servicii și aplicații digitale	CCR 02 – Utilizatori suplimentari de noi produse, servicii și aplicații digitale dezvoltate de întreprinderi și instituții publice

[7] European Commission, 2018, EU Cohesion policy legislative package 2021-2027

OBIECTIVE DE POLITICĂ	OBIECTIVE SPECIFICE	REALIZĂRI	REZULTATE
	(iii) Impulsionarea creșterii și competitivității IMM-urilor	CCO 04 – IMM-uri care beneficiază de sprijin pentru a crea locuri de muncă și creștere economică	CCR 03 – Locuri de muncă create în IMM-urile care beneficiază de sprijin
	(iv) Dezvoltarea competențelor pentru specializare inteligentă, tranziție industrială și antreprenoriat	CCO 05 – IMM-uri care investesc în dezvoltarea competențelor	CCR 04 – Angajați ai IMM-urilor care beneficiază de formare în vederea dezvoltării competențelor
2. O Europa mai ecologică, fără emisii de gaze cu efect de seră	(i) Promovarea măsurilor de eficiență energetică	CCO 06 – Investiții în măsuri de îmbunătățire a eficienței energetice	CCR 05 – Beneficiari cu o clasificare energetică îmbunătățită
	(ii) Promovarea energiei din surse regenerabile	CCO 07 – Capacitate suplimentară de producție a energiei din surse regenerabile	CCR 06 – Volum de energie din surse regenerabile suplimentară produsă
	(iii) Dezvoltarea la nivel local a unor sisteme energetice, rețele și sisteme de stocare inteligente	CCO 08 – Sisteme digitale de gestionare dezvoltate pentru rețele inteligente	CCR 07 – Utilizatori suplimentari conectați la rețele inteligente
	(iv) Promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii riscurilor și a rezilienței în urma dezastrelor	CCO 09 – Sisteme noi sau modernizate de monitorizare, de alertă și de reacție în caz de dezastre	CCR 08 – Populația suplimentară care beneficiază de măsuri de protecție împotriva inundațiilor, incendiilor forestiere și a altor dezastre naturale legate de climă
	(v) Promovarea gestionării durabile a apelor	CCO 10 – Capacități noi sau modernizate pentru tratarea apelor uzate	CCO 09 – Sisteme noi sau modernizate de monitorizare, de alertă și de reacție în caz de dezastre
	(vi) Promovarea tranziției la o economie circulară	CCO 11 – Capacități noi sau modernizate pentru reciclarea deșeurilor	CCR 10 – Deșeuri suplimentare reciclate
	(vii) Dezvoltarea biodiversității, a infrastructurii ecologice în mediul urban și reducerea poluării	CCO 12 – Suprafața infrastructurii verzi în zonele urbane	CCR 11 – Populație care beneficiază de măsuri privind calitatea aerului
3. O Europa mai conectată	(i) Îmbunătățirea conectivității digitale	CCO 13 – Gospodării și întreprinderi suplimentare care beneficiază de acoperire prin	CCR 12 – Gospodării și întreprinderi suplimentare cu abonamente la servicii de

OBIECTIVE DE POLITICĂ	OBIECTIVE SPECIFICE	REALIZĂRI	REZULTATE
		rețele în bandă largă de foarte mare capacitate	bandă largă prin rețele de foarte mare capacitate
	(ii) Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, reziliență în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală	CCO 14 – Rețeaua TEN-T rutieră: Drumuri noi și modernizate	CCR 13 – Timp câștigat datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere
	(iii) Dezvoltarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	CCO 15 – Rețeaua TEN-T feroviară: Căi ferate noi și modernizate	CCR 14 – Numărul anual de pasageri deserviți de transporturi feroviare îmbunătățite
	(iv) Promovarea mobilității urbane multimodale durabile	CCO 16 – Extinderea și modernizarea liniilor de tramvai și de metrou	CCR 15 – Numărul anual de utilizatorii deserviți de linii de tramvai și de metrou noi și modernizate
4. O Europa mai socială	(i) Sporirea eficienței piețelor forței de muncă și facilitarea accesului la locuri de muncă de calitate prin dezvoltarea inovării și a infrastructurii sociale	CCO 17 – Numărul anual de șomeri care beneficiază de servicii îmbunătățite de ocupare a forței de muncă	CCR 16 – Persoane aflate în căutarea unui loc de muncă care utilizează anual servicii îmbunătățite de ocupare a forței de muncă
	(ii) Îmbunătățirea accesului la servicii de calitate și favorabile incluziunii în educație, formare și învățarea pe tot parcursul vieții prin dezvoltarea infrastructurii	CCO 18 – Capacități noi sau modernizate pentru infrastructurile de îngrijire a copiilor și din domeniul învățământului	CCR 17 – Numărul anual de utilizatorii care beneficiază de infrastructuri noi sau modernizate de îngrijire a copiilor și din domeniul învățământului
	(iii) Îmbunătățirea integrării socio-economice a comunităților marginalizate, a migraților și a grupurilor dezavantajate prin măsuri integrate care să includă asigurarea de locuințe și servicii sociale	CCO 19 – Capacități suplimentare ale infrastructurilor de primire înființate sau modernizate	CCR 18 – Numărul anual de utilizatori care beneficiază de infrastructuri de primire noi și îmbunătățite și de locuințe

OBIECTIVE DE POLITICĂ	OBIECTIVE SPECIFICE	REALIZĂRI	REZULTATE
	(iv) Asigurarea egalității de acces la asistență medicală prin dezvoltarea infrastructurii, inclusiv la asistență primară	CCO 20 – Capacități noi sau modernizate pentru infrastructurile din domeniul sănătății	CCR 19 – Populație cu acces la servicii de sănătate îmbunătățite
5. O Europa mai aproape de cetățeni	(i) Promovarea dezvoltării integrate în domeniul social, economic și al mediului, a dezvoltării patrimoniului cultural și a securității în zonele urbane	CCO 21 – Populație care beneficiază de strategii de dezvoltare urbană integrată	

Sursa: Comisia Europeană

Din punct de vedere financiar, perioada post-2020 marchează o creștere substanțială a resurselor alocate pentru domeniile cercetare-inovare și tehnologii digitale (+160%), dar și pentru domeniul dedicat atenuării schimbărilor climatice și mediu înconjurător. Ambele domenii fiind într-o strânsă legătură cu subiectul transportului și a mobilității urbane durabile.

La nivel național, propunerea Comisiei Europene pentru bugetul 2021-2027 alocă 27 miliarde de euro prin Politica de Coeziune pentru România, ceea ce înseamnă cu 8% în plus față de perioada de programare 2014-2020. Creșterea va fi de aproximativ 65% pentru primele 2 obiective de politică, cu o creștere de 35% alocată *Obiectivului Prioritar 1 – O Europa mai inteligentă* și 30% în plus pentru realizarea intervențiilor aferente *Obiectivului Prioritar 2 – O Europa mai ecologică* **și fără emisii de gaze cu efect de seră**.

Politica de coeziune continuă investițiile în toate regiunile, în funcție de gradul lor de dezvoltare: puțin dezvoltate, în tranziție, dezvoltate. Metoda de alocare a fondurilor se bazează încă, în mare măsură, pe PIB-ul pe cap de locuitor. Se introduc noi criterii – șomajul în rândul tinerilor, nivel scăzut de educație, schimbări climatice și primirea și integrarea migranților, pentru a reflecta mai bine realitatea. Regiunile ultra-periferice vor beneficia în continuare de sprijin special de la UE. Politica de coeziune continuă să sprijine strategiile de dezvoltare inițiate și coordonate la nivel local. Crește și dimensiunea urbană a politicii de coeziune, prin alocarea a 8% din FEDR dezvoltării urbane durabile și printr-un nou program de colaborare în rețea și de consolidare a capacităților dedicat autorităților urbane.

Implementarea politicii de coeziune 2021-2027 la nivel național se va realiza prin intermediul a 9 programe operaționale, respectiv[8]:

- Programul Dezvoltare Durabilă (PDD);
- Programul Transport (PT);
- Programul Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare (PCIDIF);
- Programul Sănătate (PS);
- Programul Educație și Ocupare (PEO);
- Programul Incluziune și Demnitate Socială (PIDS);

[8] Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene, Perioada 2021-2027 (https://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027/)

- Programele Regionale (PR);
- Programul Asistență Tehnică (PAT);
- Programul Tranziție Justă (PTJ).

Programul Regional Sud-Muntenia[9] reprezintă principalul document de orientare a investițiilor din regiune în perioada 2021-2027, având o alocare financiară totală de 1.576.796.471 euro. Bugetul disponibil a fost alocat priorităților stabilite, respectiv:

- O regiune competitivă prin inovare, digitalizare și întreprinderi dinamice – 423.938.789 euro,
- O regiune cu orașe prietenoase cu mediul – 365.497.648 euro,
- O regiune cu mobilitate urbană durabilă – 215.992.942 euro,
- O regiune mai accesibilă – 225.147.059 euro,
- O regiune educată – 76.063.527 euro,
- O regiune atractivă – 203.584.706 euro,
- Asistență tehnică – 66.571.800 euro.

Așadar, se observă faptul că două dintre priorități sunt direct dedicate mobilității urbane și transportului, și anume: O regiune cu mobilitate urbană durabilă (P3) și O regiune accesibilă (P4).

Prioritatea 3 prevede acțiuni indicative precum:

- Înființarea, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public,
- Înființarea, modernizarea, extinderea și dotarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate,
- Achiziționarea de autobuze/microbuze pentru transport școlar,
- Dezvoltarea unor culoare de mobilitate urbană,
- Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Prioritatea 4 prevede acțiuni indicative precum:

- Investiții (reabilitare, modernizare, extindere) în rețeaua de drumuri județene care asigură conectivitatea directă sau indirectă cu rețeaua TEN-T de bază și extinsă,
- Investiții (reabilitare, modernizare, extindere) pentru decongestionarea și fluidizarea traficului prin intervenții în infrastructura rutieră de drumuri județene care asigură conectivitatea directă sau indirectă cu rețeaua TEN-T de bază și extinsă.

Pe lângă cele două, prioritatea O regiune cu orașe prietenoase cu mediul sprijină crearea de coridoare verzi-albastre pentru pietoni și bicicliști[10].

Dezvoltarea în perioada post-2020 este susținută și de instrumentul temporar de redresare **NEXT GENERATION EU**[11], menit să ajute statele membre în procesul de redresare după pandemia de Covid-19. Elementul central al acestui instrument este *Mecanismul de redresare și reziliență*, având un buget de 672,5 miliarde euro pentru împrumuturi și granturi disponibile În vederea sprijinirii reformelor și investițiilor realizate de către statele membre. Pentru accesarea împrumuturilor și granturilor, fiecare stat membru trebuie să elaboreze un plan național de redresare și de reziliență care să prezinte principalele reforme și

[9] ADR Sud-Muntenia, https://2021-2027.adrmuntenia.ro/autoritatea-de-management/static/4#:~:text=Programul%20Regional%20Sud%2DMuntenia%202021%2D2027%20beneficiaz%C4%83%20de%20o%20alocare,%C3%AEntreprinderi%20dinamice%20%E2%80%93%20423.938.789%20euro
[10] Programul Regional Sud-Muntenia 2021-2027, https://2021-2027.adrmuntenia.ro/program/article/60
[11] European Union, 2021, NextGenerationEU (https://next-generation-eu.europa.eu/index_en)

intervenții prevăzute pentru perioada post-pandemie. Detalii privind Planul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR) pot fi consultate în cadrul secțiunii 1.3.

Scopul principal al mecanismului este de a atenua impactul socio-economic al pandemiei și de a orienta eforturile post-pandemie către o dezvoltare durabilă, reziliență, pregătită pentru oportunitățile oferite de tranzițiile către o economie verde și către digitalizare. Astfel, mecanismul se bazează pe 6 piloni principali, respectiv:

- Tranziția verde;
- Transformarea digitală;
- Creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii;
- Coeziune socială și teritorială;
- Sănătate, precum și reziliență economică, socială și instituțională;
- Politici pentru generația următoare, copii și tineret.

Mecanismul este bazat, totodată, pe direcțiile și prioritățile promovate prin *Pactul Verde European*, ca strategie de dezvoltare sustenabilă a teritoriului european. Astfel, mecanismul este menit să contribuie semnificativ la integrarea acțiunilor climatice și a sustenabilității mediului, statele membre trebuind să asigure cel puțin 37% din alocarea totală a planului de redresare și reziliență către acțiuni care să contribuie la tranziția verde. Totodată, mecanismul vizează digitalizarea la nivel european, cel puțin 20% din alocarea planurilor de redresare și reziliență fiind destinate cheltuielilor digitale.

Din decembrie 2020, statele membre ale Uniunii Europene au la dispoziție un nou document strategic care ghidează modul în care mobilitatea trebuie să fie dezvoltată la nivel european, acesta luând în considerare contextul pandemiei de Covid-19 și noile necesități în materie de mobilitate, conturate odată cu apariția acesteia. Comisia Europeană a lansat **Strategia de Mobilitate Durabilă și Inteligentă**[12], împreună cu un Plan de Acțiune compus din 82 de inițiative care să ghideze planificarea pentru mobilitate în următorii patru ani. Strategia se bazează pe 3 obiective cheie, respectiv sustenabilitate, inteligență și reziliență, urmărind prevederile Pactului Verde European de a reduce cu 90% emisiile cu efect de seră rezultate din transport, până în anul 2050. Pentru transformarea sistemului de transport și mobilitate în unul sustenabil, strategia propune următorii 3 piloni pentru conturarea acțiunilor viitoare:

- Toate mijloacele de transport să fie mai sustenabile;
- Alternativele sustenabile să fie disponibile la scară largă într-un sistem de transport multimodal;
- Crearea stimulentelor potrivite, care să conducă la tranziția urmărită.

În ceea ce privește mobilitatea inteligentă, strategia propune atingerea unei conectivități neîntrerupte, sigure și eficiente. Astfel, se urmărește introducerea mobilității intermodale conectate și automatizate, concentrarea pe inovație și utilizarea datelor și inteligenței artificiale pentru mobilitate. Din punct de vedere al mobilității reziliente, este vizată crearea unei zone unice europene de transport care să permită sistemelor actuale să își revină în urma impactului pandemiei într-un mod sustenabil și inteligent, precum și să se poată adapta viitoarelor situații de criză. Acest lucru va fi posibil prin asigurarea unei mobilități echitabile și egale pentru toți, prin încurajarea economiei locale, dar și prin sporirea siguranței și securității sistemului de transport.

Principalele ținte ale strategiei sunt următoarele:

[12] European Commission, 2020, Sustainable and Smart Mobility Strategy (https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en)

- Până în 2030:
  - / Cel puțin 30 mil. de mașini cu zero emisii vor fi în operare pe drumurile europene;
  - / 100 de orașe europene vor fi neutre din punct de vedere climatic;
  - / Traficul feroviar cu viteză sporită se va dubla de-a lungul Europei;
  - / Transportul colectiv planificat pentru călătorii sub 500 km trebuie să aibă emisii neutre de carbon;
  - / Mobilitatea automatizată se va desfășura pe scară largă;
  - / Navele maritime cu zero emisii vor fi pregătite pentru piață.
- Până în 2035:
  - / Aeronavele de mari dimensiuni cu zero emisii vor fi pregătite pentru piață.
- Până în 2050:
  - / Aproape toate mașinile, camioanele, autobuzele și vehiculele grele vor fi cu zero emisii;
  - / Traficul feroviar de marfă se va dubla;
  - / Rețeaua TEN-T (Trans-European Transport Network) intermodală, complet operațională pentru transport sustenabil și inteligent, cu o conectivitate de mare viteză.

Astfel, cele trei obiective ale strategiei lucrează și se susțin reciproc în vederea conturării unei mobilități verzi, conectate și accesibile, utilizând totodată criza creată de pandemia de Covid-19 ca un mijloc de accelerare a proceselor de modernizare și decarbonizare a întregului sistem de transport și mobilitate, până în anul 2050.

În decembrie 2021, Comisia Europeană a lansat și un nou **Cadru pentru Mobilitate Urbană**[13], corelat direct cu Planul de Acțiune al Strategiei de Mobilitate Durabilă și Inteligentă. Cadrul pentru Mobilitate Urbană face parte din Pachetul Mobilitate Eficientă și Verde care, pe lângă noul cadru conține și o actualizare a Regulamentului privind Rețeaua de Transport Trans-Europeană (TEN-T), o revizuire a Directivei privind Sistemele de Transport Inteligent, precum și un plan de acțiune pentru creșterea transportului feroviar pe distanțe lungi, la nivel transfrontalier.

Comisia Europeană a adoptat, astfel, 4 propuneri, ce urmează să conducă la modernizarea sistemului de transport al Uniunii Europene, acestea fiind orientate către O rețea TEN-T inteligentă și sustenabilă, Creșterea traficului feroviar pe distanțe lungi și transfrontalier, Servicii inteligente de transport pentru șoferi și Mobilitate urbană mai curată, verde, mai ușoară.

De asemenea, Noul Cadru pentru Mobilitate Urbană oferă orașelor europene îndrumare și o serie de instrumente pentru mobilitate durabilă, care să conducă la:

- O rețea de transport public mai puternică;
- Opțiuni mai ușoare și mai atractive pentru mobilitatea activă, precum mersul pe jos și mersul cu bicicleta;
- Logistică urbană și livrări pe ultimul kilometru ("last-mile") eficiente, cu 0 emisii;
- Un management mai bun al fluxurilor de mobilitate, prin hub-uri multimodale și soluții digitale;
- Stații moderne care conectează transportul feroviar cu transportul public și care oferă servicii de mobilitate partajate;
- Facilități de tip „park & ride" mai mari și mai bune, echipate cu stații de încărcare pentru vehicule cu 0 emisii;

[13] European Commission, 2021, The New European Urban Mobility Framework (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs_21_6781)

- Mai multe terminale multimodale și centre de consolidare a mărfii;
- Servicii de transport la cerere pentru pasageri mai sustenabile și care funcționează bine, precum taxiuri sau PHVs (private hire vehicles = vehicule private de închiriat).

În contextul actualului cadru strategic multianual de programare 2021-2027, dar și în contextul noilor tendințe de dezvoltare a mobilității urbane, municipiul Câmpina necesită un proces integrat de planificare, realizat prin metode transparente și participative împreună cu actorii urbani locali, bazat pe probleme și provocări reale. Astfel, trebuie avută în vedere reducerea emisiilor de carbon ca unul dintre principalele obiective ale dezvoltării, fiind necesare abordări care să încurajeze mijloacele de transport prietenoase cu mediul și, în special, mobilitatea activă (mers pe jos, bicicletă). Totodată, este necesară monitorizarea și gestionarea efectelor provocate de schimbările climatice, astfel încât să se reducă impactul acestora asupra dezvoltării regiunii. Nu în ultimul rând, serviciile de mobilitate urbană trebuie să fie echitabile și accesibile pentru toți cetățenii, urmărindu-se asigurarea unei mobilități sigure și eficiente inclusive pentru grupurile de utilizatori.

1.1.2. Schimbul de paradigmă și planul de mobilitate urbană durabilă

Planificarea modului de deplasare a populației în teritoriu a cunoscut o schimbare de paradigmă, urmărind trecerea de la planificarea tradițională a transportului la planificarea mobilității urbane durabile și, ulterior, către conceptul de mobilitate ca un serviciu, cel din urmă implicând aspecte tehnologice menite să îmbunătățească procesul de planificare al mobilității. În acest context, noua paradigmă promovează o abordare centrată pe oameni și pe nevoile lor specifice, având drept obiective principale: accesibilitatea, eficiența în utilizarea resurselor, echitatea socială și calitatea mediului. Noua abordare se concentrează pe intermodalitate și mijloace nepoluante de deplasare, precum și pe prioritizarea măsurilor de gestiune / monitorizare în fața celor de infrastructură. Teritoriul vizat se extinde de la nivel de Unitate Administrativ Teritorială la nivel regional. Planificarea se face pe termen mediu utilizând baze de date integrate ca instrument. Datele și monitorizarea continuă stau la baza noii paradigme, fiind vizate măsuri bazate pe date actuale, în timp real. În acest sens, echipele de planificare sunt interdisciplinare, ele fiind completate și de experți din domeniile IT, drept etc. Planificarea și generarea datelor se face în mod ghidat, de către experți, cu ajutorul administrației publice și a comunității vizate, fiind urmărită o abordare participativă și transparentă.

La nivel european, trecerea de la o abordare la alta în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă a fost demarată în anul 2006, o dată cu publicarea **Strategiei Tematice asupra Mediului Urban**[14] de către Comisia Europeană, aceasta fiind urmată de alte politici europene adoptate de către Comisie. Aceasta a prins contur, ulterior, în anul 2009, odată cu publicarea **Planului de Acțiune pentru Mobilitate Urbană**[15] de către Comisia Europeană, plan ce propunea accelerarea adoptării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașe și zone metropolitane. Acest demers a fost susținut puternic de **Cartea Albă a Transporturilor**[16] - "Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor" (COM(2011)0144 final), emisă de Comisia Europeană în martie 2011. Prin intermediul acestui document, mobilitatea urbană durabilă a devenit relevantă la nivel european, acesta propunând spre examinare posibilitatea transformării Planurilor

[14] European Commission, 2006, Thematic strategy on the urban environment (https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/thematic-strategy-on-the-urban-environment.html)
[15] European Commission, 2009, Action Plan on Urban Mobilty (https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:EN:PDF)
[16] European Commission, 2011, White paper on transport - Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system (https://transport.ec.europa.eu/white-paper-2011_en)

de Mobilitate Urbană Durabilă într-un proces de elaborare obligatoriu pentru orașe de o anumită dimensiune, în conformitate cu standardele naționale bazate pe liniile directoare ale UE.

În anul 2013, Comisia Europeană a pus la dispoziție **Pachetul Mobilității Urbane**[17] (Urban Mobility Package) conținând măsuri-suport în domeniul mobilității urbane prin împărtășirea experiențelor și a bunelor practici, încurajând cooperarea, oferirea de suport financiar, orientarea cercetării și a inovării în domeniile necesare conturării soluțiilor de mobilitate urbană pentru provocările existente, dar și prin implicarea statelor membre UE.

Relevante în procesul de susținere a planificării mobilității urbane au fost și **Agenda Urbană pentru UE** prezentată anterior, precum și documentul **Europe on the Move**[18] lansat în 2017, ce vizează un set de inițiative pentru obținerea la nivel european a unor sisteme de mobilitate conectate, prietenoase cu mediul și competitive.

Tot în anul 2013 a fost elaborat și primul document metodologic ce viza mobilitatea urbană, elaborat de ELTIS, sub forma unui ghid de dezvoltare și implementare a unui plan de mobilitate urbană durabilă. La nivelul anului 2019, acesta a fost actualizat bazându-se pe experiența acumulată din realizarea planurilor de mobilitate durabilă din ultimii 7 ani și pe expertiza specialiștilor consultați în cadrul evenimentelor de implicare a părților interesate în procesul de elaborare a ghidului. Noul ghid de dezvoltare și implementare a unui plan de mobilitate urbană durabilă se bazează pe un set actualizat de 8 principii generale, respectiv:

1. Planificare pentru mobilitate urbană durabilă la nivelul zonei urbane funcționale;
2. Cooperare între diferitele niveluri instituționale;
3. Implicarea cetățenilor și a părților interesate (stakeholderi);
4. Evaluarea performanței actuale și viitoare;
5. Definirea unei viziuni pe termen lung și a unui plan clar de implementare;
6. Dezvoltarea tuturor mijloacelor de transport într-o manieră integrată;
7. Organizarea aranjamentelor necesare pentru monitorizare și evaluare;
8. Asigurarea calității.

O altă adiție importantă a noului ghid este recunoașterea nevoii de adaptare a procesului de planificare la contextul local, fără a pierde din vedere cele opt principii generale menționate anterior. În același timp, se promovează abordarea mobilității bazată pe specificul local al orașului sau al zonei urbane funcționale, ceea ce este deosebit de important pentru orașele cu caracter distinct (cum ar fi orașele port sau cele turistice). În comparație cu versiunea anterioară a ghidului, ediția a doua prezintă o nouă abordare, bazată tot pe 4 faze de elaborare, dar având o structură diferită. Astfel, noul ciclu de planificare prezintă un pas în plus, regăsit în faza a doua, ce vizează elaborarea și evaluarea scenariilor de mobilitate, care să ilustreze modul în care poate arăta orașul / zona urbană funcțională în viitor, plecând de la problemele și oportunitățile identificate, fiind astfel un instrument ce ajută la conturarea unei viziuni și a unor obiective cât mai realiste. Totodată, ordinea de realizare a pașilor este schimbată, noul parcurs putând fi identificat în Figura 3. Pașii de elaborare a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă.

Noul ghid se orientează și către noile provocări identificate la nivel global, luând în considerare posibile noi soluții și abordări pentru mobilitatea urbană, precum și dezvoltarea tehnologică rapidă din ultima perioadă.

---

[17] European Commission, 2013, Urban Mobility Package (https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-package_en)

[18] European Commission, 2017, Europe on the move (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017DC0283)

Astfel, se promovează măsuri de dezvoltare precum: utilizarea modurilor de transport electrice, automatizarea sistemelor de transport sau colectarea și utilizarea datelor pentru gestionarea și planificarea eficientă a intervențiilor în oraș. Totodată, sunt vizate și schemele de partajare a transportului precum cele de car-sharing și bike-sharing, dar și promovarea mobilității active, respectiv deplasările pietonale, deplasările cu bicicleta și micromobilitatea. Pe lângă acestea, noi concepte pentru transportul de pasageri și de mărfuri, concentrate pe utilizarea unor platforme integrate de oferire a serviciilor de mobilitate (de exemplu Mobility as a Service – Mobilitate ca un Serviciu), orientarea către schimbarea gândirii și a tiparelor de mobilitate, în special în rândul tinerilor, și utilizarea și gestionarea eficientă a spațiului prin diverse instrumente (regulamente de acces, utilizarea dronelor, co-crearea spațiilor publice etc.) sunt considerate esențiale pentru dezvoltarea sustenabilă a mobilității urbane.

Figura 3. Pașii de elaborare a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă



Sursa: Orientări pentru dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană sustenabilă, ediția a doua, 2019

Ghidul este relevant pentru dezvoltarea orașelor întrucât reprezintă un cadrul metodologic, bazat pe experiența acumulată din implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă în diferite contexte la nivel european. Această versiune actualizată a ghidului asigură pentru municipiul Câmpina un cadru actual pe care să poată fi dezvoltate noile planuri de mobilitate. Poate cele mai relevante completări sunt cele care țin de micromobilitate, mobilitatea ca un serviciu, dar și posibilitatea de a adapta mai bine setul de măsuri și proiecte la nevoile locale (dimensiunea / complexitatea orașului sau specificul economic).

La nivel național, reorientarea orașelor românești către conceptul de mobilitate urbană (planificare pentru oameni) renunțând la modul tradițional de planificare pentru trafic s-a realizat începând cu anul 2014 odată cu apariția ghidului ELTIS pentru planurile de mobilitate urbană durabilă[19]. În cazul României, metodologia generală propusă sub egida CE a fost detaliată printr-un ghid orientativ dedicat orașelor și municipiilor. Planul de mobilitate urbană a fost introdus și în cadrul legal, mai precis, în Normele metodologice din 26 februarie 2016 de aplicare a Legii nr. 350/2001, privind amenajarea teritoriului și urbanismului și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, aprobate prin Ordinul MDRAP nr. 233 din 26 februarie 2016:

Secțiunea a 4-a Planul de mobilitate urbană

Articolul 15

(1) Conform prevederilor din Lege, Planul de mobilitate urbană, denumit în continuare P.M.U., reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană / metropolitană și Planului urbanistic general (P.U.G.) și constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane / metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

(2) Planul de mobilitate urbană are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport.

(3) Planul de mobilitate urbană se adresează tuturor formelor de mobilitate și transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.

(4) P.M.U. este realizat pentru unitatea administrativ-teritorială inițiatoare și poate fi realizat și pentru teritoriul unităților administrativ-teritoriale aflate în zona periurbană sau metropolitană, care este deja instituită sau care poate fi delimitată printr-un studiu de specialitate.

(5) P.M.U. este corelat în mod direct cu propunerile de dezvoltare spațială aferente P.U.G. ale unităților administrativ-teritoriale din zona de studiu, de către echipe de lucru pluridisciplinare ce vor cuprinde specialiști în domeniul urbanismului atestați conform art. 38 din Lege, precum și specialiști în domeniul mobilității, traficului și în domenii conexe dezvoltării urbane[20].

Totodată, planurile de mobilitate urbană la nivel național sunt elaborate și pe baza **Ghidului Jaspers pentru Pregătirea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă**[21] elaborat în februarie 2015. Acesta prezintă principalii pași de urmat în pregătirea unui PMUD. În Ghidul Jaspers se enumeră componentele cheie ce trebuie tratate într-un PMUD și se recomandă, pe lângă elementele ce țin strict de mobilitatea urbană, tratarea aspectelor legate de problemele administrative, evaluarea riscurilor naturale și de mediu. De asemenea, Ghidul Jaspers conține un document de ghidaj cu privire la modul de achiziție publică al Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă.

Planul de mobilitate urbană a reprezentat principalul instrument folosit de orașele României pentru tranziția la planificarea mobilității, prioritizând mijloacele de transport cu emisii reduse sau zero (transportul public,

[19] Ghidul publicat pentru prima dată în 2014 a fost revizuit și republicat în 2019. Pe baza acestor aspecte este posibil ca ghidurile dezvoltate la nivel național să fie adaptate.
[20] Extras din normele de aplicare a Legii 350/2001
[21] JASPERS Appraisal Guidance (Transport), 2015 (https://www.inforegio.ro/images/documente/documente-suport/Preparation_of_Urban_Mobility_Plans_in_Romania.pdf)

mersul cu bicicleta, mersul pe jos). Operaționalizarea planurilor de mobilitate urbană a fost puternic susținută prin alocarea de resurse financiare, fonduri nerambursabile, care puteau fi accesate prin axe dedicate din Programul Operațional Regional (POR) – axa 4.1 (municipii reședință de județ), axa 3.2 (orașe și municipii non-reședință de județ) și parțial axa 13 (orașe și municipii non-reședință de județ).

În ceea ce privește perioada curentă de finanțare (2021-2027), Programul Regional Sud-Muntenia alocă resurse în valoare de 441.140.001 euro pentru cele două priorități cu impact direct asupra mobilității. Se remarcă astfel, faptul că prioritățile de finanțare în domeniul mobilității iau în considerare noile tendințe identificate la nivel european și global, fiind incluse aspecte ce țin de protejarea mediului și utilizarea tehnologiei.

În acest context, pentru actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Câmpina se va pleca de la noua paradigmă de mobilitate identificată, urmărindu-se atingerea pașilor prezentați în ghidurile ELTIS și JASPERS, precum și a prevederilor legale exemplificate în cadrul Legii nr. 350/2001. Astfel, din punct de vedere al mobilității urbane, municipiul Câmpina va trebui să se axeze pe reducerea emisiilor de carbon, pe promovarea mijloacelor de transport prietenoase cu mediul, cât și pe îmbunătățirea calității vieții, luând în considerare aspecte precum accesibilitatea, calitatea aerului, diversitatea serviciilor sau digitalizarea sistemelor.

Suplimentar, cadrul general pentru promovarea și administrarea mobilității urbane durabile la nivel național este reglementat de Legea nr. 155/2023, cu modificările și completările ulterioare. Această lege stabilește condițiile necesare pentru dezvoltarea unui sistem de mobilitate urbană și rurală caracterizat prin sustenabilitate, echitate, eficiență și incluziune. Obiectivele sale principale includ îmbunătățirea condițiilor de mobilitate, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport și sporirea siguranței rutiere, prin implementarea soluțiilor verzi și digitale.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) acoperă toate formele de transport și mobilitate – public și privat, de marfă și de pasageri, motorizat și nemotorizat, inclusiv situațiile de staționare și mișcare – și devine obligatoriu pentru toate municipiile din România începând cu 1 ianuarie 2026. PMUD va fi elaborat pentru fiecare unitate administrativ-teritorială inițiatoare și poate include și teritorii periurbane sau metropolitane, după caz.

Începând cu 1 noiembrie 2026, existența unui PMUD valid este o condiție esențială pentru accesarea investițiilor în mobilitate urbană finanțate prin fonduri de la bugetul de stat sau din fonduri europene. Legea specifică structura obligatorie a PMUD și principalele direcții de acțiune ce trebuie urmate la elaborarea sa.

De asemenea, legea prevede prioritizarea modurilor de transport încă din etapa de proiectare în zonele nou-urbanizate sau regenerate, în următoarea ordine: mersul pe jos, bicicleta, transportul public și, la final, autoturismul personal. Tot din faza de proiectare, devine obligatorie includerea benzilor dedicate transportului public de călători[22].

[22] Legea nr. 155 din 30 mai 2023 privind mobilitatea urbană durabilă

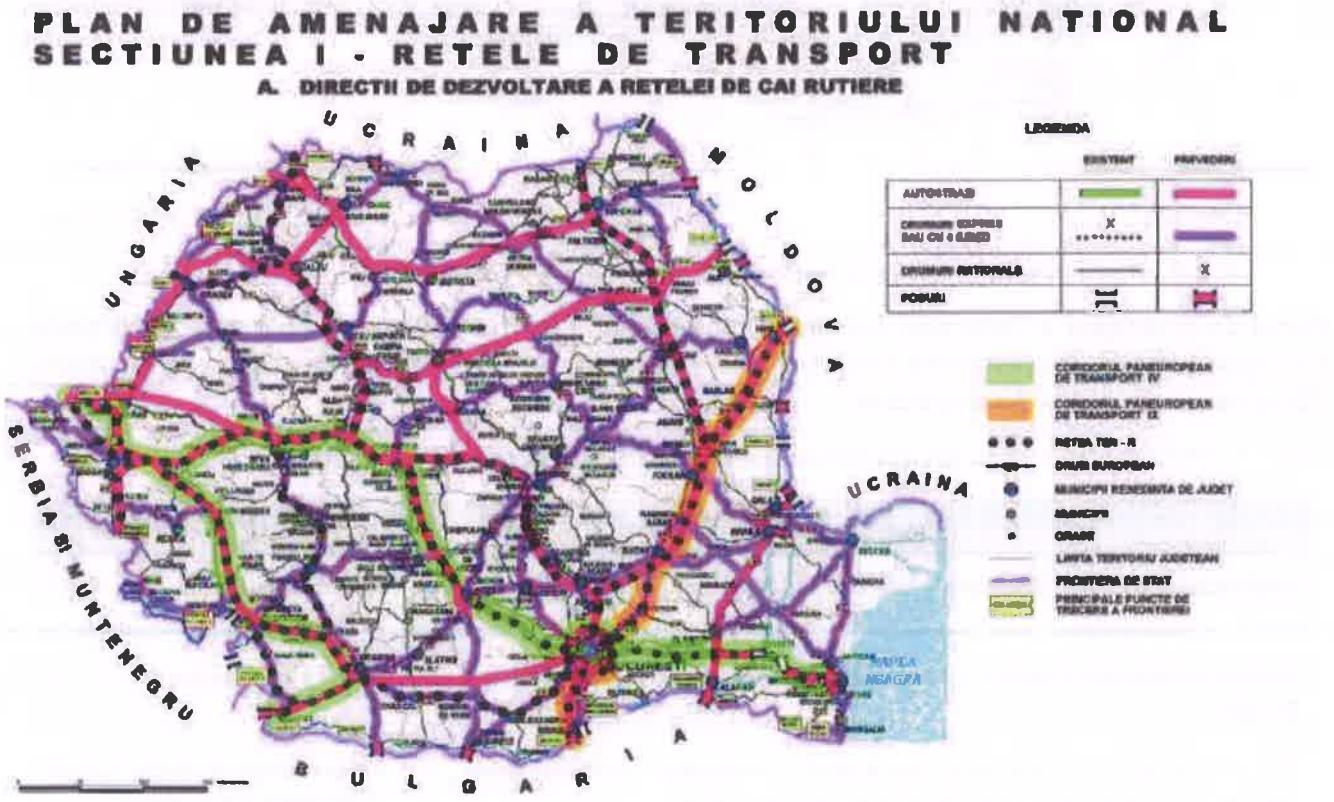
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

1.2.1. Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN)

Unul dintre principalele documente de planificare spațială relevante în procesul de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană pentru municipiul Câmpina este Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN). Secțiunea I – Rețele de transport[23] a PATN propune următoarele intervenții privind infrastructura aferentă municipiului:

- Rețeaua de căi rutiere:
  - / Autostrada Sibiu – Făgăraș – Brașov – Ploiești – București.
- Rețeaua de căi feroviare:
  - / Reabilitarea liniei de cale ferată convențională, cu viteză până la 160 km/h – Curtici – Arad – Simeria – Vințu de Jos – Alba Iulia – Coșlariu – Copșa Mică – Brașov – Ploiești – București – Fetești – Medgidia – Constanța.

Figura 4. Direcții de dezvoltare impuse prin Planul de Amenajare a Teritoriului Național



[23] Legea nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I Rețele de transport



Sursa: Planul de Amenajare a Teritoriului Național

1.2.2. Planul de Amenajare a Teritoriului Județean (PATJ) Prahova

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Prahova, avizat în anul 2004, prezintă o serie de proiecte strategice cu privire la dezvoltarea infrastructurii de transport, care au un impact direct asupra municipiului Câmpina și a zonei sale metropolitane.

Tabel 2. Proiecte prioritare pentru municipiul Câmpina din perspectiva PATJ Prahova

NUME PROIECT	STADIU	ABORDARE PMUD
Realizarea autostrăzii București – Brașov (prin Râșnov)	În curs de implementare	Proiect esențial pentru PMUD.
Descongestionarea traficului rutier pe DN 1 (Câmpina – Brașov)	Neimplementat	Proiect esențial pentru PMUD.
Amenajarea și reclasarea unor trasee pentru realizarea unor legături pe direcția Vest-Est (Cornu de Sus – Brebu – Aluniș, Drumul Fructelor)	Neimplementat	Proiect esențial pentru PMUD în vederea îmbunătățirii conectivității teritoriale
Refacerea rețelei existente afectată de construcția autostrăzii București – Brașov	Neimplementat	Proiect esențial pentru PMUD vederea îmbunătățirii calității deplasărilor
Studii de fezabilitate pe Valea Doftanei pentru realizarea unui DJ	Realizat	Proiect esențial pentru PMUD în vederea îmbunătățirii conectivității teritoriale

NUME PROIECT	STADIU	ABORDARE PMUD
Lucrări de îmbunătățire a condițiilor de trafic pe rețeaua de DJ și DC (DJ 102I[24], DJ 214, DJ 101P)	Parțial implementat	Proiect esențial pentru PMUD. Pentru a gestiona eficient creșterea volumului de trafic care va rezulta din modernizarea DJ 102I, se recomandă tratarea acestui drum pe raza localității ca bulevard urban, nu ca un simplu coridor de trafic. Aceasta abordare va permite integrarea acestuia în structura orașului, facilitând accesibilitatea și siguranța locuitorilor, în timp ce se asigură fluxul continuu al traficului. De asemenea, se recomandă studiul unei posibile legături între viitoarea centură a municipiului și drumul spre Valea Doftanei, pentru a reduce congestionarea zonelor centrale și a distribui mai eficient fluxul de trafic pe rutele periferice.[25].
Lucrări de artă pe drumurilor publice pentru asigurarea fluenței și siguranței circulației rutiere (nod rutier Câmpina, refacere pod peste pârâul Doftana pe DJ100E – Telega)	Implementat	Proiect esențial pentru PMUD în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere și a condițiilor de deplasare
Reabilitarea tronsoanelor feroviare pentru un transport de mare capacitate și viteză (tronson București – Brașov)	Tronsonul feroviar București-Predeal a fost modernizat, iar un proiect HSR pe direcția Ploiești–Bușteni este propus prin rețeaua TEN-T	Proiect esențial pentru PMUD în vederea îmbunătățirii accesibilității teritoriale pe cale feroviară
Reabilitare drumuri locale	Implementat	Proiect important pentru PMUD.

Sursa: Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Prahova

[24] Drumurile transregio au rolul de a conecta regiuni aflate dincolo de granițele administrative, facilitând transportul între județe. În acest context, proiectul de reabilitare și modernizare a DJ 102I Valea Doftanei (Prahova) – Brădet (Brașov), este denumit drum transregio, însă, în realitate, vizează modernizarea unui drum județean, până la municipiul Săcele. În județul Prahova, principalele intervenții majore din Masterplanul General de Transport al României sunt autostrăzile A3 (București – Borș, via Ploiești - Brașov) și A7 (Ploiești-Siret), nefiind vizată construcția altor artere majore.

[25] Aceste recomandări vor fi detaliate și ilustrate prin exemple de bune practici în etapa de elaborare a propunerilor, asigurând o aplicabilitate practică și contextualizată.

1.2.3. Planul Urbanistic General (PUG) Câmpina

La nivel local, Planul Urbanistic General (PUG) al municipiului Câmpina constituie documentul fundamental de planificare spațială, care reglementează modul de utilizare a terenurilor și dezvoltarea teritorială pe termen mediu și lung. În prezent, acest document este în curs de actualizare, proces ce urmărește adaptarea strategiilor urbane la noile provocări economice, sociale și de mediu, precum și la cerințele de dezvoltare durabilă ale municipiului.

Planul Urbanistic General în vigoare, datează din anul 2013, și prevede o serie de intervenții strategice în diverse domenii sectoriale, inclusiv în transport și mobilitate urbană. Începând cu luna mai 2024, a fost inițiat procesul de actualizare a Planului Urbanistic General (PUG) al municipiului, un demers esențial pentru adaptarea politicilor și reglementărilor urbanistice la nevoile actuale de dezvoltare și la tendințele de dezvoltare urbană. Această actualizare va permite o evaluare aprofundată a structurilor urbane existente și o planificare strategică, care să sprijine o creștere durabilă, funcțională și estetică a orașului. Totodată, noul PUG va integra obiectivele de sustenabilitate și eficiență, asigurând o utilizare optimizată a spațiilor disponibile și promovând o calitate sporită a vieții pentru locuitori printr-o viziune coerentă și bine fundamentată a dezvoltării municipiului.

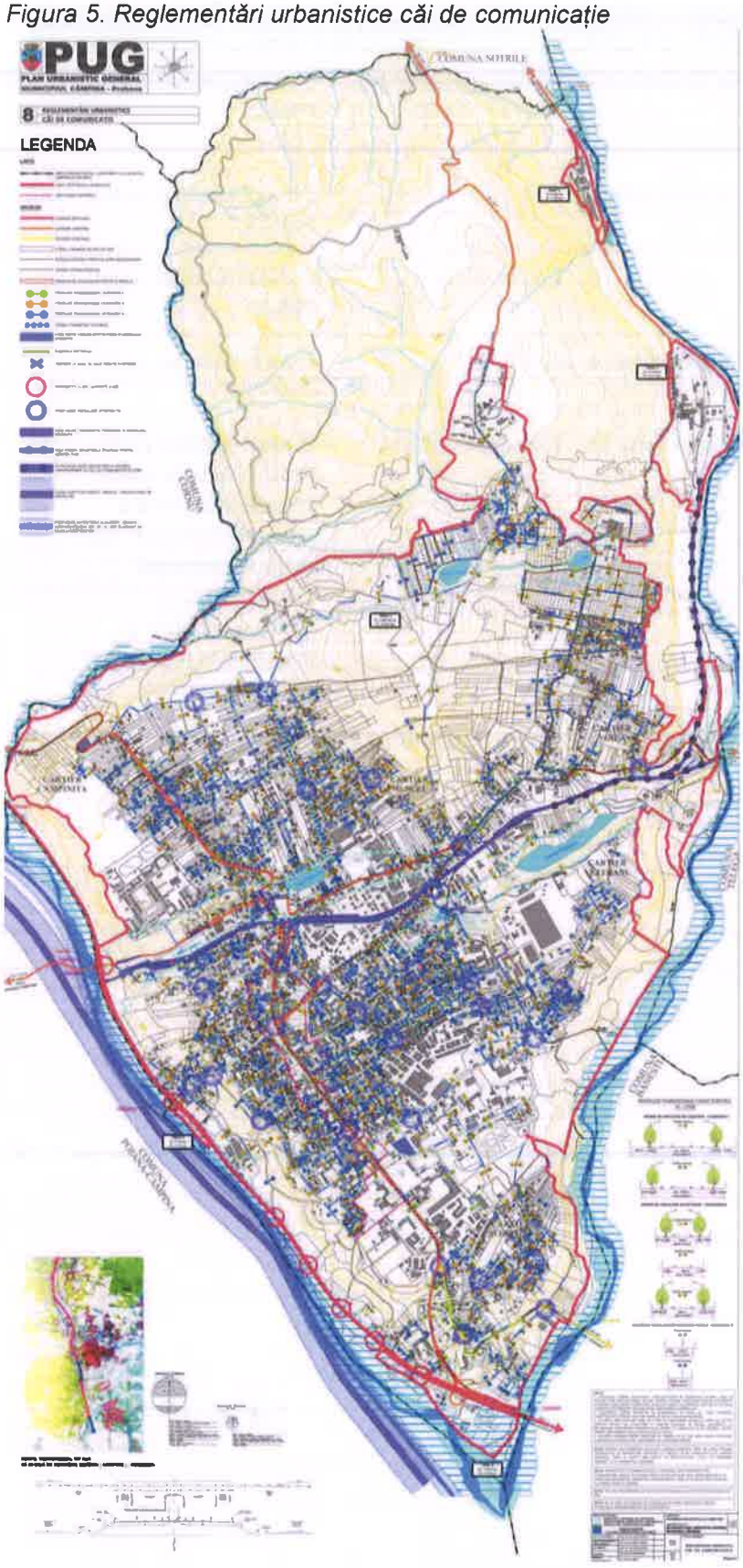
Tabel 3. Proiecte prioritare din perspectiva Planului Urbanistic General

NUME PROIECT	STADIU	ABORDARE PMUD
Realizarea Autostrăzii București – Brașov	În curs de implementare	Proiect esențial pentru PMUD pentru îmbunătățirea conectivității teritoriale a municipiului Câmpina
Amenajarea intersecțiilor arterelor principale cu celelalte străzi	N/A	Proiect esențial pentru PMUD în vederea fluidizării traficului și îmbunătățirea siguranței rutiere
Amenajarea intersecțiilor Al. I. Cuza - C. Stere - Beiuș - Zorilor, Al. . Cuza-Hașdeu-1 Mai, Drumul Taberei - Siret - Muscelului - I.H. Rădulescu, I.H. Rădulescu - Bucegi - Toamnei, etc., și echiparea acestora cu semafoare	Neimplementat	Proiect esențial pentru PMUD în vederea reducerii nr. de accidente
Amenajarea penetrațiilor rutiere dinspre Telega, Valea Doftanei, Șotrile	N/A	Proiect esențial pentru PMUD
Modernizarea străzilor neasfaltate și viabilizarea străzilor Siret, Prutului, Dunării, Cărămidari, Coșbuc, precum și reabilitarea podului de la Lunca Cornului	Parțial implementat	Proiect esențial pentru PMUD pentru creșterea siguranței de deplasare pietonală în zonele periferice ale municipiului
Refacerea continuității trotuarelor existente (pe străzile Voila, Trandafirilor, Muscelului, Slt. Erou Bogdan Vasile, Liliacului, Fluturași, Redutei, Dealului)	Neimplementat	Proiect esențial pentru PMUD

NUME PROIECT	STADIU	ABORDARE PMUD
Amenajarea de trotuare (în special pe străzile: Buciumului, Văii, Prundului, Pădurii, Cărămidari, Drumul Taberei, Șos. Paltinu)	Parțial implementat	Proiect esențial pentru PMUD
Îmbunătățirea generală a stării de viabilitate a trotuarelor	N/A	Proiect esențial pentru PMUD
Amenajarea de treceri pentru pietoni	Implementat	Proiect esențial pentru PMUD
Propunerea de drumuri noi, de completare a rețelei stradale existente	N/A	Proiect esențial pentru PMUD
Dezafectarea liniei ferate industriale care străbate zona de interes turistic	Neimplementat	Proiect esențial pentru PMUD. Aceste trasee constituie coridoare funciare rezervate, care oferă un potențial important de refuncționalizare și integrare în rețeaua de piste de biciclete

Sursa: Planul Urbanistic General al municipiului Câmpina, 2013

Figura 5. Reglementări urbanistice căi de comunicație



Sursa: Planul Urbanistic General al municipiului Câmpina

1.2.4. Planurile Urbanistice Generale ale localităților din Zona Metropolitană Câmpina

În urma analizei Planurilor Urbanistice Generale (PUG) ale comunelor Poiana Câmpina, Bănești, Brebu, Șotrile, Telega și Cornu, s-a constatat că acestea nu includ proiecte de mobilitate de amploare, cu impact asupra zonei metropolitane. Intervențiile propuse în domeniul transporturilor se limitează la amenajarea de noi străzi locale și modernizarea / asfaltarea celor existente, fără a viza soluții de mobilitate integrată sau conectivitate regională.

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

Mobilitatea urbană ocupă un loc prioritar atât la nivel european, cât și la nivel național, în special în contextul urbanizării accelerate. În prezent, aproximativ 70%[26] din populația Europei trăiește în zone urbane și se preconizează că această cifră va crește, conform estimărilor Comisiei Europene. În România, procentul de urbanizare este puțin peste 50%[27], dar crește în ritm accelerat. Pe lângă istoricul defavorabil al infrastructurii din mediul urban, rămase încă într-o fază de sub-dezvoltare, există tot mai multe preocupări legate de:

- Situația parcului auto național din punct de vedere al numărului – indexul de motorizare este încă unul redus în comparație cu media UE[28], dar în creștere accelerată cu precădere în mediul urban;
- Creșterea gradului de poluare a mediilor urbane din cauza emisiilor de noxe rezultate din traficul auto, datorate, în special, vechimii parcului auto național în comparație cu media europeană;
- Creșterea incidenței problemelor de sănătate ale populației cauzate de bolile rezultate din activități cu grad ridicat de poluare.

Toate analizele desfășurate în România au arătat că orașele nu sunt încă pregătite să răspundă acestor probleme, atât din punct de vedere al politicilor publice, cât și a surselor de finanțare pentru intervențiile necesare.

Strategia de dezvoltare teritorială a României (SDTR)[29] este documentul strategic care vizează dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035, prezentând viziunea și obiectivele de dezvoltare la nivel național, regional și interregional, precum și aspecte ce privesc dezvoltarea la nivel transfrontalier și transnațional. Conform viziunii SDTR, „*România în 2035 este o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții de viață și locuire pentru cetățenii săi și are un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei*".

SDTR prevede, ca măsuri de asigurare a conectivității în mediile de locuire, la punctul 8 al secțiunii 3.5., încurajarea transportului sustenabil și obligativitatea elaborării planurilor de mobilitate. Scopul urmărit este un teritoriu național cu mobilitate crescută care să susțină dezvoltarea, în special prin asigurarea conectivității și accesibilității, ca factori care contează în atragerea investițiilor, dar și prin identificarea și implementarea unor soluții optime pentru asigurarea unei accesibilități locale și regionale, care să contribuie la reducerea emisiilor de dioxid de carbon.

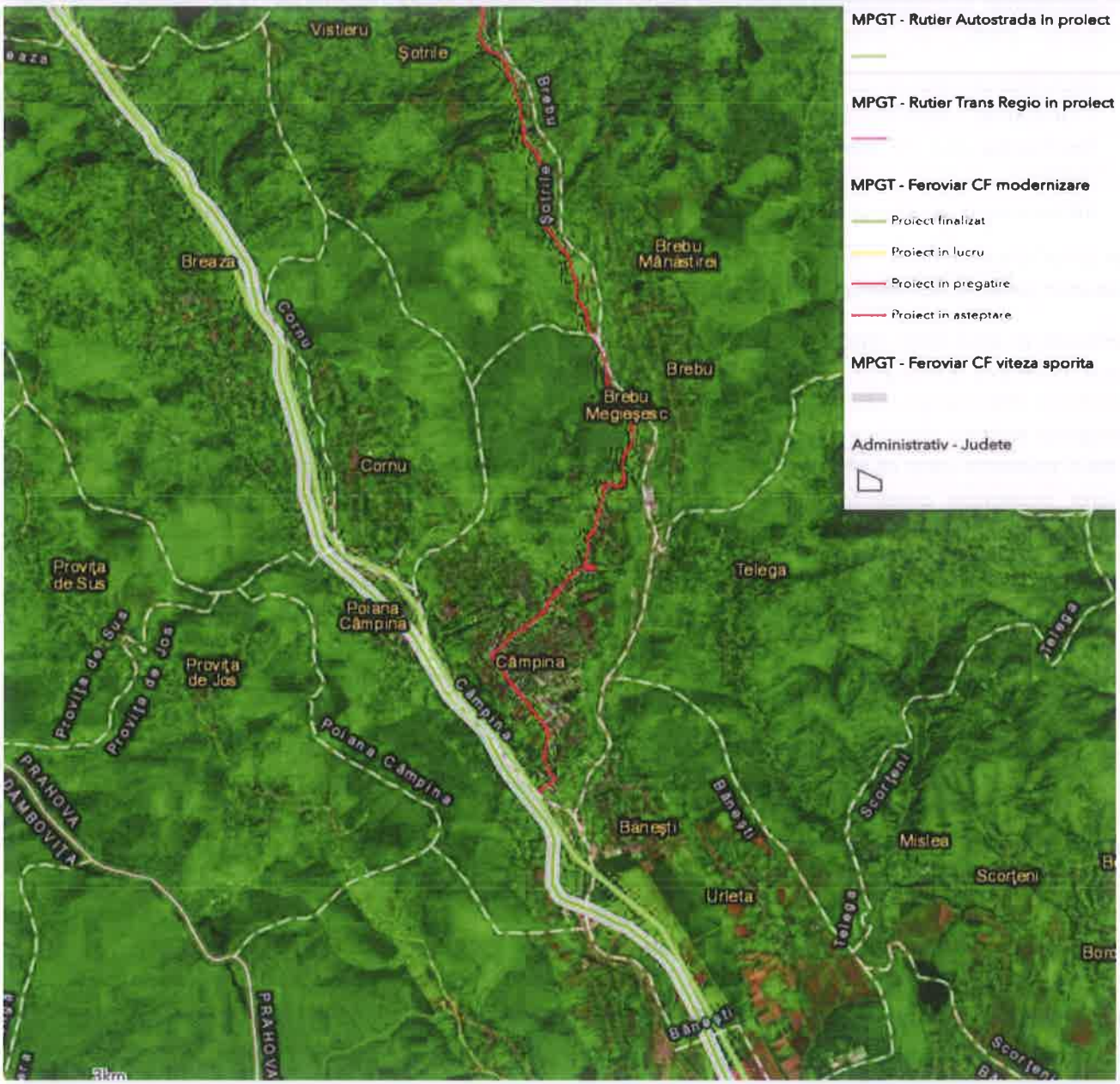
[26] European Committee of the Regions,2022, Small urban areas – a foresight assessment to ensure a just transition
[27] Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, 2017, Raport privind starea teritoriului
[28] Valoarea redusă față de nivelul UE este dată în special de către discrepanța dintre mediul urban și cel rural. Valorile în mediu urban se apropie sau chiar depășesc media europeană (peste 350 vehicule / locuitor)
[29] Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, 2016, Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (https://www.mdlpa.ro/pages/sdtr)

În ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii de transport, **Masterplanul General de transport (MPGT) al României**[30] este documentul strategic principal prin care s-au stabilit prioritățile de dezvoltare în domeniu, inclusiv proiectele care au beneficiat de finanțare din Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020. Acest document include analize și intervenții planificate pentru toate modurile de transport (rutier, feroviar, aerian și naval), precum și soluțiile pentru asigurarea unui nivel ridicat de interoperabilitate și mobilitate crescută pentru populație și firme. În cazul municipiul Câmpina, MPGT prevede următoarele intervenții relevante:

- Autostrada Ploiești – Comarnic (în proiectare),
- Trans-Regio: Câmpina – Săcele (în proiectare),
- Cale ferată cu viteză sporită, orar cadențat și servicii feroviare pe ruta București – Brașov,
- Modernizare cale ferată București – Câmpina (în operare).

[30] Guvernul României, Ministerul Transporturilor, AECOM, 2016, Masterplanul General de Transport (https://support-mpgt.ro/master-planul-general-de-transport/)

Figura 6. Proiecte propuse în municipiul Câmpina și în zona metropolitană prin Masterplanul General de Transport al României



Sursa: Ministerul Transporturilor

Prevederile Masterplanului General de Transport s-au coordonat și completat cu bugetele alocate pentru măsuri de dezvoltare a infrastructurii urbane și asigurare a mobilității în mediile urbane, susținute prin Programele Operaționale Regionale. Acestea susțin, în mod special, proiectele de elaborare a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă ale orașelor din România (reglementare prin Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare) prin bugetele alocate în exercițiile de programare 2007-2013, 2014-2020 și 2021-2027. Pentru programul de finanțare actual se poate consulta secțiunea 1.1.1.

Un alt document strategic relevant pentru actualizarea PMUD este **Programul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport pentru perioada 2020-2030**[31], publicat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii la sfârșitul anului 2021. Conform acestui document, în municipiul Câmpina se mențin următoarele priorități:

- Dezvoltarea intercoridorului de conectivitate B – Autostrada Zăpezii: București – Brașov (sector Ploiești – Comarnic – numărul 3 pe lista de priorități de pe rețeaua rutieră primară),
- Realizarea unui SF pentru construcția unei linii de mare viteză Constanța - București - Budapesta (HSR)
- Introducerea serviciului de tren metropolitan în municipiul Ploiești (locul 12 pe lista de priorități).

Se poate observa faptul că Programul Investițional este corelat cu Masterplanul General de Transporturi, preluând proiecte din cadrul acestuia, dar tratând și subiecte noi precum trenul de mare viteză.

Aprobată în anul 2020, **Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025**[32] se bazează pe două obiective strategice generale pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare, respectiv: *Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă* și *Integrarea în spațiul feroviar unic european*. Pentru atingerea acestor obiective și a viziunii propuse, în cadrul strategiei sunt prezentate o suită de acțiuni și măsuri relevante care să ghideze implementarea strategiei. Totodată, strategia prevede și implementarea tuturor proiectelor prezentate în cadrul Masterplanului General de Transport al României ce vizează infrastructura feroviară. Dintre acestea, importante pentru Câmpina sunt următoarele:

- Reînnoirea liniilor curente și directe pe ruta București – Brașov – Sighișoara – Curtici;
- Reabilitare poduri, podețe, tuneluri SRCF București situate pe rețeaua TEN-T CORE;
- Modernizare stații de cale ferată aparținând de rețeaua TEN-T;
- Operaționalizare ERTMS pe secțiunea Predeal – București – Constanța.

Planul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR)[33] este un document strategic extrem de important pentru perioada de programare 2021-2027, acesta stabilind domeniile și prioritățile de investiții de la nivel național, precum și a direcțiilor de reformă în contextul crizei pandemice existente. Acesta a fost aprobat de Consiliul Uniunii Europene în data de 28 octombrie 2021. Documentul se bazează pe cei 6 piloni principali ai Mecanismului de redresare și reziliență european și propune alocarea a 29.2 miliarde de euro pentru reformele naționale. De asemenea, PNRR este structurat pe 15 componente ce acoperă cei 6 piloni principali. Tabelul următor centralizează propunerile PNRR pentru componentele ce vizează domeniul mobilității, precum și bugetul alocat acestora.

Tabel 4. Alocare pentru componentele ce vizează mobilitatea și transportul

PILON	COMPONENTĂ	ALOCARE (MILIOANE EURO)
I. Tranziția verde	C4. Transport sustenabil	7.620
IV. Coeziune socială și teritorială	C10. Fondul local	2.100

Sursa: PNRR

[31] Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, 2021, Plan Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030 (https://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/)
[32] Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, Compania Națională de Căi Ferate CFR SA, 2020, Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare 2021-2025 (https://cfr.ro/wp-content/uploads/2018/05/files_strategie_SDezIF_2020_strategie-infra-v4.2.pdf)
[33] Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene, 2021, PNRR (https://mfe.gov.ro/pnrr/)

La nivel regional, obiectivele strategice de la nivel european și național sunt integrate în planurile de dezvoltare regională elaborate ca să corespundă cu exercițiile de programare bugetară a UE și cu prioritățile strategice europene. Sunt elaborate însă și documente strategice sau de acțiune sectoriale, în funcție de nevoile regionale identificate, care însă trebuie să se integreze în cadrul strategic european (în special prioritățile de finanțare ale Fondurilor Structurale și de Investiții) și național.

Astfel, **Planul de Dezvoltare Regională (PDR) 2021-2027 al regiunii Sud Muntenia** este unul dintre principalele documente strategice ce vizează teritoriul municipiului Câmpina. Viziunea propusă în cadrul acestui PDR urmărește *transformarea regiunii într-o societate echitabilă, incluzivă și prosperă*, sprijinind o *economie modernă, dinamică și eficientă* în utilizarea resurselor. Aceasta se aliniază cu obiectivul strategic de *reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră*, promovând în același timp sustenabilitatea și competitivitatea la nivel regional[34]. Domeniul mobilității urbane este integrat și promovat în plan prin Prioritatea 1: Dezvoltarea durabilă a infrastructurii locale și regionale și Prioritatea 2: Dezvoltare urbană durabilă. Din lista proiectelor selectate și aprobate la nivelul regiunii, fac parte și:

- Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate și prin redirecționarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran în zona centrală a Municipiului Câmpina;
- Extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a municipiului Câmpina;
- Modernizarea, reabilitarea și extinderea traseului Azuga – Bușteni - Gura Vitioarei, prin "Accesibilizarea golului alpin Munții Baiului" și a drumurilor județene DJ 102I, DJ 101T, DJ 100G.

Planul Teritorial pentru o Tranziție Justă în județul Prahova[35] sprijină regiunile cele mai perturbate de tranziția către neutralitatea climatică, asigurând totodată evitarea accentuării disparităților regionale. În cadrul acestui plan, sunt prevăzute măsuri care vizează dezvoltarea transportului public ecologic, prin achiziția de vehicule nepoluante și instalarea de infrastructură pentru stații de încărcare. Aceste acțiuni contribuie la crearea unui sistem de mobilitate sustenabil, aliniat obiectivelor de reducere a emisiilor și îmbunătățire a calității mediului urban.

În cadrul **Strategiei de Specializare Inteligentă a regiunii Sud Muntenia**[36], pentru perioada 2021-2027, este prevăzută dezvoltarea competitivității economice atât la nivel intern, cât și internațional. Pentru atingerea viziunii a fost elaborat un portofoliu de proiecte în care se regăsesc și următoarele proiecte ce vizează mobilitatea:

- Mobilitate electrică și dezvoltarea socio-economică durabilă pentru crearea de localități inteligente în regiunea SM;
- Realizarea unor trasee montane de biciclete (Primăria Câmpina – Centrul Național de informare și Promovare Câmpina);
- Mobilitate sustenabilă la nivelul regiunii sud Muntenia;
- Harta traseelor și punctelor de alimentare a mașinilor electrice în Regiunea Sud-Muntenia și Platformă pentru înregistrarea transparentă a furnizorilor de stații sau parcări solare (WMap).

[34] ADR Sud Muntenia, Planul de Dezvoltare Regională 2021-2027 al regiunii Sud Muntenia (https://www.adrmuntenia.ro/download_file/article/1107/PDR%20final%20martie%202024.pdf)
[35] Consiliul Județean Prahova, PTTJ (https://cjph.ro/planul-teritorial-pentru-o-tranzitie-justa-in-judetul-prahova/)
[36] ADR Sud Muntenia, Strategia de Specializare Inteligentă a regiunii Sud Muntenia 2021-2027 (https://www.adrmuntenia.ro/download_file/article/532/4-RIS3-RO-final-07-06-2021_1.pdf)

Planul de menţinere a calităţii aerului în judeţul Prahova[37] pentru perioada 2019-2023 include o serie de măsuri specifice în domeniul transportului, având ca obiectiv principal reducerea emisiilor generate de trafic și îmbunătățirea accesibilității. În ceea ce privește municipiul Câmpina și zona sa metropolitană, măsurile relevante sunt următoarele:

- Reabilitarea DJ 102I (în operare);
- Consolidarea DJ 205G, comuna Cornu (în operare);
- Extinderea / modernizarea arterelor de circulație (Calea Doftanei, strada Dealului, aleea Parcului, Strada Bobîlna) în municipiul Câmpina (în operare);
- Modernizare drumuri comunale și locale în localitatea Brebu (în operare);
- Construire / execuție trotuare în localitatea Brebu (în operare).

În cadrul **Strategiei Integrate de Dezvoltare Teritorială Sud Muntenia**[38] 2021-2027 sunt propuse o serie de intervenții ce vizează mobilitatea, atât în mod direct, cât și indirect. Aceste intervenții includ măsuri orientate către:

- Înființarea, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv prin investiții în material rulant, mijloace de transport urban ecologice și infrastructura de transport necesară acestora;
- Înființarea, modernizarea, extinderea și dotarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate, inclusiv configurarea / modernizarea / lărgirea / reconfigurarea străzilor din orașe și din zona urbană funcțională, inclusiv intervenții asupra sistemului de iluminat public aferent traseului reabilitat în vederea dezvoltării infrastructurii pentru mersul cu bicicleta, amenajarea de zone pietonale, introducerea de sisteme de bike-sharing, sisteme de monitorizare, etc;
- Achiziționarea de autobuze/microbuze pentru transport școlar;
- Dezvoltarea unor culoare de mobilitate, inclusiv prin intervenții aferente depourilor / autobazelor aferente transportului public și infrastructura tehnică aferentă și retehnologizării;
- Realizarea de parcări și echipamente și servicii necesare punerii în practică a politicilor de parcare de la nivelul fiecărui oraș;
- Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi;
- Întărirea capacității AM, a dezvoltatorilor de proiecte și a autorităților și instituțiilor publice în domeniul mobilității urbane;
- Elaborarea/actualizarea PMUD și a SIDU;
- Coridoare verzi - râuri și canale, inclusiv malurile acestora, aliniamente stradale cu gazon, arbori și flori, ecoducte, pasaje pietonale verzi, spațiile verzi de-a lungul drumurilor, coridoarelor feroviare, liniilor de tramvai, traseelor de ciclism, căilor pietonale, etc.;
- Sprijin pentru intervenții de tip smart-city și smart village, digitalizarea serviciilor publice la nivel local si regional, inclusiv asigurarea securității cibernetice și interoperabilității acestora, prin dezvoltarea infrastructurii, serviciilor și echipamentelor necesare relevante, precum și prin achiziționarea, dezvoltarea, testarea și pilotarea de soluții și aplicații;
- Regenerarea zonelor centrale din mediul urban.

[37] Consiliul Județean Prahova, Planul de menținere a calității aerului în județul Prahova 2019-2023 (https://cjph.ro/versiuneveche/files/Documente/Strategii-programe/Plan-Aer-2019-2023.pdf)
[38] ADR Sud-Muntenia, Strategia Integrată de Dezvoltare Teritorială Sud Muntenia (https://www.adrmuntenia.ro/download_file/article/493/Strategia%20Integrata%20Dezv%20Teritoriala%20SM%202021%20-%202027_draft.pdf)

Strategia de dezvoltare durabilă a județului Prahova[39] pentru perioada 2021-2027 urmărește optimizarea activității administrației publice locale prin implementarea de mecanisme și proceduri standardizate pentru fundamentarea deciziilor și planificarea strategică pe termen lung. În ceea ce privește mobilitatea în municipiul Câmpina și zona sa metropolitană, strategia include o serie de propuneri de proiecte relevante, printre care se numără:

- Legături rutiere secundare nou construite sau reabilitate către rețeaua rutieră și nodurile TEN-T – Variante ocolitoare cu acces la rețeaua rutieră și nodurile TEN-T (Bănești – Valea Doftanei, Comarnic, Bușteni, Azuga);
- Transport public județean cu combustibil verde (electric, GNC) (în implementare);
- Infrastructuri pentru mersul pe bicicletă – Amenajare trasee definite pentru circulație cu velocipede;
- Modernizarea și reabilitarea traseului DJ 102I (Câmpina, DN 1 - limită județ Brașov) - 47,00 km;
- Modernizarea și reabilitarea traseului DJ 101R - 17,83 km (Câmpina, DJ 102I - Comarnic, DN 1);
- Amenajare sens giratoriu intersecție DN 1 cu DJ 100D, comuna Bănești, județul Prahova;
- Construcția centurii orașului Câmpina "Variantă ocolitoare Câmpina";
- Sisteme inteligente pentru managementul informațiilor , siguranță publică, transport public;
- Consolidare strada Plevnei;
- Consolidare B-dul Carol I de la intersecția cu strada Siret până la pod Lunca Cornului;
- Construire Parcare supraetajata Piața centrală - Str. I. L. Caragiale;
- Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate și prin redirecționarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran în zona centrală a Municipiului Câmpina;
- Modernizarea coridorului de mobilitate urbană în zona Dealul Muscel din Municipiul Câmpina;
- Proiect de îmbunătățire a sistemului de semaforizare pentru un număr de 5 intersecții în Municipiul Câmpina;
- Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate N-S din municipiul Câmpina;
- Creșterea performanțelor transportului public prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate E-V din municipiul Câmpina;
- Realizarea unui centru intermodal de transport public al Municipiului Câmpina, integrat cu sistem "park and ride";
- Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă;
- Modernizarea stațiilor de transport public și instalarea de echipamente interactive pentru aducerea la standardul de „Smart Bus Station";
- Câmpina VeloCity - Sistem integrat de mobilitate alternativă de tip bike sharing;
- Modernizare aleea Buciumului (în curs de obținere finanțare);
- Reabilitare alee din strada Independenței (finalizat);
- Reabilitare alee din str. Tg. Mureș (finalizat);
- Modernizare alee din Aleea Izlaz (în curs de obținere finanțare);
- Reabilitare Șoseaua Paltinu (în curs de obținere finanțare);
- Reabilitare strada Voila (în implementare);
- Modernizare aleea Fagului (finalizat);
- Reabilitare alee din str. Muncii (finalizat);
- Modernizare strada Dealului (în curs de obținere finanțare);

[39] Consiliul Județean Prahova, Strategia de dezvoltare durabilă a județului Prahova (https://cjph.ro/versiuneveche/files/Documente/Strategii-programe/Strategia-de-dezvoltare-durabila-a-Judetului-Prahova-pentru-perioada-2021-2027.pdf)

- Modernizare strada Rândunicii (în curs de obținere finanțare);
- Modernizare strada Orizontului (în implementare);
- Modernizare strada Ion Câmpineanu (în curs de obținere finanțare);
- Modernizare strada Trandafirilor (în curs de obținere finanțare);
- Modernizare strada Arcașului (în curs de obținere finanțare);
- Reabilitare Str. Alex Vlahuță (finalizat);
- Reabilitare și combatere inundații alee formată din Al. Salcâmului (finalizat);
- Extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a municipiului Câmpina;
- Regenerare urbană prin transformarea liniilor de cale ferată dezafectate și crearea unei axe verzi în cadrul orașului;
- Regenerare urbană în zona cartierelor de locuințe colective;
- Amenajare ansamblu comercial și parcări adiacente străzii I.L. Caragiale și strada 1 Mai - „Regenerare Piața Câmpina".

Prin intermediul **Studiului privind stadiul actual de dezvoltare al infrastructurii în regiunea Sud-Muntenia și perspectivele de dezvoltare**[40] se identificarea și prioritizarea direcțiilor strategice de acțiune la nivel regional, în vederea asigurării unei dezvoltări durabile. În ceea ce privește mobilitatea din municipiul Câmpina și zona sa metropolitană, sunt propuse pe lista indicativă următoarele proiecte:

- Construcția tronsonului de autostradă Ploiești – Comarnic;
- Reabilitarea DJ 101 P și DJ 101 A;
- Reabilitarea DJ 102I;
- Construcție șosea de centură Câmpina;
- Extinderea, reabilitarea și modernizarea tramei stradale din toate localitățile urbane ale regiunii;
- Modernizarea parcului de transport în comun, cu echipamente ecologice, în toate localitățile urbane din regiune;
- Modernizarea drumurilor de acces la exploatațiile agricole, în toate localitățile din regiune.

1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor

1.4.1. Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) Municipiul Câmpina și Zona Urbană Funcțională Câmpina

Obiectivul principal al **Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană** constă în conectarea teritoriului printr-un sistem de transport public ecologic, care să contribuie la echilibrarea zonei urbane funcționale din perspectiva socio-economică. De asemenea, se urmărește crearea condițiilor necesare pentru un spațiu de locuire atrăgător, susținut de un angajament activ și consolidat al administrației publice locale[41].

Obiectivul strategic 1, intitulat Zonă Urbană Funcțională Verde și Rezilientă, se structurează în două sub-obiective principale, unul fiind adresat în mod direct mobilității urbane: *Dezvoltarea infrastructurii și a mobilității*. Pentru a atinge acest obiectiv, SIDU include peste 110 proiecte dedicate mobilității și transporturilor, fiecare dintre acestea fiind aliniate la următoarele politici și programe:

- Realizarea unui sistem de transport public performant (realizare autobază, extinderea infrastructurii de transport public, reorganizarea traseelor și graficelor de circulație, creșterea performanței etc.);

[40] ADR Sud Muntenia, Studiu privind stadiul actual de dezvoltare în regiunea Sud-Muntenia și perspectivele de dezvoltare (https://www.adrmuntenia.ro/download_file/document/896/studiu-infrastructura-adr-sud-muntenia-final-abc.pdf)
[41] Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Municipiul Câmpina și Zona Urbană Funcțională Câmpina, aprobată în anul 2024

- Creșterea siguranței rutiere (derularea de campanii de educație rutieră adresate tinerilor, derularea de campanii de informare / comunicare adresate participanților la trafic, asigurarea semnalizării orizontale și verticale la standarde europene etc.);
- Modernizarea infrastructurii de drumuri agricole (amenajare drumuri agricole în comuna Bănești, dezvoltarea de canale de desfacere și promovarea produselor agricole și de artizanat locale – piață ambulantă, modernizare drumuri agricole de exploatație în comuna Cornu);
- Modernizarea infrastructurii de drumuri comunale (amenajare drum pe lângă Valea Rea, asfaltare drumuri comunale, extinderea infrastructurii rutiere de interes comunal pentru conectarea cu Măgureni – Florești etc.);
- Modernizarea infrastructurii de poduri rutiere (crearea unui pod nou rutier și pietonal peste râul Doftana, construire pod peste pârâul Provița și apărare mal, reabilitare platformă pod Șantiera etc.);
- Modernizarea infrastructurii pietonale (amenajare trotuare, crearea de noi spații pietonale / shared-space și agrement, extinderea / modernizarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a municipiului Câmpina etc.);
- Modernizarea infrastructurii rutiere (modernizare străzi, crearea a două noduri intermodale de transport public și înființarea de stații de transport public intercomunitar, îmbunătățirea sistemului de semaforizare pentru un număr de 5 intersecții, modernizarea sistemelor și echipamentelor de întreținere a drumurilor etc.;
- Program amenajare parcări (amenajare spații parcare și instituire sistem inteligent pentru managementul parcărilor, crearea structurii de gestionare a parcărilor publice și rezidențiale, amenajarea și reabilitarea parcărilor publice supraterane și subterane etc.);
- Transport alternativ (Câmpina VeloCity, rețea de piste de biciclete pentru dezvoltarea mobilității alternative, crearea structurii de gestionare a sistemelor de mobilitate alternativă etc.);
- Infrastructură transport alternativ (construire stație încărcare vehicule electrice și hibride);
- Mobilitate urbană (resistematizarea principalelor coridoare de transport pentru îndeplinirea obiectivelor de reducere a emisiilor GES la nivelul zonei urbane funcționale, modernizarea coridorului de mobilitate urbană în zona Dealul Muscel, creșterea mobilității urbane în zonele de agrement, resistematizarea străzilor care alcătuiesc inelul central cu sens unic etc.).

Pe lângă acestea, SIDU mai conține și o serie de proiecte în domenii conexe mobilității, cum sunt *regenerarea urbană* (transformarea liniilor de cale ferată dezafectate și crearea unei axe verzi în cadrul orașului, regenerare urbană în zona cartierelor de locuințe colective etc.), *protecția mediului* (Low-Emission Zone), *obiective turistice* (refacerea mocăniței pe traseul Câmpina – Valea Doftanei), *valorificare potențial local* (dezvoltarea de trasee de drumeție și ciclism), *digitalizarea administrațiilor publice* (implementarea sistemului integrat de management al traficului), *planificare strategică integrată și durabilă* (politică de parcare), ce sprijină dezvoltarea unui ecosistem urban modern și sustenabil, în care mobilitatea, protecția mediului și valorificarea resurselor locale sunt integrate armonios pentru a genera un impact pozitiv asupra comunității și economiei locale.

1.4.2. Strategia de Dezvoltare Locală a Municipiului Câmpina pentru perioada 2021-2027

Strategia de Dezvoltare Locală a Municipiului Câmpina are ca scop fundamentarea deciziilor investiționale prin actualizarea și analiza detaliată a caracteristicilor socio-economice și demografice. Totodată, aceasta abordează evoluția spațială a orașului de-a lungul timpului, precum și aspectele legate de mediul natural și construit, asigurând astfel o planificare coerentă și sustenabilă a dezvoltării urbane[42]. Creșterea accesibilității la nivel local, regional și național și asigurarea unei infrastructuri și servicii de transport integrate, sustenabile și de calitate reprezintă unul dintre obiectivele strategice ale documentației, urmărind:

- Îmbunătățirea conexiunilor la nivelul teritorial al zonei urbane funcționale (Centura de Est a municipiului Câmpina, implementare de sistem de tarifare integrată transport local – transport județean, Net City Câmpina etc.);
- Amenajarea și promovarea unei infrastructuri de transport accesibilizate și adaptate pentru deplasări nemotorizate sau cu emisii reduse de CO2 (crearea de noi spații pietonale, shared-space și agrement, rețea de stații de încărcare pentru autoturisme electrice etc.);
- Crearea unui sistem de transport public eficient și inteligent care să deservească locuitorii municipiului Câmpina și al zonei urbane funcționale (reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de urbană durabilă, realizarea unui centru intermodal de transport public, derularea de campanii de conștientizare / informare, modernizarea stațiilor de transport public și instalarea de echipamente interactive pentru aducerea la standardul de "Smart Bus station" etc.);
- Modernizarea infrastructurii rutiere și pietonale a municipiului (extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a municipiului, îmbunătățirea sistemului de indicatoare rutiere, modernizare străzi etc.);
- Implementarea unui sistem de gestiune a mobilității urbane la nivelul zonei urbane funcționale (realizarea unui sistem de smart-parking și implementarea unor soluții pentru parcarea autovehiculelor, integrarea sistemelor de management al traficului cu sistemele din ZUF, măsuri pentru reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile etc.).

Toate aceste inițiative joacă un rol esențial în conturarea portofoliului de proiecte din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, servind ca punct de referință pentru *identificarea nevoilor și cerințelor cetățenilor*. Acest demers asigură o planificare integrată și orientată către îmbunătățirea accesibilității și calității vieții în comunitate, aliniindu-se obiectivelor strategice de dezvoltare durabilă.

[42] Strategia de Dezvoltare Locală a Municipiului Câmpina pentru 2021-2027 (https://www.primariacampina.ro/wp-content/uploads/2021/03/Strategia-de-Dezvoltare-Local%C4%83-2021-2027-a-Municipiului-C%C3%A2mpina.pdf)

2. Analiza situației existente

2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice

Acest subcapitol are ca obiectiv evidențierea principalelor tendințe socio-economice și de dezvoltare urbană la nivelul municipiului Câmpina, precum și definirea zonificării nevoilor specifice ale acestuia. Analiza urmărește să studieze modul în care principalele aspecte legate de potențialul uman și economic sunt corelate direct cu dezvoltarea locală.

2.1.1. Structura demografică a municipiului Câmpina și principalii indicatori demografici

Evoluția populației

Municipiul Câmpina este situat în județul Prahova, fiind a doua localitate după numărul de locuitori, după municipiul reședință de județ Ploiești. Conform Planului de Amenajare a Teritoriului Național – secțiunea a IV-a Rețeaua de localități, municipiul este clasificat drept localitate urbană de rangul II[43]. Zona Metropolitană a Câmpinei este formată din UATB-urile din prima coroană de localități, respectiv Bănești, Brebu, Cornu, Poiana Câmpina, Șotrile și Telega[44].

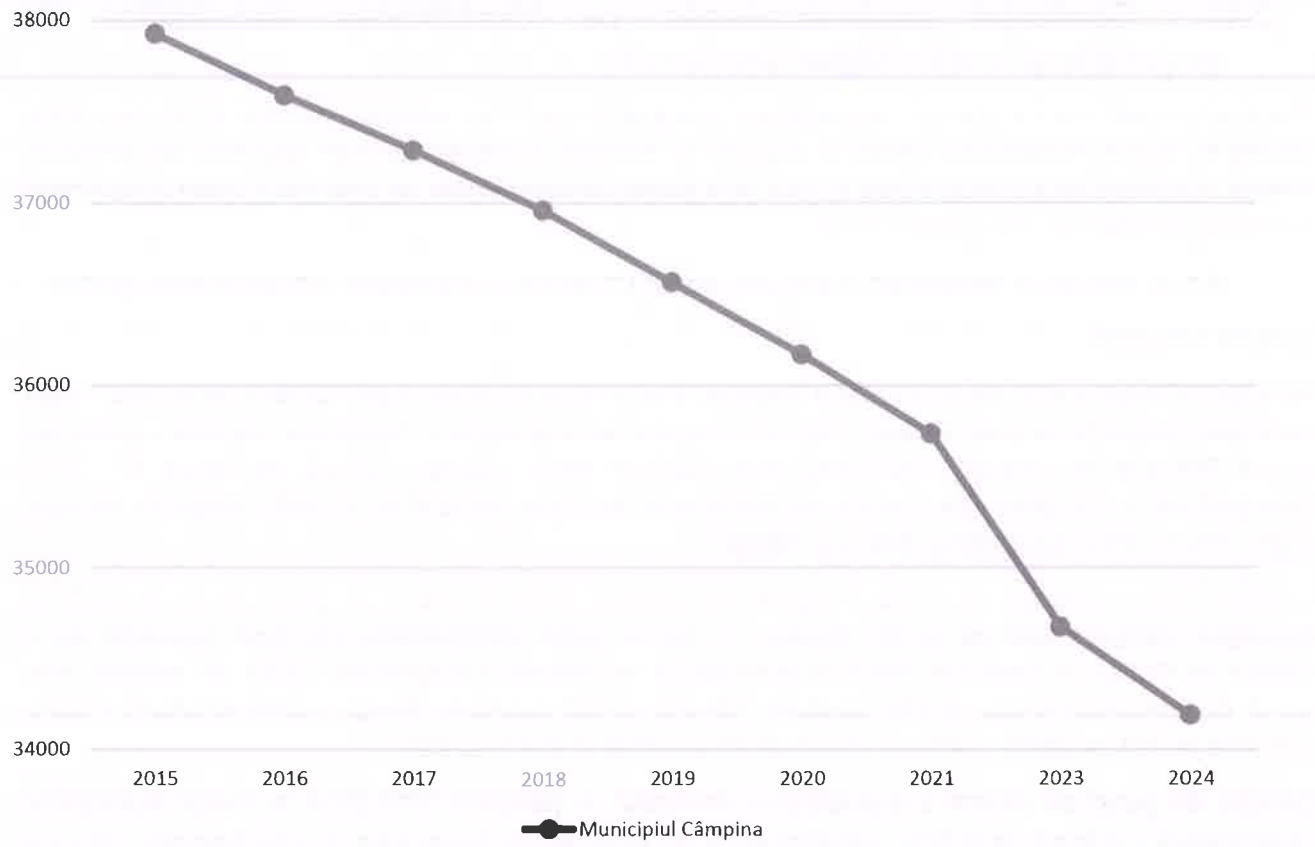
Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică (INS), în anul 2024, populația cu domiciliul în municipiul Câmpina este de 34.191 locuitori. În cadrul Zonei Metropolitane Câmpina, populația are o valoare de 63.563 de persoane, locuitorii municipiului reprezentând aproximativ 53,8% din aceasta, fiind urmat de comunele Brebu (6.775 locuitori), Bănești (5.462 locuitori), Telega (4.976 locuitori), Poiana Câmpina (4.793 locuitori), Cornu (4.116 locuitori) și Șotrile (3.250 locuitori)[45].

Evoluția din punct de vedere a populației cu domiciliul, în perioada 2015-2024 la nivelul municipiului înregistrează o scădere de 9,85%, marcând astfel, un fenomen de depopulare. În mod deosebit, între anii 2021 și 2024, scăderea populației a fost cea mai accentuată, marcând o reducere de 4,32% în 2024 față de anul 2021. Aceste date subliniază o tendință de diminuare a populației în municipiu, ceea ce poate avea implicații asupra dezvoltării economice și sociale locale și subliniază necesitatea unor măsuri strategice pentru a inversa acest fenomen.

Datele furnizate de Institutul Național de Statistică (INS) reprezintă estimări, iar ultimele valori exacte privind populația rezidentă provin din Recensământul Populației și Locuințelor (RPL) din anul 2021. Conform RPL, în 2021, municipiul Câmpina avea o populație rezidentă de 28.993[46] locuitori, în timp ce zona metropolitană înregistra un total de 57.932 locuitori. În același an, datele INS indicau o populație de 35.735 persoane cu domiciliul în municipiu, evidențiind că peste 18% dintre locuitori au o altă reședință.

[43] Legea nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități
[44] Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative
[45] Date preluate de pe platforma INS Tempo, indicator POP107D
[46] Date preluate din Recensământul Populației și Locuințelor 2021

Figura 7. Evoluția populației cu domiciliul în municipiul Câmpina, 2015-2024 (valori înregistrate la începutul anului)

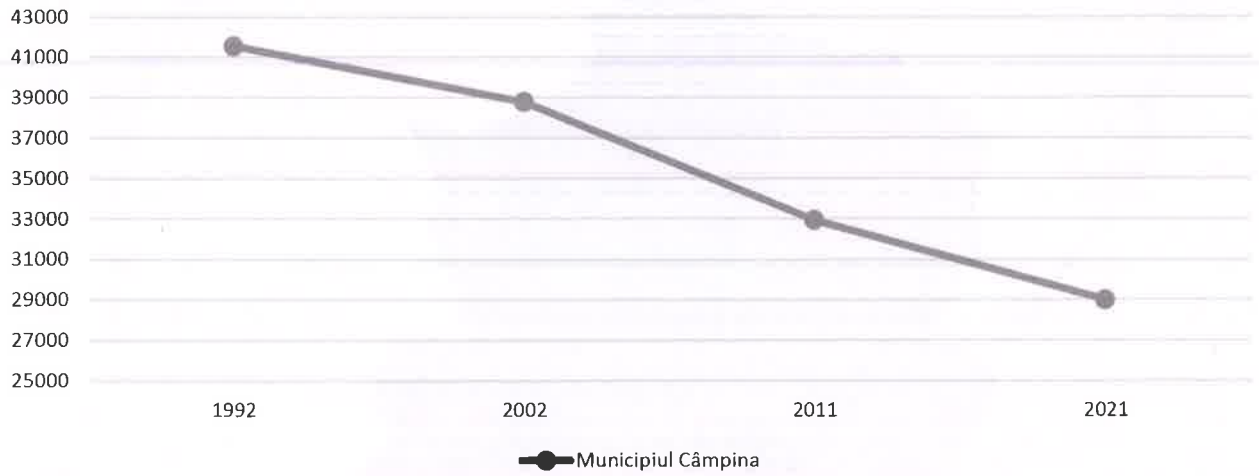


Sursa: INS, Populația după domiciliu la 1 ianuarie (POP107D)

**Datele pentru anul 2022 nu sunt disponibile*

Analiza rezultatelor înregistrate la Recensământul Populației și Locuințelor în perioada 1992 – 2021, evidențiază o scădere constantă a populației municipiului Câmpina. În ultimul deceniu (2011-2021), populația din municipiu a scăzut cu aproximativ 13,60%, trendul descendent fiind menținut și în unitățile administrativ-teritoriale de bază din zona metropolitană, excepție făcând comuna Bănești, care a înregistrat o creștere de 3,43%. Aceste valori sugerează o migrație a populației locale fie către alte zone din județ, fie în afara acestuia, în timp ce județul Prahova în ansamblu a consemnat o scădere de 8,88% în aceeași perioadă. Factorii posibili pentru această migrație includ căutarea unor oportunități economice mai atractive, precum și preferința pentru zone care oferă o calitate a vieții percepută ca fiind mai ridicată. Pentru a contracara această tendință, este esențial ca autoritățile locale să implementeze măsuri care să stimuleze retenția și atragerea populației, inclusiv prin dezvoltarea de proiecte economice și sociale ce vizează revitalizarea economică a zonei, creșterea accesibilității și îmbunătățirea calității vieții în municipiu.

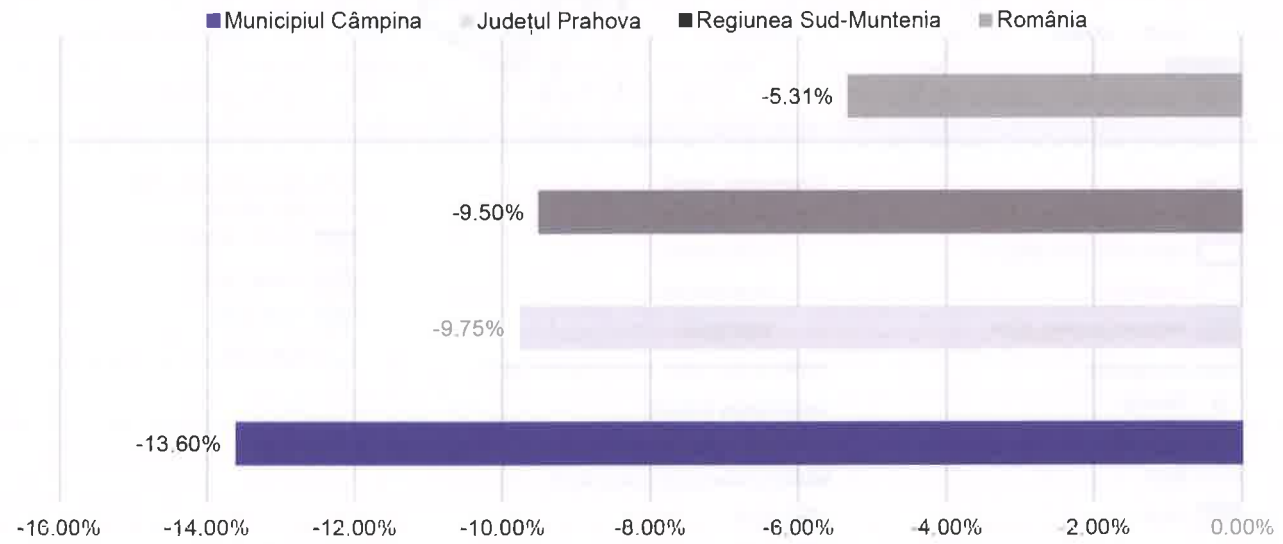
Figura 8. Evoluția numărului de locuitori în municipiul Câmpina, la recensămintele din perioada 1992 – 2021



Sursa: Recensământul Populației și Locuințelor

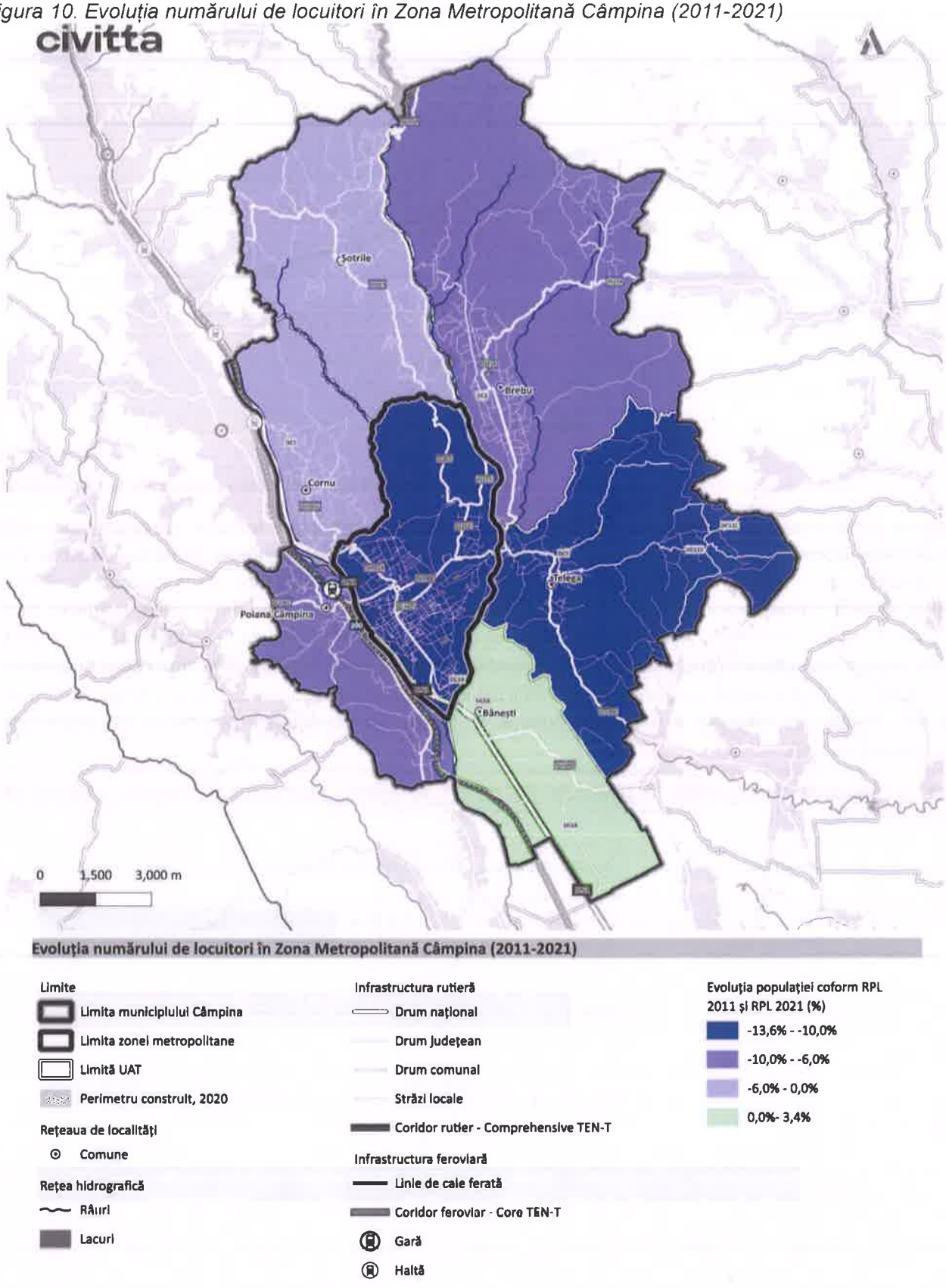
Scăderea procentuală înregistrată la nivelul municipiului Câmpina reflectă o tendință generală observată la nivel național, regional și județean, caracterizată printr-o diminuare a populației în ultimul deceniu. Cu toate acestea, ceea ce diferențiază municipiul Câmpina este severitatea declinului demografic. În ultimul deceniu, acesta a înregistrat o scădere mult mai accentuată comparativ cu media națională, scăderea fiind de peste două ori mai mare. Această dinamică negativă reprezintă o provocare constantă, cu impact negativ asupra dezvoltării municipiului pe termen mediu și lung. În acest context, este imperativă adoptarea unor măsuri strategice pentru creșterea atractivității locale, în vederea susținerii durabile a forței de muncă, asigurării funcționării eficiente a serviciilor publice și, implicit, a continuității procesului de dezvoltare economică și socială.

Figura 9. Tendințe demografice în perioada 2011-2021 la nivelul municipiului, județului, regiunii de dezvoltare și țării



Sursa: Recensământul Populației și Locuințelor 2011, 2021

Figura 10. Evoluția numărului de locuitori în Zona Metropolitană Câmpina (2011-2021)



Sursa: Prelucrarea autorilor pe baza datelor de la RPL 2011 și RPL 2021

Conform analizei demografice recente, zona centrală a municipiului se remarcă prin cea mai mare densitate a populației, fiind singura care înregistrează circumscripții de trafic ce depășesc pragul de 2.000 de locuitori. Această concentrație se explică în principal prin caracterul urbanizat și diversitatea tipurilor de locuințe și serviciilor din zonă.

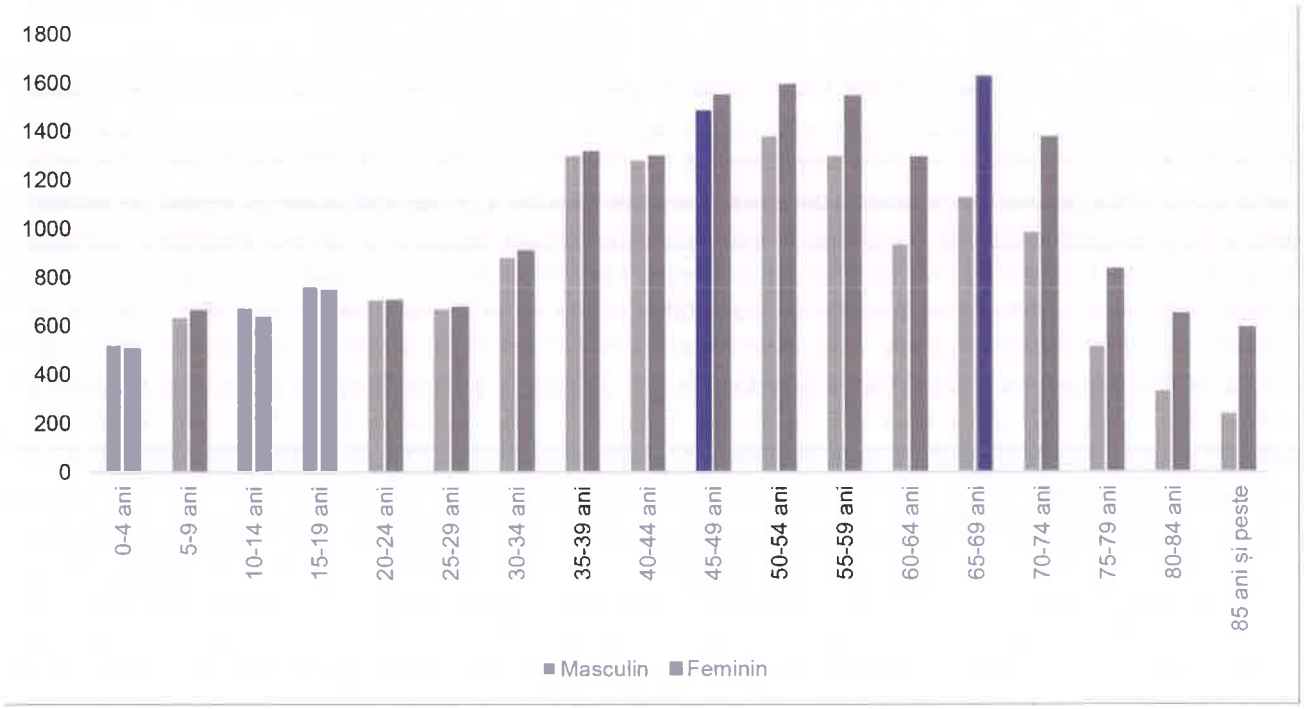
În contrast, în zonele periferice, densitatea populației este considerabil mai redusă, datorată în mare parte fondului locativ predominant alcătuit din locuințe individuale, ceea ce limitează capacitatea de ocupare. Cu toate acestea, trebuie subliniate anumite excepții notabile în zona periferică de nord, unde se înregistrează două circumscripții cu peste 1.000 de locuitori.

Pe de altă parte, regiunile de est și sud se caracterizează printr-o densitate a populației mai scăzută, dar cu o distribuție relativ omogenă, ceea ce sugerează o dezvoltare uniformă a fondului locativ în aceste părți ale municipiului.

Raportul de gen

La nivelul anului 2024, municipiul Câmpina prezintă o structură demografică pe sexe caracterizată printr-un dezechilibru de gen. Conform datelor disponibile, populația feminină numără 18.480 de persoane, reprezentând aproximativ 54% din total, în timp ce populația masculină se ridică la 15.711 persoane, adică 46% din total. Această distribuție generează un raport de gen cu un decalaj de +8% în favoarea femeilor, o diferență considerabilă în comparație cu media națională, unde diferența de gen este de doar +2,42% în favoarea sexului feminin[47].

Figura 11. Dinamica raportului de gen în municipiul Câmpina



Sursa: INS, Populația după domiciliu la 1 ianuarie 2024 (POP107D)

[47] Date preluate de pe platforma INS Tempo, indicator POP107D (pentru anul 2024)

Această diferență de gen este corelată cu mai multe tendințe demografice, dintre care cea mai semnificativă este discrepanța în speranța de viață la naștere între femei și bărbați. Conform datelor pentru Regiunea de Dezvoltare Sud Muntenia din 2021, speranța de viață pentru femei este de 76,6 ani, comparativ cu 68,7 ani pentru bărbați[48]. În paralel, migrația de la nivel local joacă un rol esențial, contribuind la accentuarea acestui dezechilibru.

Analiza dinamicii raportului de gen evidențiază o serie de particularități demografice semnificative. În grupele de vârstă 0-4 ani și 10-19 ani, predomină sexul masculin, însă diferențele sunt marginale și nu indică un dezechilibru major. În timp ce, în categoria de vârstă 20-24 de ani, numărul bărbaților și al femeilor este egal, marcând un echilibru temporar. Începând cu grupele de vârstă de peste 24 de ani, femeile devin constant mai numeroase decât bărbații, iar acest dezechilibru devine tot mai pronunțat odată cu avansarea în vârstă. Diferențe notabile în reprezentarea între sexe începând cu pragul de 50 de ani, unde femeile devin semnificativ mai numeroase, cu un excedent de peste 200 de persoane față de bărbați. Această diferență este și mai accentuată în categoria de vârstă 65-69 de ani, în care femeile depășesc numărul bărbaților cu 495 de persoane, reprezentând 59% din totalul acestei grupe de vârstă. Aceste date reflectă o structură demografică specifică, cu o pondere mai mare a femeilor în rândul populației vârstnice, fapt care poate influența necesitățile sociale și de servicii ale comunității, în special în ceea ce privește sănătatea și asistența socială.

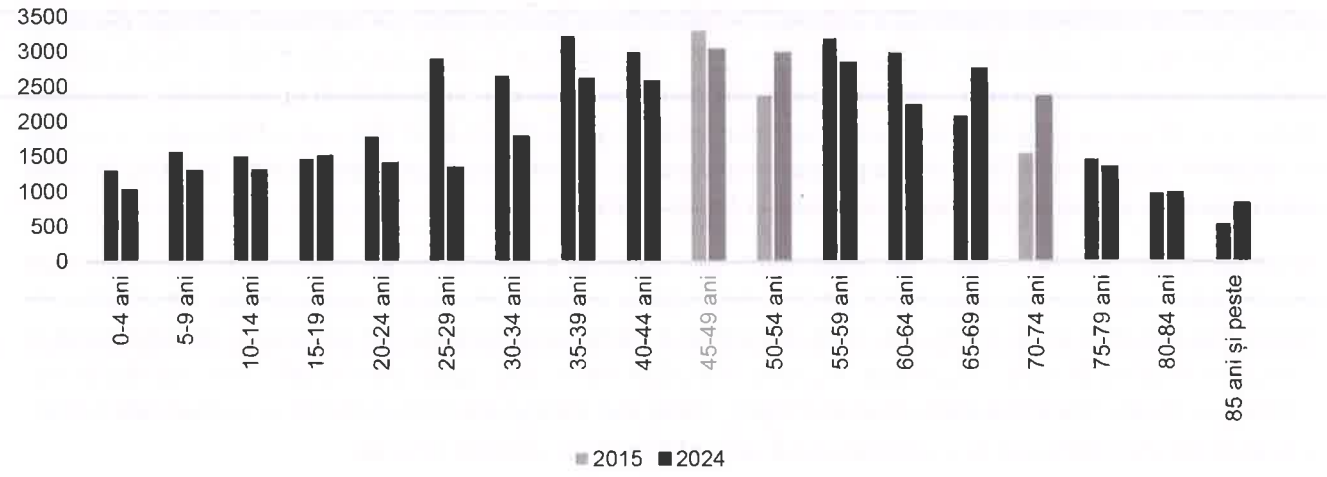
Structura populației pe vârste

În ceea ce privește structura pe vârste a populației municipiului Câmpina se observă prezența fenomenului de îmbătrânire demografică, acesta aliniindu-se astfel tendințelor naționale cu care se confruntă România în prezent. Acest proces reflectă o schimbare semnificativă în distribuția pe grupe de vârstă, evidențiind o creștere a ponderii populației vârstnice în raport cu celelalte categorii demografice.

Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică (INS), la începutul anului 2024, populația municipiului din grupa de vârstă de peste 65 de ani reprezenta aproximativ 24,2% din totalul locuitorilor. Acest segment a înregistrat o creștere semnificativă în ultimii 10 ani, fiind cu 24,9% mai mare comparativ cu anul 2015. Îmbătrânirea demografică generează o serie de provocări semnificative cu impact pe termen mediu și lung asupra mobilității populației în interiorul municipiului. Accesul la servicii medicale, activități recreative și alte facilități devine tot mai dificil pentru populația vârstnică, impunând necesitatea unei planificări urbane adaptate. Este esențial ca autoritățile locale să ia în considerare cerințele speciale de deplasare ale persoanelor în vârstă, asigurând infrastructură și soluții de transport accesibile și eficiente, pentru a facilita integrarea și bunăstarea acestora în comunitate. În același timp, se observă o scădere a numărului de copii (0-14 ani) și tineri (15-24 de ani) în raport cu persoanele active (25-59 ani) și vârstnicii (peste 60 de ani). Această tendință este explicată în principal prin rata scăzută a natalității, reflectând un dezechilibru demografic.

[48] Eurostat, 2023, Regions with the highest life expectancy

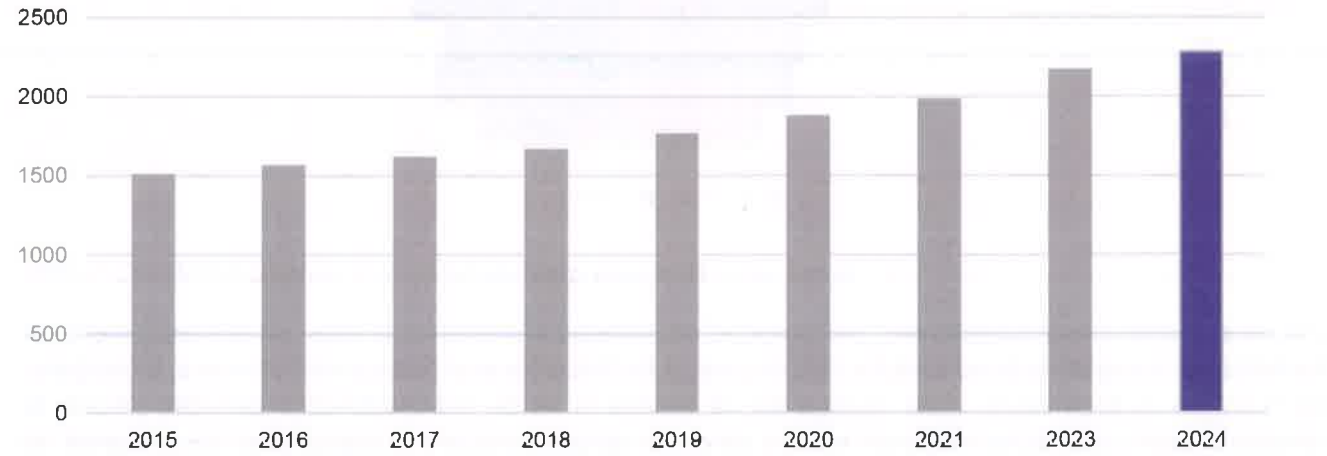
Figura 12. Populația pe vârste în municipiul Câmpina, la începutul anilor 2015 și 2024



Sursa: INS, Populația după domiciliu la 1 ianuarie 2015 și 2024 (POP107D)

Analiza comparativă a evoluției populației pe grupe de vârstă între anii 2015 și 2024 relevă schimbări demografice semnificative. Cea mai accentuată scădere a fost înregistrată în grupa de vârstă 25-29 de ani, cu o reducere de 53,8%, urmată de categoriile 30-34 de ani (-32,9%) și 60-64 de ani (-25,4%). În contrast, cea mai mare creștere demografică a fost observată în rândul persoanelor din grupa de vârstă 70-74 de ani (+52,5%), urmată de creșterea segmentelor de 65-69 de ani (+32,07%) și 50-54 de ani (+25,08%). Fenomenul observat evidențiază atât rata scăzută a natalității la nivelul municipiului Câmpina, cât și accelerarea procesului de îmbătrânire demografică și migrarea populației tinere. Scăderea semnificativă a numărului populației active, în special în grupele de vârstă 25-29 de ani și 30-34 de ani, poate fi atribuită în mare parte emigrației acestora, atât la nivel național, cât și internațional, în căutarea unor oportunități de angajare, educație și dezvoltare profesională mai avantajoase. Această tendință poate avea implicații semnificative asupra pieței forței de muncă locale și asupra sustenabilității economice pe termen lung. De asemenea, aceste categorii de vârstă sunt cele mai mobile din punct de vedere economic, iar lipsa de locuri de muncă sau de perspective atrăgătoare pe plan local poate stimula plecarea lor.

Figura 13. Raportul de îmbătrânire demografică în municipiul Câmpina, 2015-2024, ‰

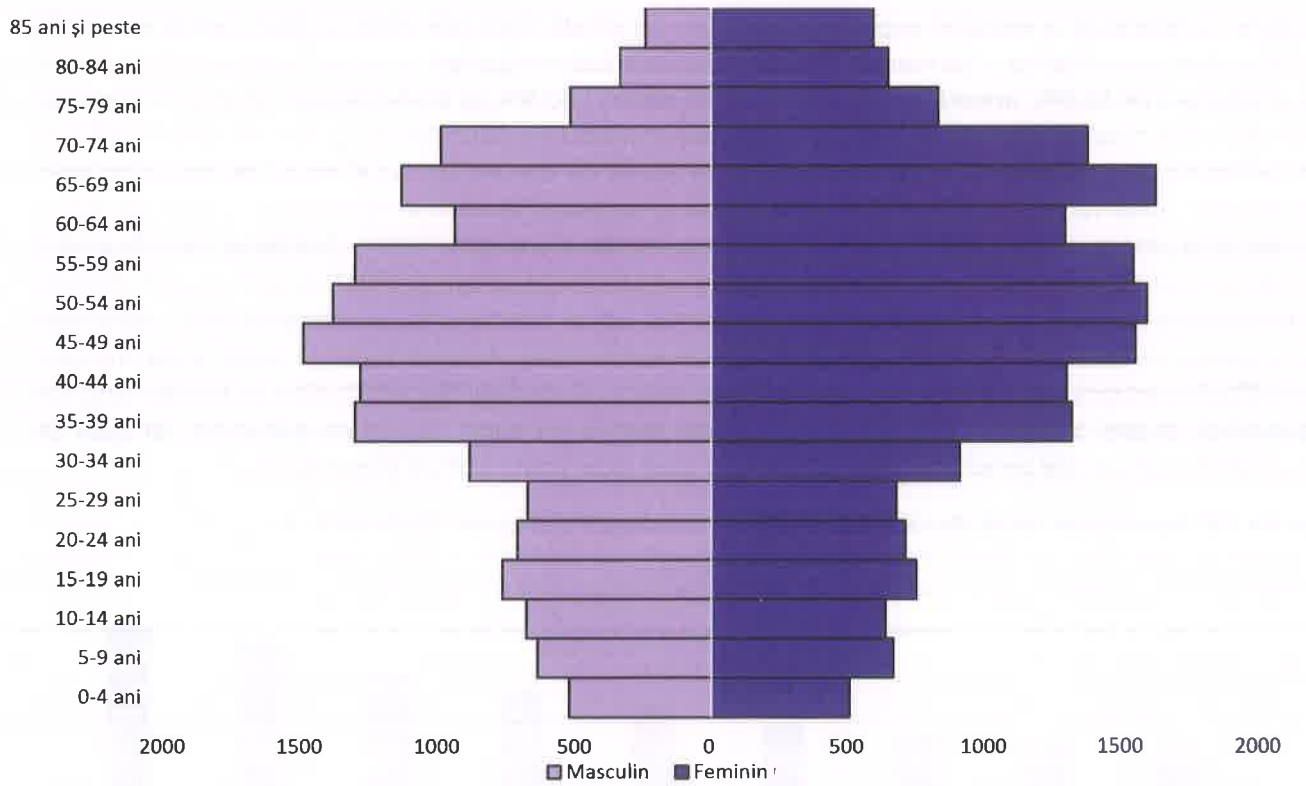


Sursa: INS, Populația după domiciliu la 1 ianuarie (POP107D)

Piramida vârstelor evidențiază aceleași probleme cu care municipiul se confruntă, respectiv fenomenul de îmbătrânire demografică și raportul de gen înclinat în favoarea femeilor. Astfel, această tendință este evidențiată de creșterea constantă a indicelui de îmbătrânire demografică, pe parcursul ultimului deceniu. Acest indicator și implicit evoluția sa, devin extrem de relevante în domeniul planificării urbane, atât în domeniul asistenței sociale și medicale, cât și din punct de vedere al accesibilității și mobilității. Se poate observa și faptul că generația cu vârste cuprinse între 45 și 59 de ani este cea mai numeroasă ca număr de locuitori (aproximativ 26% din populația municipiului), aceasta corespunzând anilor, în care, la nivel central existau politici de încurajare a natalității (1960-1970).

În perioada 2015-2024, raportul de îmbătrânire demografică a crescut cu aproximativ 51,4%, o evoluție semnificativă cu implicații importante pentru dezvoltarea socio-economică a municipiului. Segmentul de vârstă cuprins între 45 și 64 de ani, care constituie o parte considerabilă din populație, va reprezenta o provocare majoră în viitorul apropiat. Nevoile specifice ale acestui grup demografic sunt variate și vor necesita o gestionare eficientă la nivel municipal, implicând colaborare între autorități și comunitate pentru a asigura servicii adecvate și o infrastructură care să răspundă acestor cerințe.

Figura 14. Piramida vârstelor pentru municipiul Câmpina



Sursa: INS, Populația după domiciliu la 1 ianuarie 2024 (POP107D)

Pentru a aborda aceste caracteristici demografice, dezvoltarea municipiului ar trebui să se concentreze pe identificarea și implementarea soluțiilor optime care să faciliteze accesul persoanelor vârstnice, o categorie demografică în expansiune. Este esențial să se extindă și să se îmbunătățească serviciile sociale și medicale, astfel încât să se răspundă eficient cererii în continuă creștere. Această abordare integrată va contribui la asigurarea unui standard de viață adecvat pentru seniori și la consolidarea coeziunii sociale în comunitate.

Principalii indicatori demografici relevă că raportul de dependență demografică în municipiu este de aproximativ 533 de persoane dependente la 1.000 de persoane active, o valoare semnificativ mai mare comparativ cu toate celelalte niveluri teritoriale analizate (județean, regional și național). Această valoare ridicată generează o presiune financiară constantă asupra autorităților locale și județene, întrucât persoanele demografic dependente, reprezentate de tineri și vârstnici, necesită susținere și asistență continuă. Acest context impune o reevaluare strategică a alocării resurselor și a priorităților socio-economice pentru a menține sustenabilitatea pe termen lung.

Coeficientul de dependență a persoanelor tinere, calculat ca raport între grupa de vârstă 0-14 ani și grupa de vârstă 15-64 de ani la 1.000 de persoane, înregistrează valori inferioare la nivelul municipiului (10,60%) comparativ cu media națională (14,24%), regiunea Sud Muntenia (13,62%) și județul Prahova (12,93%). Această situație este nefavorabilă pe termen mediu și lung, având implicații directe asupra disponibilității viitoare a forței de muncă. În același timp, procentul vârstnicilor este considerabil mai ridicat decât mediile naționale, regionale și județene, subliniind încă o dată presiunea crescândă asupra segmentului de populație activă, care va trebui să susțină atât persoanele dependente, cât și echilibrul socio-economic al comunității.

În strânsă legătură cu aceste tendințe demografice se află și rata înlocuirii forței de muncă, un indicator care reflectă numărul de persoane ce vor intra în câmpul muncii odată ce o treime din populația activă se va pensiona. Conform datelor analizate, municipiul Câmpina înregistrează o valoare semnificativ sub mediile celorlalte niveluri teritoriale, prezentând o diferență notabilă față de media națională. Practic, pentru fiecare 1.000 de persoane care vor ieși din câmpul muncii în municipiu, doar 487 vor putea fi înlocuite, comparativ cu 577 în județ, 610 în regiune și 632 la nivel național. Această discrepanță este direct influențată de procesul de îmbătrânire demografică accentuată atât la nivel național, cât și local.

Tabel 5. Principalii indicatori demografici la nivel local, județean, regional și național, 2024

INDICATOR	MUNICIPIUL CÂMPINA	JUDEȚUL PRAHOVA	REGIUNEA SUD MUNTENIA	ROMÂNIA
% tineri (0-14 ani)	10,60%	12,93%	13,62%	14,24%
% vârstnici (65+ ani)	24,16%	19,82%	19,45%	18,17%
Raport de dependență demografică (‰)	532,88‰	487,08‰	494,04‰	479,51‰
Raportul de dependență demografică a persoanelor tinere (‰)	162,47‰	192,28‰	203,43‰	210,75‰
Raportul de dependență demografică a persoanelor vârstnice (‰)	370,41‰	294,80‰	290,61‰	268,76‰
Rata înlocuirii forței de muncă (‰)	487,42‰	576,83‰	610,28‰	632,25‰
Raport de îmbătrânire demografică (‰)	2.279,80‰	1.533,24‰	1.428,55‰	1.275,24‰

Sursa: Prelucrarea autorilor pe baza datelor furnizate de INS (ianuarie 2024)

Raportul de îmbătrânire demografică constituie un indicator fundamental pentru analiza structurii populației și a provocărilor economice și sociale aferente. În municipiul Câmpina, acest raport atinge un nivel alarmant de 2.279,80‰, semnificativ mai ridicat decât valorile înregistrate la nivelul județului Prahova (1.533,24‰), regiunii Sud Muntenia (1.428,55‰) și mediei naționale (1.275,24‰). Această statistică evidențiază o concentrare crescută a persoanelor vârstnice în totalitatea populației, ceea ce sugerează o dependență din ce în ce mai mare a generațiilor tinere de cei în vârstă. Consecințele acestei tendințe sunt multiple, având potențialul de a genera provocări majore în ceea ce privește sustenabilitatea sistemelor de sănătate și a pensiilor, precum și în asigurarea resurselor necesare îngrijirii unei populații aflate în proces de îmbătrânire. În acest context, este esențial ca autoritățile locale să abordeze proactiv această problemă prin dezvoltarea unor strategii adaptate, care să faciliteze integrarea vârstnicilor în comunitate și să asigure un echilibru inter generațional sustenabil. Implementarea acestor măsuri va contribui nu doar la îmbunătățirea calității vieții persoanelor în vârstă, ci și la consolidarea coeziunii sociale în municipiu.

Având în vedere indicatorii demografici analizați, devine evidentă necesitatea de a stimula natalitatea și de a consolida segmentul de populație tânără. În acest sens, este esențială implementarea unor măsuri concrete menite să crească atractivitatea municipiului, atât pentru rezidenți, cât și pentru potențiali noi locuitori. Aceste măsuri vor contribui la reducerea vulnerabilităților la care municipiul riscă să fie expus din cauza îmbătrânirii demografice accentuate și a creșterii raportului de dependență demografică. O abordare strategică, axată pe revitalizarea comunității, poate asigura sustenabilitatea socio-economică pe termen lung.

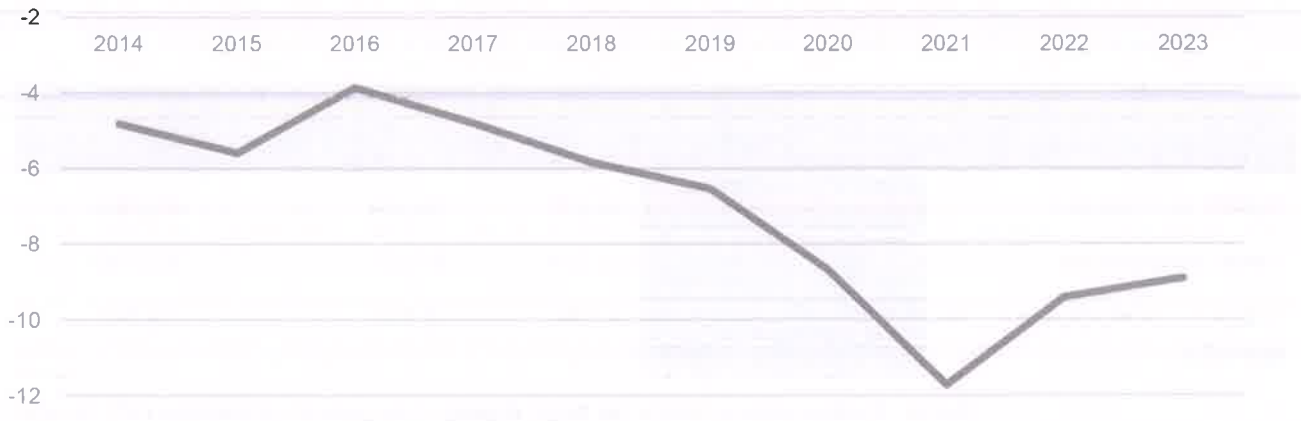
Raportul de îmbătrânire demografică ridicat în municipiul Câmpina, care evidențiază o concentrare semnificativă a persoanelor vârstnice, exercită o influență considerabilă asupra sistemului de transport local. Această situație poate genera o creștere a cererii pentru transport adaptat, necesar pentru a asigura accesibilitatea vehiculelor și a stațiilor pentru persoanele cu mobilitate redusă. O abordare integrată a planificării urbane devine esențială, fiind necesară îmbunătățirea infrastructurii, cum ar fi trotuarele și zonele de odihnă, pentru a facilita accesul la transportul public. Pe termen lung, este recomandat să se ajusteze frecvența și orele de operare ale serviciilor de transport pentru a răspunde nevoilor populației vârstnice. Implementarea acestor măsuri va contribui la îmbunătățirea calității vieții seniorilor și la consolidarea coeziunii sociale, promovând un mediu urban inclusiv și accesibil pentru toți cetățenii.

2.1.2. Mișcarea naturală și mișcarea migratorie

Mișcarea naturală

Principala caracteristică analizată în cadrul mișcării naturale a populației este rata sporului natural, definită ca diferența dintre rata natalității și cea a mortalității. La nivelul municipiului Câmpina, în intervalul 2014-2023, acest indicator a înregistrat un trend oscilant. Rata sporului natural a scăzut semnificativ în perioada 2016-2021, înregistrând o scădere de peste 200%. Scăderea semnificativă înregistrată în perioada 2020-2021 a fost profund influențată de pandemia de Covid-19, anul 2021 fiind singurul în care valorile sporului natural au scăzut sub pragul de -10 în intervalul analizat. Pandemia a afectat în mod direct rata sporului natural, atât prin reducerea numărului de nașteri, cât și prin creșterea considerabilă a deceselor, 2021 fiind primul și singurul an din ultimii 10 în care s-au înregistrat peste 600 de decese. Deși numărul deceselor a revenit treptat la valorile pre-pandemice, numărul nașterilor a continuat să scadă, înregistrând o diminuare de 25% în intervalul 2020-2023. Începând cu 2022, rata sporului natural a prezentat o ușoară redresare, crescând cu aproximativ 24% în perioada 2022-2023. Totuși, această redresare s-a menținut în zona valorilor negative, fără a atinge valorile înregistrate înainte de pandemie.

Figura 15. Evoluția ratei sporului natural în municipiul Câmpina, 2014-2023



Sursa: Prelucrarea autorilor pe baza datelor furnizate de platforma INS Tempo

Rata sporului natural în municipiul Câmpina este de peste două ori mai scăzută comparativ cu media națională, situându-se, de asemenea, sub media Regiunii Sud Muntenia și a județului Prahova. În ceea ce privește ceilalți indicatori analizați, se remarcă un trend similar, municipiul ocupând poziții nefavorabile, cu cea mai scăzută rată a natalității și o rată a mortalității inferioară mediei din Regiunea Sud Muntenia, însă peste valorile înregistrate în celelalte nivele teritoriale analizate.

Tabel 6. Indicatori ai mișcării naturale a populației la nivel local, județean, regional și național, 2023

INDICATOR	MUNICIPIUL CÂMPINA	JUDEȚUL PRAHOVA	REGIUNEA SUD MUNTENIA	ROMÂNIA
Născuți-vii	168	4901	20.596	155.418
Rata natalității (‰)	4,84‰	6,42‰	7,48‰	7,09‰
Decedați	477	9.888	40.223	243.392
Rata mortalității (‰)	13,76‰	12,96‰	14,62‰	11,10‰
Rata sporului natural (‰)	-8,91‰	-6,54‰	-7,13‰	-4,01‰
Total populație	34.676	762.972	2.727.206	21.833.227

Sursa: Prelucrarea autorilor pe baza datelor furnizate de platforma INS Tempo

Mișcarea migratorie

În ceea ce privește mișcarea migratorie a populației, municipiul Câmpina evidențiază o tendință descendentă, cu un sold negativ al schimbărilor de domiciliu de -175 persoane. În ultimul an, Câmpina a înregistrat 523 de stabiliri cu domiciliul, comparativ cu 698 de plecări, ceea ce indică o migrație netă defavorabilă. Această dinamică demografică ridică semne de întrebare cu privire la sustenabilitatea dezvoltării economice și sociale a comunității locale, având în vedere că orașul pierde mai mulți locuitori decât câștigă. Factorii care contribuie la acest fenomen pot include oportunitățile de muncă limitate, accesibilitatea scăzută a serviciilor esențiale și calitatea generală a vieții, evidențiind necesitatea urgentă de a dezvolta strategii eficiente pentru atragerea populației și îmbunătățirea condițiilor de trai. Este esențial ca autoritățile locale să identifice și să implementeze măsuri care să revitalizeze economia locală și să

sporească atractivitatea orașului pentru rezidenți, contribuind astfel la crearea unui mediu urban mai vibrant și mai sustenabil.

Tabel 7. Indicatori ai mișcării migratorii a populației la nivel local, județean, regional și național, 2023

INDICATOR	MUNICIPIUL CÂMPINA	JUDEȚUL PRAHOVA	REGIUNEA SUD MUNTENIA	ROMÂNIA
Stabiliri cu domiciliul	523	12.978	56.304	459.963
Plecări cu domiciliul	698	14.159	61.635	478.745
Soldul schimbărilor de domiciliu	-175	-1.181	-5.331	-18.782

Sursa: Prelucrarea autorilor pe baza datelor furnizate de platforma INS Tempo

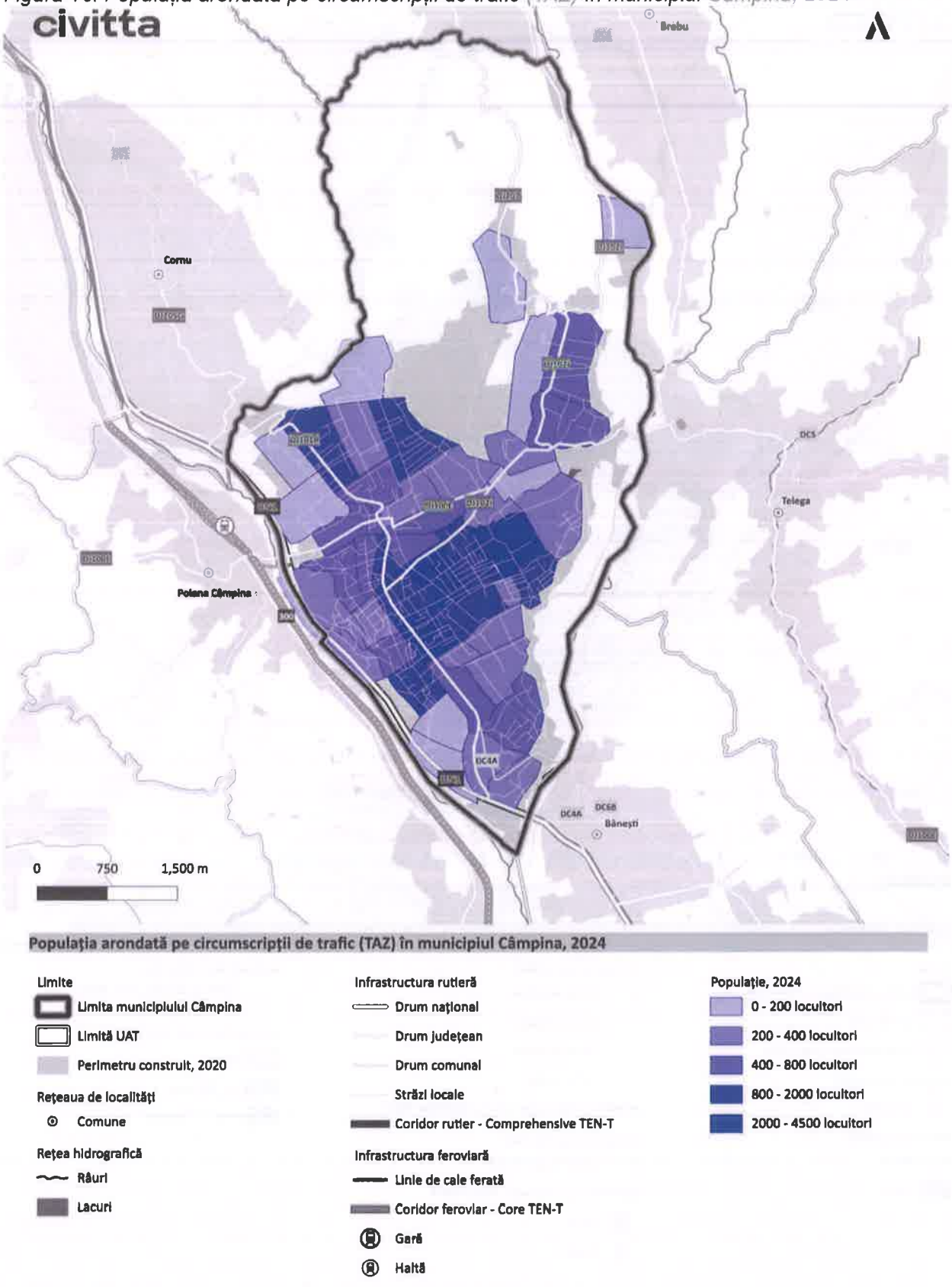
2.1.3. Repartiția populației și relația cu fondul construit

Distribuția populației în teritoriu este influențată de o serie de factori, printre care un rol esențial îl joacă fondul construit și configurația acestuia. Fondul construit reprezintă un element de atracție prin forma sa și tipul de locuire oferit, fiind direct legat de proximitatea și accesibilitatea față de zonele centrale, precum și de disponibilitatea serviciilor esențiale. Acești factori contribuie semnificativ la decizia populației de a se stabili într-o anumită zonă, reflectând interdependența dintre dezvoltarea urbană și dinamica demografică.

Municipiul Câmpina prezintă o densitate ridicată a populației în zona centrală, unde fondul locativ este predominant format din locuințe colective. De asemenea, o densitate semnificativă este înregistrată și în două circumscripții de trafic situate în partea de nord, unde fondul locativ este majoritar compus din locuințe individuale. Zonele cu o populație de peste 3.000 de locuitori sunt însă localizate exclusiv în zona centrală a municipiului, acestea fiind traversate de drumuri de importanță județeană (DJ 102I și DJ 101R). Această arie funcționează ca un nucleu al activităților municipale, concentrând principalele instituții și servicii, precum și constituind principala zonă de recreere pentru locuitori. Această combinație de factori face din zona centrală un punct focal pentru viața urbană din Câmpina.

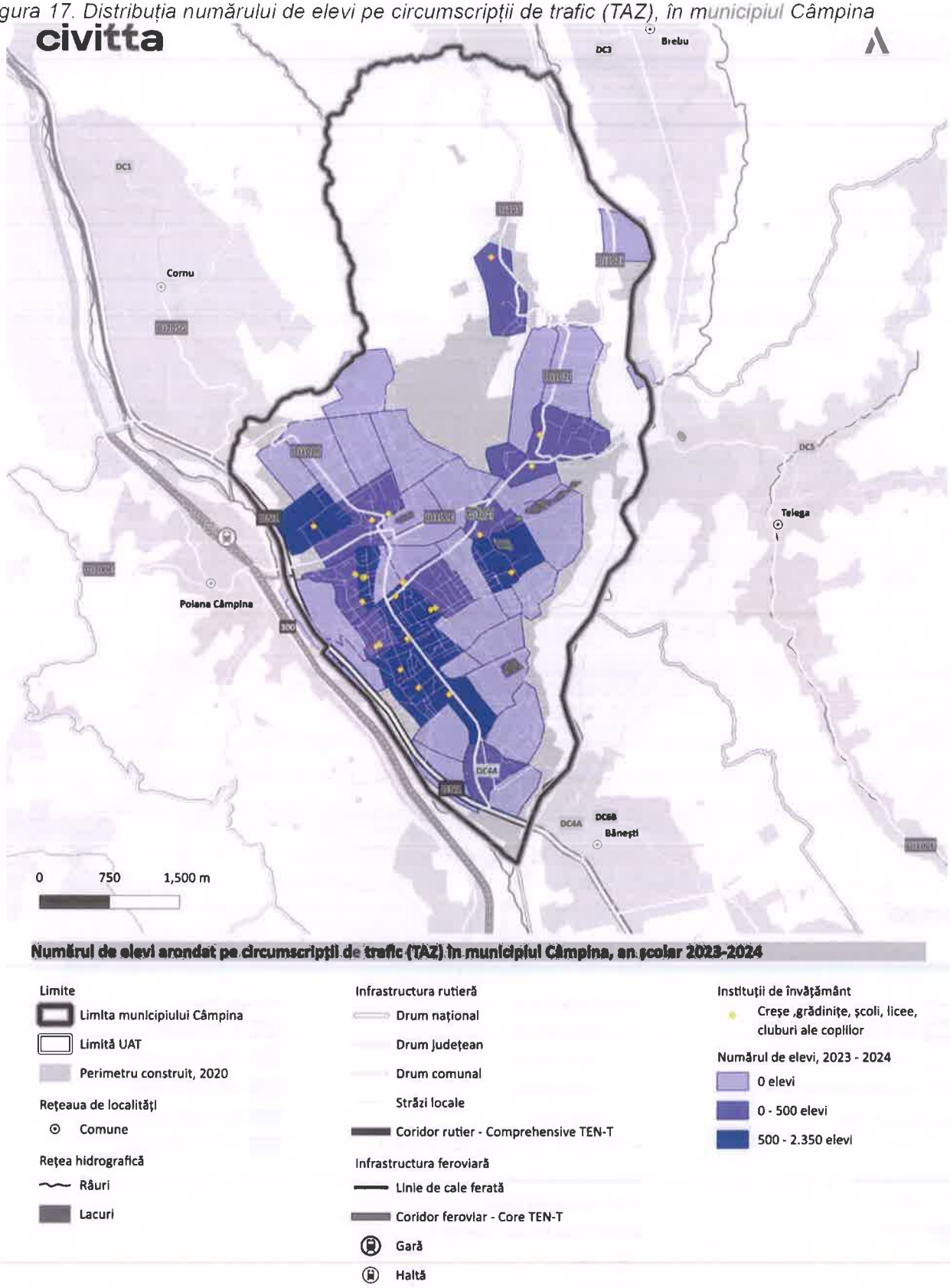
În ceea ce privește mobilitatea urbană și cererea de transport, zona centrală a municipiului se evidențiază ca principal punct de atracție. Cele mai solicitate artere de circulație includ Bulevardul Carol I, Calea Doftanei, Strada Republicii și Strada Bobîlna. Acestea suportă un flux ridicat de trafic, fiind esențiale pentru conectivitatea și accesibilitatea atât în interiorul municipiului, cât și în relația cu zonele învecinate.

Figura 16. Populația arondată pe circumscripții de trafic (TAZ) în municipiul Câmpina, 2024



Sursa: Prelucrarea autorilor pe baza datelor de la DGEP

Figura 17. Distribuția numărului de elevi pe circumscripții de trafic (TAZ), în municipiul Câmpina



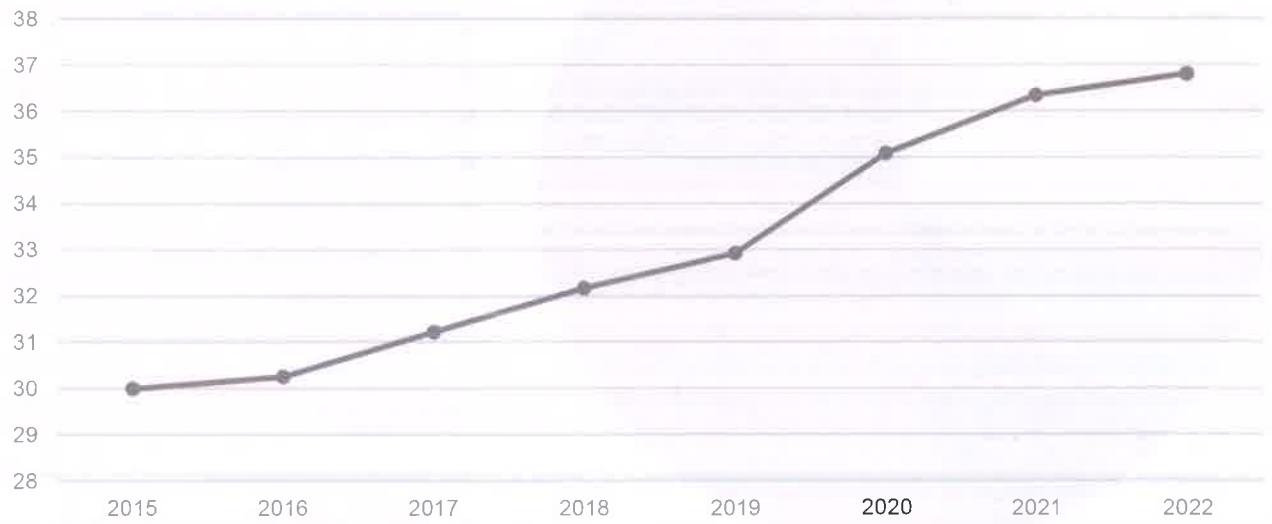
Sursa: Prelucrarea autorilor pe baza datelor de la ISJ și MAI

În cadrul municipiului, distribuția instituțiilor educaționale prezintă o concentrare preponderentă de-a lungul principalelor artere rutiere, respectiv DJ 101R și DJ 102I. Cea mai densă zonă educațională este localizată la intersecția acestor două drumuri, beneficiind astfel de o accesibilitate sporită. Pe de altă parte, zona care se remarcă prin al doilea cel mai mare număr de elevi se află în partea periferică de Nord-Vest, în proximitatea stației de tren, având ca punct de referință Școala de Agenți de Poliție „Vasile Lascăr", cea mai mare instituție din punct de vedere al populației școlare. Totuși, această situație este una excepțională, întrucât majoritatea zonelor periferice sunt slab deservite din punct de vedere al infrastructurii educaționale, prezentând cele mai scăzute valori, inclusiv multiple cazuri cu un număr de elevi egal cu zero.

2.1.4. Profilul economic

Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2022, municipiul Câmpina a înregistrat o densitate de 36,80 întreprinderi active la 1.000 de locuitori[49], o valoare superioară majorității localităților din zona sa metropolitană, însă ușor sub cea din Bănești (37 întreprinderi active la 1.000 de locuitori). La polul opus, localitatea Șotrile prezintă cel mai mic număr de întreprinderi active, cu doar 11,61 întreprinderi la 1.000 de locuitori, urmată de Brebu cu 15,71 întreprinderi la 1.000 de locuitori. Alte localități, precum Telega (20,50 întreprinderi la 1.000 de locuitori) și Poiana Câmpina (21,23 întreprinderi la 1.000 de locuitori), se situează în intervalul mediu. În absența unor măsuri clare de stimulare a dezvoltării economice, municipiul Câmpina riscă să fie depășit și de localități precum Cornu, care în prezent înregistrează o densitate de 30,47 întreprinderi active la 1.000 de locuitori.

Figura 18. Evoluția densității întreprinderilor la nivel local, în perioada 2015-2022



Sursa: INS eDemos

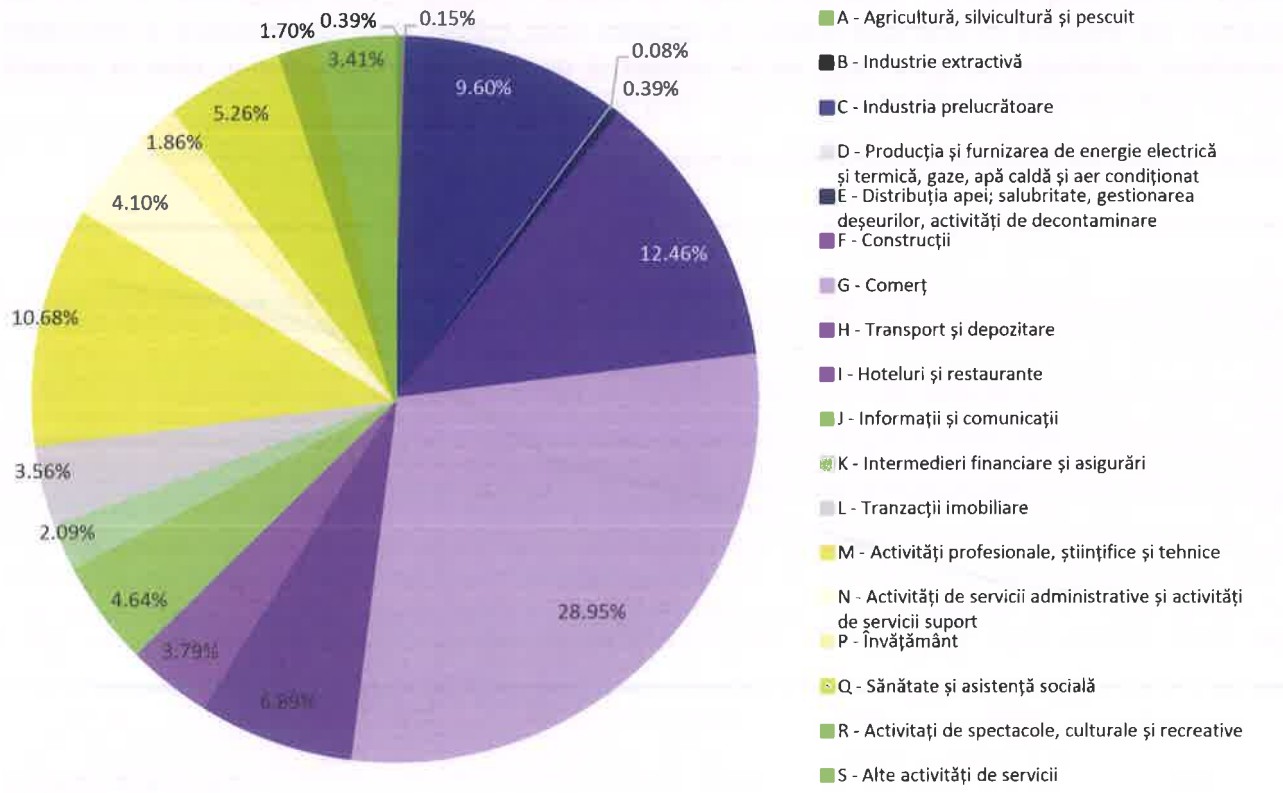
Progresul înregistrat de municipiul Câmpina în ceea ce privește densitatea întreprinderilor active este constant, însă ritmul de creștere rămâne moderat, cu un avans de +22,71% între 2015 și 2022. Cea mai mare creștere a fost observată între 2019 și 2020 (+6,59%), dar acest avans este explicat nu doar prin creșterea numărului de întreprinderi, ci și prin scăderea numărului de locuitori. Deși Câmpina este singurul municipiu din județ, exceptând reședința de județ Ploiești, acesta este devansat ca număr de întreprinderi active de orașe precum Bușteni, cu 49,93 întreprinderi active la 1.000 de locuitori, și Sinaia, care

[49] Valori preluate de pe platforma INS - eDemos pentru ultimul an disponibil

înregistrează 53,71 întreprinderi active la 1.000 de locuitori. Această realitate subliniază necesitatea unor măsuri suplimentare de stimulare economică pentru a menține competitivitatea locală în județul Prahova.

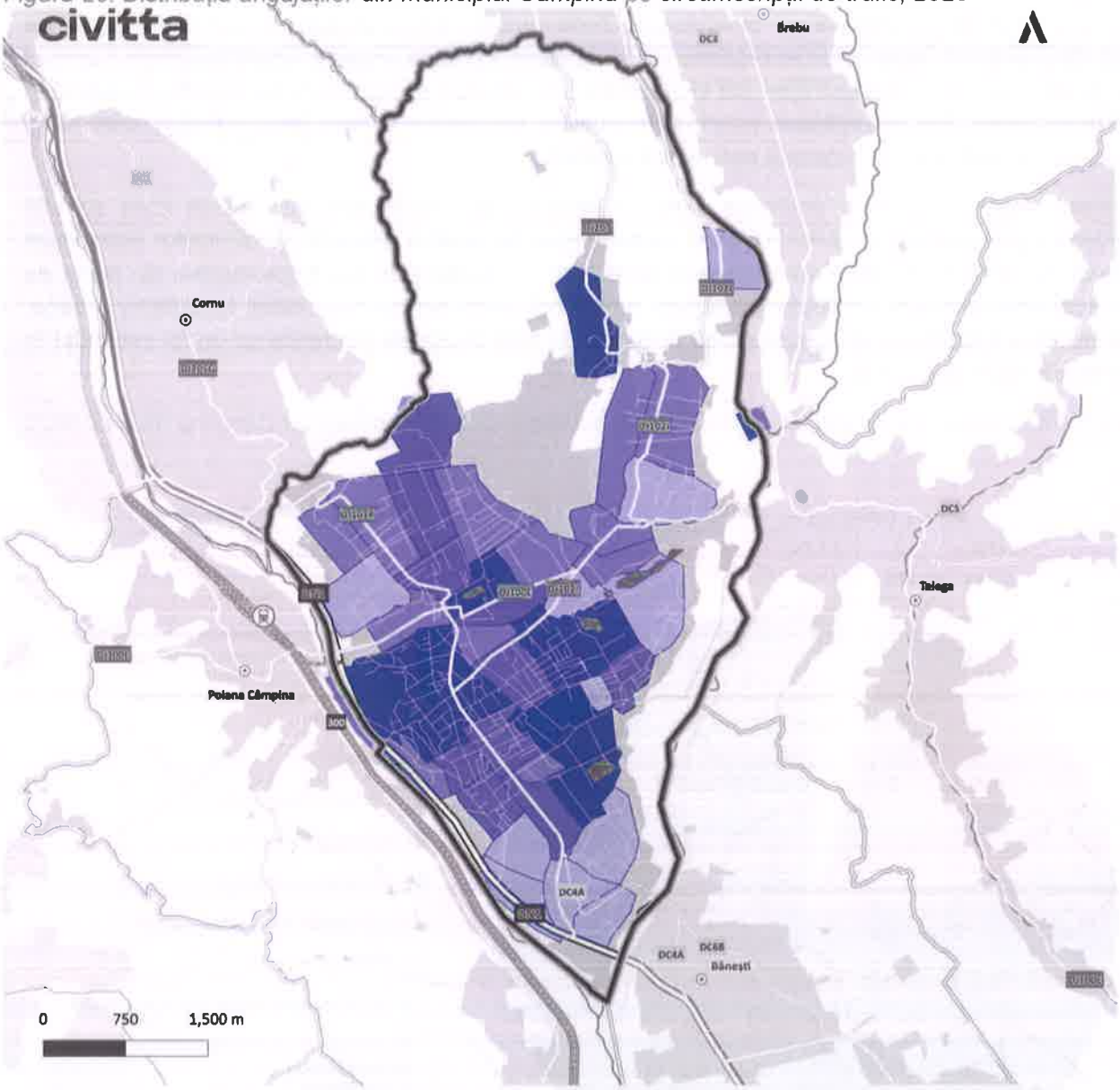
În ceea ce privește structura economică a municipiului, analiza pe baza numărului de întreprinderi și a domeniilor de activitate relevă o predominanță semnificativă a sectorului comerțului, care concentrează 28,95% din totalul întreprinderilor. Acest sector este urmat de cel al construcțiilor, care reprezintă 12,46% din întreprinderi, și de activitățile profesionale, științifice și tehnice, care totalizează 10,68%. Restul domeniilor de activitate prezente în municipiu au o pondere de sub 10% din total, reflectând un nivel mai redus de implicare în economia locală. Cele mai slab reprezentate sectoare sunt agricultura, silvicultura și pescuitul, cu o pondere de 0,08%, urmate de industria extractivă, cu 0,15%, și industria prelucrătoare, care înregistrează 0,39%, procent egal cu cel al domeniului de producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat reprezintă. Restul sectoarelor economice depășesc 1% din totalul întreprinderilor, indicând o diversificare moderată în cadrul economiei locale.

Figura 19. Ponderea numărului de întreprinderi pe domenii de activitate CAEN în municipiul Câmpina, în anul 2022 (%)



Sursa: INS eDemos

Figura 20. Distribuția angajaților din municipiul Câmpina pe circumscripții de trafic, 2023

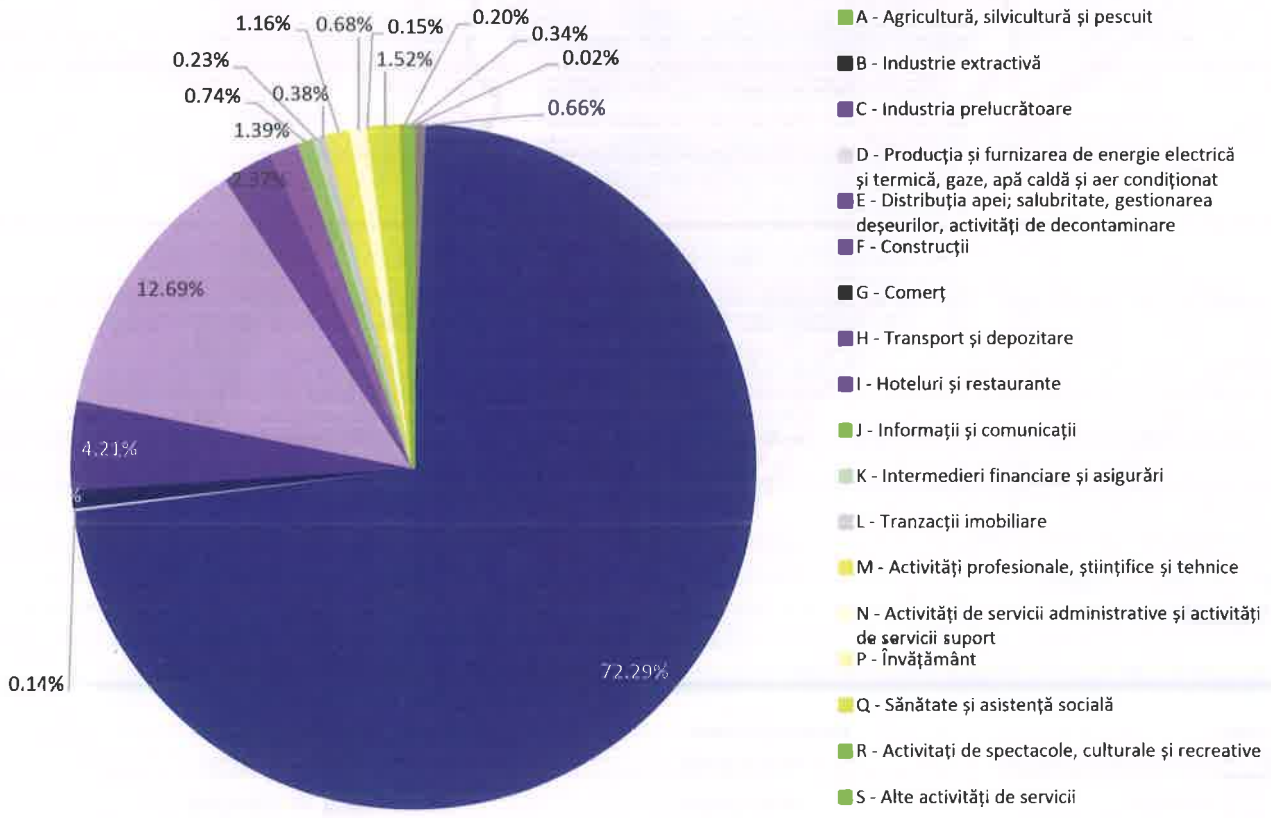


Sursa: ITM Prahova

Distribuția forței de muncă la nivel teritorial reflectă o relativă uniformitate, însă există diferențe notabile între zonele centrale și periferice ale municipiului. Zona centrală concentrează cel mai mare număr de angajați, fiind singurul cartier unde se regăsesc zone cu peste 1 000 de angajați. Acest fapt poate fi atribuit atât densității mai mari de întreprinderi, cât și prezenței unor instituții și organizații de importanță majoră în centrul municipiului. Aici se regăsesc principalele clustere economice și sedii administrative, care atrag forță de muncă calificată și o activitate economică intensă.

În contrast, există șase zone periferice care nu înregistrează niciun angajat. Aceste zone se află preponderent la marginea municipiului, fiind caracterizate fie printr-o absență a activităților economice organizate, fie printr-o orientare preponderent către terenuri rezidențiale sau neproductive din punct de vedere economic. Această distribuție subliniază o tendință tipică pentru majoritatea localităților urbane, unde activitatea economică se concentrează în centru, în timp ce zonele periferice au un rol secundar în generarea de locuri de muncă.

Figura 21. Ponderea cifrei de afaceri pe domenii de activitate CAEN în municipiul Câmpina, în anul 2022 (%)



Sursa: INS eDemos

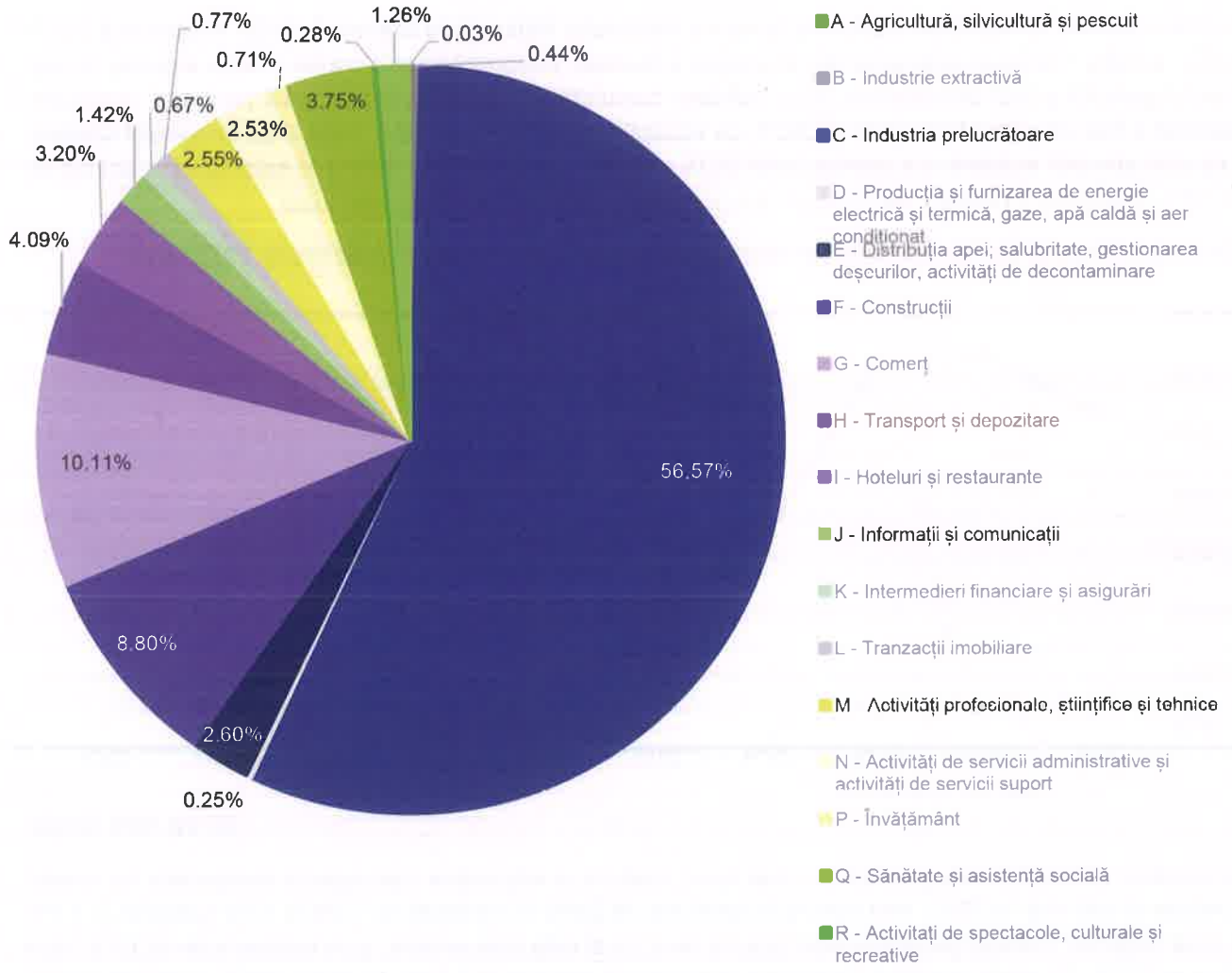
La nivel local, întreprinderile active au generat în anul 2022, o cifră de afaceri totală de 3.986.694.473[50] lei, înregistrând o creștere de aproximativ 28,56% față de anul 2019. Având în vedere că aceste cifre sunt

[50] Valorile reprezintă cifre absolute

exprimate în valori absolute, o ajustare a acestora în funcție de rata inflației ar evidenția o creștere și mai semnificativă a performanței economice a întreprinderilor active din municipiu.

Pe sectoare economice, industria prelucrătoare a generat peste jumătate din cifra de afaceri a anului 2022, contribuind cu 72,29% din total. Celelalte domenii de activitate au avut un aport considerabil mai redus, cu comerțul situându-se pe locul al doilea, înregistrând 12,69% din cifra de afaceri. Acesta este urmat de sectorul construcțiilor, cu 4,21%, și cel al transporturilor și depozitării, care contribuie cu 2,37%. La polul opus se află sectoarele precum agricultura, silvicultura și pescuitul, care au un aport de doar 0,02%, producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat, cu 0,14%, și învățământul, cu 0,15%. Această distribuție subliniază importanța industriei prelucrătoare în generarea veniturilor economice locale, în timp ce alte sectoare au o contribuție marginală la cifra de afaceri totală.

Figura 22. Ponderea angajaților pe domenii de activitate CAEN în municipiul Câmpina, în anul 2022 (%)



Sursa: INS eDemos

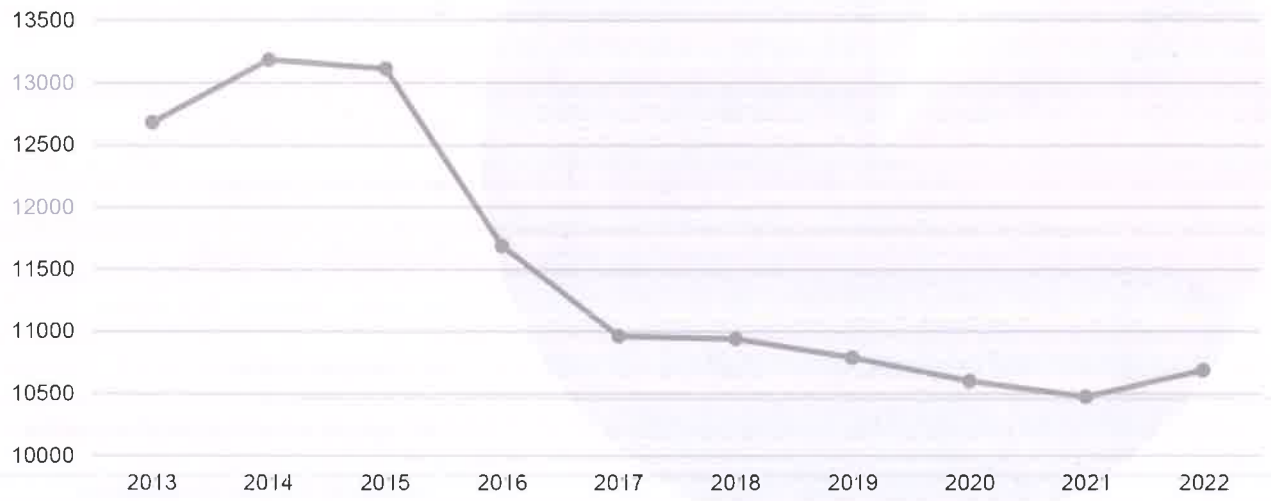
În ceea ce privește structura economiei locale în funcție de numărul de salariați, pe domenii de activitate CAEN, municipiul este caracterizat de o pondere ridicată a angajaților în domeniul industriei prelucrătoare (56,57%), fiind urmat de comerț (10,11%) și construcții (8,80%). Restul domeniilor aduc fiecare o pondere de sub 5%. Sectoarele care acoperă cea mai mică pondere de angajați sunt agricultura, silvicultura și

pescuitul (0,03%), producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat (0,25%) și activitățile de spectacole, culturale și recreative (0,28%).

Astfel, se poate concluziona că sectorul economic cel mai dezvoltat la nivelul municipiului este industria prelucrătoare. Deși reprezintă mai puțin de 10% din totalul întreprinderilor, acest sector generează peste 70% din cifra de afaceri locală și angajează peste 50% din forța de muncă. Următoarele sectoare semnificative, în funcție de cei trei indicatori analizați (cifra de afaceri, număr de angajați și număr de întreprinderi), sunt comerțul și construcțiile. Acestea se clasează pe locurile 2 și 3 în ceea ce privește cifra de afaceri și ponderea angajaților, ocupând, totodată, primele două poziții din perspectiva numărului de întreprinderi active. La polul opus, sectoare precum agricultura, silvicultura și pescuitul produc cea mai mică cifră de afaceri și au cea mai scăzută pondere de angajați. Alte domenii subdezvoltate la nivel local includ producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat, precum și activitățile de spectacole, culturale și recreative, care contribuie marginal la economia locală.

Conform datelor furnizate de platforma Tempo a Institutului Național de Statistică (INS), în perioada 2013-2022, numărul mediu al salariaților din municipiu a fluctuat, înregistrând atât creșteri, cât și scăderi. Totuși, trendul general a fost descendent, cu o scădere cumulată de 15,73% pe parcursul perioadei analizate. Declinul a fost constant între 2015 și 2021, cu excepția anilor 2014 și 2022, când s-au înregistrat creșteri. Cea mai abruptă scădere s-a produs între 2015 și 2016, când numărul mediu al salariaților a scăzut cu 10,86%, marcând un impact semnificativ asupra pieței forței de muncă la nivel local.

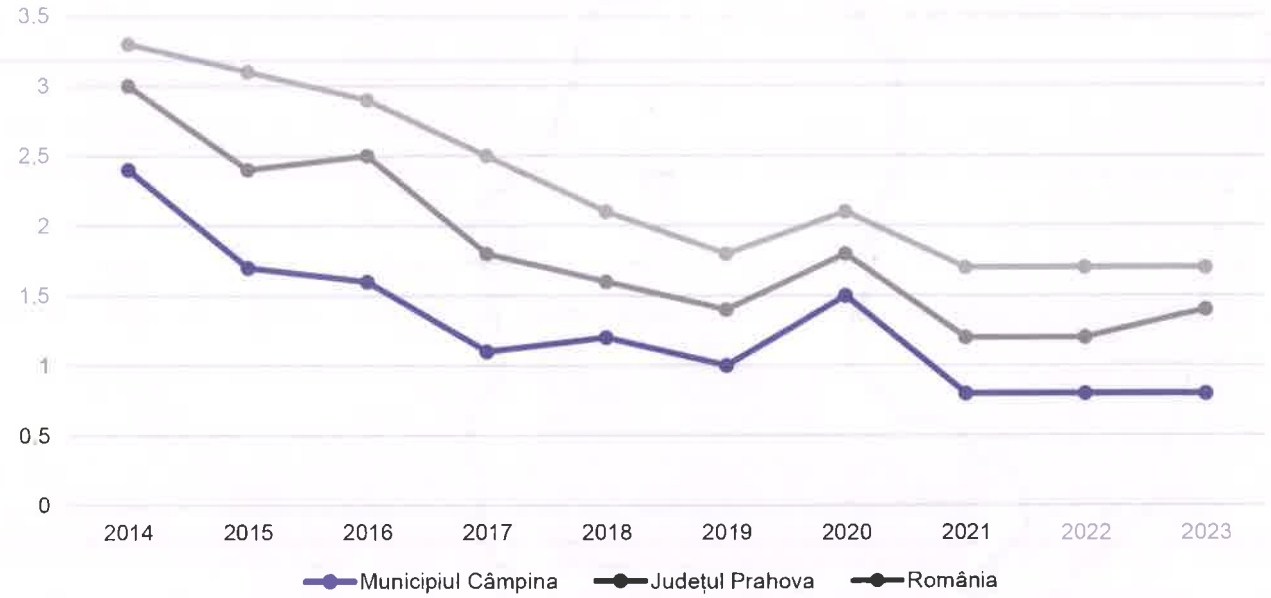
Figura 23. Evoluția numărului mediu al salariaților în municipiul Câmpina, în perioada 2013-2022



Sursa: INS Tempo

Fenomenul șomajului este prezent la nivel local, însă cu o intensitate mai redusă comparativ cu nivelul județean și național. În 2023, rata șomajului local era de 0,8%, în contrast cu 1,4% la nivel județean și 1,7% la nivel național. Trendul general al șomajului la nivel local este descendent, cu o reducere de 66,67% între 2014 și 2023. Cu toate acestea, ponderea șomerilor a stagnat în perioada 2021-2023, perioadă pentru care însă datele furnizate de INS nu sunt încă definitive. Pandemia de Covid-19 a afectat semnificativ atât municipiul, cât și județul Prahova și România, conducând la o creștere bruscă a șomajului în 2020. Totuși, municipiul Câmpina a demonstrat o capacitate de revenire rapidă, înregistrând deja în 2021 valori ale șomajului mai scăzute decât cele pre-pandemie, evidențiind o adaptabilitate crescută a economiei locale.

Figura 24. Ponderea șomerilor în totalul resurselor de muncă, la nivel local, județean și național, în perioada 2014-2023 (%)



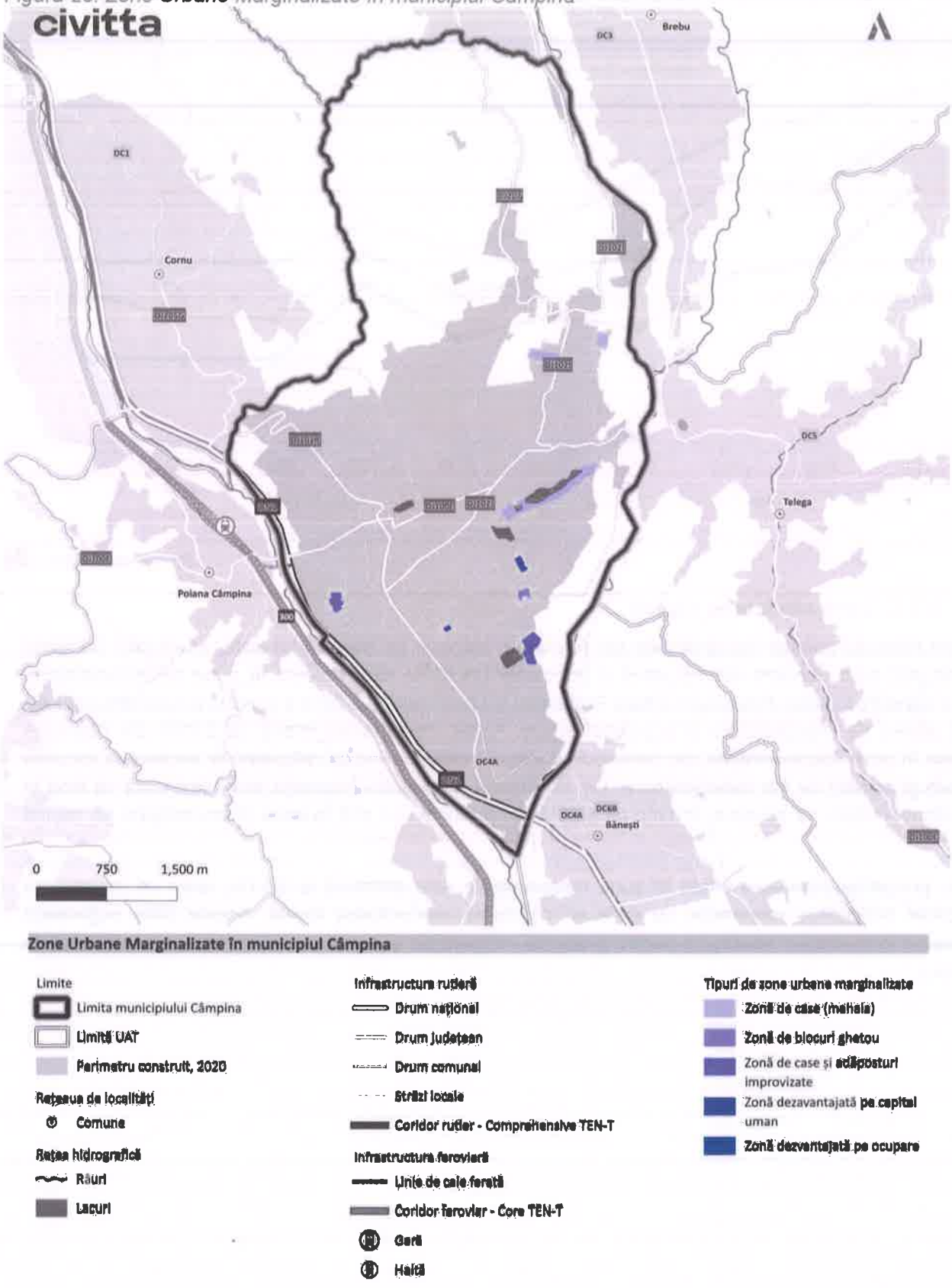
Sursa: INS Tempo

2.1.5. Zone afectate de sărăcie

Conform Atlasului zonelor marginalizate din România, elaborat de Banca Mondială, municipiul Câmpina se confruntă cu o pondere semnificativă a populației (78,69%) care trăiește în zone nedezavantajate. Analiza bazată pe datele Recensământului Populației și Locuințelor din 2011 a condus la estimări detaliate privind starea de marginalizare a populației locale. Astfel, documentul relevă că 0,63% din populație locuiește în zone dezavantajate din perspectiva locuirii, ceea ce indică dificultăți în accesul la locuințe adecvate și condiții de trai satisfăcătoare. De asemenea, 8,26% din populația este clasificată ca fiind în zone dezavantajate pe ocupare, în timp ce 6,89% din populație se află în zone dezavantajate pe capital uman.

În plus, ponderea populației aflate în zone marginalizate este estimată la 2,61%, ceea ce marchează provocările sociale și economice cu care se confruntă comunitatea locală. Aceste date sugerează necesitatea intervențiilor strategice pentru a aborda inegalitățile și a promova dezvoltarea sustenabilă în municipiu.

*Figura 25. Zone **Urbane** Marginalizate în municipiul Câmpina*



Sursa: SDL, Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate

În cadrul studiului, tipurile de comunități urbane marginalizate din municipiul Câmpina sunt clasificate în trei categorii principale: zone de tip mahala cu case, zone de tip mahala cu adăposturi improvizate și zone de locuințe sociale modernizate. Această diversificare a tipurilor de comunități marginalizate indică necesitatea unor strategii de intervenție adaptate specificului fiecărei zone, care să abordeze nu doar aspectele legate de infrastructură, ci și pe cele socio-economice, facilitând astfel integrarea acestor grupuri în societatea locală.

În cadrul municipiului, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană și Strategia de Dezvoltare Locală identifică cinci zone marginalizate distincte: zona Oborului, zona Aleea Scărișoarei, zona Lacul Peștelui, zona Cărămidari-Prundului-Pădurii și zona Mogador. Aceste zone includ atât locuințe individuale, cât și blocuri de apartamente, precum și zone administrative, reflectând o diversitate de tipuri de locuire și nevoi comunitare specifice.

2.1.6. Principalele zone de expansiune

Pentru o analiză comprehensivă a unui teritoriu urban, în special în ceea ce privește impactul pe care acesta îl exercită asupra zonelor din proximitate, este esențial să se evalueze atât dezvoltarea teritorială, cât și expansiunea urbană. Aceste procese răspund unor necesități generate de extinderea orașului, cum ar fi extinderea infrastructurii tehnico-edilitare, dezvoltarea de facilități și dotări necesare comunității, precum și creșterea capacității infrastructurii de transport.

În același timp, noile dezvoltări urbane exercită o presiune crescută asupra infrastructurii de transport existente și, în anumite cazuri, asupra serviciilor conexe. Pentru a gestiona în mod eficient aceste provocări, este necesară o dimensionare adecvată a infrastructurii și a serviciilor de transport, astfel încât să fie asigurate atât o conectivitate optimă, cât și un acces eficient în întreaga zonă.

În cazul municipiului Câmpina, pentru a identifica direcțiile de dezvoltare urbană și a stabili legăturile ce necesită extindere sau optimizare, expansiunea orașului a fost analizată utilizând datele furnizate de CORINE Land Cover, împreună cu imagini satelitare preluate de pe platforma Google Earth.

Analizând datele furnizate de CORINE Land Cover pentru intervalul 2012-2018, se observă că dezvoltarea municipiului Câmpina a avut o dinamică redusă. Nu au fost înregistrate modificări majore în structura tipurilor de țesut urban, ceea ce indică o stabilitate a configurației teritoriale. Singura schimbare notabilă în acest interval este transformarea unei zone inițial clasificate ca pădure de foioase într-o arie definită ca pădure în tranziție, cu vegetație arbustivă. Această modificare poate reflecta o schimbare a utilizării terenului sau a stării vegetației, însă nu indică o extindere semnificativă a țesutului urban sau o dezvoltare urbanistică.

Figura 26. Intervenții urbane punctuale în municipiul Câmpina, 2017 – 2024 – Zona de Nord-Vest





Sursa: Google Earth

Figura 27. Intervenții urbane punctuale în municipiul Câmpina, 2017 – 2024 – Zona de Nord-Est



Sursa: Google Earth

Pentru perioada 2017-2024, analiza imaginilor satelitare furnizate de Google Earth relevă o densificare a locuințelor în zona de nord-vest a municipiului Câmpina. Această dezvoltare s-a concentrat în principal pe Strada Muscelului, Strada Izlaz, Strada Crișuri și Strada Slt. Erou Bogdan Vasile. Este important de menționat că expansiunea s-a realizat în interiorul limitelor unității administrativ-teritoriale și în zone deja constituite din punct de vedere urbanistic, fără a depăși perimetrul de dezvoltare existent.

Cu toate acestea, au fost identificate zone unde locuințele nu sunt deservite în mod corespunzător de infrastructura rutieră. Un exemplu relevant este zona delimitată de Bulevardul Carol I, strada Crișuri și strada Oncioiu Petre, unde infrastructura rutieră lipsește, ceea ce poate afecta calitatea vieții și accesibilitatea pentru locuitori.

O situație asemănătoare, de dimensiuni mai reduse, este observată în partea de nord-est a orașului, pe străzile Livada cu Meri, Voila și Trandafirilor, unde au fost construite noi zone de locuințe, însă într-un ritm mai redus comparativ cu zona de nord-vest.

În restul zonelor municipiului, dezvoltarea a fost nulă în perioada analizată, subliniind faptul că extinderea urbană s-a concentrat strict în anumite sectoare, fără o creștere semnificativă a suprafeței construite pe ansamblul teritoriului orașului.

Dezvoltarea relativ redusă a municipiului Câmpina este reflectată și de numărul de autorizații de construire eliberate în perioada 2012-2023. În acest interval, au fost emise 626 de autorizații, dintre care 47,28% au fost acordate pentru clădiri rezidențiale (exclusiv cele destinate colectivităților), indicând o ușoară predominanță a acestui tip de dezvoltare. Totodată, 43,45% din autorizații au fost emise pentru alte tipuri de clădiri[51], în timp ce restul de 9,27% din autorizații au fost dedicate clădirilor administrative, hotelurilor și clădirilor similare, clădirilor destinate comerțului cu ridicata și cu amănuntul, precum și clădirilor rezidențiale destinate colectivităților.

Evoluția în timp a autorizațiilor de construire eliberate pentru locuințele individuale în municipiul Câmpina nu urmează un trend clar, fiind caracterizată de fluctuații constante. De exemplu, în anul 2024 au fost emise 26 de autorizații pentru locuințe individuale, cu doar cu două mai puține față de anul 2012, dar cu cinci mai puține decât vârful atins în 2016. Această valoare rămâne, totuși, superioară față de anii 2015 (22 autorizații), 2017 (13 autorizații), 2018 (22 autorizații), 2020 (18 autorizații) și 2022 (23 autorizații).

În ceea ce privește clădirile rezidențiale colective, numărul autorizațiilor a fost foarte redus, cu doar patru eliberate în 2012, două în 2022 și una în 2023. Această tendință sugerează o orientare majoritară către locuințele individuale, în detrimentul dezvoltării de ansambluri rezidențiale de tip colectiv.

Un aspect notabil este lipsa totală a autorizațiilor pentru clădiri administrative după anul 2014, iar pentru hoteluri și clădiri similare după 2016. Această scădere reflectă o stagnare a investițiilor în aceste sectoare, limitând potențialul de dezvoltare al unor servicii publice sau de turism.

Anul 2023 marchează și o premieră negativă, fiind primul an din perioada analizată în care nu a fost eliberată nicio autorizație pentru clădiri destinate comerțului cu ridicata și cu amănuntul. Anterior, numărul acestor autorizații a variat între 1 și 7, fără a atinge niciodată valoarea zero.

În ceea ce privește autorizațiile pentru alte tipuri de clădiri decât cele menționate anterior, se remarcă o scădere semnificativă, de la 35 de autorizații în 2012 la doar 1 în 2023. Această categorie a înregistrat fluctuații pe parcursul anilor, dar începând cu 2019, scăderea a devenit continuă.

[51] Alte clădiri decât cele analizate separat de către indicatorul POP108B al INS TEMPO

Aceste tendințe subliniază o încetinire generală a dezvoltării în anumite sectoare ale municipiului, cu o accentuare a concentrării pe locuințele individuale și o scădere a investițiilor în alte tipuri de construcții, ceea ce ar putea afecta echilibrul urban și diversitatea funcțională pe termen lung.

2.2. Conectivitate la nivel european și național

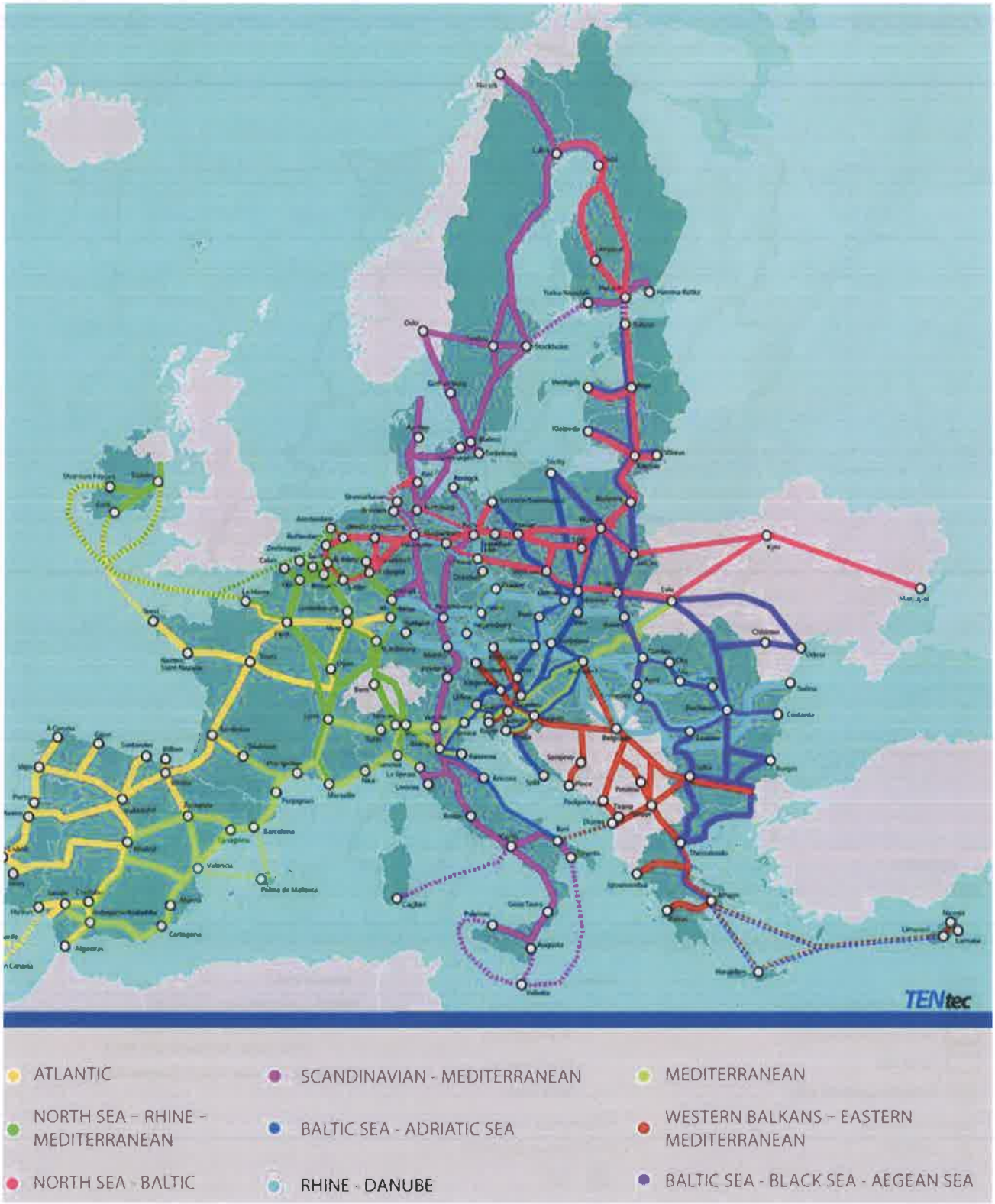
Politica Uniunii Europene privind rețeaua TEN-T are ca obiectiv dezvoltarea unei infrastructuri multimodale eficiente, ce include drumuri, căi ferate, căi navigabile interioare, transport maritim pe distanțe scurte, porturi și aeroporturi, dar și terminale intermodale.

Rețeaua TEN-T este esențială pentru crearea unei infrastructuri de transport coerente și continue la nivelul Uniunii Europene, contribuind la facilitarea transportului sustenabil și eficient de persoane și mărfuri. Aceasta joacă un rol strategic în stimularea schimburilor comerciale, în susținerea dezvoltării economice și în asigurarea accesului la locuri de muncă. Totodată, rețeaua sprijină coeziunea economică, socială și teritorială, oferind sisteme de transport bine conectate la nivel transfrontalier.

Municipiul Câmpina beneficiază de o conectivitate strategică la rețeaua europeană de transport TEN-T, fiind integrat atât în rețeaua feroviară, cât și în cea rutieră. Municipiul este integrat în Rețeaua Centrală (Core) prin intermediul liniei feroviare Predeal – Brazi și în Rețeaua Centrală Extinsă (Extended Core) datorită noii linii de mare viteză planificate pe ruta Ploiești – Bușteni. În plan rutier, DN 1 (secțiunea Ploiești – Brașov) conectează municipiul la Rețeaua Globală (Comprehensive), consolidând accesibilitatea acestuia la nivel regional și european.

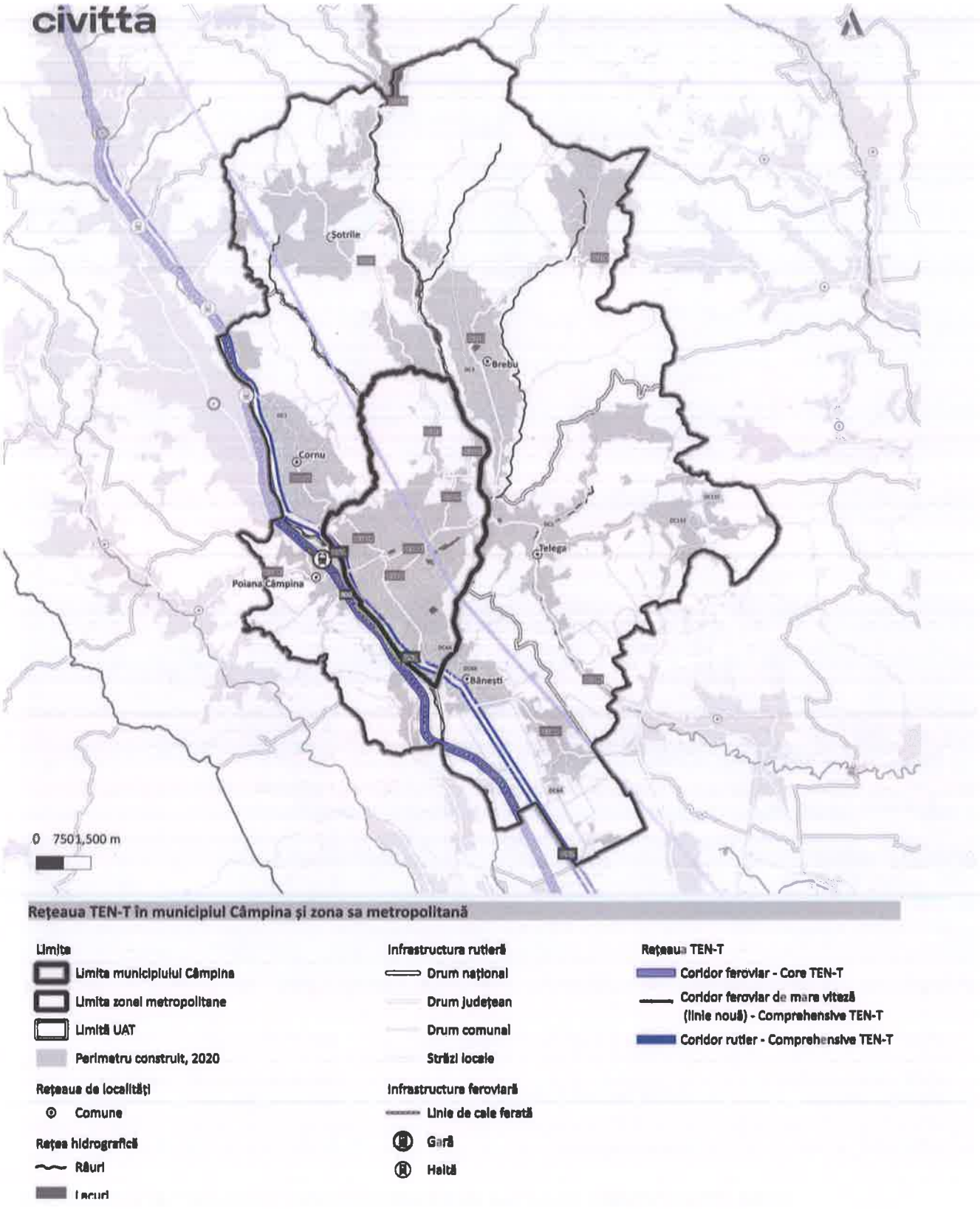
În prezent, rețeaua TEN-T este organizată în 9 coridoare tematice, dintre care două traversează municipiul: Coridorul Rin-Dunăre și Coridorul Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee. Acestea utilizează exclusiv infrastructura feroviară din cadrul Rețelei Centrale și al Rețelei Centrale Extinse, fără a include infrastructura rutieră în conexiunile lor.

Figura 28. Rețeaua TEN-T revizuită, 2024



Sursa: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/

Figura 29. Rețeaua TEN-T în municipiul Câmpina



Sursa: TEN-T interactive map

Legăturile create de coridoarele TEN-T sunt destinate atât transportului pasagerilor, cât și al mărfurilor. Traseul coridorului TEN-T se suprapune peste infrastructura feroviară existentă, dar integrează și o nouă linie de mare viteză, asigurând împreună accesul direct al municipiului către importante centre urbane din Uniunea Europeană, precum Budapesta, Viena, Praga și Berlin. Această dezvoltare consolidează rolul municipiului în rețeaua de transport europeană, promovând atât mobilitatea eficientă, cât și integrarea economică regională.

Accesul la coridorul TEN-T rutier din municipiu este asigurat în principal prin arterele Nicolae Grigorescu, Calea Dacia și Bulevardul Carol I. Coridorul rutier integrat în Rețeaua Globală se conectează la Rețeaua Centrală în Ploiești, facilitând astfel o conectivitate rutieră eficientă și rapidă între municipiu și principalele centre urbane de importanță majoră de la nivel național, dar și european.

La nivel național, municipiul Câmpina este conectat la rețeaua rutieră principală prin DN 1 (ce face parte și din drumul european E60), care traversează periferia de vest a municipiului, paralel cu râul Prahova, asigurând o legătură directă între București și Oradea. DN 1 (E60), deși situat la marginea municipiului, creează o ușoară segregare între acesta și localitatea Poiana Câmpina, unde se află gara Câmpina. Drumul se află într-o stare bună și este integrat în viitorul traseu al autostrăzii Ploiești – Brașov, consolidând astfel conectivitatea rutieră a municipiului.

Pentru conexiunile cu principalele centre de interes național și european, municipiul Câmpina beneficiază și de proximitatea sa față de Ploiești și Brașov, ambele fiind noduri rutiere de importanță majoră. Acestea sunt conectate la rețeaua națională și europeană prin infrastructura de transport de mare capacitate, oferind astfel acces rapid și eficient la coridoarele de transport esențiale.

În ceea ce privește nodurile feroviar-rutiere, municipiul Câmpina beneficiază de o poziționare strategică, fiind la o distanță relativ redusă atât de București, cât și de Brașov. În plus, accesul către nodurile urbane din rețeaua europeană de transport, precum Ploiești, București, Brașov, Pitești și Buzău, este facilitat de infrastructura existentă. Din punct de vedere al conectivității aeriene, singurul aeroport accesibil și integrat în rețeaua TEN-T este Aeroportul Internațional Henri Coandă din București.

Conectivitatea națională, și în special cea europeană, este susținută în mod semnificativ de transportul aerian. În absența unui aeroport propriu în județul Prahova, cele mai apropiate opțiuni de legături aeriene sunt oferite de Aeroportul Internațional Henri Coandă din București, Aeroportul Internațional București Băneasa și Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav. Aceste aeroporturi sunt accesibile atât pe cale rutieră, cât și feroviară, facilitând conectivitatea rapidă a municipiului Câmpina la rețeaua de transport aerian.

Pe baza analizei timpilor de deplasare atât pe cale rutieră, cât și feroviară (incluzând și legăturile locale de la gară până la aeroport), Aeroportul Internațional Henri Coandă se conturează drept cea mai eficientă opțiune din ambele perspective. Cu toate acestea, o provocare majoră este reprezentată de faptul că, în toate cele trei cazuri analizate, timpul de parcurgere este mai redus pe cale rutieră, ceea ce face din transportul feroviar o opțiune mai puțin competitivă și atractivă pentru locuitorii municipiului Câmpina.

Tabel 8. Accesibilitate pe cale rutieră și feroviară către aeroporturile din apropierea municipiului Câmpina

AEROPORT	DISTANȚĂ (KM)	TIMP DE PARCURGERE CALE RUTIERĂ	TIMP DE PARCURGERE CALE FEROVIARĂ + TRANSPORT PUBLIC
Aeroportul Internațional Henri Coandă	78.9	1 oră și 5 minute	1 oră și 26 de minute
Aeroportul Internațional București Băneasa	88.2	1 oră și 16 minute	1 oră și 32 de minute
Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav	88.8	1 oră și 36 minute	2 ore și 6 minute

Sursa: Google Maps

Aeroportul Internațional Henri Coandă ocupă prima poziție și în ceea ce privește numărul de curse disponibile, fiind principala poartă de acces aerian în România. Acesta asigură legături frecvente cu orașe importante din Europa, precum și din Asia, Africa și America de Nord. Din perspectiva transportului de pasageri și de marfă, la nivel european, aeroportul se încadrează în categoria A[52], fiind clasificat ca un aeroport comunitar major, cu un trafic anual de peste 10 milioane de pasageri și un volum de marfă de peste 10.000 de tone. Această capacitate consolidată îl plasează printre hub-urile esențiale în rețeaua europeană de transport aerian.

Aeroportul Internațional București Băneasa și Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav nu dispun de o gamă la fel de extinsă de destinații. Acestea au fost recent integrate sau reintegrate în rețeaua aeriană a României, în urma redeschiderii aeroportului din Băneasa și inaugurării aeroportului din Ghimbav. Ambele aeroporturi își dezvoltă treptat capacitatea operațională, oferind în prezent un număr limitat de zboruri, dar cu potențial de creștere în anii următori.

Având în vedere aceste aspecte, Aeroportul Internațional Henri Coandă înregistrează cel mai ridicat număr de pasageri, cu un trafic aerian de 14.630.715 pasageri în anul 2023[53]. Această valoare le depășește semnificativ pe cele raportate de celelalte aeroporturi analizate. În primul său an de funcționare, Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav a înregistrat 134.631 de pasageri[54], iar în anul redeschiderii, Aeroportul Internațional București Băneasa a gestionat 68.130 de pasageri[47]. Aceste diferențe subliniază rolul dominant pe care Aeroportul Internațional Henri Coandă (Otopeni) îl joacă în transportul aerian național, demonstrând totodată că acesta reprezintă cea mai eficientă și accesibilă opțiune pentru locuitorii municipiului.

[52] Conform datelor din anul 2023 și a pragurilor setate de Atlas of the Sky (https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aos/aos_public.html)
[53] CNAB, Traficul aerian pentru anul 2023 la Aeroporturi București
[54] Brașov Airport

2.3. Rețeaua stradală

Municipiul Câmpina beneficiază de o accesibilitate rutieră favorabilă datorită integrării sale în rețeaua națională și județeană de drumuri. Cel mai important coridor rutier care traversează municipiul este DN 1, un drum național de importanță majoră. DN 1 face parte, de asemenea, din traseul drumului european E60, Brest – Constanța, ceea ce îi conferă o relevanță strategică sporită la nivel național și internațional. Acesta este amplasat pe direcția Nord-Sud în zona vestică a municipiului, asigurând astfel conectivitatea rapidă cu alte regiuni importante din România și Europa. Poziționarea sa periferică, contribuie la minimizarea impactului traficului greu asupra zonelor rezidențiale, protejând astfel calitatea vieții locuitorilor. Cu toate acestea drumul și râul Prahova produc o segregare a municipiului față de Poiana Câmpina, și implicit de gară, traversările existente fiind reduse și neadaptate pentru persoanele cu mobilitate redusă. Totodată, integrarea în traseul european E60 face din Câmpina un punct nodal în fluxul de transport și comerț, oferind avantaje pentru dezvoltarea economică locală și regională. Cu toate acestea, în contextul proiectului viitor de integrare a DN 1 (E60) în autostrada Ploiești – Brașov, este necesară adoptarea unor măsuri de planificare urbană care să limiteze extinderea dezvoltărilor în zona de vest a municipiului.

În interiorul municipiului Câmpina, mobilitatea urbană este susținută în principal de rețeaua de drumuri județene care facilitează circulația eficientă pe direcțiile Nord-Sud (DJ 101R, DJ 207, DJ 102I) și Est-Vest (DJ 100E, DJ 102I). Infrastructura rutieră contribuie semnificativ la asigurarea conectivității locale, oferind acces facil atât pentru rezidenți, cât și pentru vizitatori, către punctele de interes din municipiu (Muzeul Memorial B.P. Hașdeu, Muzeul Memorial Nicolae Grigorescu, gara Câmpina, instituții educaționale etc.).

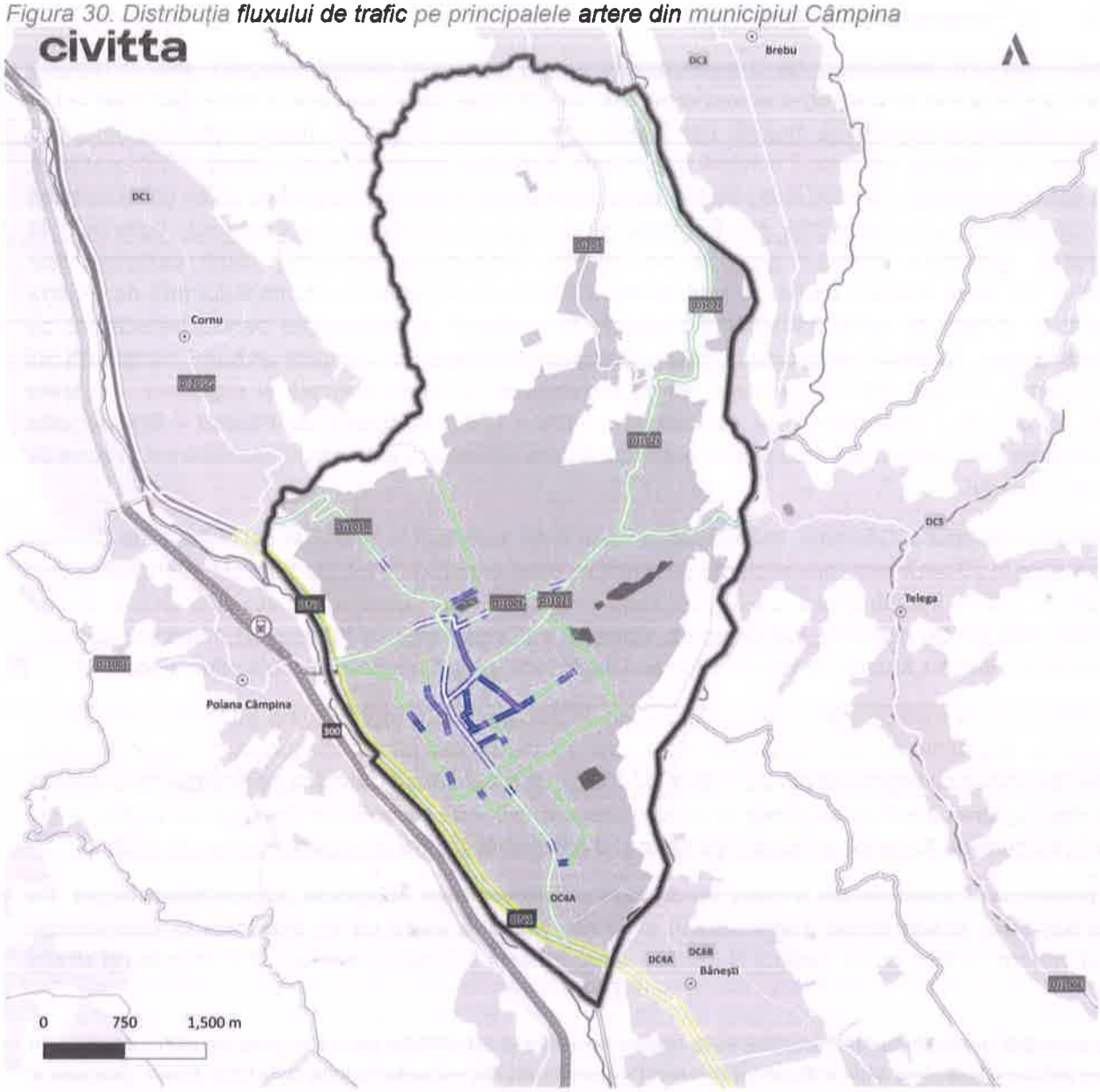
Principalele axe de transport din interiorul municipiului Câmpina sunt reprezentate de Bulevardul Carol I (suprapus cu segmente din DJ 101R și DJ 102I), care se desfășoară pe direcție longitudinală, și de Calea Doftanei (suprapus cu segmente din DJ 102I și DJ 100E), ce traversează Câmpina pe direcția transversală. Aceste două artere constituie singurele străzi de categoria a II-a de pe teritoriul municipiului, având un rol central în asigurarea fluxurilor principale de trafic și a conectivității între principalele zone ale orașului.

Axele majore sunt susținute de o rețea de drumuri secundare care contribuie la mobilitatea locală. Pe direcția Est-Vest, strada Mihail Kogălniceanu și strada Bobâlna joacă un rol important în completarea structurii rutiere, în timp ce pe direcția Nord-Sud acest rol este îndeplinit de strada B.P. Hașdeu și strada Grivița.

Trama stradală a municipiului Câmpina este relativ regulată și se întinde pe o lungime de aproximativ 120 km. Dezvoltarea acesteia este influențată în mod semnificativ de caracteristicile reliefului zonei, precum și de prezența unor bariere naturale, cum sunt cursurile de apă (râul Prahova, râul Doftana, râul Câmpinița) și lacurile din interiorul localității (Lacul Peștelui, Lacul Bisericii). De asemenea, trama stradală a fost influențată de barierele antropice, cum ar fi calea ferată, în prezent dezafectată, care a avut un impact asupra distribuției și dezvoltării rețelei de drumuri în zona cuprinsă între DJ 100E și DJ 102I.

Poziționarea municipiului în Subcarpați, introduce de asemenea, provocări specifice, reprezentate de zonele cu declivități semnificative (ex. str. Nicolae Grigorescu, str. Rezervoarelor), care impun o gestionare atentă a infrastructurii rutiere pentru a asigura o mobilitate eficientă și sigură.

*Figura 30. Distribuția **fluxului de trafic** pe principalele **artere din** municipiul Câmpina*



Fluxuri de trafic în municipiul Câmpina, conform CESTRIN și Google Maps

Limite
- Limita municipiului Câmpina
- Limită UAT
- Perimetru construit, 2020

Rețeaua de localități
- Comună

Rețea hidrografică
- Râuri
- Lacuri

Infrastructura rutieră
- Drum național
- Drum județean
- Drum comunal
- Străzi locale
- Coridor rutier - Comprehensive TEN-T

Infrastructura feroviară
- Linie de cale ferată
- Coridor feroviar - Core TEN-T
- Gară
- Haltă

Traficul mediu zilnic anual în anul 2022 (conform recensământului CESTRIN)
- 28.760 vehicule

Volum trafic în data de 17 octombrie 2024, ora 12:30 (conform Google Maps)
- Scăzut
- Moderat
- Ridicat

Sursa: CESTRIN, Google Maps

Distribuția fluxurilor de trafic în municipiul Câmpina reflectă concentrarea activităților și a principalilor generatori de trafic în zona centrală. Cele mai aglomerate artere sunt reprezentate de străzile B.P. Hașdeu, Republicii, Dr. Toma Ionescu și Mihail Kogălniceanu, precum și de segmentele de la intersecția dintre Calea Doftanei și Bulevardul Carol I. De asemenea, strada Plevnei (în proximitatea Primăriei și Poliției municipiului) precum și segmentele de pe Ion Heliade Rădulescu și strada Bobâlna, la intersecția acestora cu Bulevardul Carol I, se numără printre zonele cu un trafic mai lent și congestii.

Distribuția fluxurilor de trafic în municipiul Câmpina reflectă concentrarea activităților și a principalilor generatori de trafic în zona centrală. Cele mai aglomerate artere sunt reprezentate de străzile B.P. Hașdeu, Republicii, Dr. Toma Ionescu și Mihail Kogălniceanu, precum și de segmentele de la intersecția dintre Calea Doftanei și Bulevardul Carol I. De asemenea, strada Plevnei (în proximitatea Primăriei și Poliției municipiului) precum și segmentele de pe Ion Heliade Rădulescu și strada Bobâlna, la intersecția acestora cu Bulevardul Carol I, se numără printre zonele cu un trafic mai lent și congestii. O problemă suplimentară în gestionarea traficului o constituie aleea Izlaz, a cărei lățime se îngustează progresiv, ceea ce determină reducerea capacității de preluare a vehiculelor, și conduce la apariția blocajelor, cu precădere la final de săptămână și în perioada sărbătorilor.

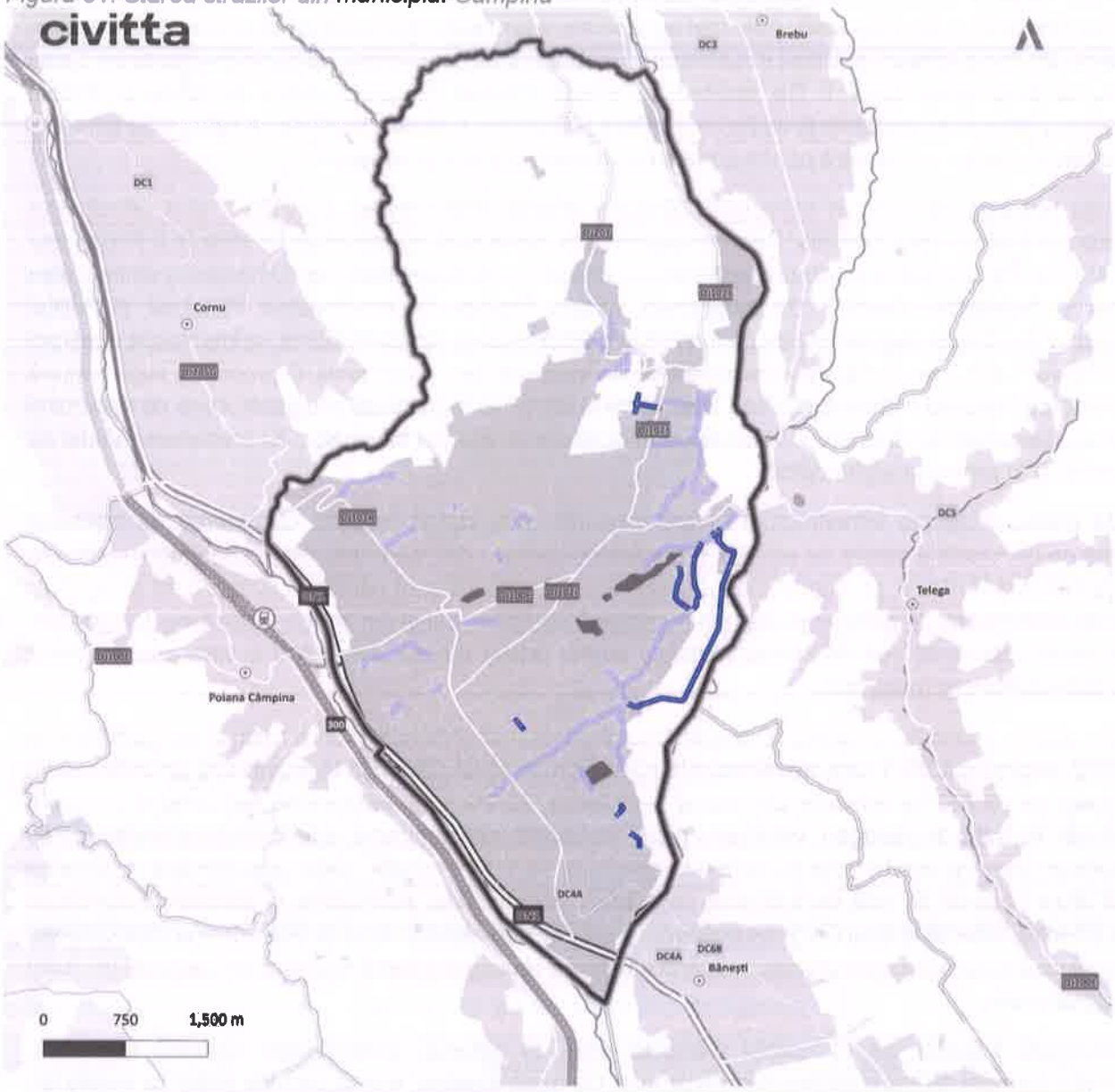
Această presiune asupra infrastructurii rutiere existente este strâns corelată cu cererea de transport generată de principalele centre de atracție și generatori de trafic din municipiu. Marii angajatori, instituțiile de învățământ și sănătate, precum și piața agroalimentară centrală sunt puncte esențiale care atrag zilnic un număr semnificativ de persoane, atât din municipiul Câmpina, cât și din zonele adiacente. Ca urmare, aceste locații reprezintă poli de interes major în cadrul rețelei urbane, generând o cerere intensificată pentru accesibilitate și mobilitate.

Conform datelor colectate în cadrul recensământului general al circulației rutiere realizat de CESTRIN în anul 2022, segmentul DN 1 care traversează tangențial municipiul Câmpina înregistrează un trafic mediu zilnic anual de 28.760 de vehicule. Din totalul vehiculelor, 79,9% sunt autoturisme, evidențiind un volum semnificativ de trafic de pasageri. Vehiculele grele, incluzând autocamioane, autovehicule articulate de tip TIR, autocamioane și autoturisme cu remorci, reprezintă 14,11% din trafic, ceea ce subliniază importanța acestui drum național ca rută de transport de mărfuri. Microbuzele, autobuzele și autocarele constituie 5,37% din total, reflectând rolul DN 1 în transportul public de persoane, în timp ce bicicletele și motocicletele reprezintă doar 0,62% din traficul total, marcând o utilizare redusă a acestor mijloace de transport pe acest segment de drum.

Îmbrăcămintea străzilor din municipiul Câmpina este, în general, predominant realizată din asfalt, majoritatea arterelor având o calitate satisfăcătoare. Cu toate acestea, există anumite străzi cu înveliș din piatră sau beton, precum aleea Buciumului, dar și străzi neasfaltate, cu îmbrăcăminte provizorie, de pământ, cum ar fi segmente din strada Oborului și strada Izvoarelor. Din totalul rețelei stradale, aproximativ 9,6% din străzi sunt într-o stare mediocră, iar sub 3,5% sunt într-o stare precară.

Îmbunătățirea acestor segmente este esențială pentru a asigura o accesibilitate mai bună locuitorilor din zonele periferice, în special a celor din zonele de Nord-Est și Est. Deși majoritatea străzilor se află într-o stare bună, intervențiile viitoare vor fi necesare nu doar pentru menținerea calității drumurilor, ci și pentru a acomoda infrastructura destinată deplasărilor nemotorizate.

Figura 31. Starea străzilor din municipiul Câmpina



Calitatea infrastructurii rutiere în municipiul Câmpina, 2024

Limite
- Limita municipiului Câmpina
- Limită UAT
- Perimetru construit, 2020

Rețeaua de localități
- Comune

Rețea hidrografică
- Râuri
- Lacuri

Infrastructura rutieră
- Drum național
- Drum județean
- Drum comunal
- Străzi locale
- Coridor rutier - Comprehensive TEN-T

Infrastructura feroviară
- Linie de cale ferată
- Coridor feroviar - Core TEN-T
- Gară
- Haltă

Starea străzilor
- Calitate mediocră
- Calitate precară

Sursa: Primăria Municipiului Câmpina, autori

Gradul de motorizare al zonelor urbane din România a continuat să crească în mod constant în ultimii ani, punând presiune suplimentară pe infrastructura rutieră existentă. În urma analizei parcului auto din municipiul Câmpina la data de 25 iunie 2024, s-a constatat că indicele de motorizare a atins valoarea de 435,17 autoturisme la 1.000 de locuitori[55]. Această valoare reprezintă o creștere semnificativă de aproximativ 19,6% față de anul 2022, când indicele era de 363,81 autoturisme la 1.000 de locuitori, și depășește valorile înregistrate în mari capitale europene, precum Berlin (347,81 autoturisme/1.000 de locuitori în 2024[56]) sau Budapesta (376 autoturisme/1.000 de locuitori în 2022[57]).

Acest indicator urmează un trend ascendent încă din anul 2018, reflectând o creștere constantă a numărului de autoturisme pe cap de locuitor în Câmpina. Această tendință pune o presiune considerabilă asupra infrastructurii rutiere locale, impunând necesitatea unor măsuri de optimizare a mobilității și de gestionare a spațiilor destinate parcării. De asemenea, această creștere subliniază importanța dezvoltării de soluții de transport alternativ, pentru a preveni congestionarea excesivă și pentru a asigura un echilibru între nevoile de mobilitate și calitatea vieții urbane.

O problemă semnificativă a parcului auto din municipiul Câmpina este reprezentată de vechimea autoturismelor înregistrate. În anul 2024, aproximativ 34,61% din parcul auto era constituit din autoturisme cu o vechime mai mare de 20 de ani, iar în contrast, doar 16,86% din autoturisme aveau o vechime mai mică de 10 ani. Această situație ridică două provocări majore. Pe de o parte, autoturismele mai vechi au un impact semnificativ mai mare asupra mediului, emisiile de noxe și consumul de combustibil fiind considerabil mai ridicate comparativ cu vehiculele moderne, echipate cu tehnologii mai eficiente și mai puțin poluante. Pe de altă parte, mașinile vechi pun în pericol siguranța participanților la trafic, deoarece nu îndeplinesc aceleași standarde de siguranță precum vehiculele noi, lipsindu-le adesea dotările moderne esențiale pentru prevenirea accidentelor.

2.4. Transport public

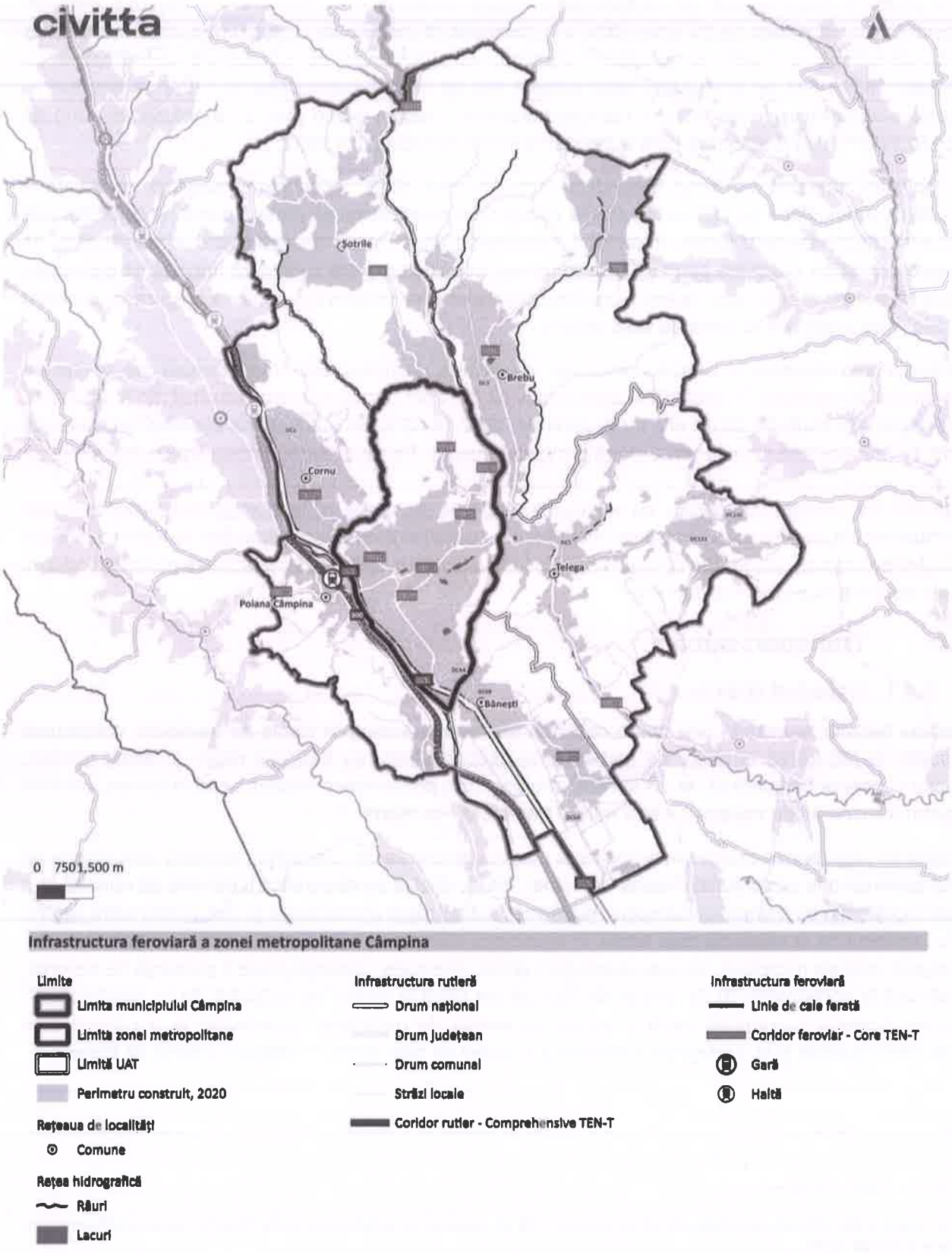
2.4.1. Transport feroviar

Transportul feroviar reprezintă una dintre cele mai eficiente și ecologice forme de transport, contribuind semnificativ la reducerea emisiilor de carbon și la decongestionarea traficului rutier. În acest context, municipiul Câmpina beneficiază de un avantaj strategic prin proximitatea infrastructurii feroviare, utilizată atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru transportul de marfă.

Deși stația de cale ferată din zona metropolitană poartă denumirea de „Câmpina", aceasta este situată pe teritoriul administrativ al comunei Poiana Câmpina. Totuși, poziția sa geografică îi permite să rămână la o distanță redusă față de municipiul Câmpina, facilitând accesul rapid al locuitorilor și vizitatorilor către centrul orașului. Accesul de la stația de cale ferată în municipiul Câmpina poate fi realizat prin multiple mijloace de transport, inclusiv microbuz, taxi sau autoturism privat. Alternativ, distanța poate fi parcursă fie pietonal, fiind estimată la aproximativ 30 de minute de mers pe jos până în centrul municipiului, fie cu bicicleta în 7-10 minute. Această proximitate oferă o soluție accesibilă de mobilitate, contribuind la o conectivitate eficientă între localități și la o integrare funcțională a stației de cale ferată în rețeaua urbană de transport.

[55] Pentru calcul a fost utilizată populația din 2024 conform INS și numărul de autoturisme de la Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări
[56] Conform datelor oferite de Statista Și World Population Review
[57] Eurostat

Figura 32. Infrastructura feroviară ce deservește Zona Metropolitană Câmpina



Sursa: Prelucrarea autorilor pe baza datelor obținute de pe site-ul CFR

Linia feroviară care traversează zona metropolitană a municipiului, prin comuna Poiana Câmpina, paralel cu limita din zona de vest a UAT Câmpina, este magistrala 300, ce face parte din rețeaua TEN-T. Aceasta asigură o legătură esențială între București și granița de vest a țării, la frontiera cu Ungaria, în apropiere de Oradea. De asemenea, magistrala străbate alte centre urbane importante precum Ploiești, Brașov, Sighișoara și Cluj-Napoca, consolidând conectivitatea națională. Linia feroviară din zona municipiului este dublă și electrificată, caracteristici care o plasează printre cele mai performante segmente feroviare din România. Acest fapt contribuie la creșterea eficienței transportului și asigură o soluție de mobilitate durabilă pentru locuitorii din Câmpina și din regiunea adiacentă.

Starea actuală a clădirii gării și a peroanelor este relativ satisfăcătoare; totuși, având în vedere poziționarea stației pe rețeaua centrală TEN-T, sunt necesare investiții suplimentare pentru a îmbunătăți facilitățile și a crește accesibilitatea. Modernizarea sălii de așteptare, optimizarea dotărilor și asigurarea unor toalete accesibile sunt măsuri esențiale pentru a aduce stația la standardele europene de confort și accesibilitate.

Figura 33. Gara Câmpina



Sursa: Arhiva autorilor

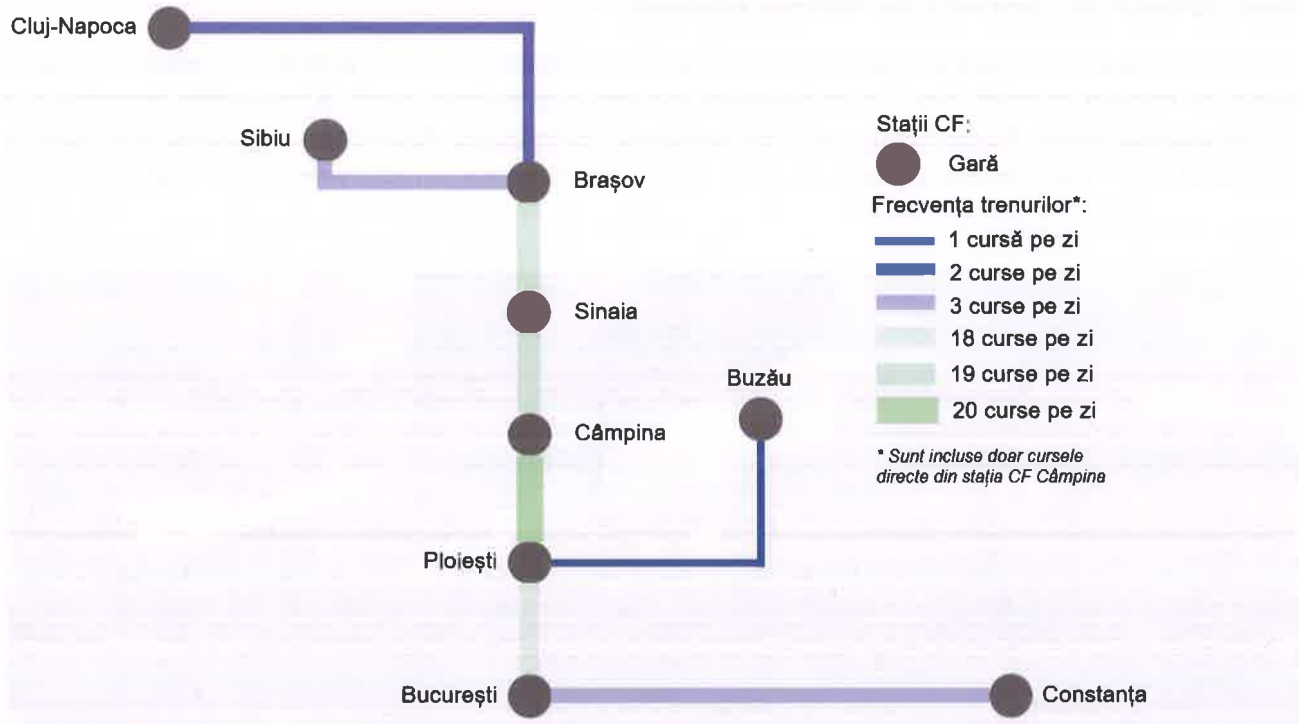
Accesul la peroanele secundare este realizat printr-un pasaj dotat exclusiv cu scări, lipsind alternative prietenoase pentru persoanele cu mobilitate redusă sau pentru cele cu bagaje voluminoase. În plus, deși stația dispune de mai multe peroane, doar unul dintre ele este utilizat în mod constant pentru transportul de pasageri, ceea ce limitează capacitatea operațională a gării și eficiența fluxului de pasageri deserviți.

Gara beneficiază de o parcare de dimensiuni considerabile, însă aceasta este adesea plină până la capacitatea maximă, fenomen ce determină parcarea ilegală în proximitatea stației. Gestionarea eficientă (taxare, politică de parcare) a spațiului de parcare ar putea contribui la o mai bună organizare a traficului în zona gării, facilitând accesul pasagerilor și asigurând un flux de mobilitate urbană mai fluid.

Din perspectiva alternativelor de călătorie, gara Câmpina beneficiază de o poziționare strategică, situându-se la distanțe optime pentru naveta zilnică față de centrele urbane majore precum București, Ploiești și Brașov. Frecvența trenurilor către aceste destinații este ridicată, cu 20 de curse zilnice spre Ploiești, 19 spre Brașov și 18 spre București, facilitând astfel navetismul și răspunzând cerințelor de mobilitate zilnică ale locuitorilor. De asemenea, orarul curselor, între 05:00 și 22:00, este gândit pentru a asigura flexibilitate și accesibilitate pentru navetiști pe parcursul întregii zile.

În ceea ce privește conectivitatea la nivel național, gara Câmpina oferă legături directe și cu alte centre urbane de importanță majoră. Astfel, există trei conexiuni zilnice directe cu municipiile Constanța și Sibiu, două conexiuni directe cu Cluj-Napoca și o conexiune directă cu Buzău. Aceste conexiuni extinse contribuie la creșterea accesibilității municipiului Câmpina, susținând mobilitatea la nivel regional și național și integrând localitatea într-o rețea de transport amplă.

Figura 34. Frecvența conexiunilor feroviare directe din municipiul Câmpina



Sursa: Mersul trenurilor CFR

Cursele feroviare care tranzitează gara Câmpina sunt operate în principal de CFR Călători, operatorul principal de transport feroviar de pasageri de la nivel național. Totuși, în completarea acestei oferte de mobilitate, există și servicii operate de companii private, precum Astra Trans Carpatic, Transferoviar Călători și Regio Călători. Diversitatea operatorilor contribuie la creșterea frecvenței curselor și a opțiunilor de transport pentru călători, oferind mai multe alternative de mobilitate. Această concurență pe piața transportului feroviar are potențialul de a stimula îmbunătățirea calității serviciilor și de a răspunde mai bine nevoilor de mobilitate ale pasagerilor.

2.4.2. Transportul public județean

Transportul județean este delegat în totalitate de către Consiliul Județean Prahova către operatori privați ce asigură cursele regulate în județ pe baza unui program aprobat prin HCL nr. 1 din 10.01.2024. Astfel, operatorii privați desemnați sunt responsabili pentru operarea curselor județene prin HCL 54 din 15.03.2023, până în anul 2029, având obligația de a respecta traseele și frecvența acestora, conform cerințelor aprobate prin cadrul legal stabilit.

Conform programului în vigoare, municipiul Câmpina este traversat de 25 de trasee ale transportului public județean. Dintre acestea, 3 fac legătură cu municipiul reședință de județ Ploiești, în timp ce restul

conectează municipiul cu localitățile din zona sa metropolitană, dar și cu alte localități rurale din județ, precum și cu orașe ca Breaza și Băicoi.

Tabel 9 Programul rutelor de transport județean care deservesc municipiul Câmpina

COD	RUTA	NUMĂR CURSE ZILNICE	INTERVAL ORAR**	OPERATOR
Grupa 1				
501A	Ploiești – Câmpina – Nistorești – Sinaia	15 (L-V), 13 (S), 7 (D)	06:00 – 19:35	DAN SEPSI SRL
	Sinaia – Nistorești – Câmpina – Ploiești	15 (L-V), 13 (S), 7 (D)	06:00 – 19:55	
502A	Ploiești – Câmpina – Breaza	5 (L-V), 0 (S-D)	08:05 – 20:05	DAN SEPSI SRL
	Breaza – Câmpina – Ploiești	5 (L-V), 0 (S-D)	06:08 – 18:08	
502C	Ploiești – Câmpina	9 (L-V), 0 (S-D)	07:00 – 19:00	DAN SEPSI SRL
	Câmpina – Ploiești	9 (L-V), 0 (S-D)	07:30 – 19:30	
504	Talea – Câmpina	7 (L-V), 5 (S), 1 (D)	06:45 – 19:15	DAN SEPSI SRL
	Câmpina – Talea	7 (L-V), 5 (S), 1 (D)	06:45 – 19:15	
506	Câmpina – Breaza*	22 (L-V), 6 (S-D)	07:00 – 22:15	DAN SEPSI SRL
	Breaza – Câmpina*	22 (L-V), 6 (S-D)	06:55 – 21:55	
507A	Câmpina – Breaza – Adunați	7 (L-V), 4 (S), 3 (D)	06:15 – 23:30	DAN SEPSI SRL
	Adunați – Breaza – Câmpina	7 (L-V), 4 (S), 3 (D)	06:05 – 23:20	
Grupa 2				
508	Câmpina – Cocorăștii Mislii – Plopeni*	19 (L-V), 8 (S), 7 (D)	06:05 – 23:30	AUTOGARA COM SRL
	Plopeni – Cocorăștii Mislii – Câmpina*	19 (L-V), 7 (S), 6 (D)	05:55 – 22:25	
509	Câmpina – Șotrile*	10 (L-V), 3 (S), 2 (D)	06:10 – 23:30	AUTOGARA COM SRL
	Șotrile – Câmpina*	10 (L-V), 3 (S), 2 (D)	06:05 – 19:50	
510	Câmpina – Șotrile (sat Lunca Mare) – Valea Doftanei (sat Trăisteni)*	11 (L-V), 4 (S-D)	06:40 – 23:30	AUTOGARA COM SRL
	Valea Doftanei (sat Trăisteni) – Șotrile (sat Lunca Mare) – Câmpina*	11 (L-V), 4 (S-D)	06:15 – 17:00	
511	Câmpina – Telega – Brebu (sat Megiesesc)*	6 (L-V), 1 (S-D)	07:30 – 21:15	AUTOGARA COM SRL
	Brebu (sat Megiesesc) – Telega – Câmpina*	6 (L-V), 1 (S-D)	06:45 – 20:30	
512	Câmpina – Telega – Brebu (sat Pietriceaua)	13 (L-V), 5 (S-D)	06:15 – 23:30	AUTOGARA COM SRL

COD	RUTA	NUMĂR CURSE ZILNICE	INTERVAL ORAR**	OPERATOR
	Brebu (sat Pietriceaua) – Telega – Câmpina	13 (L-V), 5 (S-D)	06:10 – 22:25	
513	Câmpina – Cornu de Sus*	14 (L-V), 8 (S), 4 (D)	06:30 – 23:30	AUTOGARA COM SRL
	Cornu de Sus – Câmpina*	14 (L-V), 8 (S), 4 (D)	06:25 – 22:25	
514	Câmpina – Telega (sat Telega)*	13 (L-V), 4 (S), 2 (D)	06:30 – 23:30	AUTOGARA COM SRL
	Telega (sat Telega) – Câmpina*	13 (L-V), 4 (S), 2 (D)	06:15 – 22:30	
515	Câmpina – Telega (sat Buștenari)	6 (L-V), 2 (S), 0 (D)	06:10 – 18:30	AUTOGARA COM SRL
	Telega (sat Buștenari) – Câmpina	6 (L-V), 2 (S), 0 (D)	06:00 – 17:45	
518	Câmpina – Telega (sat Melicești)	5 (L-V), 0 (S-D)	06:15 – 18:30	AUTOGARA COM SRL
	Telega (sat Melicești) – Câmpina	5 (L-V), 0 (S-D)	06:15 – 17:30	
519	Câmpina – Urleta – Mislea – Tintea (canton)	10 (L-V), 4 (S-D)	06:30 – 19:00	AUTOGARA COM SRL
	Tintea (canton) – Mislea – Urleta – Câmpina	10 (L-V), 4 (S-D)	06:20 – 15:30	
520	Câmpina – DN 1 – Băicoi*	10 (L-V), 2 (S), 0 (D)	06:30 – 18:00	AUTOGARA COM SRL
	Băicoi – DN 1 – Câmpina*	10 (L-V), 2 (S), 0 (D)	06:20 – 18:10	
Grupa 11				
593	Câmpina – DN 1 – Florești	6 (L-V), 0 (S-D)	06:30 – 19:30	DIANA PA SRL
	Florești– DN 1 – Câmpina	6 (L-V), 0 (S-D)	07:24 – 20:24	
594	Câmpina – Florești – Măgureni	15 (L-V), 10 (S-D)	05:30 – 20:00	DIANA PA SRL
	Măgureni – Florești – Câmpina	15 (L-V), 10 (S-D)	06:45 – 21:15	
595	Câmpina – Florești – Filipeștii de Târg (sat Filipeștii de Târg)	8 (L-D)	05:15 – 19:15	DIANA PA SRL
	Filipeștii de Târg (sat Filipeștii de Târg) – Florești – Câmpina	8 (L-D)	06:30 – 20:30	
596	Câmpina – Florești – Filipeștii de Pădure (sat Minieri)	15 (L-D)	05:30 – 19:30	DIANA PA SRL
	Filipeștii de Pădure (sat Minieri) – Florești – Câmpina	15 (L-D)	06:51 – 20:51	
597	Câmpina – Măgureni (sat Cocorăștii Caplii) – Măgureni (sat Măgureni)	16 (L-D)	06:05 – 23:30	DIANA PA SRL

COD	RUTA	NUMĂR CURSE ZILNICE	INTERVAL ORAR**	OPERATOR
	Măgureni (sat Măgureni) – Măgureni (sat Cocorăștii Caplii) – Câmpina	16 (L-D)	06:00 – 22:25	
598	Poiana Câmpina – Câmpina – Bănești	51 (L-V), 26 (S-D)	06:10 – 23:20	DIANA PA SRL
	Bănești – Câmpina – Poiana Câmpina	51 (L-V), 26 (S-D)	06:10 – 23:20	
599	Câmpina – Poiana Câmpina – Provița de Jos (sat Drăgăneasa)	6 (L-D)	07:45 – 18:30	DIANA PA SRL
	Provița de Jos (sat Drăgăneasa) – Poiana Câmpina – Câmpina	6 (L-D)	09:00 – 19:30	
600	Câmpina – Poiana Câmpina – Provița (sat Izvoru)	10 (L-D)	06:25 – 23:30	DIANA PA SRL
	Provița (sat Izvoru) – Poiana Câmpina – Câmpina	10 (L-D)	06:05 – 22:00	

Sursa: Programul de transport județean prin curse regulate în județul Prahova – Actualizat și Portal Transport Public Județean

**mașini suplimentare elevi*

*** valabil în timpul săptămânii (sâmbăta și duminica o parte din curse sunt eliminate)*

Analiza detaliată a primelor 10 conexiuni de transport public județean care traversează municipiul Câmpina evidențiază o serie de aspecte importante privind intervalul de deservire și frecvența rutelor disponibile. Dintre acestea, ruta 598 Poiana Câmpina – Câmpina – Bănești se remarcă drept cea mai eficientă, asigurând legături frecvente între gara din UAT Poiana Câmpina, municipiul Câmpina și localitatea Bănești. Această rută deservind exclusiv zona metropolitană Câmpina, operează la un ritm ridicat: 51 de curse pe sens în zilele lucrătoare și 26 pe sens în weekend, rezultând într-o frecvență medie de aproape 3 curse pe oră în timpul săptămânii.

Tabel 10. Principalele conexiuni de transport public județean din municipiul Câmpina

CONEXIUNE	RUTĂ	NUMĂR ZILNIC DE CURSE, LUNI-VINERI (TUR)	DURATA INTERVALULUI DE DESERVIRE, ORE	FRECVENȚA MEDIE, CURSE/ORĂ
Poiana Câmpina – Câmpina – Bănești	598	51	17,17	2,97
Câmpina – Breaza	506	22	15,25	1,44
Câmpina – Cocorăștii Mislii – Plopeni	508	19	17,42	1,09
Câmpina – Măgureni (sat Cocorăștii Caplii) – Măgureni (sat Măgureni)	597	16	17,42	0,92

CONEXIUNE	RUTĂ	NUMĂR ZILNIC DE CURSE, LUNI-VINERI (TUR)	DURATA INTERVALULUI DE DESERVIRE, ORE	FRECVENȚA MEDIE, CURSE/ORĂ
Câmpina – Florești – Filipeștii de Pădure (sat Minieri)	596	15	14	1,07
Ploiești – Câmpina – Nistorești – Sinaia	501A	15	13,58	1,10
Câmpina – Florești – Măgureni	594	15	14,5	1,03
Câmpina – Cornu de Sus	513	14	17	0,82
Câmpina – Telega (sat Telega)	514	13	17	0,76
Câmpina – Telega – Brebu (sat Pietriceaua)	512	13	17,25	0,75

Sursa: Programul de transport județean prin curse regulate în județul Prahova – Actualizat

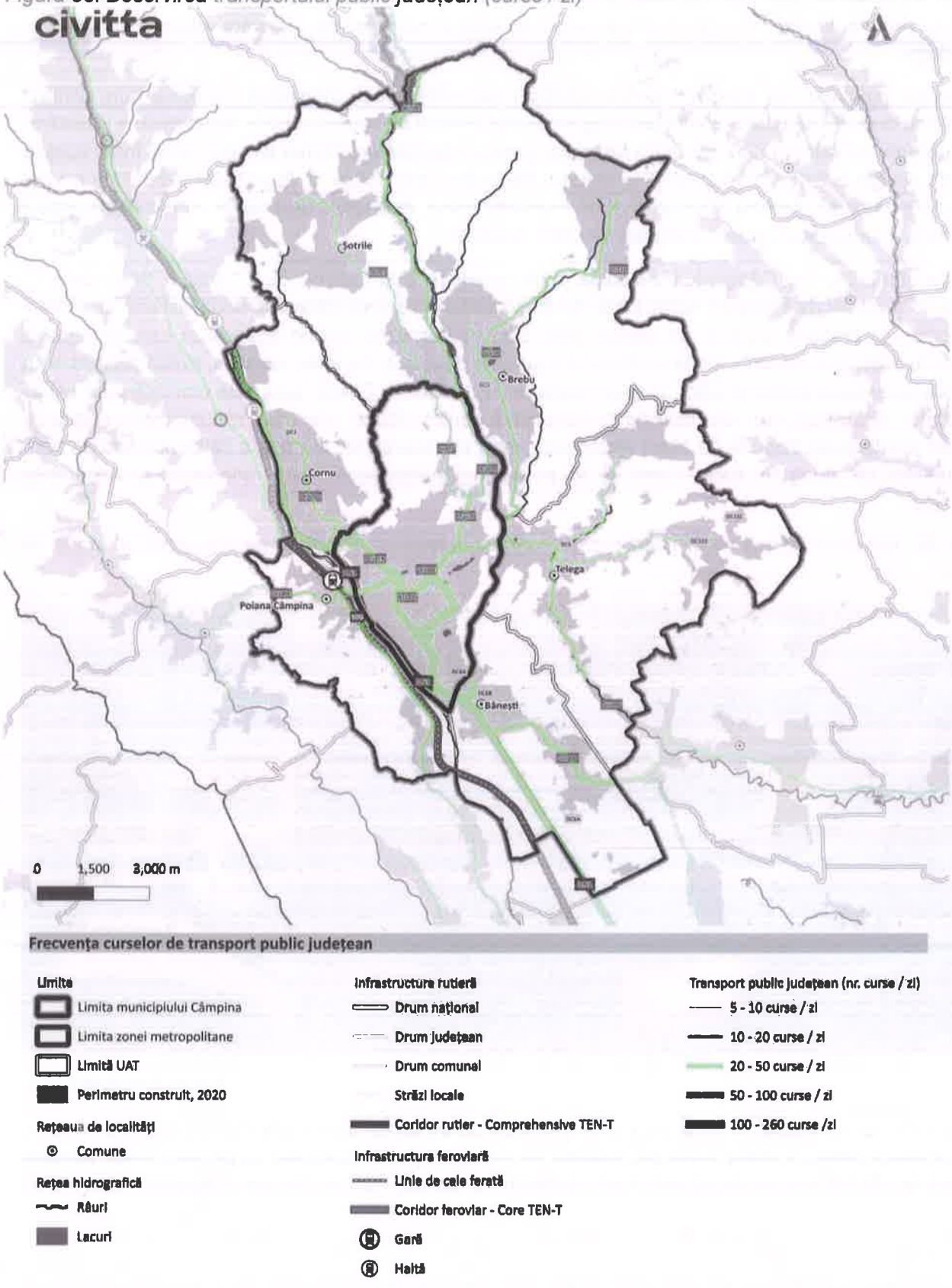
O altă conexiune foarte bine deservită este cea cu Breaza, ce beneficiază de 22 de curse dedicate pe sens în zilele lucrătoare, ducând la o frecvență medie de 1,44 curse pe oră. În ierarhia rutelor după numărul de curse zilnice, această legătură este urmată de conexiunile către Plopeni (19 curse), Măgureni (16 curse), Minieri (15 curse), Sinaia (15 curse) și Florești-Măgureni (15 curse).

Un aspect important de subliniat este faptul că, deși unele trasee au un număr zilnic mai mare de curse, frecvența efectivă poate fi mai mare pentru o rută cu un număr redus de curse zilnice, dar cu un interval de operare mai concentrat. Spre exemplu, conexiunea cu Măgureni dispune de un număr considerabil de curse zilnice, însă legătura cu Sinaia poate avea o frecvență mai convenabilă datorită unui program de operare redus. Acest aspect poate însă limita posibilitățile de călătorie ale cetățenilor, neoperând mai târziu de anumite ore (ex. 19:35 în cazul cursei spre Sinaia).

De asemenea, rețeaua de transport public județean din Prahova este caracterizată flexibilitatea și conectivitatea oferite de rutele care, deși au puncte de început și terminus stabilite, tranzitează multiple localități pe traseu. Acest fapt conduce la un număr efectiv de curse mai mare în anumite direcții, asigurând astfel o mobilitate crescută pentru locuitorii din aceste zone. De exemplu, legătura dintre Câmpina și Breaza este deservită nu doar de cursa directă Câmpina-Breaza, care are 22 de curse zilnice, ci și de alte rute care tranzitează cele două localități, cum ar fi cursa Câmpina-Breaza-Adunați, care adaugă 7 curse, Ploiești – Câmpina – Nistorești – Sinaia cu 15 curse și Ploiești – Câmpina – Breaza cu 5 curse suplimentare. Astfel, prin includerea acestor trasee, numărul total de curse care facilitează legătura între Câmpina și Breaza depășește 40 de curse pe zi, oferind opțiuni multiple și un nivel ridicat de accesibilitate pentru călători.

Astfel, luând în considerare acest aspect, cele mai bine deservite legături din municipiul Câmpina sunt cele cu localitățile Bănești, Poiana Câmpina și Cornu. Acestea beneficiază de un flux de peste 50 de curse zilnice, îmbunătățind mobilitatea din zona metropolitană.

Figura 35. Deservirea transportului public județean (curse / zi)



Sursa: Consiliul Județean Prahova, Portal Transport Public Județean

Este de remarcat că cele mai frecvente și bine deservite rute se află predominant în partea de sud a județului Prahova, în timp ce conexiunile cu zonele nordice, precum Sinaia, Trăisteni, Teșila și Șotrile, sunt mai reduse.

Majoritatea legăturilor de transport public județean care deservesc municipiul Câmpina sunt aliniate strategic cu orele de început și sfârșit ale programului de lucru și ale orarului școlar. Anumite rute incluzând suplimentarea curselor în anumite intervale orare, pentru a facilita mobilitatea elevilor, astfel încât aceștia să poată ajunge la timp și în siguranță la unitățile de învățământ. Totuși, în lipsa datelor detaliate privind numărul de pasageri, biletele vândute și abonamentele emise, este dificil de evaluat cu exactitate gradul de utilizare a transportului public județean de către navetiști.

Pe teritoriul municipiului Câmpina, transportul public județean este deservit de 17 stații[58], dintre care 12 corespund și rețelei de transport public local, facilitând astfel integrarea între cele două sisteme și accesul utilizatorilor. În prezent, o parte din aceste stații sunt modernizate, având adăposturi care protejează călătorii de intemperii, contribuind la confortul și siguranța acestora. Cu toate acestea, există stații care nu sunt încă amenajate corespunzător, precum stația de la Școala de Poliție, care este marcată doar printr-un indicator, fără refugiu sau alte facilități de adăpostire pentru călători. Mai mult, niciuna dintre stațiile de transport județean nu dispune de afișaj electronic pentru informarea în timp real a călătorilor sau de hărți ale traseelor ce ajung în stație, ceea ce ar putea îmbunătăți semnificativ orientarea și experiența utilizatorilor.

Figura 36. Microbuz utilizat pentru transportul public județean (Autogara Com Câmpina) și stație de așteptare a transportului public județean



Sursa: Arhiva autorilor

Autogara Câmpina, situată în zona de sud a municipiului, cu acces din strada Petrolistului, servește ca stație terminus pentru o mare parte din traseele de transport public județean. În prezent, însă, această autogară se află într-o stare degradată și este echipată cu facilități minime. Nu sunt disponibile sisteme de

[58] Pram, Casa Tineretului, Biserica de Lemn, Autogară, S.C. Cirex S.R.L., Răcitor, str. Oituz, Școala de Poliție, Salcie Sanepid, Fabrica de Mobilă, Spital Voila, Ferma Voila, Fabrica 21 Decembrie, Fibec, Spital, Milia, OMV Peco

informare în timp real sau hărți care să faciliteze orientarea călătorilor, iar peroanele sunt marcate sumar. Deși infrastructura actuală este sub nivelul necesar pentru a susține eficient fluxul de călători, zona autogării dispune de un spațiu extins, ceea ce îi conferă un potențial semnificativ de dezvoltare. Investițiile în modernizarea acesteia ar putea transforma autogara Câmpina într-un hub de transport eficient și atractiv pentru navetiști.

Tarifele pentru transportul public județean din Prahova sunt stabilite exclusiv de Consiliul Județean, fără posibilitatea de ajustare de către operatorii privați. Achiziția biletelor este facilitată atât prin intermediul aplicației online Prahova Trans, cât și direct la fața locului, de la șofer. Tariful pentru o călătorie variază în funcție de distanța parcursă, pornind de la 2,5 RON pentru trasee scurte, cum ar fi Gara (Poiana Câmpina) – orice stație din municipiul Câmpina, și ajungând până la 12 RON pentru rute mai lungi, cum ar fi Câmpina – Sinaia sau Câmpina – Filipeștii de Târg (Dragomir).

Pe lângă biletele standard, există și opțiuni de abonamente săptămânale și lunare, personalizate în funcție de necesitățile călătorilor. Acestea sunt disponibile în trei variante: luni-vineri, luni-sâmbătă și luni-duminică, pentru a oferi o flexibilitate sporită. De asemenea, pentru anumite categorii sociale, cum ar fi elevii, persoanele cu handicap grav sau accentuat și însoțitorii acestora, pensionarii, veteranii și văduvele de război, foștii deținuți politici, persoanele persecutate politic, eroii revoluției și donatorii de sânge, sunt prevăzute abonamente speciale. Această structură tarifară și gama variată de abonamente contribuie la o accesibilitate mai mare și la sprijinirea mobilității diverselor grupuri de utilizatori ai transportului public în județul Prahova.

Aplicația Prahova Trans oferă utilizatorilor multiple funcționalități menite să îmbunătățească experiența de transport public în județul Prahova. Pe lângă opțiunea de achiziționare a biletelor și abonamentelor, aplicația permite validarea electronică a acestora, eliminând necesitatea biletelor tipărite și facilitând un acces rapid la mijloacele de transport. Aplicația include și funcția de urmărire în timp real a vehiculelor de transport public, oferind călătorilor informații actualizate despre poziția acestora pe traseu. De asemenea, Prahova Trans pune la dispoziție detalii despre traseele disponibile, permițând o mai bună planificare a călătoriilor.

Pe lângă serviciile de transport public județean, Câmpina este conectată cu centre urbane importante din afara județului și din alte țări, contribuind astfel la o mobilitate extinsă pentru cetățeni. La nivel internațional, municipiul dispune de legături directe cu orașe din Germania (Dortmund, Essen, Nuremberg), Italia (Roma, Torino, Bologna), Austria (Viena, Linz, Salzburg) etc., oferind opțiuni de transport convenabile pentru călătoriile de lungă distanță. În ceea ce privește conexiunile naționale, Câmpina este conectată cu orașe mari, precum București (inclusiv cu acces la aeroporturile Otopeni și Băneasa), Brașov, Făgăraș, Miercurea-Ciuc, Constanța, Bacău și Iași.

2.4.3. Transportul public local

În municipiul Câmpina, rețeaua de transport public local este organizată pe baza a trei rute, deservite de 6 mijloace de transport de categoria M2, la care se adaugă un vehicul de categoria M3 și 2 vehicule de categoria M2 în rezervă. Serviciile de transport public pe aceste rute sunt furnizate de operatorul privat DIANA PA S.R.L., care și-a asumat operarea rețelei prin contractul nr. 56261, semnat cu Primăria municipiului Câmpina la data de 29 decembrie 2023. Acest contract are o durată de patru ani, garantând stabilitate și continuitate în prestarea serviciilor de transport public în Câmpina pe perioada contractuală.

Flota

La nivelul anului 2024, flota de transport public exploatată de operatorul de transport public al municipiului conform contractului de delegare a gestiunii este de 8 vehicule (6 + 2 în rezervă). Cele 6 vehicule active

au o vechime medie de 6,5 ani, fiind fabricate în 2017 și 2018, în timp ce microbuzele de rezervă, fabricate în 2013, au o vechime de 11 ani. Astfel, flota de transport public are o vechime medie de 7,6 ani.

Conform HG nr. 2139 din 30 noiembrie 2004, durata de funcționare recomandată pentru microbuzele de transport persoane este de 8 ani, ceea ce înseamnă că vehiculele active vor depăși acest prag în 1-2 ani, în timp ce vehiculele din rezervă au depășit deja durata de funcționare recomandată cu 3 ani.

În ceea ce privește normele de poluare, cele 6 vehicule utilizate zilnic respectă norma EURO 6, contribuind la reducerea emisiilor poluante în municipiu. Microbuzele din rezervă se încadrează în norma EURO 5, având emisii mai ridicate comparativ cu cele din flota activă. Menținerea unei flote cu emisii reduse și înlocuirea treptată a vehiculelor care au depășit durata de exploatare recomandată reprezintă o prioritate pentru asigurarea unui transport public modern, sustenabil și în conformitate cu normele de mediu și siguranță.

Flota de transport public a municipiului Câmpina este compusă în principal din vehicule marca Mercedes, cu o capacitate de 20 de locuri pe scaune, destinate exclusiv pasagerilor așezați. De asemenea, flota include un vehicul TEMSA, cu o capacitate de 29 de locuri pe scaune, și două vehicule de rezervă marca Ford, fiecare având 16 locuri pe scaune. Toate aceste vehicule sunt dotate cu facilități de confort și siguranță pentru pasageri, inclusiv aer condiționat, sisteme suplimentare de încălzire, computere de bord și GPS integrat printr-un parteneriat cu societatea Safefleet Timișoara.

În contextul utilizării unei flote formate din vehicule de tip microbuz, actuala structură de transport public din municipiul Câmpina prezintă limitări în ceea ce privește accesibilitatea și dotările pentru confortul pasagerilor. Astfel, acestora le lipsesc facilități esențiale, cum ar fi spațiile destinate persoanelor în scaune cu rotile sau părinților cu cărucioare, podeaua joasă pentru acces facil, ușile automate ce ar facilita îmbarcarea/debarcarea rapidă și sigură sau lipsa spațiului de lucru al șoferului (nerespectând standardele se siguranță). În ciuda dotării cu dispozitive GPS, flotei îi lipsesc echipamente moderne precum sistemele de informare pentru pasageri, validatoarele de bilete electronice și alte echipamente de bază într-un transport public eficient și modern (sisteme audio pentru anunțuri vocale, sisteme de monitorizare video etc.).

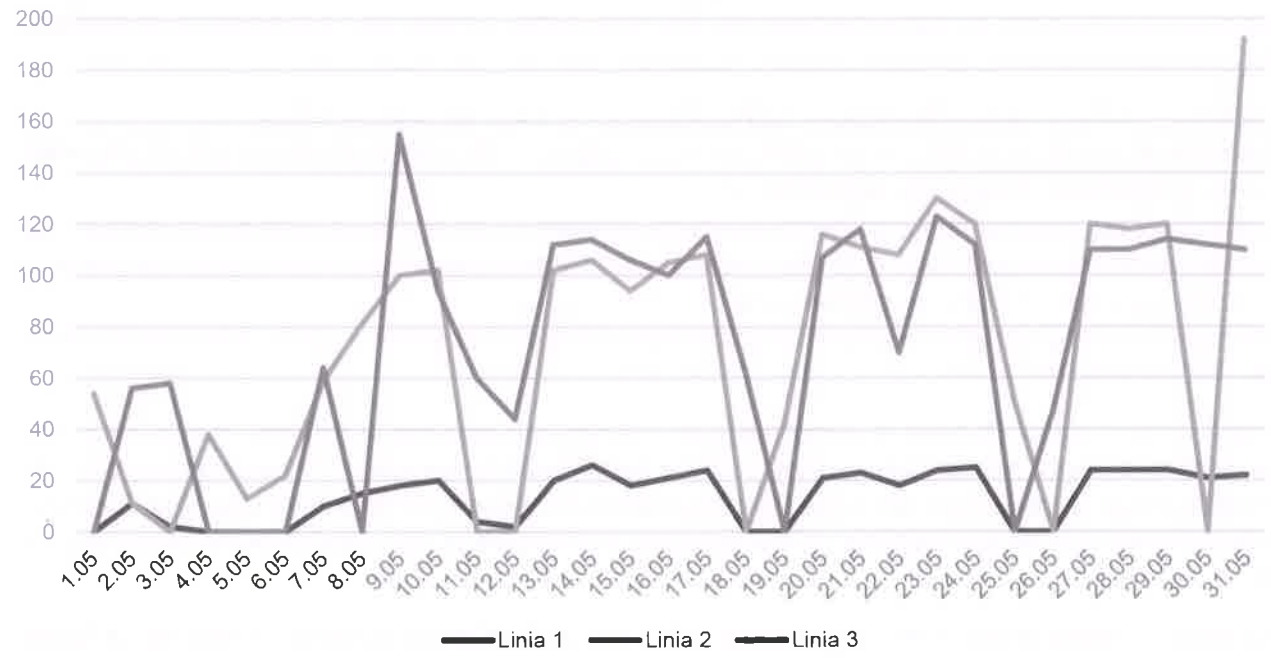
Flota de transport public a municipiului Câmpina va fi reînnoită în cadrul proiectului în curs de implementare "Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă prin achiziția de autobuze ecologice ", finanțat prin Programul Național de Redresare și Reziliență (PNRR). Totuși, este important de subliniat că proiectul nu prevede și construcția unui depou dedicat, ceea ce poate genera constrângeri semnificative în gestionarea eficientă a flotei și a procesului de încărcare a mijloacelor de transport. Absența unui astfel de spațiu dedicat pentru întreținerea și depozitarea autobuzelor ecologice poate avea un impact negativ asupra fiabilității și durabilității acestora pe termen lung, afectând astfel eficiența operațională și costurile de exploatare. Suplimentar, operatorul are definit un plan de investiții pe durata a 4 ani, ce prevede modernizarea flotei auto prin contractarea unei linii de credit bancar. Înlocuirea treptată a flotei actuale cu autobuze ecologice echipate corespunzător sprijină accesibilitatea și contribuie la creșterea calității transportului public, aliniindu-se la standardele de mobilitate urbană contemporane și asigurând un sistem mai incluziv pentru toate categoriile de utilizatori.

Utilizarea serviciului

Datele disponibile privind numărul de pasageri transportați și veniturile generate din transportul public local sunt limitate, fiind accesibile doar pentru luna mai 2024. În această perioadă, au fost vândute 4.913 bilete, generând un venit total de 24.650 RON. Analizând distribuția pasagerilor pe rute, linia 3 s-a dovedit a fi cea mai utilizată, cu un total de 2.273 bilete vândute, urmată îndeaproape de linia 2, cu 2.223 bilete. În

schimb, linia 1 a înregistrat un număr semnificativ mai mic de bilete vândute, respectiv 417, indicând o cerere redusă pe această rută.

Figura 37. Evoluția numărului de bilete vândute în luna mai 2024, pe linii



Sursa: S.C. DIANA PA S.R.L.

Conform analizei detaliate a vânzărilor de bilete pe zile în luna mai 2024, observăm că în mod constant cel puțin una dintre liniile de transport public din Câmpina a fost operațională zilnic, inclusiv în zilele de sărbători legale (1 mai și sărbătorile Pascale). Totuși, nu se poate stabili un tipar clar în ceea ce privește rutele deservite în weekend sau de sărbători, liniile funcționale alternând între ele în aceste de zile.

Datele privind vânzările de bilete pe liniile de transport public din Câmpina în luna mai 2024 reflectă variații semnificative în cererea de transport, cu un vârf de 192 bilete vândute pe linia 2 în data de 31 mai și un minim de doar 2 bilete vândute pe linia 1 în data de 12 mai (exceptând zilele în care nu s-au efectuat vânzări). Aceste fluctuații indică o cerere variabilă, sugerând oportunitatea de a adapta capacitatea de transport la nevoile specifice ale utilizatorilor, fie prin ajustarea frecvenței curselor, fie prin adaptarea tipului de vehicul folosit.

Costul serviciului

Costul unui bilet de călătorie în Câmpina este de 5 RON, iar un abonament lunar este disponibil la prețul de 219 RON. Modalitatea de plată pentru bilete se limitează însă la numerar, achitat direct șoferului în timpul călătoriei. Această practică, deși funcțională, este depășită conform standardelor moderne de mobilitate urbană, unde plata digitală și validarea electronică sunt deja comune și preferate de utilizatori. În ceea ce privește abonamentele, acestea se achiziționează exclusiv de la ghișeul autogării AVEDIANA, cu program de funcționare între orele 08:00 și 17:00.

Imposibilitatea de a utiliza modalități alternative de plată, cum ar fi cardurile bancare sau plățile mobile, limitează accesul la serviciile de transport public în Câmpina. Această restricție afectează în special segmente ale populației precum tinerii, obișnuiți cu metode digitale de tranzacționare, și turiștii. Într-un

peisaj urban modern, adaptarea transportului public pentru a accepta multiple modalități de plată nu doar că îmbunătățește accesibilitatea, dar sprijină și eficiența operațională, reducând întârzierile cauzate de tranzacțiile numerar.

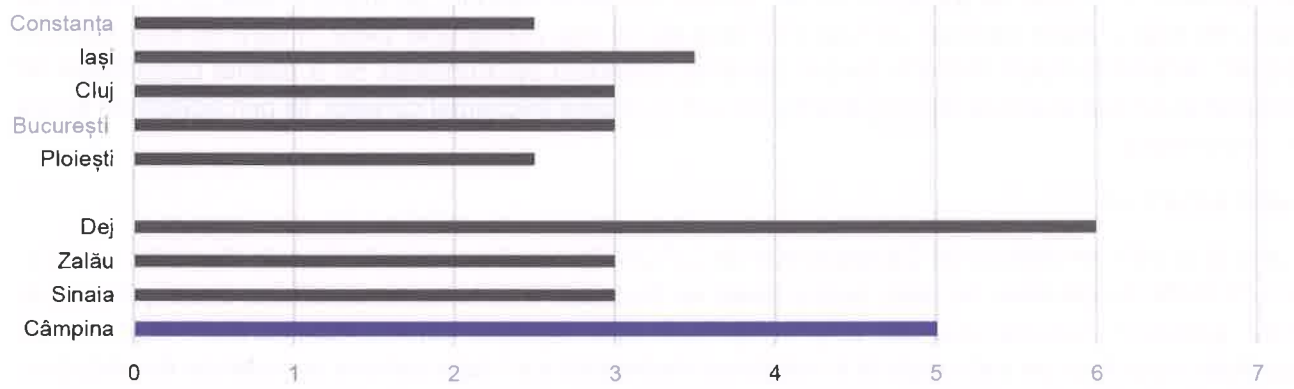
Pentru anumite categorii de persoane, există gratuități, reflectând efortul de a asigura accesibilitatea transportului public pentru grupuri vulnerabile sau prioritare. Astfel, persoanele ce beneficiază de gratuități sunt:

- Veterani, invalizi și văduve de război – 100% reducere (15 bilete de călătorii lunar);
- Persoanele prevăzute la art. 1 și art. 5 din Decretul – Lege nr. 118/1990 (foști deținuți politici, deportați) – 100% reducere (15 bilete de călătorii lunar);
- Pensionarii din sistemul public de pensii cu vârsta de peste 65 de ani cu un venit net pe membru de familie (persoană singură / soț / soție) de până a nivelul indemnizației sociale pentru pensionari, inclusiv – 100% reducere (15 bilete de călătorii lunar);
- Persoane cu handicap grav și accentuat și însoțitorii / asistenții acestora – 100% reducere (15 bilete de călătorii lunar)[59].

Se poate observa faptul că elevii nu beneficiază de reduceri sau gratuități la călătorii. În timp ce în alte orașe, și chiar la nivelul transportului județean aceștia beneficiază de reduceri considerabile, sau chiar de gratuități. Această situație poate descuraja utilizarea transportului public de către tineri și familiile acestora, crescând dependența de alte mijloace de transport mai costisitoare și mai puțin eficiente pentru mediul urban.

Costul ridicat al transportului public în municipiul Câmpina, de 5 RON per călătorie, reprezintă un factor semnificativ care poate descuraja utilizarea acestuia. Comparativ, în orașe mai mari, precum Ploiești, Constanța sau chiar București, sau de dimensiuni similare precum Zalău, sau chiar mai mici, cum este cazul pentru Sinaia tarifele sunt considerabil mai mici (uneori chiar la jumătatea celui practicat în Câmpina), contrast ce evidențiază o povară financiară disproporționată asupra utilizatorilor din Câmpina. Excepția este întâlnită doar în municipiul Dej, unde prețul unui bilet ajunge la 6 RON, dar acesta rămâne un caz izolat.

Figura 38. Tarife pentru utilizarea transportului public în municipiul Câmpina și alte localități urbane din România



Sursa: Site-urile primăriilor și ale operatorilor de transport

[59] Anexa nr. 4.4. Categorii de călători care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul public local din cadrul contractului nr. 56261 din data de 29 decembrie 2023

De asemenea, este notabil faptul că pentru tariful de 2,5 RON, locuitorii pot accesa transportul public județean pentru călătorii între stații din municipiu și Gara Câmpina, subliniind discrepanța în structura de prețuri între cele două sisteme de transport.

În contextul unei mobilități urbane durabile, o abordare revizuită a tarifelor ar putea contribui la o mai mare atractivitate a transportului public, facilitând totodată accesul la servicii de transport pentru toți locuitorii și contribuind la reducerea utilizării autoturismelor personale și a emisiilor.

Configurația rețelei

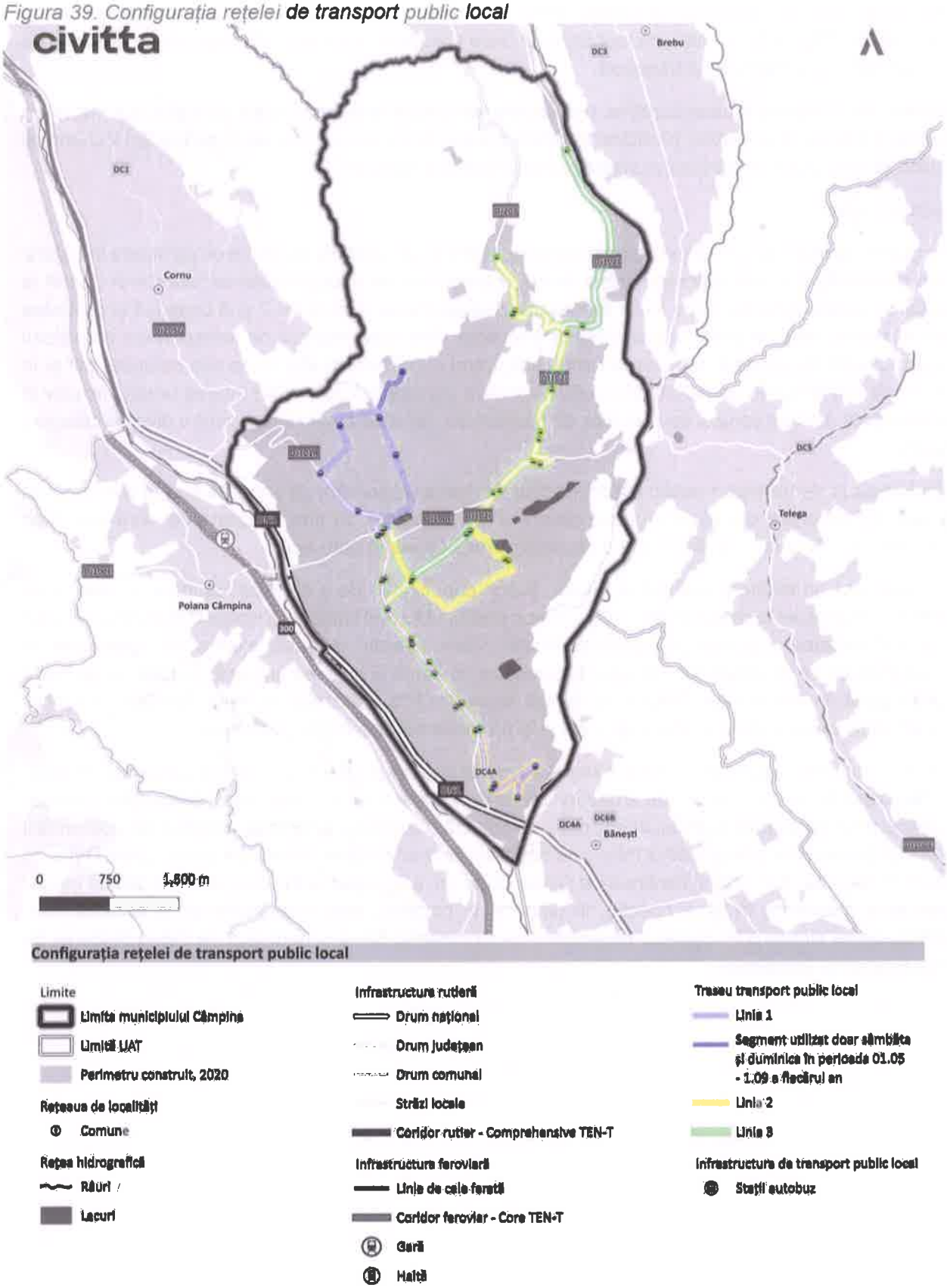
Rutele actuale din municipiul Câmpina sunt organizate astfel încât plecările au loc fie de pe strada În Luncă, fie de pe bulevardul Nicolae Bălcescu (zona Pram), continuând de-a lungul bulevardului Carol I până la intersecția cu Calea Doftanei, unde liniile se separă. Suprapunerile între liniile 2 și 3 continuă și pe Calea Doftanei și strada Voila. În ciuda suprapunerilor frecvente între rute, rețeaua de transport din municipiul Câmpina reușește să acopere adecvat teritoriul, asigurând conectivitate atât în zonele centrale, cât și în cele periferice. Sistemul de transport public oferă acces la principalele puncte de interes urban, inclusiv la instituții esențiale precum spitalul sau unitățile de învățământ, facilitând mobilitatea pentru diverse categorii de utilizatori.

Analizând rețeaua de transport public din municipiul Câmpina, observăm că zona de sud și cea centrală beneficiază de deservire din partea tuturor celor trei linii existente, în timp ce zona de nord-vest este deservită exclusiv de linia 1, iar liniile 2 și 3 acoperă zonele de est și nord-est.

Linia 1 reprezintă un element esențial al rețelei, având capacitatea de a conecta locuitorii din partea de Nord-Vest a municipiului la destinații de interes major, precum Muzeul Național Nicolae Grigorescu, Muzeul Memorial B.P. Hașdeu și Școala de Agenți de Poliție „Vasile Lascăr". Aceasta ajunge, de asemenea, în zonele rezidențiale de pe strada Ion Heliade Rădulescu și la Cimitirul Învierea lui Lazăr. În plus, în perioada sezonului estival, în weekenduri, linia 1 facilitează accesul către destinația de loisir Fântâna cu Cireși, contribuind astfel la dezvoltarea turismului local și la promovarea activităților recreative.

Liniile 2 și **3** sunt suprapuse pe o mare parte din traseul lor, dar există totuși câteva diferențe notabile. Linia 3, de exemplu, se extinde pentru a deservi stația de tratare a apei Paltinu Voila, asigurând astfel un mijloc de transport angajaților acestei unități, ceea ce reflectă o adaptare la nevoile specifice ale comunității locale. O altă diferențiere semnificativă între cele două linii se manifestă la intersecția dintre Calea Doftanei și strada B.P. Hașdeu. Aici, linia 3 continuă pe Calea Doftanei, asigurând astfel o conexiune directă pentru utilizatorii care călătoresc în acea direcție, în timp ce, în contrast, linia 2 se abate de la această rută, îndreptându-se pe strada B.P. Hașdeu, continuând pe Constantin Stere și reintrând pe Calea Doftanei de pe strada Ecaterina Teodoroiu.

Figura 39. Configurația rețelei de transport public local



Sursa: Prelucrarea autorilor pe baza datelor de la S.C. DIANA PA S.R.L.

Analiza operațională a acestor trasee oferă o bază obiectivă pentru evaluarea configurației rețelei de transport public, fiind esențială pentru identificarea zonelor care beneficiază de o deservire adecvată, dar și a celor care necesită îmbunătățiri sau extinderi de frecvență și traseu. În mod specific, această evaluare poate ajuta la optimizarea rețelei pentru a adresa mai bine fluctuațiile în cererea de transport și pentru a ajusta oferta în funcție de necesitățile fiecărei zone.

Tabel 11. Parametrii operaționali ai rutelor de transport public din municipiul Câmpina

RUTA	STAȚIA TERMINUS	INTERVAL DE CIRCULAȚIE	DURATA CURSEI	NR. CURSE / ZI	NR. MEDIU PASAGERI TRANSPORTAȚI / ZI
1	Sediu S.C. Emon Electric SA	60 minute	34 (40) minute	15	13,45
2	Sediu S.C. Emon Electric SA	20 minute (05:45 – 07:45) 40 minute (08:25 – 19:45)	50 minute	25	71,71
3	Pram	20 minute (05:45 – 07:45) 40 minute (08:25 – 19:45)	54,4 minute	25	73,32

Sursa: S.C. DIANA PA S.R.L.

Această analiză subliniază câteva probleme critice privind eficiența și adaptarea rețelei de transport public din Câmpina. Numărul redus de utilizatori pe linia 1, comparativ cu capacitatea vehiculului și cu frecvența de operare, indică o utilizare neoptimizată a resurselor. Având în vedere că întreaga cerere ar putea fi deservită într-o singură cursă, este necesară o reevaluare a frecvenței și chiar a necesității acestei rute. Alternativ, linia ar putea fi combinată cu alte trasee pentru a îmbunătăți accesibilitatea și a eficientiza alocarea vehiculelor.

Durata curselor de transport public, este semnificativ mai ridicată decât cea a vehiculelor private, ceea ce poate afecta atractivitatea și utilizarea acestui mod de transport. De exemplu, distanța parcursă pe linia 2 de un microbuz în 50 de minute este echivalentă cu aceeași distanță parcursă de un autoturism, care circulă cu viteza legală de 50 km/h, în doar 26 de minute. Această diferență de timp, aproape înjumătățită, subliniază o problemă de eficiență operațională a rețelei de transport public și o viteză comercială redusă. Un timp de călătorie atât de extins poate descuraja potențialii utilizatori, în special în contextul în care alternativele de transport privat sunt percepute ca fiind mai rapide și mai convenabile. Acest aspect este crucial pentru a atrage noi pasageri către sistemul de transport public, deoarece timpul de călătorie reprezintă un factor determinant în decizia de a utiliza acest serviciu.

Frecvență

În ceea ce privește frecvența curselor de transport public, situația actuală din Câmpina prezintă un ritm de circulație relativ redus. Mijloacele de transport public au o frecvență de aproximativ 35 de minute în zonele deservite de toate cele trei linii, 40 de minute în zonele unde operează liniile 2 și 3, și 60 de minute pe traseul liniei 1. Conform programului oficial, linia 1 circulă la intervale de 60 de minute, iar liniile 2 și 3 sunt programate să circule la 20 de minute între 05:45 și 07:45 și la 40 de minute între 08:25 și 19:45. Cu toate

acestea, liniile 2 și 3 pleacă simultan de la capătul de linie, menținând frecvența redusă pe segmentele pe care se suprapun.

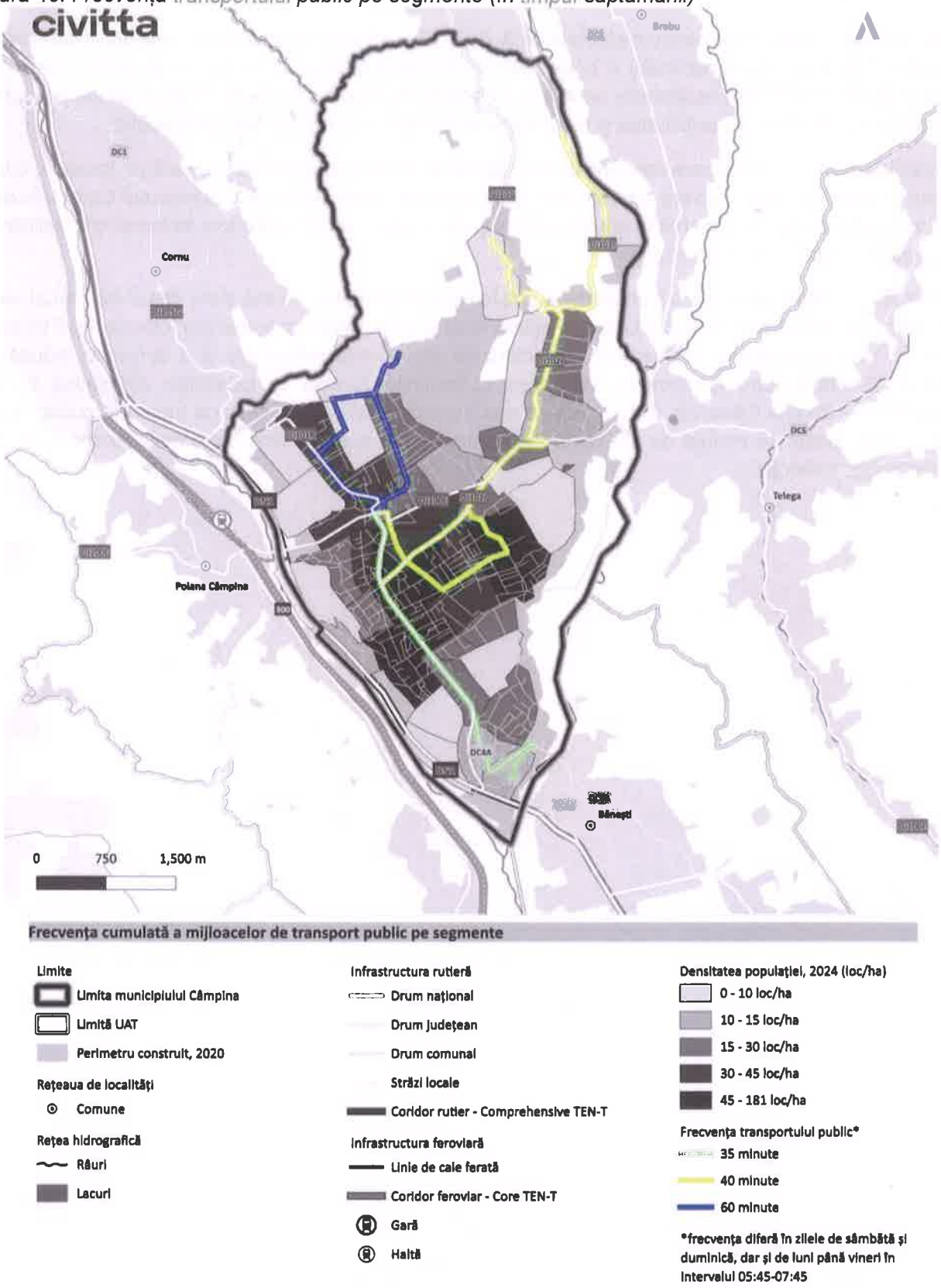
Adaptarea frecvenței de circulație a transportului public în funcție de perioadele de vârf și de restul zilei reprezintă o abordare eficientă pentru a răspunde cererii variabile și pentru a optimiza utilizarea resurselor. În orele de vârf, frecvența de 20 de minute practicată pe liniile 2 și 3 permite o deservire mai bună a cetățenilor, reducând timpii de așteptare și sporind accesibilitatea. Cu toate acestea, în perioadele mai puțin aglomerate, reducerea frecvenței la 40 de minute poate avea un impact asupra accesibilității generale și poate limita flexibilitatea utilizatorilor care au nevoie de o mobilitate sporită în afara orelor de vârf.

Suplimentar, este important de menționat că, în timpul weekendurilor, frecvența mijloacelor de transport public scade semnificativ, afectând accesibilitatea și confortul utilizatorilor. Astfel, linia 1 operează cu o frecvență de 120 de minute, în timp ce liniile 2 și 3 circulă la intervale de 60 de minute, o frecvență care, deși mai bună decât cea a liniei 1, rămâne insuficientă pentru a satisface cererea de transport în perioadele de vârf ale weekendurilor, când oamenii sunt mai predispuși să utilizeze transportul public pentru diverse activități recreative sau comerciale.

În cazul liniilor care se suprapun pe traseu (ex. toate cele 3 linii pe bulevardul Nicolae Bălcescu și zona pieței Fibec) o soluție optimizată și des utilizată este decalarea orelor de plecare astfel încât frecvența pe segmentele comune să fie îmbunătățită. Prin adoptarea unui orar decalat, utilizatorii ar beneficia de o reducere semnificativă a timpului de așteptare, ceea ce ar contribui la o percepție pozitivă a serviciului. Implementarea unei astfel de măsuri ar îmbunătăți flexibilitatea și eficiența rețelei de transport, stimulând utilizarea acesteia ca alternativă viabilă la transportul privat.

Un grad prea specific de deservire în transportul public poate duce la o flexibilitate redusă în planificarea călătoriilor. În cazul în care un călător pierde un autobuz, opțiunile de a ajunge la destinație în timp util se limitează considerabil. Această rigiditate este accentuată de lungimea considerabilă a rutelor, respectiv 14,5 km pentru linia 1, 22,1 km pentru linia 2 și 27,2 km pentru linia 3. Combinând aceste lungimi cu frecvența scăzută a curselor, atractivitatea serviciului de transport public este în mod evident afectată. Această situație nu doar că descurajează utilizarea transportului public, dar contribuie și la profitabilitatea scăzută a acestor rute, crescând semnificativ costurile asociate serviciului. O astfel de dinamică poate determina operatorii să se confrunte cu dificultăți financiare, ceea ce afectează în final calitatea și sustenabilitatea transportului public. Pe termen mediu, este imperativ să se considere o creștere a frecvenței mijloacelor de transport public la intervale de 15-20 de minute, în special în zona centrală a municipiului, precum și pe bulevardul Nicolae Bălcescu și Calea Doftanei. Aceste axe sunt esențiale, deoarece deservesc atât zonele cu cea mai mare densitate de locuințe, cât și regiunile cu un număr semnificativ de angajați.

Figura 40. Frecvența transportului public pe segmente (în timpul săptămânii)



Sursa: Prelucrarea autorilor pe baza datelor de la S.C. DIANA PA S.R.L.

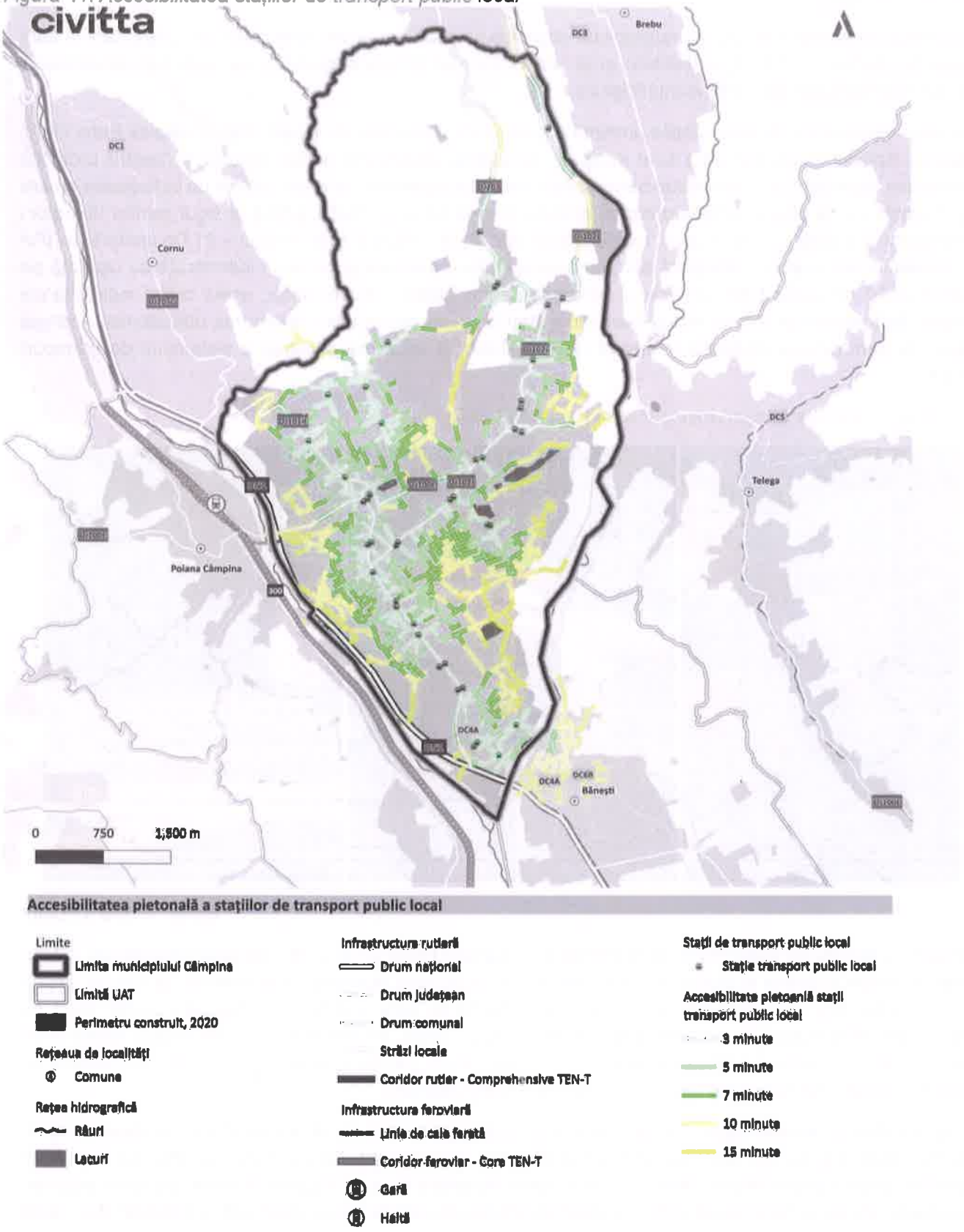
Gradul de deservire

Analiza izocronelor pietonale pentru distanțele de 3, 5, 7, 10 și 15 minute până la cea mai apropiată stație de autobuz indică un acces rezonabil al populației din Câmpina la rețeaua de transport public. Conform acestei evaluări, majoritatea rezidenților se află la o distanță de maxim 15 minute de mers pe jos față de o stație, aspect ce asigură accesibilitatea și stimulează utilizarea serviciilor de transport public.

Observațiile relevă o concentrare semnificativă a stațiilor în zonele cu densitate ridicată de locuitori, cum ar fi centrul orașului, unde converg arterele principale, precum Calea Doftanei și Bulevardul Carol I. Acest model asigură o acoperire eficientă în arealul central și de-a lungul principalelor axe de transport, facilitând accesul către punctele de interes major.

În pofida accesibilității generale a transportului public local în Câmpina, există zone deservite parțial sau deloc, în special în cartierul din sudul Lacului Peștelui și de-a lungul străzilor Izvoarelor, Oborului și Podului. Aceste arii sunt predominant rezidențiale, caracterizate de locuințe individuale și o densitate redusă a populației. O altă limitare remarcabilă este lipsa conexiunilor directe cu localitățile din cadrul zonei metropolitane – Poiana Câmpina, Cornu, Telega sau Bănești – deși există stații de transport public local situate la puțin peste 15 minute de aceste localități, accesul în acestea fiind făcut doar cu serviciile de transport public județean.

Figura 41. Accesibilitatea stațiilor de transport public ***local***



Sursa: Prelucrarea autorilor

Stații de așteptare

Sistemul de transport public al municipiului cuprinde un total de 44 de stații distincte, dintre care 3 sunt stații facultative (bl. IRA tur, bl. IRA retur și str. Voila – Ferma). Aceste stații deservesc cele trei rute existente și sunt administrate de primăria municipiului.

În ceea ce privește dotarea, stațiile prezintă o diversitate semnificativă. Unele stații (complex Peco OMV, Salcie, Spitalul municipal etc.) sunt echipate cu cabine amenajate pentru așteptare (pentru protecția împotriva intemperiilor), care includ bănci pentru confortul călătorilor, fiind semnalate cu indicatoare rutiere și marcaje pe carosabil. Aceste dotări contribuie la crearea unui mediu plăcut și sigur pentru utilizatorii transportului public. La popul opus, există și stații (str. Voila – Ferma, Șos. Paltinu – 21 Decembrie, bl. IRA – Kaufland, bd. Carol I - Grădiniță etc.) care nu sunt bine marcate și nu pot fi identificate cu ușurință pe teren, ceea ce poate crea confuzie și dificultăți pentru călători. Suplimentar, unele dintre indicatoarele rețelei de transport public nu includ denumirile stațiilor, ceea ce complică orientarea utilizatorilor. Această lipsă de semnalizare adecvată limitează accesibilitatea și utilizarea eficientă a sistemului de transport public.

Figura 42. Stații ale transportului public în municipiul Câmpina



Sursa: Arhiva autorilor

Niciuna dintre stațiile existente nu este echipată cu panouri electronice pentru afișarea informațiilor în timp real, iar hărțile traseelor și programul de funcționare sunt complet absente. De asemenea, stațiile nu dispun de platforme sau rampe pentru îmbarcarea și debarcarea persoanelor cu mobilitate redusă, ceea ce agravează inegalitatea în accesul la transportul public. Toate aceste deficiențe subliniază necesitatea urgentă de îmbunătățire a infrastructurii și a serviciilor oferite, pentru a atrage utilizatori noi și a asigura un sistem de transport public incluziv și accesibil pentru toți cetățenii.

Stațiile terminus din municipiul Câmpina sunt amenajate doar ca un capăt al traseului și nu beneficiază de facilități esențiale pentru confortul șoferilor și eficiența operațională. De exemplu, acestea nu dispun de spații dedicate pentru odihnă, toalete sau alte dotări necesare care să asigure un mediu de lucru adecvat. Un mediu de lucru necorespunzător nu doar că afectează satisfacția profesională a șoferilor, dar poate

influența și calitatea serviciului oferit călătorilor, ceea ce subliniază necesitatea urgentă de a îmbunătăți infrastructura acestor stații.

Tabel 12. Gradul de dotare al stațiilor de transport public local

STAȚIE	CABINĂ AȘTEPTARE	INDICATOR RUTIER	MARCAJ STRADAL	INFORMAȚII CU PRIVIRE LA TRASEE
Sediu S.C. Emon Electric S.A.	x	✓	x	x
Str. În Luncă (parc copii)	x	✓	x	x
Seră	x	✓	x	x
Bld. Nicolae Bălcescu – Pram	✓	x	✓	x
Bl. IRA (stație facultativă) – Kaufland	x	x	x	x
Complex Peco OMV	✓	✓	✓	x
Complex Salcie	✓	✓	✓	x
Penny	✓	✓	✓	x
Oituz (complex Fibec)	x	✓	✓	x
Blocuri I.H. Rădulescu	x	✓	x	x
Restaurant Oscar	x	✓	✓	x
Fântâna cu Cireși*	x	x	x	x
Cimitirul "Învierea lui Lazăr"	x	✓	x	x
Bld. Carol I (totem Tom Cris)	x	✓	✓	x
Bld. Carol I (grădiniță)	x	x	x	x
Complex Fibec – Bd. Carol I	✓	✓	✓	x
Bld. Carol I (Spitalul municipal)	✓	✓	✓	x
Bld. Carol I – Millia	x	✓	✓	x
Bld. Carol I – bl. P4	✓	✓	✓	x
Bld. Nicolae Bălcescu – Peco OMV	✓	✓	✓	x
bl. IRA (stație facultativă)-Kaufland retur	x	x	x	x
Bld. N. Bălcescu -Pram retur	✓	✓	✓	x
Sera – retur	x	✓	x	x

STAȚIE	CABINĂ AȘTEPTARE	INDICATOR RUTIER	MARCAJ STRADAL	INFORMAȚII CU PRIVIRE LA TRASEE
Răcitor (B.P. Hașdeu)	x	✓	✓	x
parcare str. Ec. Teodoroiu	x	✓	✓	x
Moara	x	✓	✓	x
Cabinet medical – cartier Broaște	x	✓	x	x
Școala generală 3	✓	✓	✓	x
str. Trandafirilor	✓	✓	x	x
str. Buciumului	x	✓	x	x
Spital Voila	x	✓	✓	x
str. Buciumului – retur	✓	✓	x	x
str. Voila – Ferma (stație facultativă)	x	x	x	x
str. Arinului	✓	✓	x	x
Școala generală 3 – retur	✓	✓	✓	x
Cabinet medical – cartier Broaște – retur	✓	✓	✓	x
Fabrica de Mobilă	x	✓	✓	x
parcare str. Ec. Teodoroiu - retur	x	✓	✓	x
Răcitor (Calea Doftanei)	✓	✓	✓	x
Oituz (complex Fibec) – retur	✓	✓	✓	x
str. Calea Doftanei nr. 55	x	x	x	x
Șos. Paltinu (21 Decembrie)	x	x	x	x
Captare	x	✓	x	x
Calea Doftanei nr. 128	x	x	x	x

**sâmbăta și duminica în perioada 1 mai – 1 septembrie a fiecărui an*

Sursa: Analiza autorilor

Nivel de digitalizare

Municipiul Câmpina și-a asumat un pas important spre modernizarea și digitalizarea transportului public urban, printr-un proiect finanțat prin PNRR, aflat în prezent în faza studiului de fezabilitate. Scopul general[60] al acestui proiect este de a facilita accesul cetățenilor la un transport public eficient și de a reduce numărul de deplasări cu autoturismele private, contribuind implicit la diminuarea emisiilor de CO^2 la nivel local.

Proiectul include[61] achiziția de echipamente software și hardware necesare, precum și implementarea unui automat inteligent de trafic, patru stații de îmbarcare și debarcare echipate cu totemuri digitale și iluminat fotovoltaic, automate pentru emiterea biletelor, și sisteme de supraveghere video pentru noile autobuze electrice. În plus, computerele de bord și sistemele de informare vor asigura o transparență sporită pentru utilizatori, oferindu-le acces la informații în timp real despre trasee și intervale de circulație.

Pentru a optimiza monitorizarea traficului, proiectul va extinde și interconecta sistemele de monitorizare video la intersecții, atât ziua, cât și noaptea, și va analiza timpii de călătorie și vitezele de circulație. Acest demers completează achiziționarea autobuzelor ecologice, sprijinind tranziția către un sistem de mobilitate urbană durabilă și modernă în Câmpina.

În prezent, lipsa unei aplicații mobile dedicate transportului public din Câmpina, precum și absența integrării acestuia în platforme utilizate pe scară largă, cum ar fi Moovit sau Google Maps, îngreunează semnificativ orientarea cetățenilor în rețeaua de transport. De asemenea, un alt obstacol major este lipsa unei hărți care să prezinte grafic liniile de transport public. Utilizatorii pot consulta doar o listă a stațiilor pe site-ul primăriei, însă acest format nu oferă claritatea și accesibilitatea necesare pentru a înțelege conexiunile și traseele disponibile.

Pentru utilizatorii frecvenți, familiaritatea cu liniile și stațiile le permite să navigheze serviciul fără mari dificultăți. Cu toate acestea, pentru cei care ar putea fi atrași spre transportul public – precum șoferii care ar putea opta pentru modalități alternative de transport – lipsa unor instrumente intuitive de informare, precum o hartă detaliată sau un planificator de rute, reprezintă o barieră considerabilă. În absența acestor resurse digitale și vizuale, eforturile de creștere a atractivității și accesibilității transportului public local riscă să fie limitate.

Capacitatea operațională a operatorului de transport public

Conform datelor din iunie 2024, operatorul de transport din municipiul Câmpina are un total de 176 de angajați, structura de vârstă fiind diversificată: 45 de angajați au sub 40 de ani, 47 se încadrează în categoria de vârstă 40-50 de ani, iar 70 au vârste între 50 și 60 de ani. Această distribuție indică o bază de angajați predominant matură, cu o proporție semnificativă de personal aflat la o vârstă apropiată de pensionare. Prevalența angajaților în vârstă, sugerează un risc considerabil de pierdere a experienței și a cunoștințelor cheie odată cu pensionările, ceea ce poate afecta grav continuitatea operațiunilor. În acest context, este imperativ ca operatorul de transport să dezvolte și să implementeze strategii eficiente de recrutare și formare pentru personalul tânăr.

În privința categoriei ocupaționale, dintre cei 176 de angajați, doar 3 sunt implicați direct în stațiile reparative, ceea ce ar putea limita capacitatea de întreținere și reparație în timp real a vehiculelor, mai ales dacă flota este extinsă în viitor. Pe de altă parte, personalul TESA, cu un număr de 18 angajați, acoperă

[60] Primăria Municipiului Câmpina, comunicat de presă, Demararea proiectului "Digitalizarea sistemului de transport public urban la nivelul Municipiului Câmpina"
[61] Câmpina TV, Cerere aprobată pentru finanțarea prin PNRR a digitalizării transportului public din Câmpina

activitățile tehnice, economice, sociale și administrative, reflectând nevoia unei structuri administrative eficiente pentru coordonarea operațiunilor zilnice și gestionarea aspectelor financiare și de resurse umane.

Această structură sugerează necesitatea unei strategii pe termen lung de pregătire și adaptare a personalului pentru a susține un transport public de calitate, incluzând atât o suplimentare a personalului operativ din stațiile reparative, cât și o politică de recrutare și retenție a personalului tânăr.

Serviciul de taxi

Serviciile de transport cu taxiul pe teritoriul municipiului sunt efectuate respectând cerințele regulamentului privind organizarea și executarea serviciului de transport în regim de taxi, precum și a altor reglementări referitoare la activitatea de transport în regim de taxi, pe raza Municipiului Câmpina, aprobat prin HCL nr. 192 din 23 decembrie 2021.

În anul 2024, serviciile de transport în regim taxi din municipiul Câmpina sunt asigurate de 54 de operatori, care dispun în total de o flotă de 79 de vehicule. Vechimea medie a autoturismelor utilizate pentru acest tip de transport este de peste 9 ani, ceea ce depășește considerabil durata maximă de funcționare recomandată de 5 ani, stabilită prin HG nr. 2139 din 30 noiembrie 2004. În această flotă, se regăsesc vehicule cu o vechime de peste 15 ani, în timp ce cele mai noi au deja o vechime de 4 ani. Aceste date subliniază necesitatea unei reînnoiri a parcului auto pentru a asigura siguranța și confortul pasagerilor, reducând totodată emisiile și impactul negativ asupra mediului.

Stațiile de taxi din municipiul Câmpina sunt semnalizate corespunzător prin indicatoare rutiere și marcaje pe carosabil, fiind amplasate strategic în puncte cheie, pentru a facilita accesul utilizatorilor. Printre acestea se numără stațiile ce deservesc piața agroalimentară centrală, cea de pe strada Mihail Eminescu, cu o capacitate de 4 locuri, și cea de pe strada Republicii, cu o capacitate de 12 locuri, dar și stația din proximitatea benzinăriei OMV, de pe bulevardul Nicolae Bălcescu, ce are o capacitate de 7 locuri.

Figura 43. Stații de taxi din municipiul Câmpina



Sursa: Arhiva autorilor

2.4.4. Intermodalitate

Din punct de vedere al intermodalității, municipiul Câmpina se confruntă cu o lipsă de infrastructură destinată transferului eficient între diferite moduri de transport. Lipsa unor noduri intermodale poate fi explicată în parte prin absența unui sistem de transport feroviar în interiorul teritoriului administrativ al municipiului. Totodată, zona autogării, deși bine poziționată față de centru și de zonele de interes, este subdezvoltată în ceea ce privește facilitățile intermodale moderne și nu permite transferul facil către alte forme de transport, cum ar fi bicicleta, taxiul sau transportul public local.

Singurele puncte de conexiune existente pentru schimbul de moduri de transport sunt stațiile comune ale rețelei locale de transport public și ale serviciilor de transport județean. Cu toate acestea, frecvența redusă a vehiculelor în ambele sisteme poate determina timpi mari de așteptare, reducând atractivitatea și eficiența schimbului.

Pe termen mediu, gara din Poiana Câmpina prezintă potențialul de a deveni un nod intermodal important, dată fiind poziția sa relativ apropiată de centrul municipiului, cca. 30-40 de min. de mers pe jos. Pentru a valorifica acest potențial, trebuie avute în vedere intervenții precum conectarea gării cu o infrastructură destinată deplasărilor nemotorizate, amenajarea corespunzătoare a stației de transport public județean din fața gării și prelungirea unei linii de transport public local din Câmpina către această zonă.

2.5. Transport de marfă

Analiza transportului de marfă în municipiul Câmpina evidențiază faptul că drumul național DN 1 este principala arteră utilizată de vehiculele de marfă, cu o proporție de aproximativ 14,11% din traficul total înregistrat în proximitatea municipiului, conform recensământului CNAIR din 2022, ceea ce subliniază importanța acestei rute pentru traficul greu (inclusiv autocamioane și TIR-uri).

În interiorul municipiului, transportul greu se concentrează pe mai multe artere intens circulate, cum sunt Bulevardul Carol I (până la intersecția cu Calea Doftanei), Calea Doftanei, Calea Daciei, Bulevardul Nicolae Bălcescu și străzile Bobâlna, Nicolae Grigorescu, Orizontului și Ecaterina Teodoroiu. Aceste rute coincid, în mare parte, cu traseele de transport public, fapt care nu doar că generează congestie, dar expune și la o competiție pentru spațiu între transportul de marfă și cel public, cu efecte negative asupra ambelor moduri de transport.

Municipiul Câmpina a elaborat un Plan Urbanistic Zonal (PUZ) pentru construirea unei variante ocolitoare în zona de Est, având ca obiectiv principal reducerea traficului de tranzit din zona centrală, în special pe drumurile județene care asigură conexiunea pe direcția est-vest către Valea Doftanei. Cu toate acestea, la momentul actual, această variantă ocolitoare nu mai este considerată viabilă, ceea ce impune evaluarea unor soluții alternative pentru fluidizarea traficului și degrevarea arterelor din zona centrală de traficul greu și cel de tranzit.

Distribuția mărfurilor către facilitățile comerciale din zona centrală (piața, supermarketuri) se desfășoară adesea fără o planificare temporală adecvată, ceea ce contribuie la aglomerația din timpul zilei. Lipsa unor reglementări locale pentru programarea livrărilor (de exemplu, pe intervale orare mai puțin frecventate) reduce capacitatea de a gestiona eficient traficul.

Municipiul Câmpina este deservit de soluții moderne de livrare, prin sisteme de auto-ridicare a coletelor, ceea ce oferă locuitorilor un acces rapid și convenabil la produsele comandate. Această inițiativă, axată pe servicii de tip „ridicare cu autoservire", contribuie semnificativ la atenuarea presiunii asupra traficului în zonele centrale ale orașului. În prezent, au fost deja instalate dulapuri de ridicare operate de companii precum Sameday (Easybox), GLS (GLS Locker), Fan Courier (FANbox) și Cargus (SHIP&GO), care, alături

de serviciile de tip drop-off integrate în magazine oferite de Packeta și DPD, facilitează distribuția eficientă a coletelor. Aceste soluții permit o gestionare optimizată a livrărilor, reducând necesitatea ca vehiculele de mari dimensiuni să acceseze zonele aglomerate, ceea ce contribuie la diminuarea impactului negativ asupra traficului local. Implementarea acestor servicii moderne nu doar că îmbunătățește experiența utilizatorilor, dar și sprijină un mediu urban mai fluid și mai puțin congestionat.

Figura 44. Dulapuri pentru ridicarea coletelor în municipiul Câmpina



Sursa: Arhiva autorilor

2.6. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă)

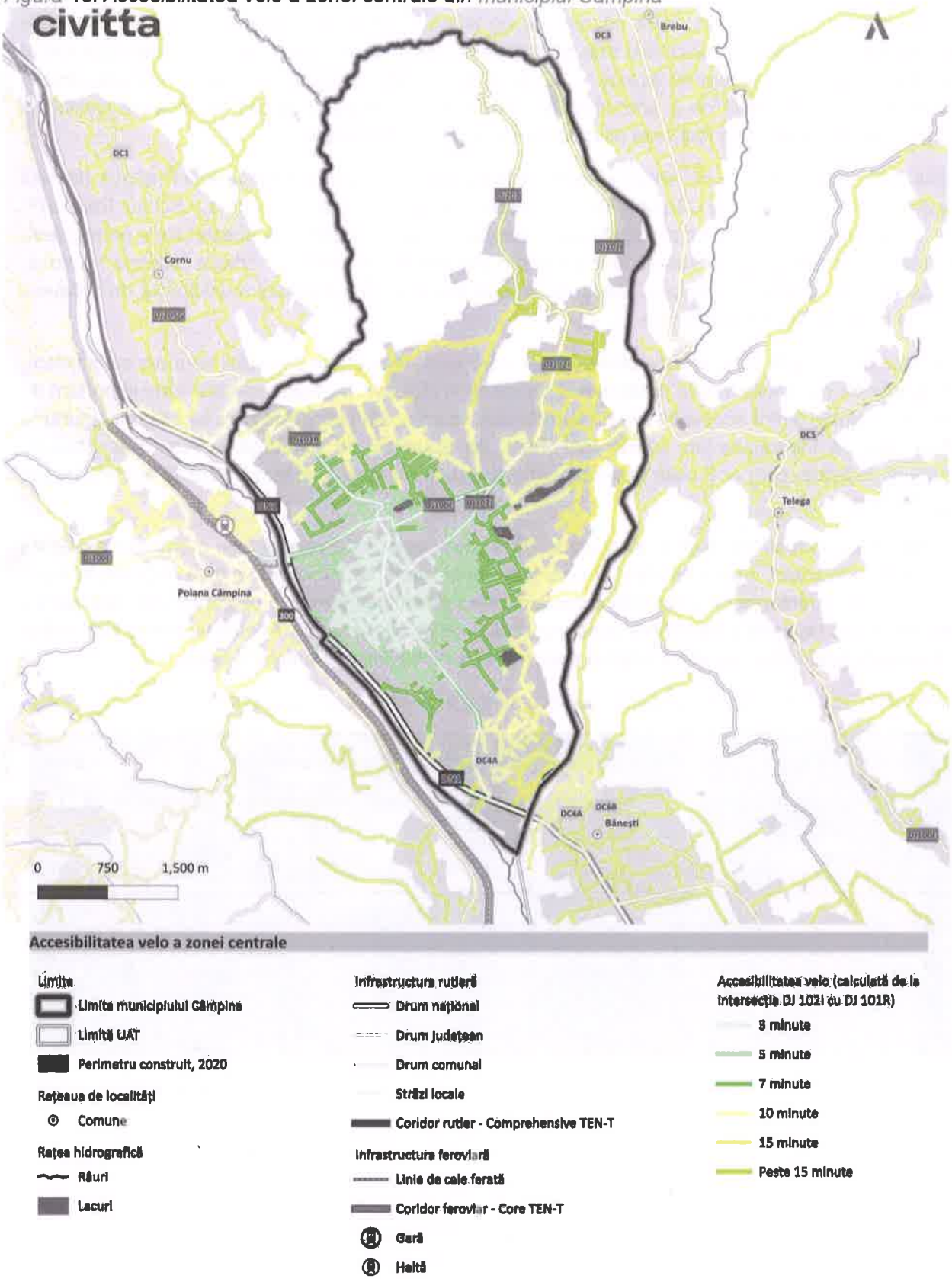
2.6.1. Deplasări cu bicicleta

În municipiul Câmpina, se constată o absență a infrastructurii specifice destinate deplasărilor cu bicicleta, ceea ce compromite siguranța bicicliștilor în timpul circulației pe teritoriul municipiului. Din cauza acestor lipsuri, bicicliștii sunt obligați să circule direct pe carosabil, expunându-se astfel unor riscuri considerabile, în special pe arterele principale de circulație, precum Calea Doftanei, Bulevardul Carol I și Strada Bobâlna. Această situație devine și mai problematică la intersecțiile străzilor locale cu aceste artere, unde, din cauza configurării tramei stradale, vizibilitatea este adesea limitată. Aceasta poate duce la situații periculoase, în care direcțiile de deplasare ale autovehiculelor și bicicletelor sunt perpendiculare, sporind riscul de accidente.

Deși municipiul este situat în Subcarpații Prahovei, relieful local nu reprezintă un impediment major pentru dezvoltarea unei infrastructuri dedicate bicicliștilor. Majoritatea zonelor permit amenajarea de piste de biciclete, care ar facilita deplasarea în siguranță a utilizatorilor acestui mijloc de transport. În regiunile unde declivitățile sunt mai accentuate sau există obstacole ce îngreunează parcurgerea drumului cu bicicletele convenționale, o soluție viabilă o reprezintă utilizarea bicicletelor electrice. Acestea oferă un mod de transport eficient și accesibil, care poate atenua dificultățile generate de variațiile de altitudine, contribuind astfel la extinderea utilizării bicicletelor în întreaga localitate.

În plus, o mare parte a suprafeței municipiului Câmpina poate fi deservită în maximum 15 minute de mers cu bicicleta din zona centrală, cu excepția zonelor periferice. Această accesibilitate face din bicicleta un mijloc de transport eficient pentru deplasările zilnice în interiorul municipiului. De asemenea, având în vedere proximitatea intravilanelor localităților din zona metropolitană, conexiunile velo între Câmpina și acestea devin o opțiune atractivă. O rețea velo bine planificată ar facilita astfel mobilitatea sustenabilă, nu doar la nivel local, ci și regional, contribuind la reducerea dependenței de transportul motorizat și la crearea unor legături mai verzi între comunitățile din această zonă.

Figura 45. Accesibilitatea velo a zonei centrale din municipiul Câmpina



Sursa: Prelucrarea autorilor

Deși în municipiu nu este încă disponibilă o rețea dedicată bicicliștilor, există deja persoane care optează pentru acest mijloc de transport, ceea ce reflectă un interes crescut din partea comunității. Cu toate acestea, bicicliștii sunt nevoiți să circule atât pe carosabil, cât și pe trotuare, ceea ce generează riscuri semnificative, atât pentru siguranța acestora, cât și pentru ceilalți participanți la trafic. Această situație evidențiază nevoia imperativă de a adopta măsuri coerente și integrate, menite să crească nivelul de siguranță în spațiul public și să faciliteze diversificarea modurilor de transport.

Municipiul Câmpina se află pe trei dintre primele zece trasee de cicloturism din județul Prahova (traseul Drumul doamnei Neaga, traseul Câmpina-Brebu, traseul Câmpina – Poiana Câmpina – Schitul Poiana)[62], ceea ce subliniază interesul ridicat al vizitatorilor și locuitorilor pentru explorarea acestei zone pe bicicletă. Dintre acestea, traseul doamnei Neaga face parte din Via Muntenia, traseu ce unește județele Prahova, Buzău, Dâmbovița, Vrancea, Vâlcea și Argeș. Acest fapt evidențiază potențialul municipiului de a deveni un punct de referință pentru cicloturism.

Conform datelor furnizate de platforma bikemap.net, care este dedicată pasionaților de mers cu bicicleta, au fost identificate mai multe trasee preferate de utilizatori în regiune. Cu toate acestea, este important de menționat că niciunul dintre aceste trasee nu beneficiază de amenajări specifice care să asigure siguranța bicicliștilor sau să încurajeze un număr mai mare de utilizatori să parcurgă aceste rute. Absența infrastructurii dedicate, cum ar fi piste separate sau măsuri de protecție, limitează atracția acestor trasee pentru publicul larg.

Deși, la momentul actual, municipiul nu dispune de o rețea velo, este relevant de menționat existența rastelelor pentru biciclete. Succesul viitor al dezvoltării unei rețele de transport velo va depinde în mare măsură și de implementarea unor facilități complementare esențiale, cum ar fi parcările adecvate pentru biciclete, servicii de reparații și întreținere, precum și soluții de tip bike-sharing. Aceste elemente sunt critice pentru a asigura o adoptare pe scară largă și sustenabilă a mobilității alternative în oraș.

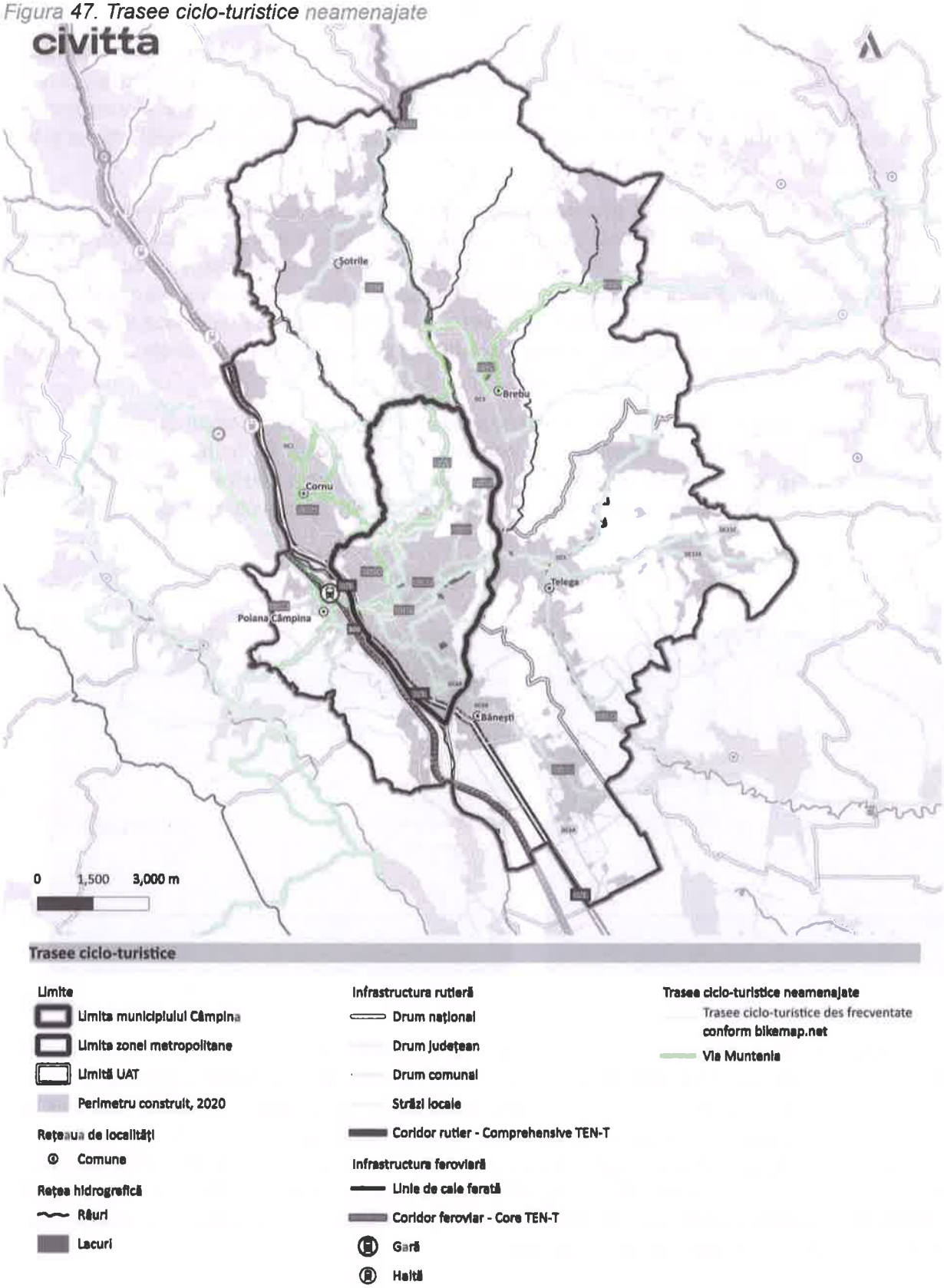
Figura 46. Bicicliști în municipiul Câmpina și rastele pentru biciclete lângă Lacul Bisericii



Sursa: Arhiva autorilor

[62] Date preluate de pe exploreprahova.ro

Figura 47. Trasee ciclo-turistice neamenajate



Sursa: Via Muntenia, bikemap.net

2.6.2. Mersul cu bicicleta și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă

Municipiul Câmpina dispune de un potențial considerabil pentru dezvoltarea unei rețele pietonale funcționale, datorită distanțelor relativ reduse dintre zonele rezidențiale, economice și de interes public (sub 4 km). Acest avantaj poate fi valorificat printr-o strategie coerentă de modernizare și extindere a infrastructurii destinate deplasărilor nemotorizate, contribuind astfel la creșterea calității vieții urbane și la stimularea mobilității sustenabile.

Infrastructura existentă pentru deplasări pietonale este limitată, fiind concentrată preponderent în zona centrală. Principalele tipuri de astfel de spații includ trotuarele de-a lungul arterelor principale (Bulevardul Carol I, Calea Doftanei, Bulevardul Culturii), precum și parcurile și scuarurile urbane, precum Parcul Știrbey, Parcul Regele Mihai, Parcul Trandafirilor, Piața Ceasului, Parcul Progresului și Parcul Podului, situate în afara zonei centrale. Deși aceste zone sunt dotate cu mobilier urban ce facilitează socializarea și petrecerea timpului liber, dar atractivitatea lor este afectată de traficul intens de pe arterele adiacente și de diversitatea relativ redusă a activităților disponibile.

De asemenea, orașul dispune de zone de agrement semnificative, cum sunt Parcul Curiacul, Parcul Soceram și Parcul Fântâna cu Cireși. Acestea sunt localizate în părți diferite ale municipiului, în prezent nefiind conectate printr-o infrastructură adecvată pentru deplasări pietonale sau velo. Această lipsă de conexiuni limitează accesibilitatea acestor spații și reduc potențialul lor de utilizare pentru activități recreative.

Figura 48. Zona de agrement din vecinătatea lacului Curiacul (stânga) și lacul Bisericii (dreapta)





Sursa: Arhiva autorilor

Un aspect important în extinderea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate este valorificarea potențialului natural al orașului. Pădurile urbane, Pădurea Voila, lacurile Bisericii, Peștelui și Cocor, precum și valea râului Doftana (De 602 și 604) pot constitui axe esențiale în dezvoltarea unor trasee pietonale și de agrement. Acestea ar putea fi integrate într-un sistem coerent de coridoare verzi care să conecteze diferite zone ale orașului și să stimuleze utilizarea mijloacelor alternative de deplasare, crescând, totodată, potențialul turistic al orașului. De asemenea, prezența liniilor de cale ferată dezafectate oferă un potențial pentru creare a unor conexiuni pentru deplasări nemotorizate (pietonale și velo) noi care poate fi valorificat, îmbunătățind, astfel, și conectivitatea la nivelul orașului.

Figura 49. Străzi din valea râului Doftana și din valea râului Prahova cu potențial de amenajare ca trasee de agrement pentru deplasări nemotorizate



De 602 / De 604 / râul Doftana (sus), malul râului Prahova (jos) - vedere din DJ 100E

Trotuarele din zona centrală, situate de-a lungul principalelor axe de transport (Bulevardul Carol I, Calea Doftanei, Bulevardul Culturii) sunt relativ generoase în ce privește lățimea, beneficiază de vegetație de aliniament bogată, însă sunt slab accesibilizate pentru persoanele cu mobilitate limitată. Preluarea diferențelor de nivel se face preponderent prin intermediul treptelor, iar în cazul în care există rampe pentru urcarea/coborârea persoanelor aflate în fotoliu rulant pantele sunt abrupte ceea ce le face greu de utilizat și crește riscul de accidentare.

În **cartierele de locuințe colective**, spațiile publice prezintă un nivel scăzut de atractivitate, datorită ocupării predominante de autovehicule parcate. Acest fenomen este cauzat de nevoile imediate ale rezidenților, dar duce la o utilizare ineficientă a spațiului public. Astfel, aceste zone devin mai puțin atrăgătoare și afectează negativ calitatea locuirii. Aspectul urban inestetic este agravat de prezența spațiilor verzi, care sunt adesea neîngrijite și insuficiente ca suprafață în raport cu suprafețele minerale. De asemenea, dotările comunitare reduse, cum ar fi locurile de joacă, sunt de o calitate precară, contribuind la scăderea atractivității și funcționalității acestor spații.

Figura 50. Spații publice în cartierele de locuințe colective (zona centrală)





Sursa: Arhiva autorilor

În **zonele de locuințe individuale**, trotuarele pot fi adesea subdimensionate (având lățimea adeseori sub 1 m) sau lipsesc pe alocuri, atât în cartierele vechi ale municipiului (ex: Cartierul Turnătorie), cât și în zonele noi din cartierele Muscel, Câmpinița, Voila, etc. Dezvoltarea acestora în profil cvasi-monofuncțional rezidențial pe o trama stradală cu un profil subdimensionat pentru categoria tehnică din care face parte contribuie la menținerea dependenței de automobilul personal pentru deplasările curente. Nu în ultimul rând, prezența masivă a autovehiculelor pe spațiul public ca urmare a absenței unor reglementări cu privire la parcarea pe spațiul public în zonele rezidențiale și neaplicarea sancțiunilor, scade atractivitatea acestor zone, îngreunând și mai mult deplasarea nemotorizată și/sau a utilizatorilor vulnerabili.

Figura 51. Trotuare subdimensionate în zone de locuințe individuale



Calea Doftanei



Str. Cercului





Str. Voila





Cartierul Turnătorie, str. Agriculturii: trotuare subdimensionate



Cartierul Turnătorie, str. Păcurii: trotuar subdimensionat pe latura nord-vestică



Str. Țițeiului: trotuar subdimensionat pe latura nordică



Str. Dealului, trotuar subdimensionat pe latura sudică

Sursa: Google Maps

Elementele antropice (liniile de cale ferată dezafectată Câmpina – Telega, respectiv arterelor majore de circulație – E60) secționează orașul pe direcția est-vest și pe direcția nord-sud. Astfel, conectivitatea între diferite zone ale orașului, precum și între zona centrală și Gara Poiana Câmpina este puternic afectată. Deși situată la o distanță redusă față de zona centrală (cca. 3 km), parcurgerea pe jos a acestei distanțe este destul de anevoioasă, fapt care se datorează pe de o parte topografiei accidentate, iar pe de altă parte dimensionării inadecvate a trotuarelor pe tronsonul strada Gării – pod peste râul Prahova – strada Nicolae Grigorescu și a traficului auto intens; pe strada Nicolae Grigorescu, lățimea trotuarului nu depășește 1.70 m, iar până în dreptul ieșirii din parcul Curiacul spre Câmpina acesta se desfășoară pe o singură parte de drumului. De asemenea, absența trecerilor de pietoni pe o distanță mai mare de 1 km face această arteră greu de traversat, crescând, astfel, riscul de accidente rutiere.

Figura 52. Infrastructură pentru deplasări pietonale subdimensionată în zone cu flux intens de trafic motorizat și risc ridicat de accidente: pod peste râul Prahova (dreapta), intersecția str. Nicolae Grigorescu cu str. Plevnei (stânga)





Sursa: Arhiva autorilor

Figura 53. Calea ferată dezafectată




Sursa: Arhiva autorilor

Un alt aspect esențial ce necesită atenție în procesul de planificare și dezvoltare urbană este asigurarea unui nivel optim de siguranță pentru unitățile de învățământ, cu un accent deosebit pe protecția utilizatorilor vulnerabili, în special a pietonilor.
În municipiul Câmpina funcționează 22 de unități de învățământ[63], dintre care 18 sunt situate în zona centrală, cu excepția Liceului Tehnologic Mecanic, a Școlii Gimnaziale Alexandru Ioan Cuza și a Școli Gimnaziale Nr. 3.

Tabel 13. Amenajări pentru mobilitatea pietonală din proximitatea instituțiilor educaționale

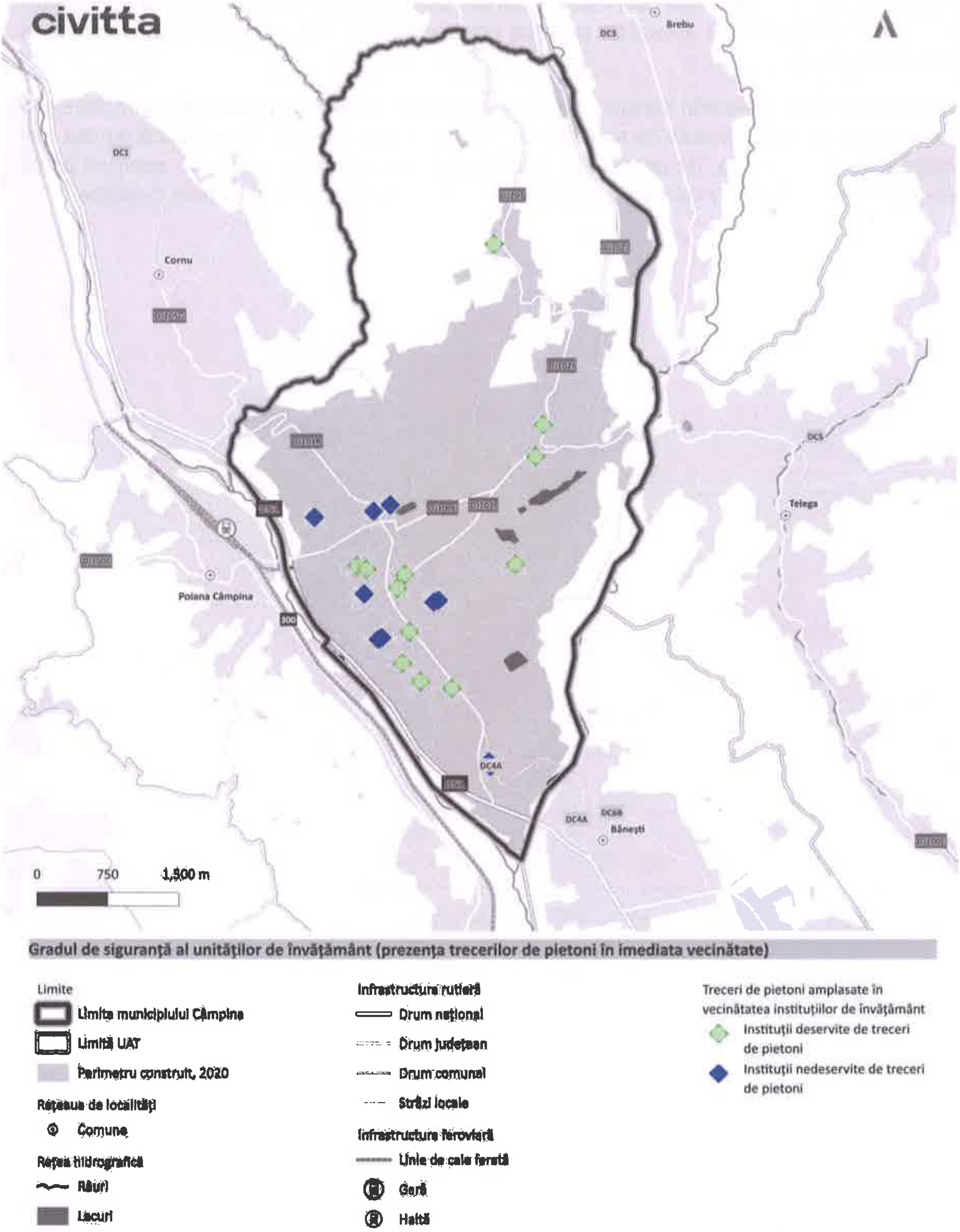
NR. CRT.	INSTITUȚIA	TRECERI DE PIETONI	TROTUARE DE ACCES PÂNĂ LA UNITATEA DE ÎNVĂȚĂMÂNT	DISTANȚĂ – STAȚIE DE AUTOBUZ
1	Școala postliceală sanitară "Dr. Dinu"	da	da	3 minute
2	Școala de Agenți de Poliție "Vasile Lascăr"	nu	nu	7 minute
3	Școala Postliceală "Louis Pasteur"	da	nu	3 minute
4	Școala Gimnazială "Alexandru Ioan Cuza"	da	nu	3 minute
5	Școala Gimnazială nr. 3	da	da	3 minute
6	Școala Gimnazială Sanatorială Voila	nu	da	3 minute
7	Școala Gimnazială Centrală	da	da	3 minute
8	Școala Gimnazială "Ion Câmpineanu"	da	da	3 minute
9	Școala Gimnazială "B.P. Hașdeu"	da	nu	5 minute
10	Liceul Tehnologic Mecanic	da	da	3 minute
11	Liceul Tehnologic Energetic	da	da	5 minute
12	Grădinița cu program prelungit și program normal "Iulia Hașdeu"	da	nu	7 minute
13	Grădinița cu program prelungit nr. 9	da	nu	3 minute
14	Grădinița cu program prelungit nr. 8	da	nu	5 minute
15	Grădinița cu program normal nr. 3	da	da	3 minute

[63]7 unități de învățământ preșcolar, 6 unități de învățământ primar și gimnazial, 6 unități de învățământ liceal, 2 unități de învățământ post-liceal și un club al copiilor.

NR. CRT.	INSTITUȚIA	TRECERI DE PIETONI	TROTUARE DE ACCES PÂNĂ LA UNITATEA DE ÎNVĂȚĂMÂNT	DISTANȚĂ – STAȚIE DE AUTOBUZ
16	Grădinița cu program normal nr. 5	da	nu	3 minute
17	Grădinița cu program normal nr. 1	da	nu	7 minute
18	Creșa Municipală Câmpina	da	nu	7 minute
19	Colegiul Tehnic "Constantin Istrati"	da	da	5 minute
20	Colegiul Tehnic Forestier	da	da	3 minute
21	Colegiul Național "Nicolae Grigorescu"	da	da	3 minute
22	Clubul copiilor	da	da	3 minute

Sursa: Prelucrarea autorilor

Figura 54. Gradul de siguranță al unităților de învățământ: prezența trecerilor de pietoni în imediata lor vecinătate

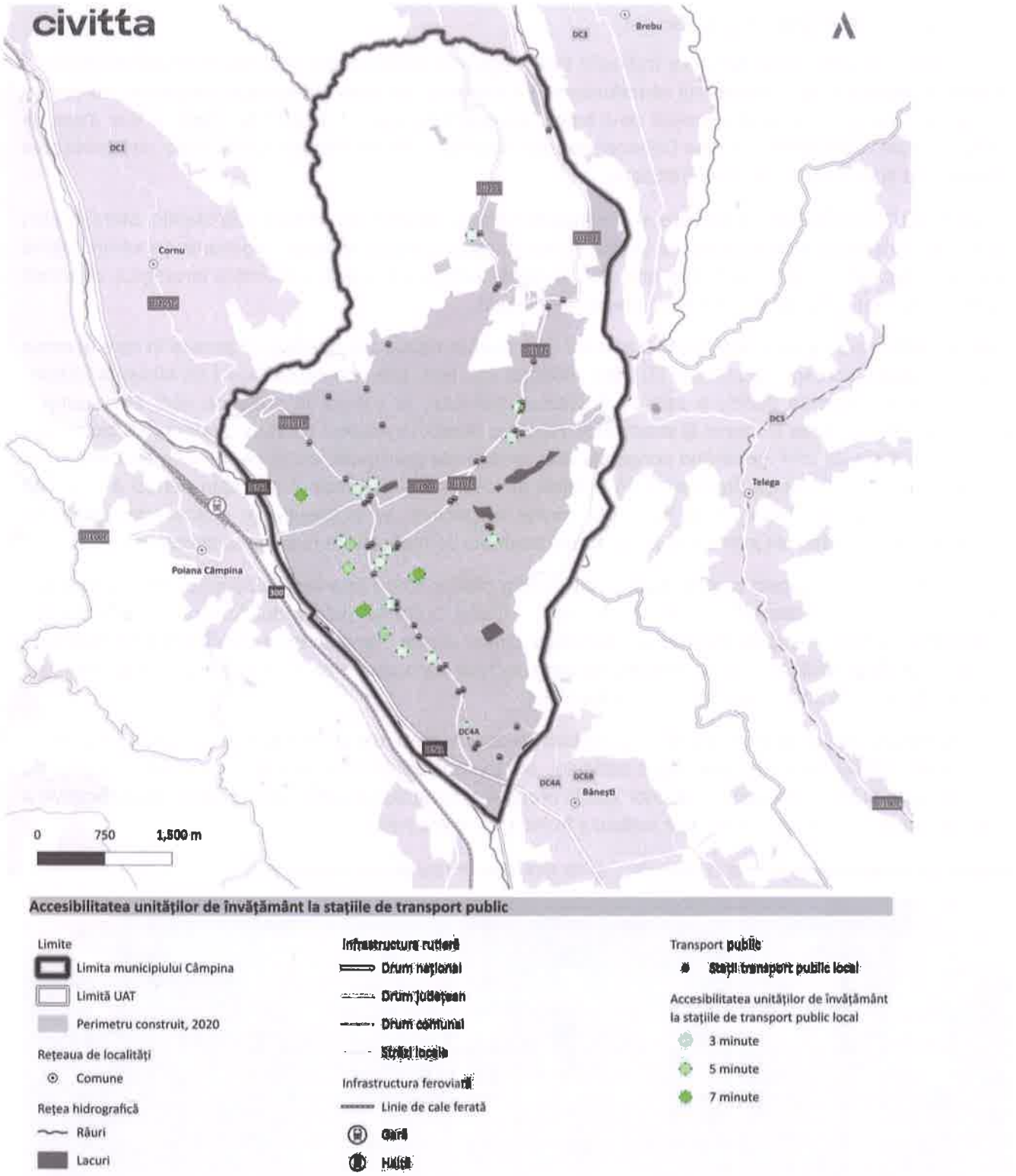


Sursa: Prelucrarea autorilor

Analiza efectuată din perspectiva siguranței indică faptul că majoritatea unităților de învățământ beneficiază de treceri de pietoni în imediata vecinătate, facilitând astfel traversarea în condiții de siguranță pentru elevi. Cu toate acestea, un aspect îngrijorător este reprezentat de lipsa trotuarelor de acces pentru aproximativ 50% dintre unitățile de învățământ analizate, ceea ce poate crea dificultăți în deplasarea pietonală în condiții optime de siguranță.

În ceea ce privește accesibilitatea prin transport public, majoritatea unităților de învățământ sunt deservite de stații situate la aproximativ 3 minute de mers pe jos. Totuși, pentru 4 unități, distanța față de cea mai apropiată stație este de 5 minute, iar pentru alte 4 unități aceasta ajunge la 7 minute, ceea ce poate influența accesibilitatea și gradul de utilizare a transportului public de către elevi și cadrele didactice.

Figura 55. Accesibilitatea unităților de învățământ din punct de vedere al transportului public



Sursa: Prelucrarea autorilor

2.7. Managementul traficului

2.7.1. Managementul traficului

În municipiul Câmpina, gestionarea traficului este asigurată predominant prin intermediul indicatoarelor rutiere, completată de 11 intersecții semaforizate și 3 intersecții cu sens giratoriu. Aceste soluții de dirijare a traficului sunt localizate în principal de-a lungul Bulevardului Carol I, în puncte cheie cu flux mare de trafic, precum intersecțiile cu Calea Doftanei, strada Orizontului, strada Mihail Kogălniceanu, strada Nicolae Grigorescu și Bulevardul Nicolae Bălcescu.

În plus, au fost instalate semafoare și amenajate sensuri giratorii pe străzile Constantin Stere, Calea Doftanei, Bulevardul Culturii și strada Doctor Toma Ionescu, ceea ce reflectă o concentrație semnificativă a acestor facilități în zona centrală a orașului. Această configurare indică o abordare strategică, orientată către fluidizarea traficului în zonele cu intensitate ridicată.

Deși semaforizarea și sensurile giratorii au rolul de a fluidiza traficul, se observă că zonele în care acestea sunt amplasate corespund unor arii cu trafic moderat sau lent, ceea ce indică faptul că eficiența acestor soluții este insuficientă pentru a asigura fluiditatea traficului, în special în orele de vârf. De exemplu, intersecția dintre Calea Doftanei și strada B.P. Hașdeu, dotată în prezent cu sens giratoriu, se blochează frecvent în orele de vârf, generând congestie atât pe arterele principale, cât și pe arterele secundare din proximitate. Aceste blocaje sugerează că soluțiile aplicate nu sunt suficient adaptate pentru a face față cerințelor actuale ale fluxurilor de trafic din zonele respective, iar o reevaluare a acestora, alături de eventuale îmbunătățiri ale infrastructurii, ar putea contribui semnificativ la fluidizarea circulației.

Un aspect relevant în acest context este faptul că doar câteva dintre intersecțiile semaforizate beneficiază de colectare de date, respectiv: Bulevardul Carol I – Calea Doftanei, Bulevardul Culturii – strada Griviței, Bulevardul Culturii – strada Plevnei și intersecția dintre strada Toma Ionescu și strada Ana Ipătescu. Limitarea acestei facilități doar la aceste intersecții reduce capacitatea de a evalua și ajusta în timp real fluxurile de trafic în alte zone critice ale municipiului.

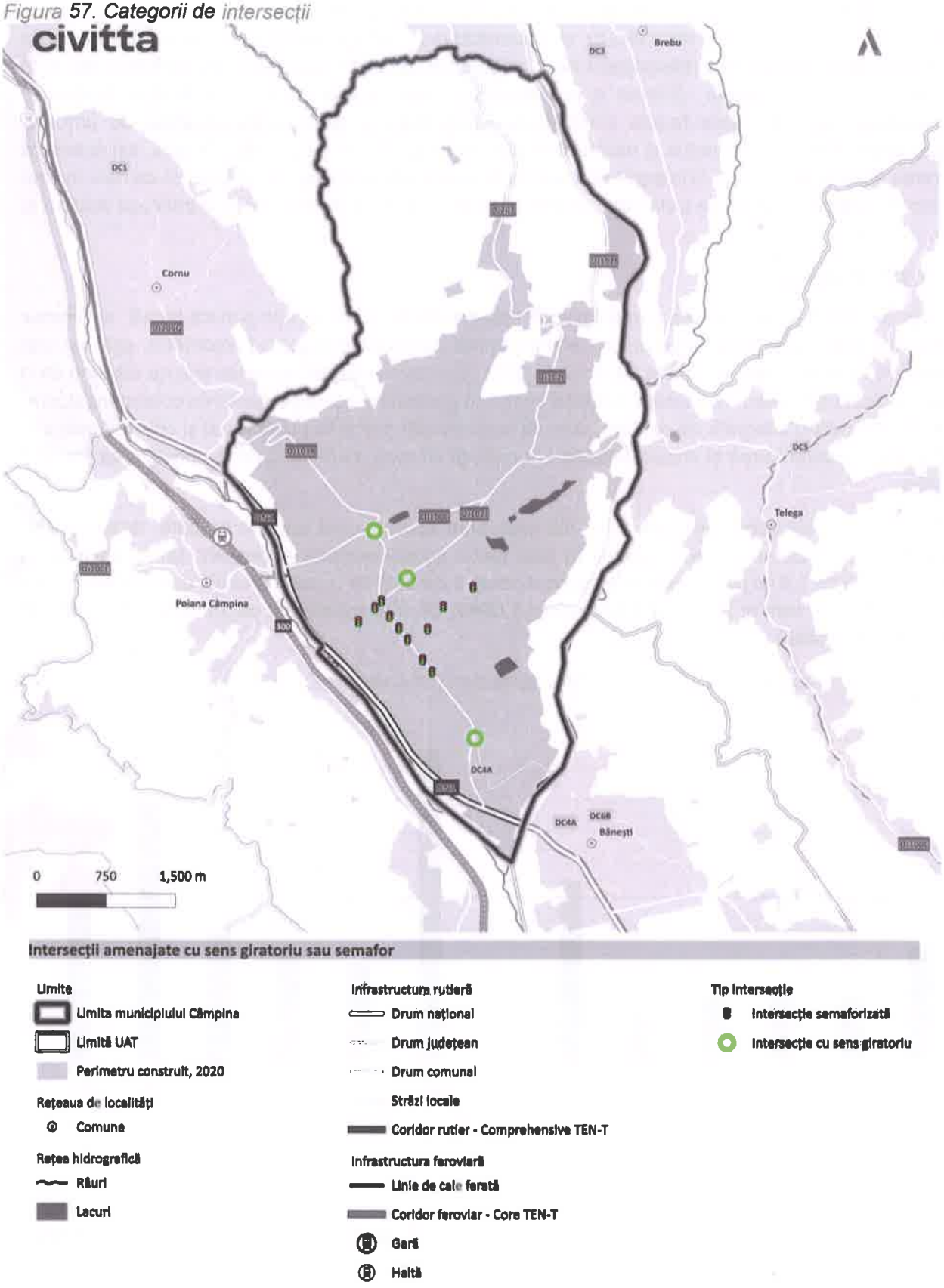
Extinderea sistemului de monitorizare și colectare de date în timp real la un număr mai mare de intersecții ar permite o gestionare mai dinamică a traficului, oferind posibilitatea de ajustare automată a timpilor de semaforizare și de implementare a unor soluții proactive, contribuind astfel la o creștere semnificativă a eficienței și la o fluidizare mai bună a traficului în întreaga rețea rutieră.

Figura 56. Intersecții dirijate prin semafor / sens giratoriu în municipiul Câmpina



Sursa: Arhiva autorilor

Figura 57. Categorii de intersecții



Sursa: Prelucrarea autorilor

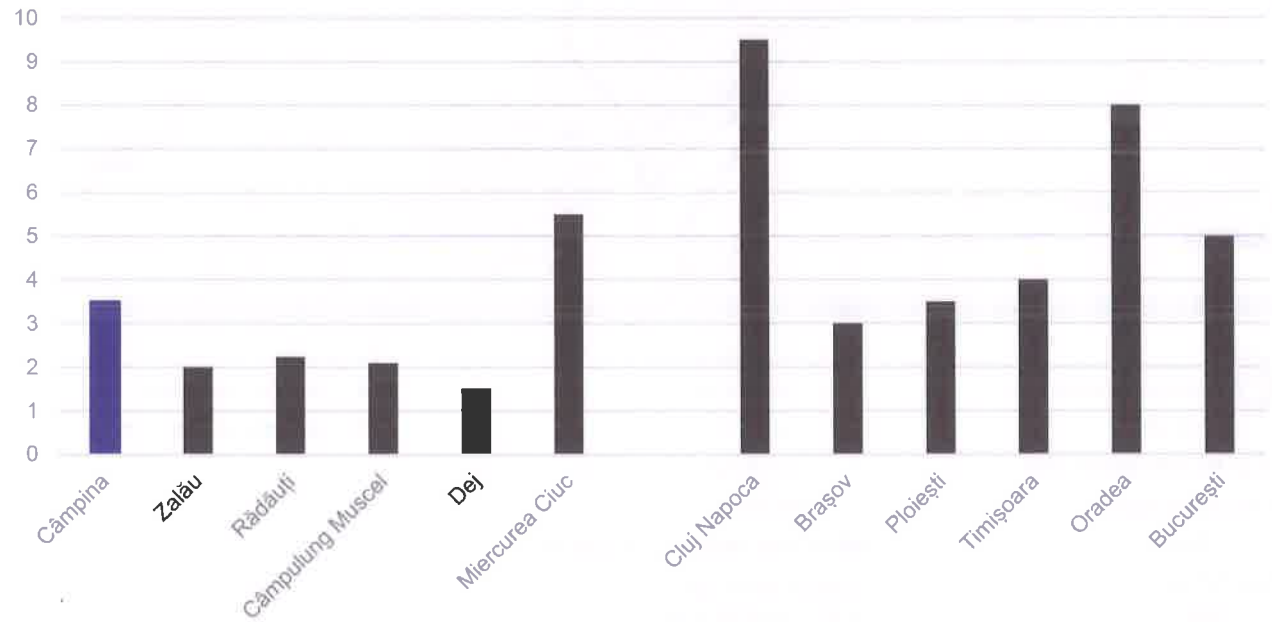
Primăria municipiului Câmpina dispune de un sistem de supraveghere video, care, utilizat și gestionat corespunzător, poate contribui semnificativ la îmbunătățirea managementului traficului. Camerele de supraveghere sunt amplasate preponderent de-a lungul Bulevardului Carol I și Calea Doftanei, dar și în zonele de intrare în municipiu, precum și la intersecția dintre strada Zorilor și Ecaterina Teodoroiu. Supravegherea video ar putea facilita identificarea incidentelor și gestionarea situațiilor de urgență, reducând astfel timpii de intervenție și minimizând disfuncționalitățile în fluxul rutier. În plus, extinderea și optimizarea acestui sistem, dar și integrarea acestuia cu alte soluții tehnologice (colectarea de date în timp real și monitorizarea fluxurilor de trafic) ar fi un pas important către un management al traficului modern și eficient.

2.7.2. Parcarea

În municipiul Câmpina, gestionarea parcărilor este coordonată de administrația publică locală, activitatea fiind reglementată prin regulamentul privind administrarea parcărilor dotate cu parcometre, aprobat prin Hotărârea de Consiliu Local nr. 16 din 28 ianuarie 2021. Cu toate acestea, administrația nu dispune de o structură dedicată serviciilor de parcare, ceea ce complică gestionarea și reglementarea corespunzătoare. În absența unei politici integrate de parcare, care să acopere atât parcările publice, cât și cele rezidențiale, există lacune în coordonarea și implementarea unor soluții eficiente care să ajute la optimizarea spațiilor disponibile.

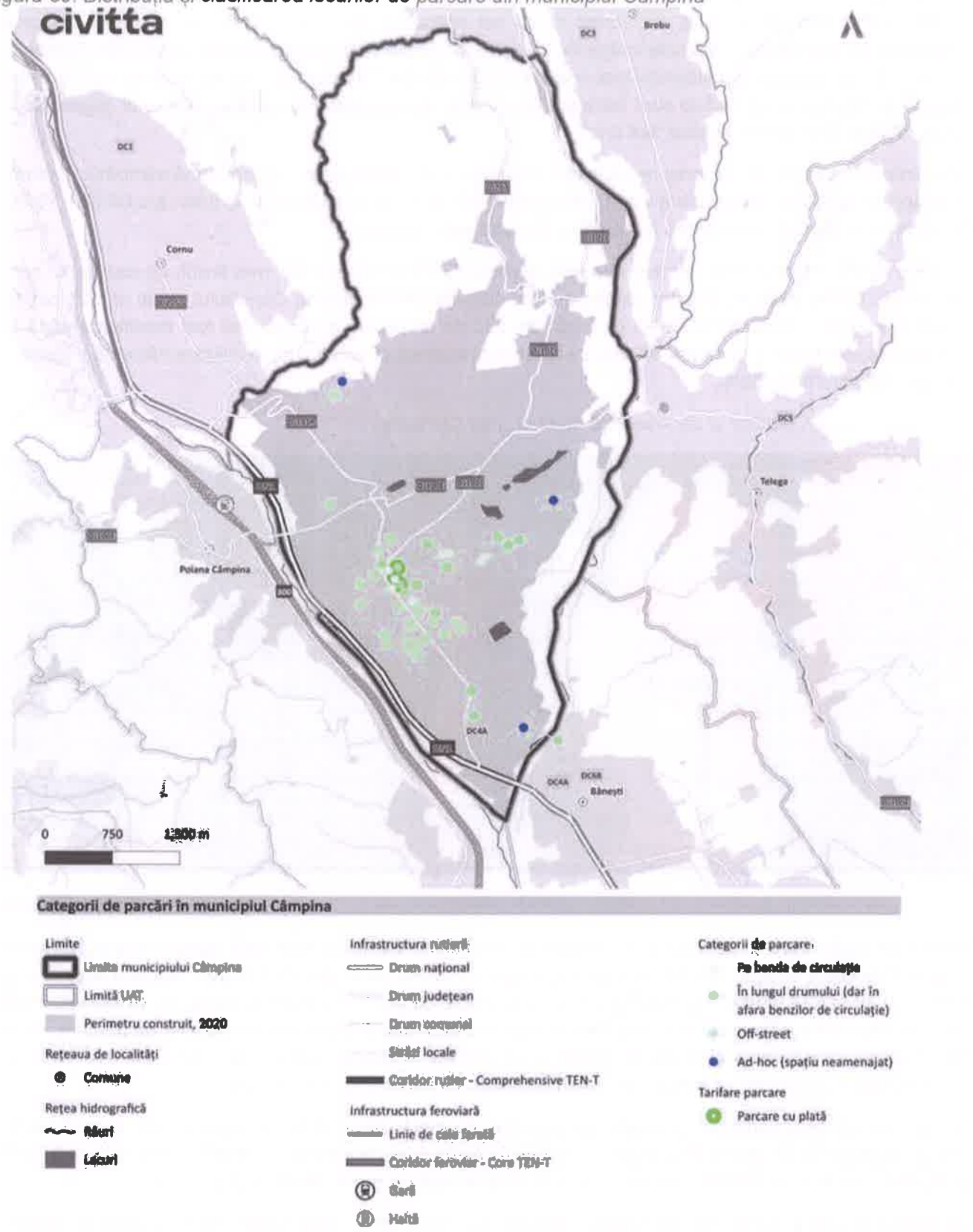
În municipiul Câmpina, doar anumite zone din oraș sunt supuse unui tarif de parcare, acestea fiind concentrate în principal în centrul orașului, în jurul pieței agroalimentare. În prezent, tariful aplicabil în aceste zone este de 3,5 lei pe oră. Taxa de parcare poate fi achitată fie la parcometrele disponibile, fie prin mijloace electronice, cum ar fi SMS-ul sau platforma UPPARK, disponibilă atât pentru iOS și Android, cât și pe pagina web afiliată.

Figura 58. Costul parcării la oră în diferite zone urbane din România



Sursa: TPark și paginile web ale primăriilor

*Figura 59. Distribuția și **clasificarea locurilor de** parcare din municipiul Câmpina*



Sursa: PMUD Câmpina 2021-2027

Comparativ cu alte orașe de dimensiuni similare, tariful pentru parcare în Câmpina se situează în zona superioară a intervalului, fiind mai redus decât cel aplicat în Miercurea Ciuc, dar depășind prețurile practicate în majoritatea celorlalte orașe de dimensiuni similare. În marile centre urbane din România, tarifele de parcare sunt considerabil mai ridicate decât cele din Câmpina. Excepțiile notabile sunt orașele Brașov și Ploiești, unde tarifele sunt comparabile cu cele din Câmpina, în cazul municipiului reședință de județ Ploiești fiind aplicat același tarif orar.

Parcările cu plată de pe teritoriul municipiului Câmpina sunt operaționale de luni până sâmbătă, conform următorului program: de luni până vineri, între orele 08:00 și 17:00, iar sâmbăta, în intervalul 08:00 – 15:00. În zilele de duminică, staționarea în parcările cu plată este gratuită.

O parte dintre acestea sunt dotate cu bariere, accesul fiind permis exclusiv riveranilor, pe baza unui card de acces. Taxele aferente acestor parcări au fost stabilite prin Hotărârea Consiliului Local nr. 121 din 16 noiembrie 2015 și sunt de 20 de lei pe lună sau 200 de lei pe an, și nu au mai fost modificate până în prezent. Aceste tarife sunt menite să asigure un control adecvat al accesului și o utilizare eficientă a spațiilor de parcare pentru rezidenți.

Figura 60. Parcări publice și de reședință în municipiul Câmpina



Sursa: Arhiva autorilor

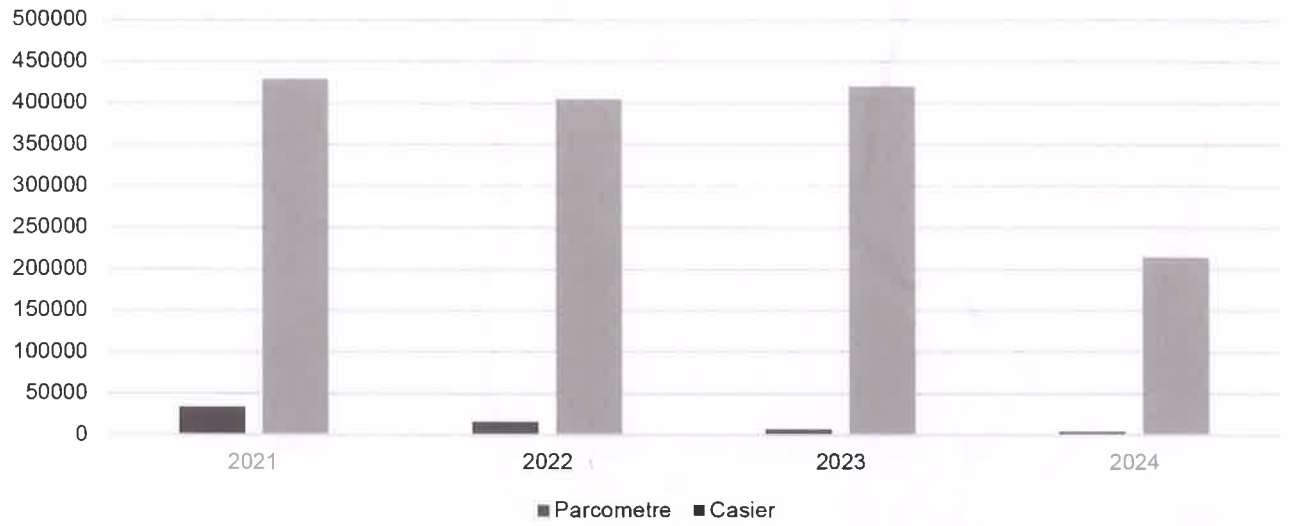
Nivelul de digitalizare al serviciului de parcare în municipiul Câmpina este unul minim, singurul progres notabil în această direcție fiind introducerea aplicației UPPARK. Aceasta oferă opțiuni de plată digitală prin SMS sau cu cardul bancar, facilitând accesul la parcările cu plată. Cu toate acestea, nu există informații publice disponibile referitoare la localizarea exactă, numărul sau disponibilitatea locurilor de parcare, ceea ce limitează transparența și eficiența gestionării parcărilor. Implementarea unor soluții mai avansate de monitorizare și informare ar putea îmbunătăți considerabil experiența utilizatorilor.

În ceea ce privește veniturile generate din parcările cu plată de pe teritoriul municipiului, în anul 2023, veniturile generate din taxele de parcare au fost de 427.301,5 lei, înregistrând o creștere modestă de 1,74% comparativ cu anul precedent, dar cu 7,6% mai scăzute față de nivelul atins în 2021.

Analizând structura veniturilor, se observă că cea mai mare parte, aproximativ 98%, provine din plățile efectuate la casierie, ceea ce sugerează o utilizare redusă a soluțiilor moderne de plată, precum

parcometrele sau alte metode digitale. Această situație poate reflecta atât preferințele utilizatorilor, cât și un potențial nevalorificat de modernizare a sistemului de colectare a taxelor de parcare. O eficientizare a procesului de plată, prin promovarea și implementarea unor soluții digitale, ar putea contribui la creșterea veniturilor și la îmbunătățirea experienței utilizatorilor.

*Figura 61. Venituri încasate din parcările cu plată în perioada 2021-2024**

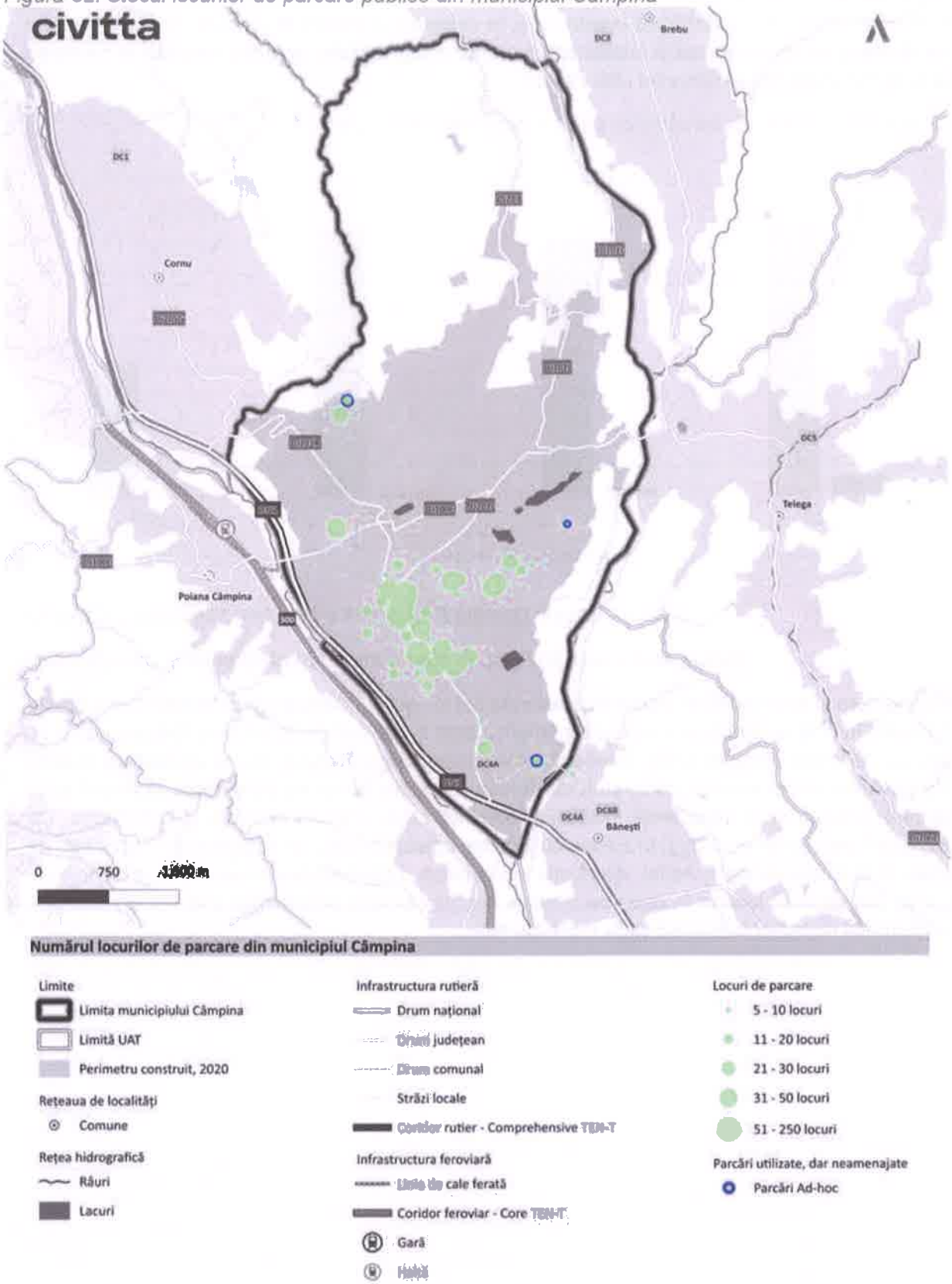


Sursa: Direcția Economică a Primăriei Municipiului Câmpina

**Datele pentru anul 2024 iau în considerare încasările până în data de 13.06*

Din punct de vedere al disponibilității, parcările autorizate din municipiul Câmpina sunt predominant situate în zona centrală, în timp ce parcările din zonele periferice sunt în general de tip ad-hoc, fără autorizații de funcționare sau delimitări clare. Această situație reflectă o distribuție teritorială care se aliniază cu dotările și serviciile existente, astfel încât parcările sunt mai frecvent întâlnite în zonele comerciale, cum ar fi piața agroalimentară, precum și în apropierea instituțiilor administrative, precum primăria și judecătoria. De asemenea, există parcări amenajate și în zonele cu locuințe colective, ceea ce sugerează o necesitate de accesibilitate în ariile rezidențiale. Astfel, distribuția evidențiază o concentrare a resurselor în zonele de interes public, dar prezintă lacune în ceea ce privește suportul pentru dezvoltarea unei infrastructuri de parcare uniforme și reglementate în întreaga municipalitate.

Figura 62. Stocul locurilor de parcare publice din municipiul Câmpina



Sursa: PMUD Câmpina 2021-2027

Parcările publice amenajate din municipiul Câmpina totalizează aproximativ 1.338 de locuri disponibile, dintre care doar 135 sunt destinate parcărilor cu plată. Majoritatea sunt situate în locații off-street[64], în principal în zonele rezidențiale cu locuințe colective, dar și în zone precum Cimitirul Învierea lui Lazăr sau Casa Tineretului. De asemenea, parcările amenajate la stradă[65] (trasate preponderent longitudinal sau în spic) constituie o categorie semnificativă, având un număr de locuri similar cu cel al parcărilor off-street. Parcările în spic reprezintă un mod de amenajare care se dovedește a fi deficitar, deoarece șoferii nu beneficiază de vizibilitate adecvată la ieșirea din parcare. Această limitare a vizibilității poate crea dificultăți semnificative, mai ales pe străzile cu trafic intens (ex. Calea Doftanei), crescând riscul de accidente și complicând integrarea în fluxul rutier.

Concentrarea parcărilor în zona centrală a municipiului Câmpina generează o presiune auto semnificativă, conducând la supraaglomerarea în această arie. Faptul că singurele parcări taxate sunt situate în jurul pieței agroalimentare contribuie și mai mult la această aglomerare, deoarece șoferii tind să prefere parcările din zonele adiacente, care sunt gratuite și ușor accesibile.

Suplimentar, se constată prezența parcărilor ilegale pe trotuar sau în zone în care semnele rutiere interzic staționarea. Acest comportament nu este sancționat în mod constant, ceea ce conduce la o creștere a frecvenței acestor practici ilegale. Această situație afectează grav spațiul destinat altor participanți la trafic, cum ar fi pietonii și bicicliștii, reducând astfel siguranța și confortul acestora.

Figura 63. Parcări neregulamentare în municipiul Câmpina



Sursa: Arhiva autorilor

[64] Parcările în afara străzii (off street) reprezintă spațiul destinat în mod special staționării vehiculelor, semnalizat prin indicatoare sau marcaje amenajate în afara drumurilor publice din interiorul localității, indiferent de denumire: stradă, bulevard, cale, chei, splai, șosea, alee, intrare, fundătură, uliță etc. (potrivit Vegacomp – Inventarul parcărilor publice din România, disponibil online la https://vegacomp.ro/wpr/wp-content/uploads/2023/11/inventarul-parcarilor-publice_2023_ro.pdf).

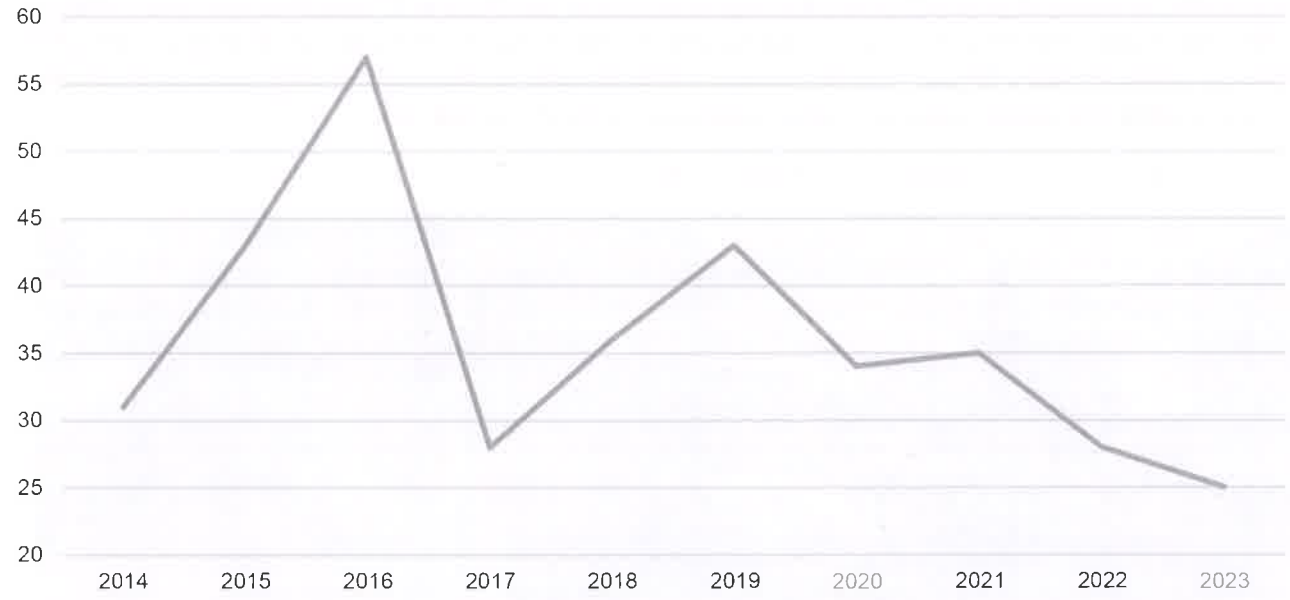
[65] Parcările la stradă (*on street*) reprezintă spațiul destinat în mod special staționării vehiculelor, semnalizat prin indicatoare sau marcaje care delimitează zona destinată circulației vehiculelor sau de alte zone situate pe spațiile din localitățile urbane, indiferent de categoria lor (potrivit Vegacomp – Inventarul parcărilor publice din România, disponibil online la https://vegacomp.ro/wpr/wp-content/uploads/2023/11/inventarul-parcarilor-publice_2023_ro.pdf).

2.7.3. Siguranța în trafic

Conform datelor furnizate de Inspectoratul Județean de Poliție Prahova, serviciul rutier, numărul accidentelor rutiere din municipiul Câmpina în ultimii 10 ani (2014-2023) a prezentat o evoluție oscilantă. Valoarea minimă a fost atinsă în anul 2023, cu 25 de accidente, în timp ce anul cu cel mai mare număr de incidente rutiere a fost 2016, cu 57 de accidente. Deși trendul numărului de accidente a înregistrat fluctuații de-a lungul anilor, o scădere semnificativă a fost observată în ultimii 3 ani, cu o reducere de aproximativ 28,6%.

Cu toate acestea, situația nu a fost constant favorabilă. În anul 2017, numărul accidentelor a scăzut cu 50,9% față de anul precedent, însă a fost urmat imediat de o creștere de 53,6% în perioada 2018-2019. Această evoluție instabilă subliniază necesitatea unor măsuri eficiente și durabile pentru stabilizarea și menținerea trendului descendent al accidentelor rutiere în municipiu.

Figura 64. Evoluția numărului de accidente în municipiul Câmpina, în perioada 2014-2023

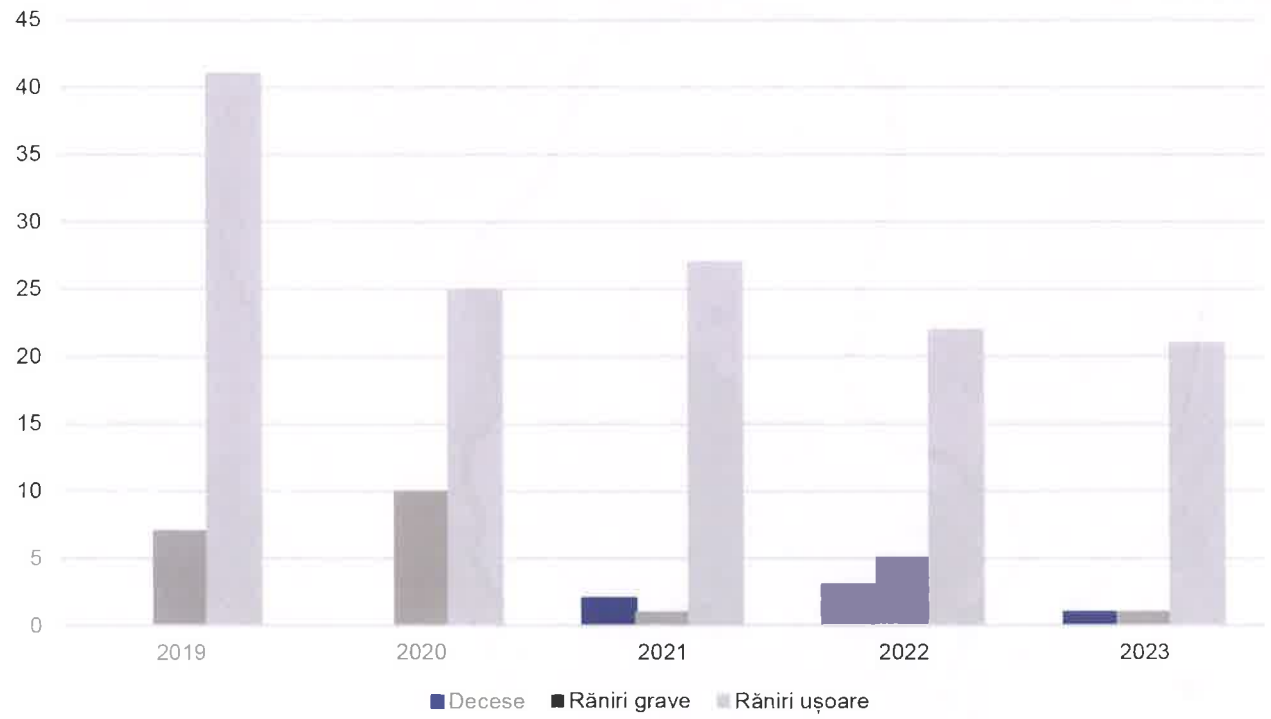


Sursa: Inspectoratul Județean de Poliție Prahova

Din analiza consecințelor accidentelor rutiere din municipiul Câmpina în perioada 2019-2023, se remarcă un trend la fel de oscilant în ceea ce privește persoanele decedate, grav și ușor rănite. Numărul fatalităților a variat semnificativ, înregistrând o creștere de la 0 în perioada 2019-2020 la 3 decese în 2022, urmată de o reducere la 1 deces în 2023. Această fluctuație arată că, deși au existat perioade fără incidente mortale în trafic, pericolul accidentelor rutiere rămâne prezent, necesitând măsuri continue de îmbunătățire a siguranței rutiere.

În ceea ce privește numărul persoanelor grav rănite, datele evidențiază o evoluție fluctuantă în ultimii ani. În anul 2023, s-a înregistrat o singură persoană grav rănită, aceeași valoare fiind raportată și în anul 2021. Acest număr reprezintă o scădere semnificativă, de 90%, față de anul 2020, când au fost înregistrate 10 persoane grav rănite. Totuși, în anul 2022, numărul persoanelor grav rănite a crescut de la 1 la 5, indicând instabilitate și și o vulnerabilitate persistentă în ceea ce privește măsurile de siguranță în trafic. De asemenea, numărul persoanelor ușor rănite a cunoscut o reducere de 48,8% în perioada analizată, evidențiind un trend general descendent din 2021 încoace.

Figura 65. Efectele accidentelor rutiere din municipiul Câmpina, în perioada 2019-2023

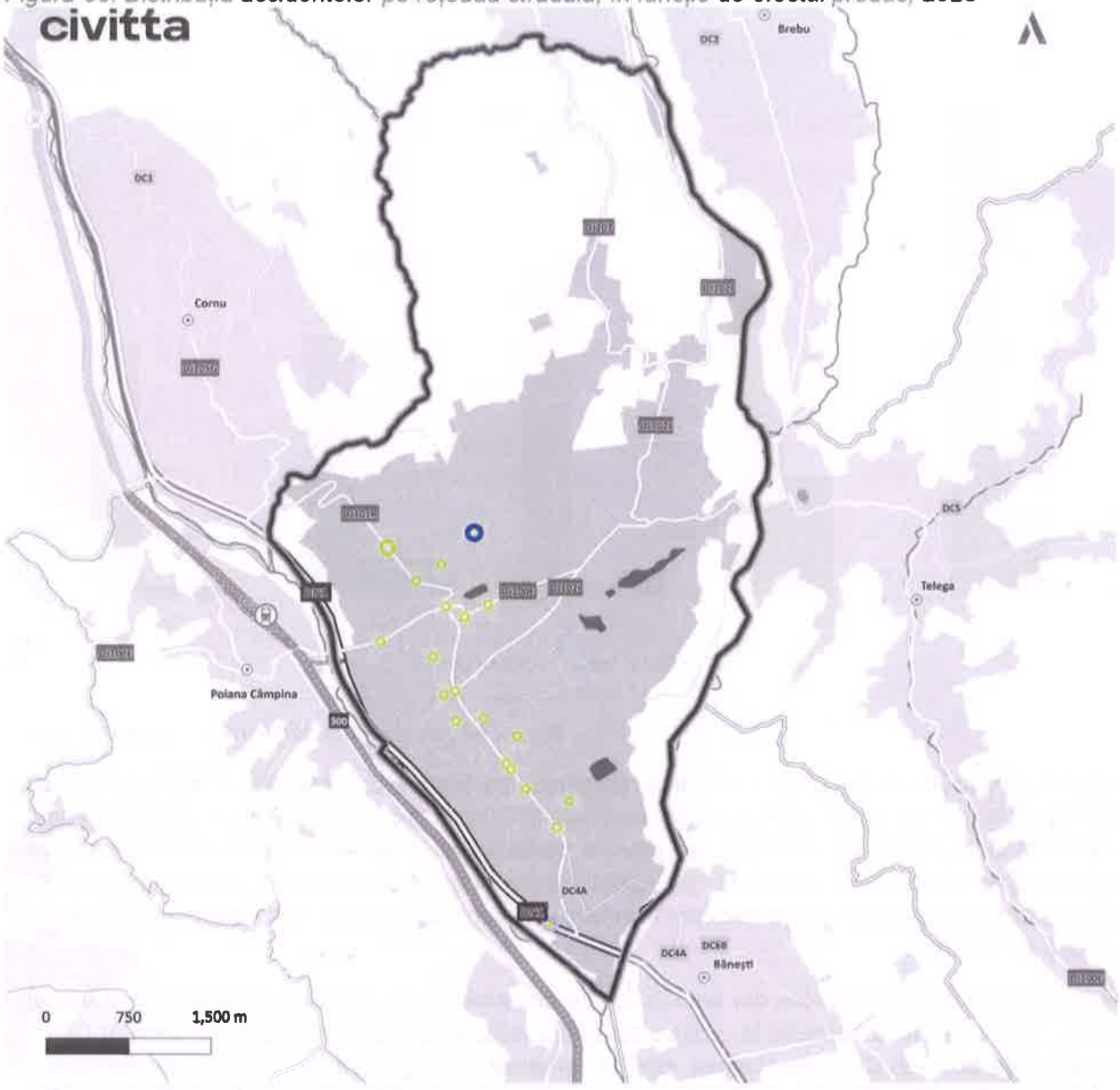


Sursa: Inspectoratul Județean de Poliție Prahova

Un alt aspect critic al siguranței rutiere îl constituie protejarea participanților vulnerabili, în special bicicliștii și pietonii. În municipiul Câmpina, pietonii au fost implicate în 44% din totalul accidentelor raportate în anul 2023 (neexistând incidente cu bicicliști), un procent considerabil care evidențiază necesitatea unor intervenții imediate. Acest nivel ridicat de risc subliniază importanța implementării de măsuri eficiente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere dedicate acestor participanți, astfel încât vulnerabilitatea lor în trafic să fie redusă semnificativ.

În urma analizei accidentelor rutiere din anul 2023, se constată o concentrare a acestora de-a lungul Bulevardului Carol I, în mod deosebit în proximitatea intersecțiilor cu drumurile județene, precum Calea Doftanei și strada Bobîlna. Cu toate acestea, este de remarcat că singurul accident fatal raportat nu s-a produs în această zonă, ci la intersecția dintre strada Ion Heliade Rădulescu și Aleea Toamnei. De asemenea, singurul accident soldat cu răniri grave a avut loc pe drumul național DN 1, în apropierea pasarelei Calea Dacia, unde a mai avut loc și un alt incident, în urma căruia o persoană a suferit răni ușoare.

*Figura 66. Distribuția **accidentelor** pe rețeaua stradală, în funcție **de efectul** produs, 2023*



Sursa: Inspectoratul Județean de Poliție Prahova

Aceste date sugerează că, deși există un grad ridicat de risc în zonele centrale, incidentele grave sunt distribuite neuniform și apar și în afara ariilor de concentrație a accidentelor. O atenție sporită trebuie acordată și acestor zone periferice, care, deși înregistrează un număr mai mic de accidente, pot genera consecințe severe.

O analiză detaliată a cauzelor producerii accidentelor rutiere în 2023 relevă faptul că principalul factor de risc este neacordarea priorității pietonilor, responsabilă pentru 28% dintre accidente. Aceasta este urmată de neacordarea priorității vehiculelor, care a contribuit la 20% dintre incidente. Alte cauze semnificative includ neasigurarea la schimbarea direcției de mers și traversarea neregulamentară a pietonilor, fiecare cu 12% dintre accidente. Viteza neadaptată la condițiile de drum a fost un factor cauzator în 8% din cazuri. Restul accidentelor au avut cauze mai rare, fiecare reprezentând 4% din totalul incidentelor: depășirea neregulamentară, diverse preocupări ce au distras atenția conducătorilor auto, abateri ale bicicliștilor, defecțiuni tehnice ale vehiculelor și conducerea sub influența alcoolului.

2.8. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale – gări, aerogări, etc.)

Zona centrală a municipiului Câmpina

Delimitarea zonei centrale analizate în cadrul zonelor complexe a fost făcută conform "PUZ – 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", aprobat prin HCL nr. 93 din 18 mai 2023 și HCL nr. 29 din 12 iulie 2023.

Zona studiată, de-a lungul Bulevardului Carol I, delimitată între intersecțiile cu străzile Orizontului/Erupției și Golești, reprezintă un areal complex din punct de vedere al mobilității, cu un potențial semnificativ încă nevalorificat, în special în aria parcului Regele Mihai I. În prezent, prioritizarea traficului auto contribuie la aglomerarea zonei, iar lipsa unor artere pietonale extinse limitează accesibilitatea și confortul pentru deplasările nemotorizate, singurele secțiuni pietonale fiind cele din parcuri și segmentul stradal din parcul Ceasului, ce conectează Bulevardul Carol I cu strada Mihail Eminescu, asigurând accesul către strada Republicii și piața agroalimentară.

Cu o densitate ridicată a populației și peste 1.000 de locuri de muncă, zona este un pol urban intens utilizat, găzduind o varietate de puncte de interes, inclusiv spitalul municipal, multiple sedii bancare (ING, Raiffeisen, Banca Transilvania etc.), centre comerciale (piața agroalimentară centrală, Carrefour) și spații pentru activități sociale și recreative (Parcul Regele Mihai I, Parcul Trandafirilor, restaurante și cafenele). Această diversitate atrage nu doar rezidenții locali, ci și locuitori din zona metropolitană și turiști, care accesează zona pentru servicii ce nu se regăsesc în alte părți ale municipiului.

Figura 67. Autovehicule parcate neregulamentar în zona centrală a municipiului



Sursa: Arhiva autorilor

Densitatea construcțiilor și a fluxului pietonal determină, însă, unele provocări de mobilitate. Parcările nereglementate pe marginea străzi sau pe trotuar (strada Republicii, strada Mărășești etc.) blochează frecvent benzile de circulație și trotuarele, împiedicând mobilitatea fluidă a vehiculelor, a pietonilor și a bicicliștilor, generând conflicte în trafic. De asemenea, parcările la stradă amenajate în spic (ex. în fața librăriei Elstar, în fața cofetăriei Delice), prezintă riscuri de accidente din cauza vizibilității reduse necesare manevrelor cu spatele. În contextul unei mobilități urbane sustenabile, aceste aspecte necesită măsuri de reglementare și reproiectare, care să faciliteze siguranța și accesibilitatea, transformând zona într-un spațiu mai prietenos pentru pietoni și bicicliști.

Piața agroalimentară centrală

Piața agroalimentară centrală, situată pe străzile I.L. Caragiale și 1 Mai, constituie un nucleu vibrant al activităților comerciale și sociale din zona centrală a municipiului. Aria de influență a pieței se extinde semnificativ, incluzând perimetrul delimitat de strada Republicii, strada I.L. Caragiale, strada Mihail Kogălniceanu și strada 1 Mai până la intersecția cu strada Cercului. Pe lângă piața agroalimentară, zona beneficiază de prezența unui supermarket Carrefour și de o serie de servicii diverse (farmacii, cabinete veterinare, restaurante, saloane etc.), care contribuie la complexitatea și atractivitatea acesteia pentru cetățeni.

Această zonă reprezintă un pol de atracție important, însă, în prezent, nu este deservită de rute de transport public, ceea ce creează o presiune semnificativă asupra infrastructurii rutiere din jur. Străzile adiacente sunt adesea congestionate, fiind utilizate intens atât pentru tranzit, cât și pentru parcare. În lipsa unei alternative de transport public, accesul în zonă se realizează aproape exclusiv cu autoturisme personale, singura excepție fiind taxiul, pentru care există două stații în proximitate, cu un total de 16 locuri disponibile.

Această densitate a traficului auto în jurul pieței și al celorlalte puncte de interes generează un flux continuu de oameni și vehicule personale, cât și vehicule de distribuire a mărfurilor, care rezultă în parcări neregulamentare pe trotuare și benzi de circulație, afectând astfel mobilitatea și provocând conflicte de trafic. Diferența redusă de mers pe jos dintre parcările cu plată din fața pieței și cele gratuite din imediata

proximitate contribuie la această dinamică haotică, încurajând parcarea în zonele amenajate fără plată, dar și parcarea neregulamentară pe străduțele adiacente. În încercarea de a fluidiza traficul, strada 1 Mai este reglementată cu sens unic; însă, fiind una dintre arterele principale de acces spre o zonă dens populată, strada rămâne puternic solicitată.

Figura 68. Autovehicule parcate neregulamentar în proximitatea pieței agroalimentare



Sursa: Arhiva autorilor

Pentru optimizarea mobilității și reducerea aglomerației, ar fi necesare măsuri integrate care să includă extinderea accesului transportului public, reglementarea parcării și consolidarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate.

Autogara Câmpina

Autogara municipiului Câmpina este deținută de societatea AutogaraCom SA, având statut de proprietate privată. Deși aceasta este esențială pentru mobilitatea regională și interjudețeană, se confruntă cu numeroase deficiențe care îi limitează funcționalitatea și atractivitatea. Ca principală stație pentru transportul public județean și punct de tranzit pentru cursele interjudețene și internaționale, aceasta ar trebui să ofere o experiență de îmbarcare și debarcare confortabilă și eficientă. Însă, în lipsa unei infrastructuri adecvate, pasagerii întâmpină dificultăți la urcare și coborâre, iar peroanele nu sunt amenajate la nivel cu prima treaptă a vehiculelor, ceea ce reduce accesibilitatea, în special pentru persoanele cu mobilitate redusă sau pentru cele cu bagaje voluminoase.

Mai mult, autogara nu beneficiază de dotări esențiale care să sprijine intermodalitatea și conectivitatea. Lipsesc spații clar delimitate pentru taxiuri, biciclete, și alte forme de transport complementar, iar absența afișajelor electronice privind timpii de sosire și plecare a curselor contribuie la o experiență confuză pentru călători. Totodată, nu există facilități intermodale precum parcări pentru biciclete sau un centru de închiriere biciclete. Suplimentar, autogara nu dispune nici de o parcare dedicată însoțitorilor sau celor ce fac naveta.

Starea carosabilului din incinta autogării este, de asemenea, o problemă notabilă, aceasta fiind deteriorată, iar peroanele nu sunt marcate și delimitate clar, ceea ce poate crea confuzie și pune în pericol siguranța utilizatorilor. De asemenea, autogara nu este deservită de o stație de transport public local, ceea ce îngreunează conectivitatea cu transportul public județean, național și internațional, accentuând dificultatea transferului către alte moduri de transport în interiorul municipiului.

Figura 69. Autogara Câmpina



Sursa: Arhiva autorilor

Aceste carențe sugerează necesitatea unei modernizări substanțiale a autogării, prin integrarea de facilități intermodale și îmbunătățirea infrastructurii, astfel încât să devină un nod eficient și confortabil, aliniat cu nevoile actuale de mobilitate ale municipiului și ale regiunii.

Gara

Deși situată administrativ în comuna Poiana Câmpina, gara deservește un rol vital pentru municipiul Câmpina, ceea ce subliniază nevoia urgentă de modernizare și optimizare a facilităților. În calitate de nod important de transport, gara ar trebui să ofere conexiuni eficiente și sigure cu stațiile de transport public local și județean, precum și să asigure o accesibilitate crescută pentru deplasările pietonale și cu bicicleta.

În prezent, însă, gara beneficiază doar de o stație de transport public județean, aflată într-o stare avansată de degradare, și o stație de taxi. Clădirea gării, deși funcțională, nu corespunde standardelor moderne care definesc infrastructura de pe rețeaua trans-europeană de transport, fiind lipsită de facilități esențiale pentru confortul călătorilor, conform analizei din capitolul Transport feroviar. Parcarea din fața gării, este deseori utilizată la capacitate maximă, având ca efect parcări neconforme în lungul străzii Gării, în timp ce absența unei reglementări stricte a locurilor de parcare afectează ordinea și eficiența stației.

Pe lângă limitările legate de facilități, accesibilitatea pietonală este deficitară. Conexiunile pietonale, deși amplasate într-un cadru natural atrăgător, prezintă numeroase deficiențe: trotuarele sunt discontinue sau se află doar pe o parte a drumului, iar absența trecerilor de pietoni pe tronsoane cheie precum strada Plevnei creează riscuri semnificative. Tranzitul pietonal către gară devine astfel nesigur, necesitând o atenție deosebită, mai ales în condițiile unui trafic intens.

Figura 70. Stația de transport public județean de la gară, parcări neregulamentare pe strada Gării și stația de taxi de la gară



Sursa: Arhiva autorilor

3. Modelul de transport

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Pentru ilustrarea mobilității la nivelul municipiului Câmpina s-a dezvoltat un model de transport pentru atribuirea pe itinerarii a cererii de transport privat și public. Modelul de transport a fost dezvoltat pe baza datelor statistice privind populația, locurile de muncă și locurile de învățământ, anchetele de mobilitate derulate, contorizările realizate de consultant, arhivele de date CESTRIN și date extrase din modelul național de transport.

Modelul de transport este dezvoltat modular, matricele de transport fiind formalizate matematic pe baza unui model de generare a cererii de transport. De asemenea, pentru formalizarea aspectelor legate de sistemul de transport s-a dezvoltat o bază de date georeferențiată (GIS), pornind de la baza de date națională și folosind un software specific pentru dezvoltarea datelor GIS. Pentru realizarea modelului de transport s-a utilizat platforma PTV VISUM.

Baza de date conține atât informații specifice caracteristicilor ofertei de transport – dispunerea spațială a rețelelor, formă și atribute de tip – viteză, durată, distanță, etc, cât și caracteristici ale cererii de transport – mărimea fluxurilor de trafic. Modurile de transport modelate sunt:

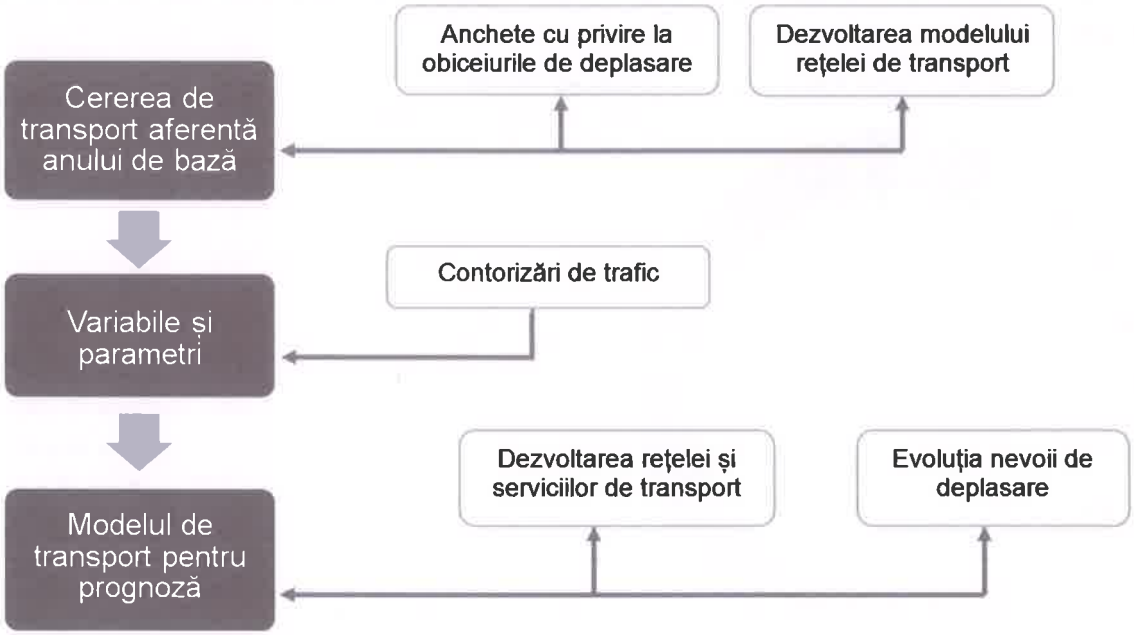
- Moduri de transport persoane: autoturism, mers pe jos, bicicletă, transport public;
- Moduri de transport mărfuri: vehicule ușoare de marfă, vehicule grele de marfă.
- Modelul de transport al municipiului Câmpina cuprinde:
- Modelul agregat de generare, distribuție și repartiție modală;
- Modelul de atribuire pe itinerarii al traficului rutier privat și public;
- Componente de evaluare a emisiilor poluante, dezvoltat utilizând instrumentul de calcul JASPERS;
- Modelul de atribuire pe itinerarii al transportului privat și public – pentru scenariile propuse;
- Modelul de calcul al indicatorilor transportului privat și public – pentru scenariile de bază și cele propuse.

Rezultatele și indicatorii posibil de extras din modelul de transport sunt:

- Parametri globali ai rețelei urbane de transport – viteza medie globală, distanță globală de deplasare, durată globală de deplasare și cererea globală de transport structurată pe modurile de transport modelate;
- Mărimea fluxurilor de trafic și transport de persoane – exprimată în vehicule/zi/sector de stradă sau deplasări/zi/sector de stradă;
- Mărimea fluxurilor de trafic de marfă – exprimată în vehicule/zi/sector de stradă;
- Indicatori de mediu – cantitate de emisii poluante la sursă (g/zi) și nivelul mediu de zgomot (dB);
- Indicatori de prestație – densitate vehicule motorizate și/sau mecanizate (veh/km) sau pasageri (pasageri/km), prestație rutieră (vehicule x km/zi) sau prestația transportului public (vehicule de transport x km și pasageri x km);
- Distribuția teritorială a nevoii de mobilitate pietonală – deplasări/zonă sau deplasări/km^2.

Schema de mai jos descrie procesul de lucru pentru dezvoltarea modelului de transport:

Figura 71. Schema procesului de lucru pentru dezvoltarea unui model de transport



3.2. Colectarea de date

În perioada iunie – septembrie 2024 s-au realizat colectări de date în zona de analiză în vederea surprinderii caracteristicilor deplasărilor care se realizează. În acest sens s-au elaborat chestionare adaptate nevoilor formalizării modelului de transport, care au stat la baza anchetelor de mobilitate ce au fost derulate. Aceste activități au constat în realizarea unor:

- Anchete de mobilitate;
- Contorizări asupra volumelor de trafic;
- Contorizări asupra duratelor de deplasare.

3.2.1. Anchete de mobilitate

Anchetele de mobilitate, au avut ca principal scop colectarea de date cu privire la ultimele deplasări realizate de interlocutor în vederea realizării unei imagini complete asupra călătoriilor efectuate de rezidenții unei zone studiate, identificând caracteristicile socio-economice ale persoanelor intervievate, cum ar fi venitul mediu, nivelul de educație, numărul de vehicule motorizate sau nemotorizate aflate în gospodărie precum și caracteristicile deplasărilor, cum ar fi scopul, frecvența acestora, modul de transport folosit etc.

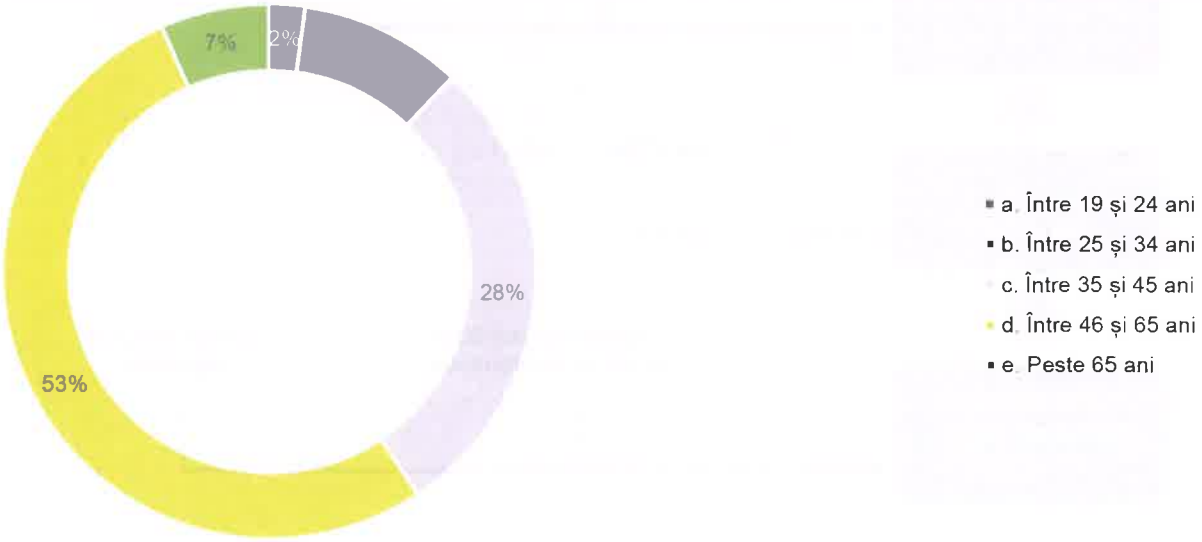
Ancheta s-a desfășurat pe un eșantion calculat pe baza formulelor statistice, astfel încât să se asigure reprezentativitatea acestuia, respondenții fiind distribuiți pe întregul teritoriu al municipiului Câmpina, în funcție de densitățile demografice ale localităților. Ancheta a fost realizată atât prin interviuri telefonice, cât și prin intermediul unui chestionar online, asigurând o reprezentativitate a populației la nivelul localităților, cât și la nivel educațional și ocupațional. Prezentăm în cele ce urmează rezultatele obținute în urma aplicării chestionarului privind mobilitatea, date care vor fi utilizate ulterior în formalizarea modelului de transport.

Caracteristicile socio-economice ale eșantionului intervievat

Repartiția pe grupe de vârstă relevă cea mai mare pondere a răspunsurilor oferite de către persoanele active (25 – 65 de ani), dominante fiind grupele de vârstă între 46 – 65 (53%) și 35 – 45 de ani (28%),

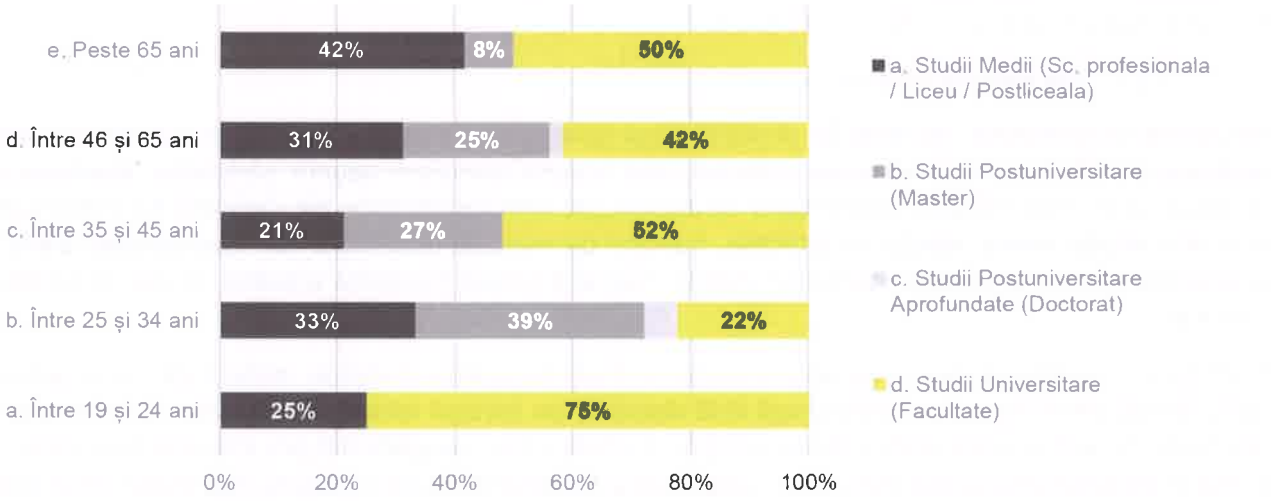
urmate cu un procent de 10% de persoanele cu vârste cuprinse între 25 și 34 de ani. Persoanele tinere (cu vârste mai mici de 18 ani) au reprezentat doar 4% din numărul total al respondenților, iar cele de peste 65 de ani, 3%.

Figura 72. Distribuția populației intervievate pe grupe de vârstă



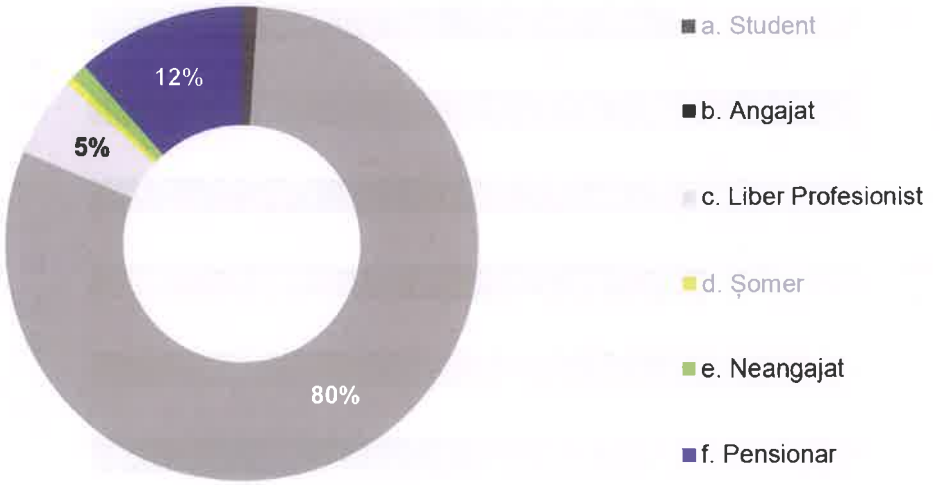
Nivelul de educație al persoanelor intervievate se remarcă a fi destul de ridicat, majoritatea dintre aceștia au declarat că au absolvit cel puțin studii superioare (universitare și postuniversitare). De asemenea, 29% dintre aceștia au declarat că ultimul nivel de studii absolvit este cel de studii medii. În cazul persoanelor de peste 65 de ani, procentul predominant, de 50%, este al persoanelor care au absolvit studii universitare.

Figura 73. Distribuția nivelului de studii pe grupe de vârste



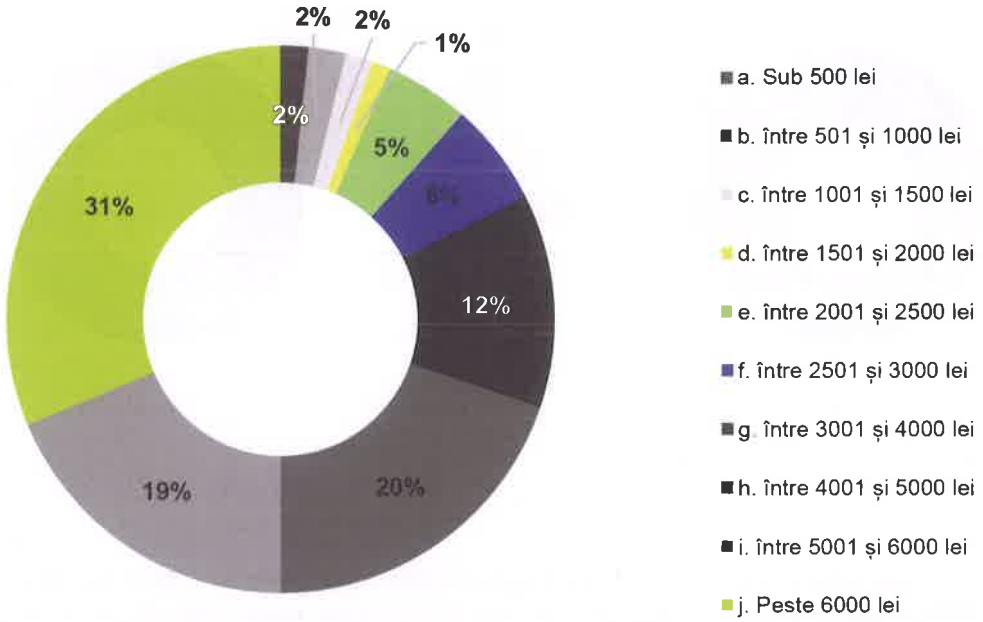
Aproximativ 85% dintre respondenți au declarat că sunt persoane ocupate, fiind angajați sau liber profesioniști, în timp ce 1% sunt studenți/elevi, 12% pensionari și 2% alte categorii de persoane fără ocupație.

Figura 74. Distribuția populației intervievate pe ocupații



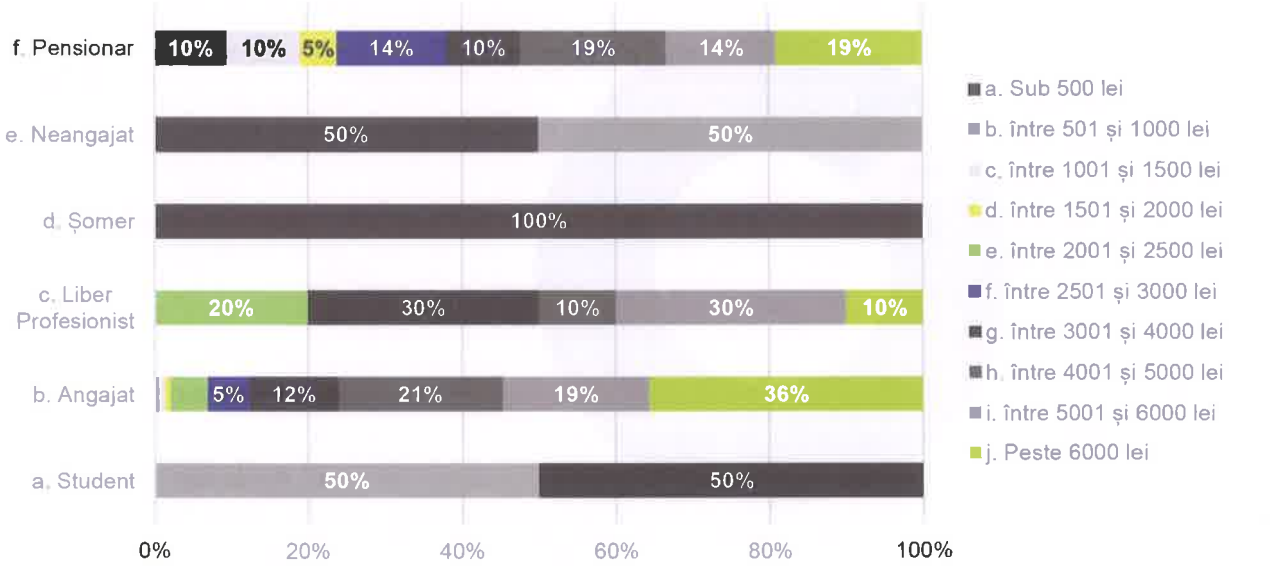
În ceea ce privește veniturile, cea mai mare pondere, 31% din respondenți înregistrează venituri nete lunare de peste 6000 de lei, 39% având venituri între 4001 și 6000 de lei net. La polul opus, se regăsesc 4% din persoane cu venituri sub 1000 de lei, aceștia fiind din rândul persoanelor inactive (elevi/studenți, șomeri, casnici, pensionari).

Figura 75. Distribuția populației intervievate pe clase de venit



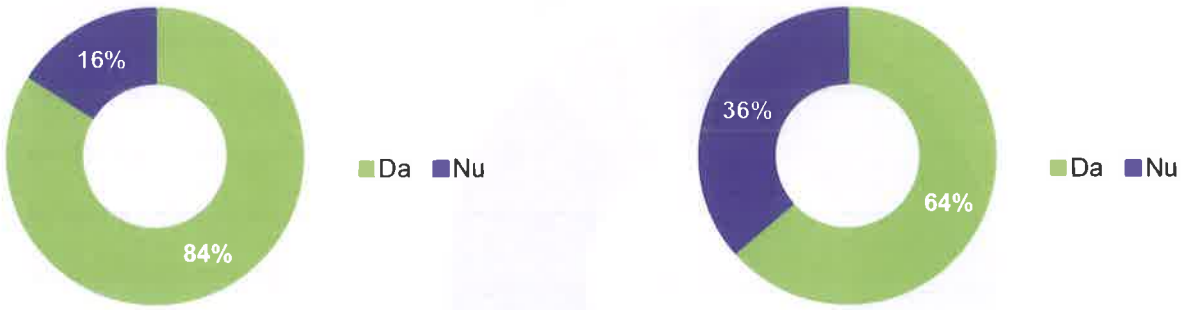
Din corelarea acestor rezultate cu ocupațiile respondenților reiese că veniturile mici sunt în general ale persoanelor neocupate – elevi, studenți și șomerilor, în timp ce nivelul cel mai înalt de venituri mari se înregistrează în rândul liberilor profesioniști, pensionarilor și salariaților.

Figura 76. Distribuția nivelului de venit pe ocupații



Analiza disponibilității vehiculelor personale arată că 84% dintre respondenți au la dispoziție cel puțin un autoturism în gospodărie. Acest procent nu reprezintă însă gradul de motorizare, ținând cont de faptul că membri ai aceleiași gospodării pot dispune de același autoturism. În cazul bicicletelor procentul de disponibilitate este ceva mai redus, de 64%.

Figura 77. Posesia de autoturisme și biciclete



Autoturisme

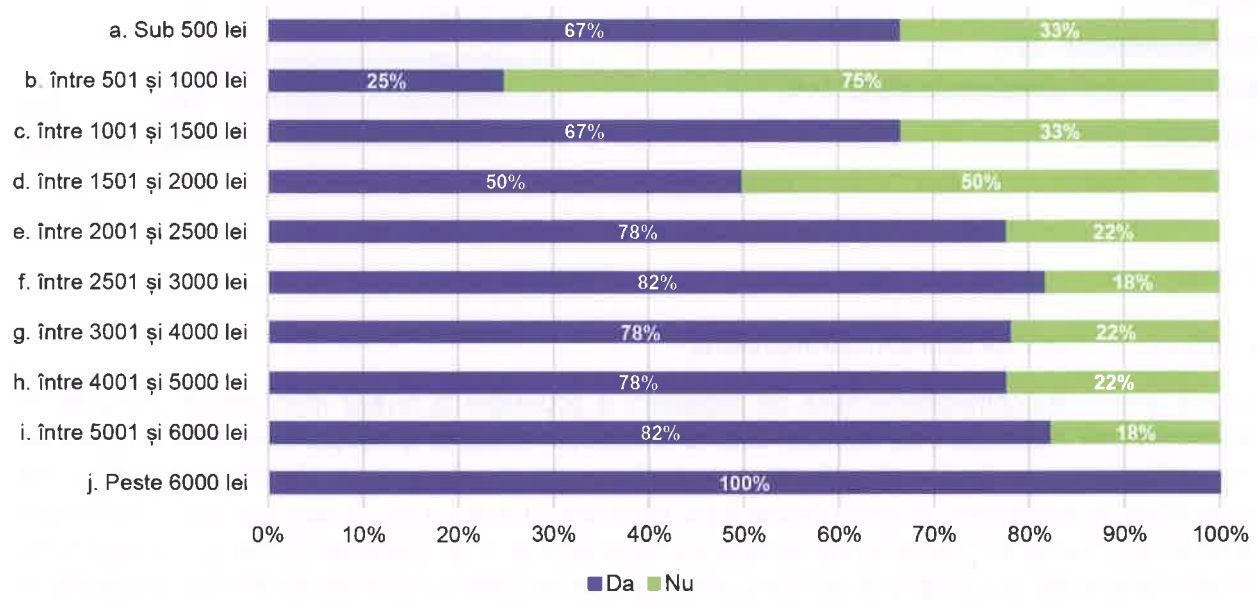
Biciclete

Dintre cei care au răspuns afirmativ în cazul disponibilității unui autoturism, 65% au răspuns afirmativ și în cazul bicicletelor, ceea ce indică faptul că mai mult de jumătate dintre respondenți au la dispoziție pentru a-și efectua deplasările zilnice atât autoturisme cât și biciclete.

Distribuția posesiei unui autovehicul în raport cu grupa de venit relevă faptul că disponibilitatea autoturismelor este ridicată atât în rândul persoanelor cu venituri mici, cât și a persoanelor cu venituri mari. Persoanele cu venituri cuprinse între 2000 și 4000 de lei prezintă un grad de disponibilitate mai ridicat, în

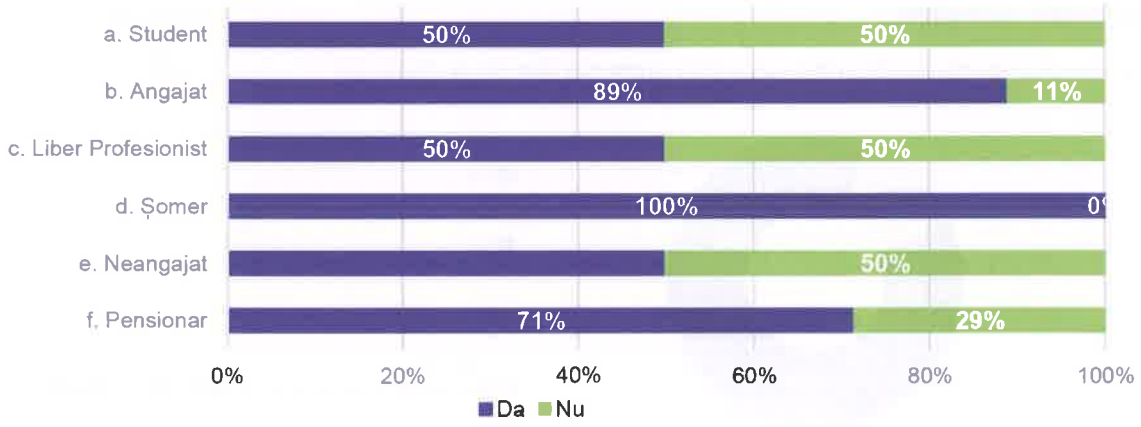
medie de 80%, comparativ cu persoanele care au venituri între 500 și 2000 de lei, aceștia reprezentând o medie de aproximativ 50%. Cel mai mare grad de deținere a unui autoturism este al persoanelor cu venituri de peste 6000 de lei, toți respondenții deținând minim 1 autovehicul.

Figura 78. Distribuția posesiei unui autovehicul în raport cu grupa de venit



Corelat cu ocupația, se constată că pensionarii și persoanele neangajate dețin un autoturism în proporție de 71%, în timp ce pentru elevi și studenți gradul este de 50%. Cel mai mare grad de deține a unui autoturism este reprezentat de persoanele angajate, cu un procent de 89%.

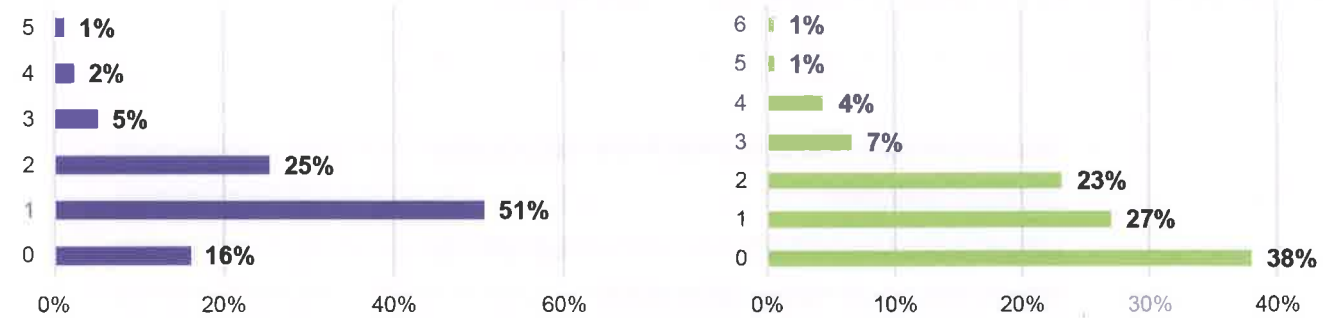
Figura 79. Distribuția posesiei de autoturisme în raport cu ocupația



În ceea ce privește numărul de vehicule din gospodării 51% dintre respondenți au declarat că în gospodăria lor se regăsește un singur autoturism, în timp ce 25% dintre aceștia au declarat ca în gospodăria acestora se găsesc 2 autoturisme, iar 5% dețin 3 autoturisme.

În cazul bicicletelor, 38% dintre respondenți declară că în gospodăria lor nu se regăsește nicio bicicletă, 27% dețin o singură bicicletă, iar 36% dețin două sau mai multe biciclete.

Figura 80. Distribuția numărului de autoturisme și biciclete deținute



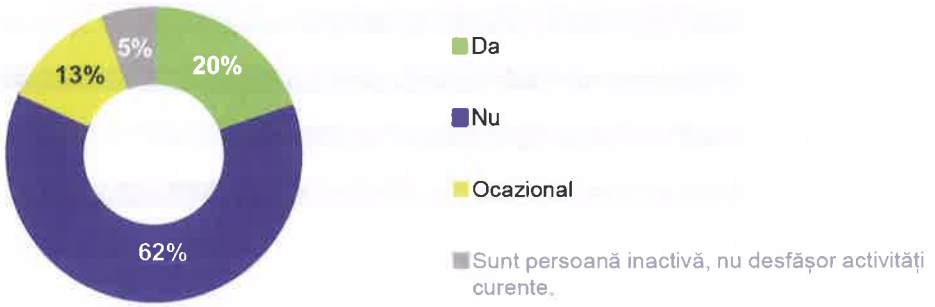
Autoturisme Biciclete

Caracteristicile deplasărilor eșantionului intervievat

În vederea identificării comportamentului de deplasare a populației la nivelul municipiului Câmpina, în cadrul anchetei de mobilitate s-au colectat date referitoare la frecvența și scopul deplasărilor, modul de transport utilizat, zona de origine și destinație a deplasărilor, precum și durata de deplasare și numărul de persoane aflate în autoturism, în cazul deplasărilor efectuate în acest mod. În această etapă a anchetei respondenții au descris comportamentul general de deplasare la nivel săptămânal, dar și deplasările pe care le efectuează într-o zi obișnuită de lucru, acestea fiind de referință în vederea analizei mobilității la nivelul întregului municipiu.

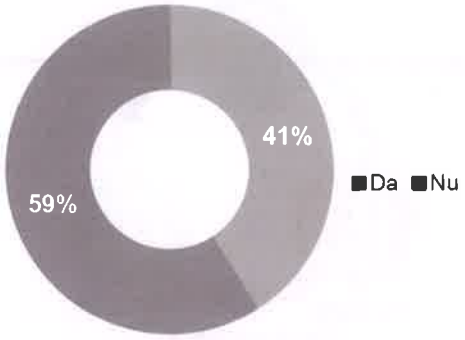
Din totalul persoanelor intervievate, 85% reprezintă populație ocupată, ceea ce determină un comportament de deplasare relativ predictibil, ținând cont că pentru această categorie de persoane deplasarea principală este cea între locuință și locul de muncă. În ceea ce privește comportamentul general de deplasare, 62% din respondenți au declarat că nu obișnuiesc să-și desfășoare activitatea recurentă de acasă, prin urmare aceștia se deplasează frecvent la locul de muncă, la școală sau în alte locații în care își desfășoară activitățile.

Figura 81. Distribuția desfășurării activității profesionale de la domiciliu



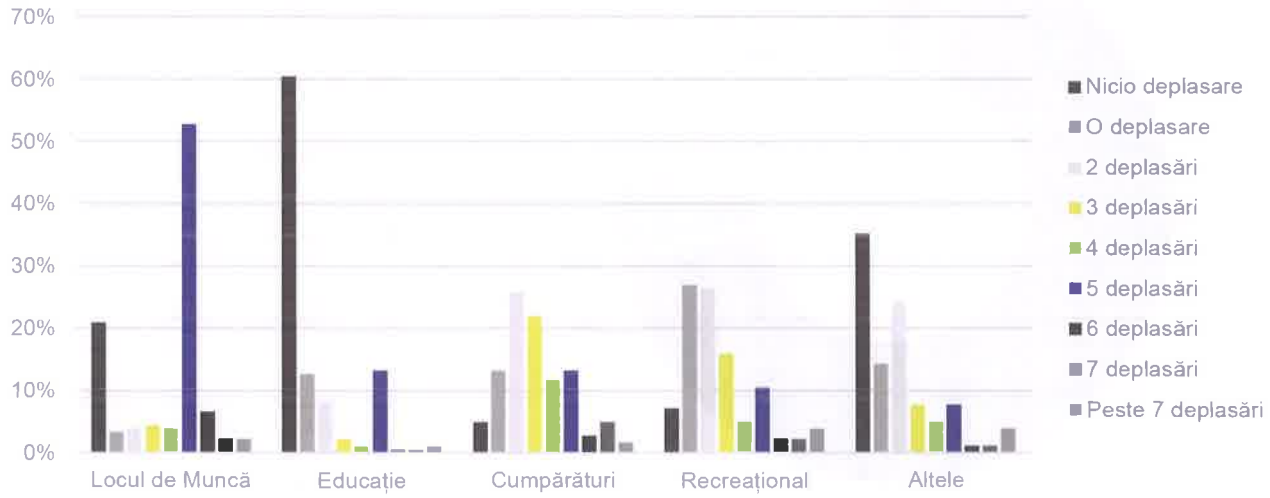
Ținând cont de repartiția teritorială a oportunităților de lucru și studiu, la nivelul zonei urbane funcționale fenomenul de navetism este crescut. Astfel, 41% dintre respondenți au declarat că fac naveta în altă localitate decât cea în care locuiesc pentru a își desfășura activitățile. Dintre aceștia, cei mai mulți, 49%, fac naveta în localități adiacente municipiului Câmpina, în timp ce 51% fac naveta în altă localitate din afara ariei de influență a municipiului Câmpina.

Figura 82. Distribuția navetismului



La nivel săptămânal, comportamentul de deplasare al respondenților în raport cu scopul și frecvența deplasărilor arată o frecvență ridicată a deplasărilor către locul de muncă. 53% din persoanele chestionate au declarat că se deplasează către locul de muncă de 5 ori pe săptămână, deci în fiecare zi lucrătoare. Pe de altă parte, majoritatea (60%) nu se deplasează în scop educațional, corelat și cu ocupația respondenților care au declarat în proporție de 85% că sunt angajați. Pentru celelalte scopuri frecvența săptămânală a deplasărilor este în general de 2-3 deplasări/ săptămână pentru cumpărături și 1-2 deplasări/ săptămână în scop recreațional.

Figura 83. Distribuția scopurilor de deplasare în raport cu numărul de deplasări



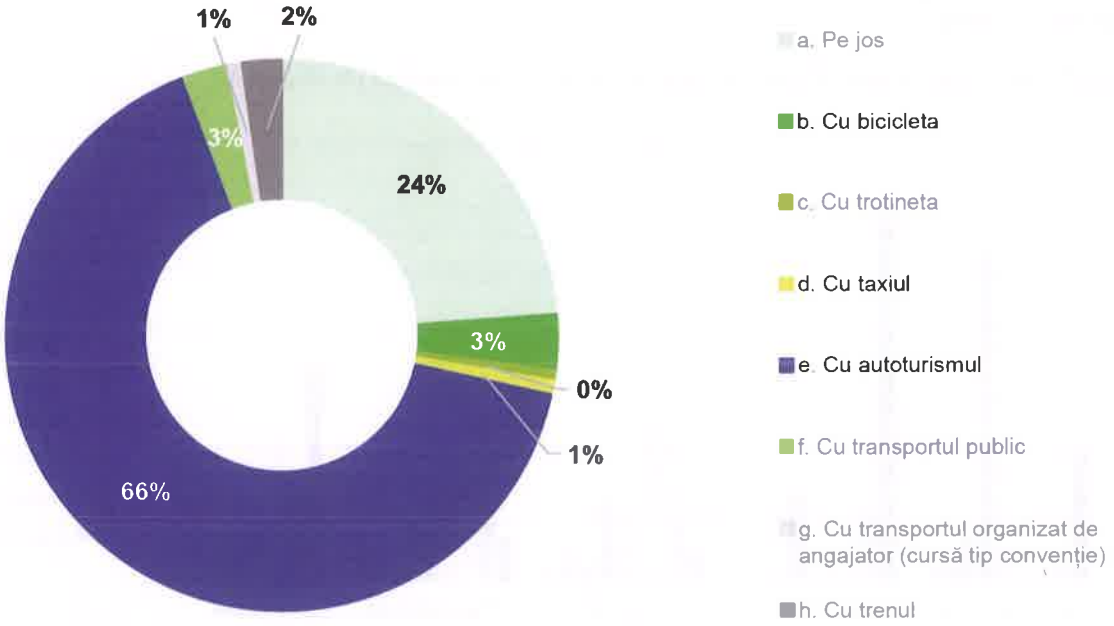
În ceea ce privește comportamentul zilnic de deplasare, persoanele intervievate au răspuns cum se deplasează în mod obișnuit într-o zi lucrătoare, ținând cont de activitățile și obiceiurile acestora. Deplasările descrise au fost considerate a fi înlănțuite – deci destinația unei deplasări reprezintă originea următoarei deplasări, conform exemplului din figura de mai jos.

Figura 84. Exemplu de trei deplasări înlănțuite



Din punctul de vedere al repartiției modale, s-a observat faptul că deplasările nemotorizate au o pondere scăzută, de 28%, respectiv 24% pietonal și doar 4% cu bicicleta și trotineta. Dintre modurile de transport motorizate, dominant este autoturismul, cu 66% din deplasări. 5% dintre deplasări sunt efectuate cu transportul public, iar alte 1% utilizând motocicleta.

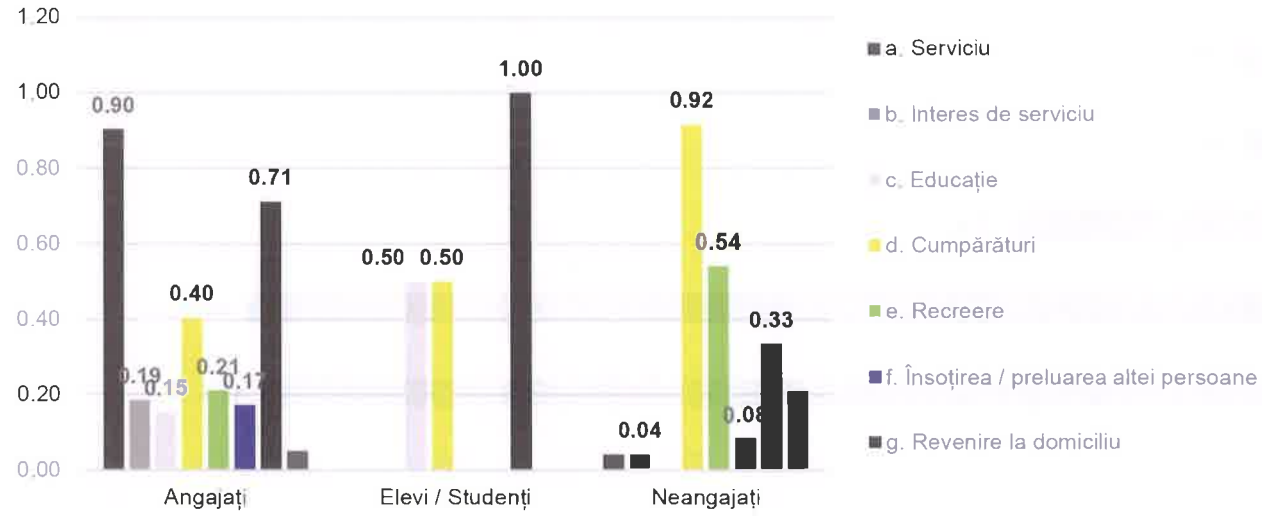
Figura 85. Repartiția modală a deplasărilor



În vederea analizării comportamentului de deplasare, respondenții au fost grupați în 3 categorii principale – Angajați (Angajații și Liber Profesioniștii), Neangajați (Pensionari, Șomeri, Casnici) și Elevi/Studenți. În figura de mai jos este prezentată frecvența zilnică a deplasărilor în funcție de scopuri, pentru cele trei categorii de persoane.

Rata de deplasare a respondenților rezultată din chestionarul de mobilitate este de 3.16 deplasări / zi / persoană.

Figura 86. Frecvența zilnică a deplasărilor fiecărui grup de persoane în raport cu scopul

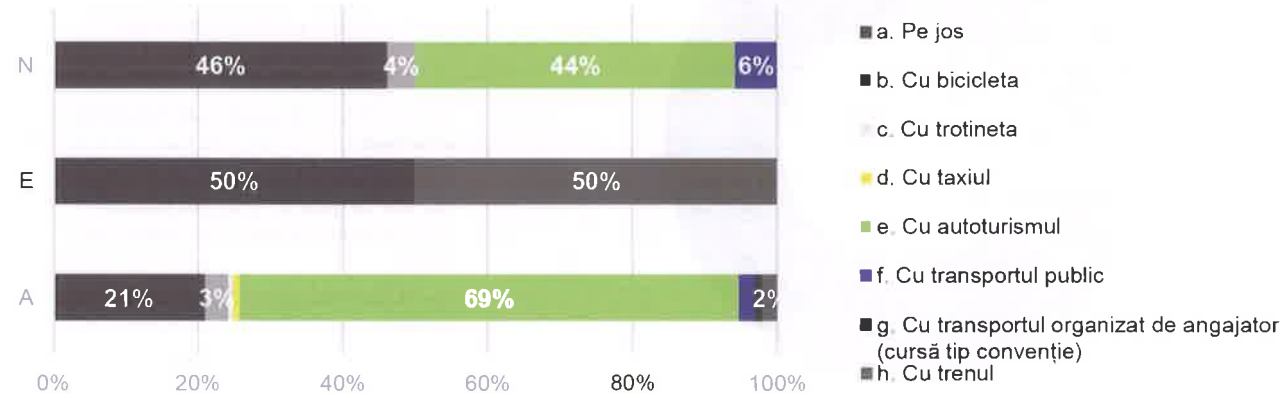


Din acest grafic se evidențiază comportamentele generale de deplasare, respectiv angajații care se deplasează preponderent la locul de muncă, persoanele fără ocupație se duc preponderent la cumpărături sau se deplasează pentru însoțirea unei persoane către diferite destinații.

Repartiția modală a deplasărilor diferă de la o categorie de persoane la alta, în funcție de specificul activităților și de accesul la anumite moduri de transport. Astfel, ancheta de mobilitate a relevat faptul că angajații folosesc cel mai des autoturismul, pentru 70% din deplasări, în timp ce persoanele neangajate folosesc acest mod pentru 50% din deplasări.

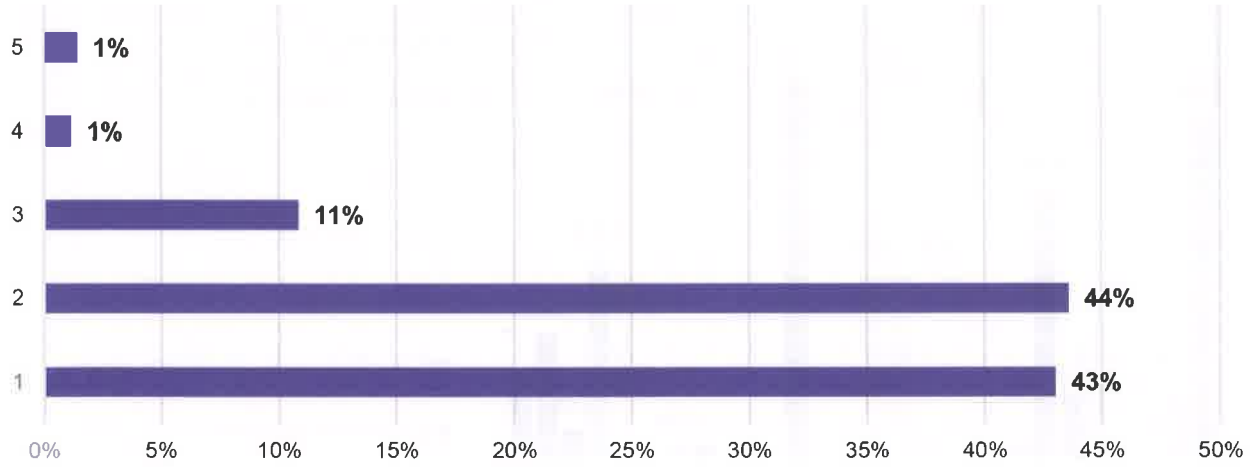
În ceea ce privește deplasările pe jos, acestea sunt preferate pentru 33-34% din deplasările elevilor, studenților și persoanelor neangajate, în timp ce persoanele ocupate se deplasează pe jos într-un procent mai redus, de 20%.

Figura 87. Repartiția modală a deplasărilor pe categorii de persoane



Ancheta de mobilitate a relevat un grad mediu bun de utilizare al autoturismelor, respectiv de 1.74 persoane/autoturism. Se observă faptul că mai mult de jumătate (57%) din totalul deplasărilor cu autoturismul sunt realizate de 2 sau mai multe persoane. 43% din deplasări sunt realizate de autoturisme ocupate de o singură persoană.

Figura 88. Gradul mediu de ocupare al autoturismelor

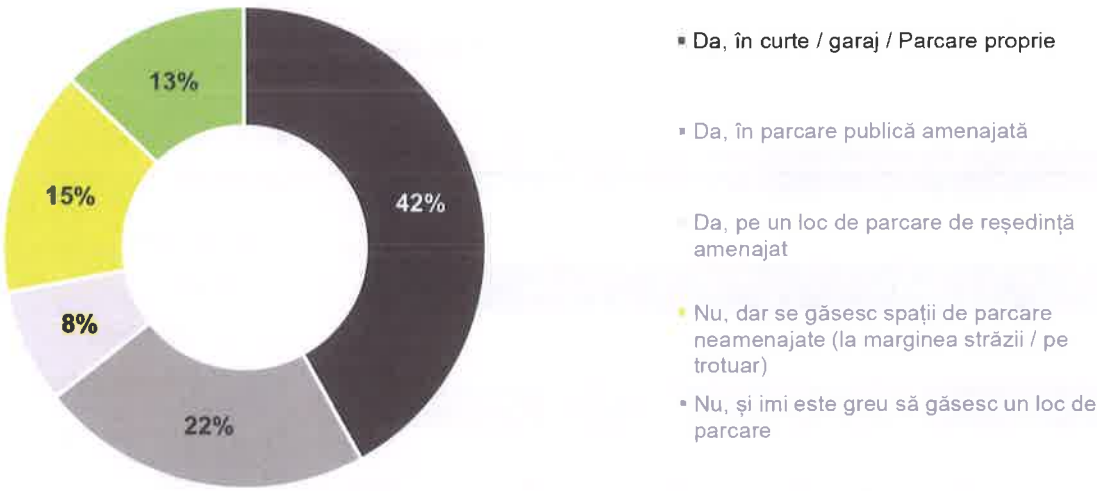


Aspecte privind parcarea în zona de analiză

În cadrul chestionarului de mobilitate, participanții au avut posibilitatea să descrie mediul actual în care aceștia își parchează autoturismul personal.

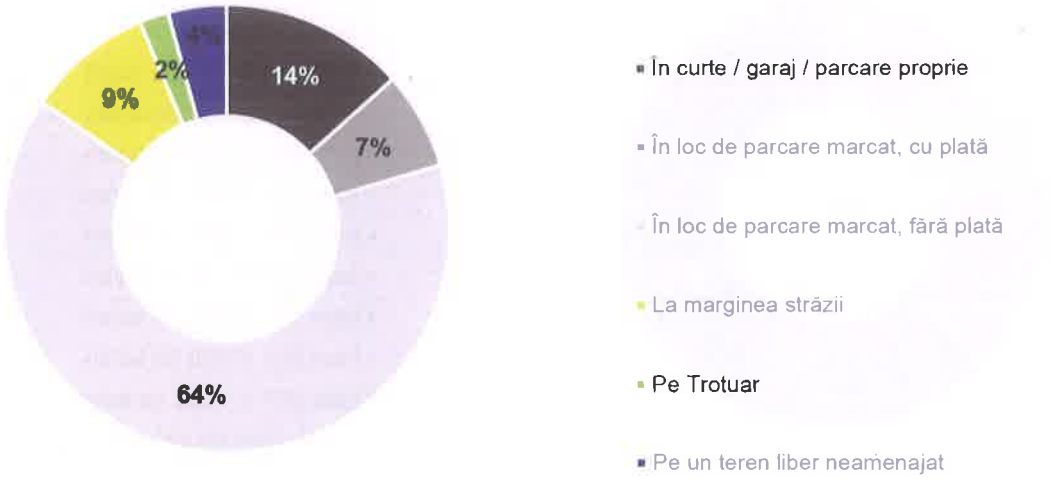
Pentru parcarea autoturismului în zona domiciliului, aproximativ 70% dintre respondenți pot parca autoturismul într-un loc amenajat public, parcare de reședință sau într-un spațiu privat. 15% dintre posesorii de autoturisme parchează în locuri neamenajate sau, ilegal, pe trotuar. 13% declară că nu găsesc cu ușurință un loc de parcare.

Figura 89. Repartiția modalităților de parcare la domiciliu



În raport cu parcarea la destinație, persoanele care se deplasează cu autoturismul parchează în procent de 85% într-un loc amenajat (parcare proprie – curte/garaj, loc marcat cu plata și loc marcat fără plată). 9% parchează la marginea străzii pe locuri neamenajate, în timp ce 2% parchează pe trotuar. 4% parchează pe un loc neamenajat pe un teren liber.

Figura 90. Repartiția modalităților de parcare la destinație

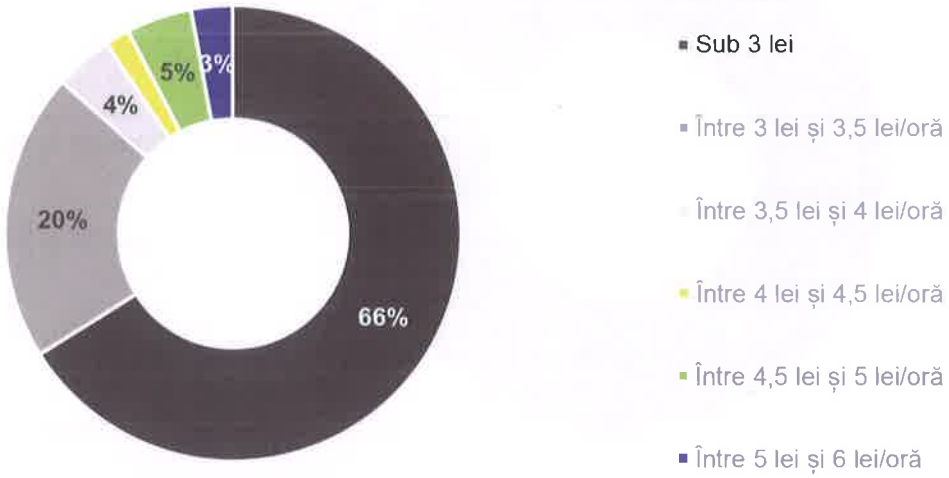


Preferințe privind prețul unui loc de parcare

În cadrul anchetei de preferințe, persoanele recenzate au arătat care este prețul pe care aceștia sunt dispuși să îl plătească pentru un loc de parcare atât pe oră, cât și pe an.

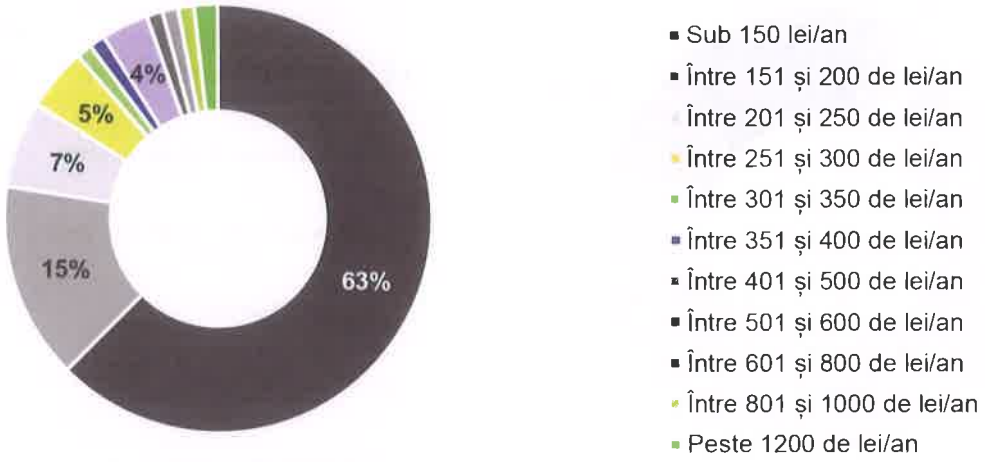
În cazul prețului unei parcări pe oră, mai mult de jumătate, respectiv 66% dintre respondenți au declarat că sunt dispuși să plătească sub 3 lei/oră pentru un loc de parcare în municipiul Câmpina. 20% dintre aceștia sunt dispuși să plătească 3 lei/oră pentru un loc de parcare, în timp ce 12% sunt dispuși să plătească peste 3 lei/oră.

Figura 91. Repartiția preferințelor privind prețul orar de parcare



În ceea ce privește prețul unei parcări de reședință, 63% dintre respondenți au declarat că sunt dispuși să plătească sub 150 lei/an, 15% între 150 și 200 lei/an, în timp ce restul de 11% sunt dispuși să plătească peste 300 de lei/an.

Figura 92. Repartiția preferințelor privind prețul anual de parcare la domiciliu

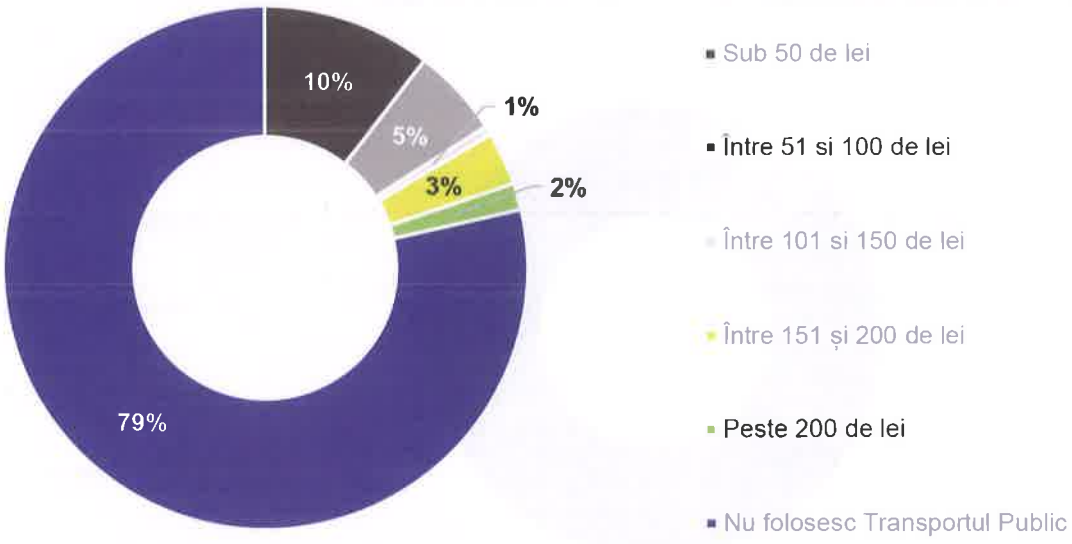


Costurile de transport ale respondenților

În ceea ce privește costul lunar pe care respondenții îl plătesc pentru diferite moduri de transport pe care le utilizează, aceștia au răspuns pentru fiecare mod de transport utilizat astfel:

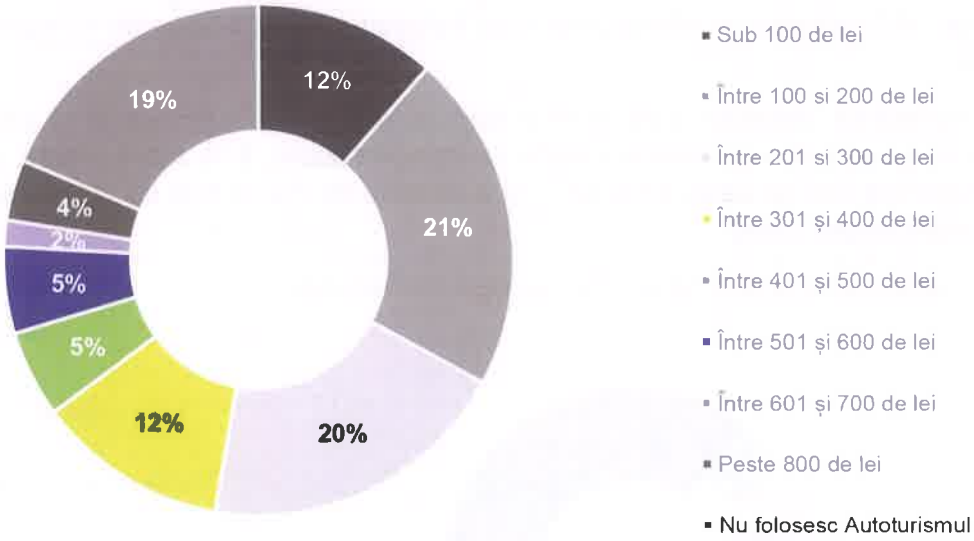
Pentru transportul public, un procent de 10% dintre aceștia au declarat că plătesc sub 50 de lei pe lună, 5% au declarat că plătesc între 50 și 100 de lei/lună, iar doar 2% plătesc peste 200 de lei/lună.

Figura 93. Repartiția costurilor asociate transportului public



În cazul persoanelor care se deplasează cu autoturismul personal, 12% dintre aceștia au declarat că plătesc sub 100 de lei/lună, cea mai mare pondere fiind în intervalul de 100 și 200 de lei/lună, 21%. Costurile de peste 800 lei/lună sunt reprezentate de 4% dintre respondenți.

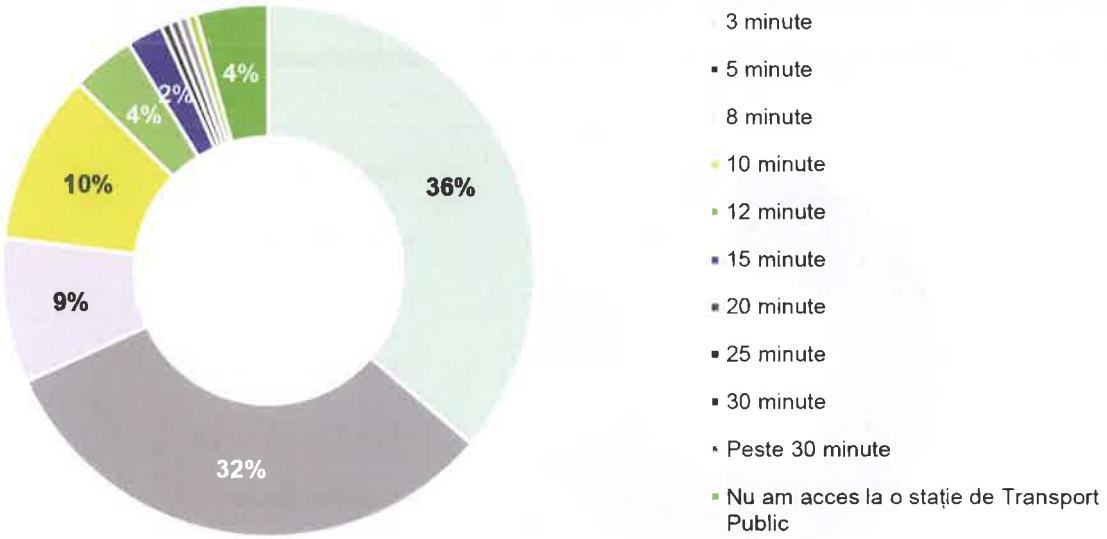
Figura 94. Repartiția costurilor asociate deplasărilor cu autoturismul



Accesibilitatea în stațiile de transport public

În ceea ce privește accesibilitatea în stațiile de transport public, cea mai mare pondere a răspunsurilor este în cazul respondenților care sunt și la cea mai mică distanță pietonală față de o stație de transport public, respectiv 36% dintre respondenți sunt la o distanță pietonală de 3 minute, 32% la o distanță pietonală de 5 minute, în timp ce 4% sunt la o distanță pietonală de peste 20 de minute față de o stație de transport public, iar 4% nu au acces deloc la o stație.

Figura 95. Duratele de deplasare către cea mai apropiată stație de transport public

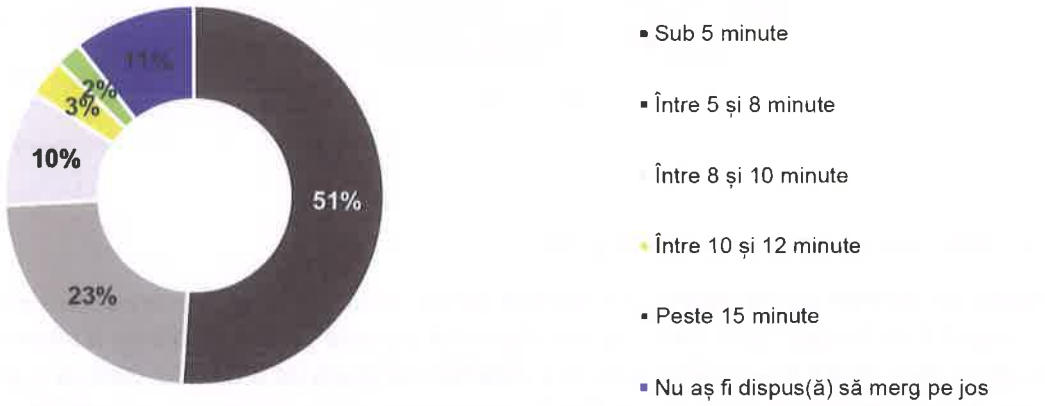


Elasticitatea temporală pentru folosința un mijloc de transport până la cea mai apropiată stație de transport public

În cadrul chestionarului de mobilitate, respondenții au fost intervievați în legătură cu timpul pe care aceștia sunt dispuși să îl parcurgă cu diferite moduri de transport până la o stație de transport public din zona domiciliului.

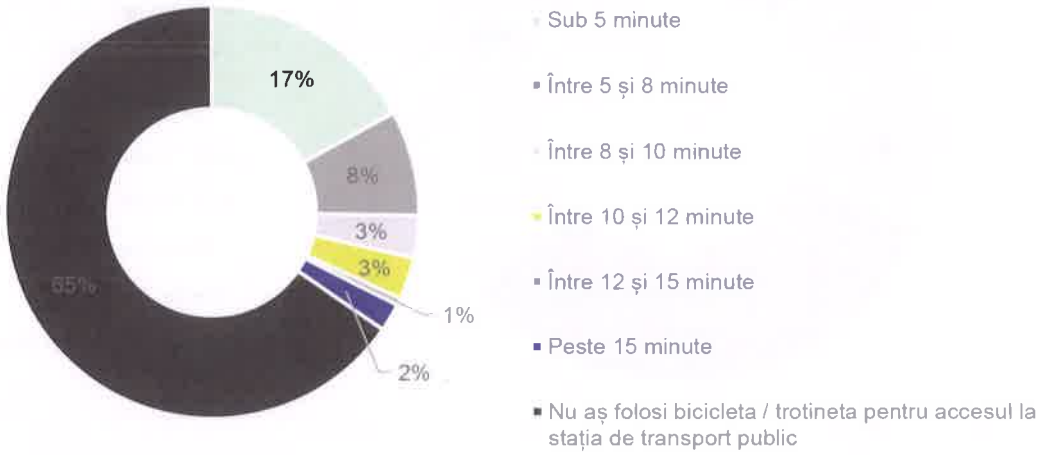
În cazul deplasărilor pietonale, 23% dintre aceștia au declarat că sunt dispuși să parcurgă o distanță pietonală între 5 si 8 minute până la o stație de transport public, 51% sub 5 minute, iar cea mai mare distanță pietonală este de peste 15 minute, cu o pondere de 2%, în timp ce 11% nu iau în considerare utilizarea transportului public.

Figura 96. Elasticitatea temporală asociată deplasărilor pietonale



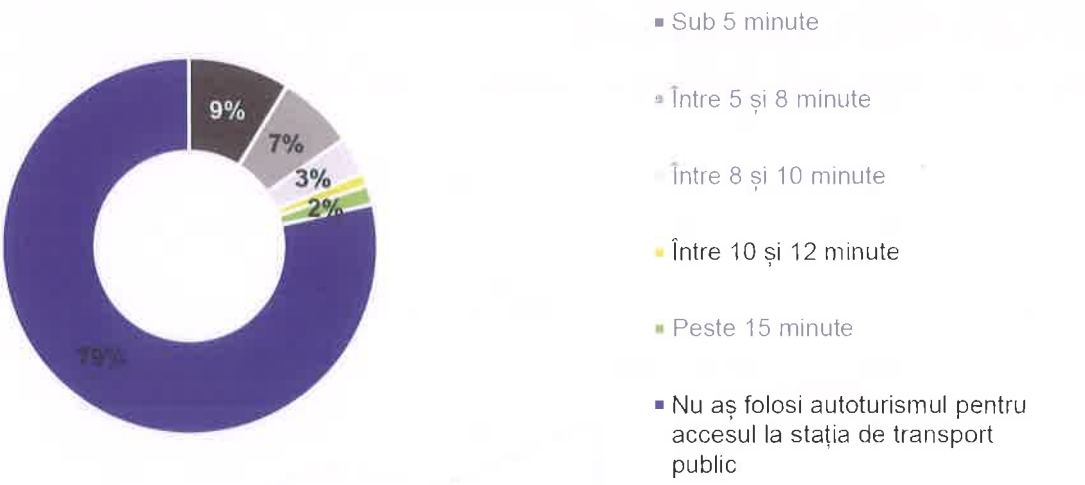
Peste jumătate dintre respondenți (65%), au fost reticenți în ceea ce privește deplasarea cu bicicleta/trotineta, în timp ce 17% dintre aceștia sunt dispuși să meargă sub 5 minute, iar doar 2% dintre aceștia sunt dispuși să parcurgă peste 15 minute.

Figura 97. Elasticitatea temporală asociată deplasărilor cu bicicleta/trotineta



În cazul deplasărilor cu autoturismul personal, 78% dintre respondenți au declarat că nu ar fi dispuși să folosească autoturismul personal, în timp ce 9% sunt dispuși sa meargă sub 5 minute cu autoturismul până la o stație de transport public.

Figura 98. Elasticitatea temporală asociată deplasărilor cu autoturismul

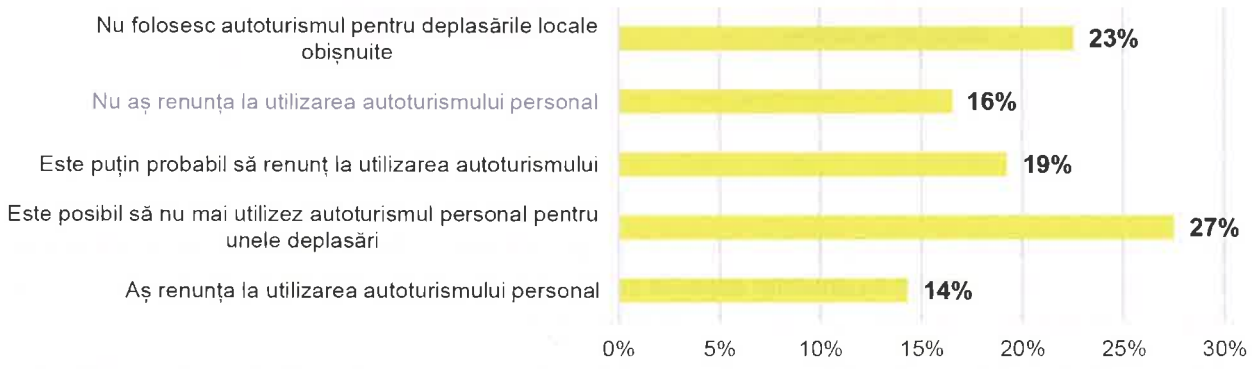


Experiența respondenților de utilizare a serviciilor de transport public

În cadrul Anchetei de mobilitate s-a realizat si o analiza a experienței persoanelor intervievate în raport cu serviciile și infrastructura de transport din zona de analiză și recurența întâmpinării unor anumite situații.

În ceea ce privește posibilitatea ca respondenții care se de deplasează preponderent cu autoturismul personal să renunțe la utilizarea acestuia în favoarea serviciilor de transport public, dacă acestea ar fi îmbunătățite, 14% dintre aceștia sunt dispuși să renunțe la autoturismul personal daca serviciul de transport public ar fi îmbunătățit, 27% dintre aceștia au declarat că este posibil să nu mai utilizeze autoturismul personal, iar 16% dintre persoane au declarat că nu ar renunța la utilizarea autoturismului personal.

Figura 99. Experiența respondenților de utilizare a serviciilor de transport public



Evaluarea caracteristicilor de deplasare cu transportul public au fost evaluate având la bază calificative de la 1 la 4 în raport cu frecvența apariției unor situații după cum urmează 1 deseori, 2 rareori, 3 uneori și 4 niciodată.

Pentru serviciile de transport public, cea mai mică notă, de 1.8, a fost obținută de experiența percepută a utilizatorilor privind informațiile referitoare la graficul de circulație (momentele sosirilor în stație conform programului de circulație), iar cea mai mare notă, de 3.3, (aproape niciodată) a fost acordată evenimentului ca persoanele să fie agresate/hărțuite în mijlocul de transport public sau în stație.

Prezentăm mai jos notele obținute pentru toate situațiile prezentate, din perspectiva experienței utilizatorilor cu privire la frecvența unor anumite situații.

Figura 100. Notele privind experiența percepută a utilizatorilor

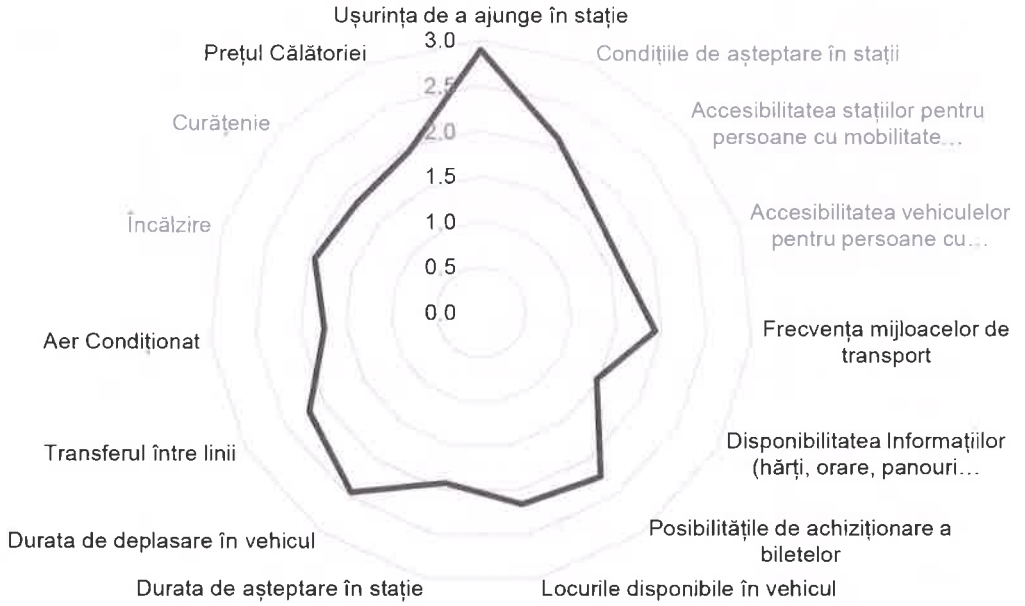


În ceea ce privește gradului de satisfacție al utilizatorilor transportului public din zona de analiză, aceștia au oferit note de la 1 la 4 în raport cu anumite aspecte vizate, 1 însemnând deloc mulțumit(ă), 2 – nu prea mulțumit(ă), 3 – destul de mulțumit(ă) și 4 fiind foarte mulțumit(ă).

Cea mai mică notă primită de transportul public de suprafață (1.5), este legată de nemulțumirea utilizatorilor în legătură cu disponibilitatea informațiilor (hărți, orare, panouri electronice, aplicații mobile), în timp ce la polul opus, cea mai mare notă este de 2.9, pentru ușurința de a ajunge la stație.

Prezentăm mai jos notele obținute pentru toate aspectele vizate din perspectiva gradului de satisfacție al utilizatorilor.

Figura 101. Notele privind experiența percepută a utilizatorilor



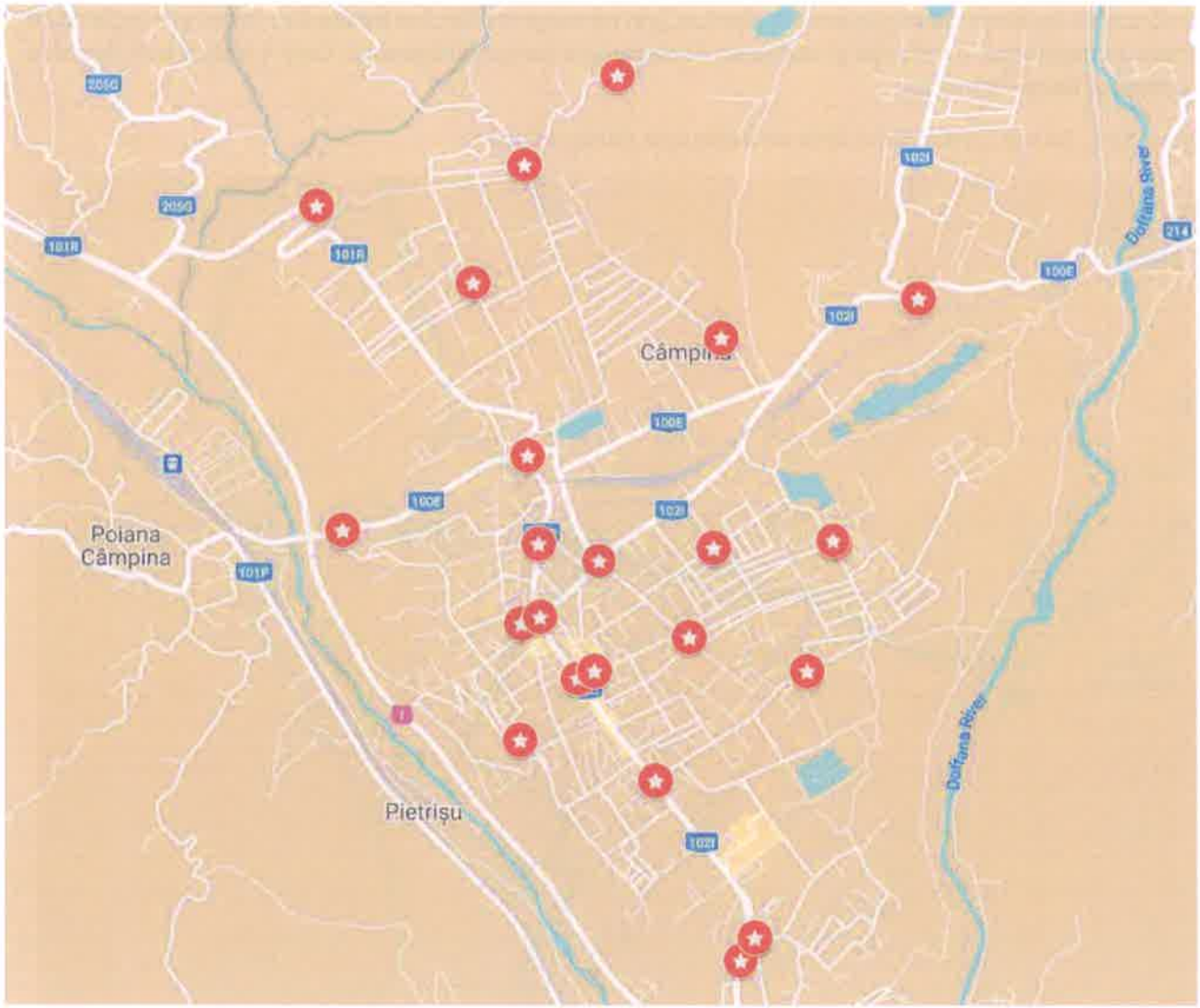
3.2.2. Contorizări ale volumelor de trafic

În vederea calibrării modelului de transport s-au realizat contorizări asupra volumelor de trafic într-o serie de amplasamente distribuite reprezentativ pe întreg teritoriul municipiului Câmpina și la intrările și ieșirile din localitate. Colectarea de date s-a realizat în luna Iunie și Septembrie 2024, urmărind zile obișnuite de lucru în care traficul nu a fost influențat de evenimente deosebite – lucrări edilitare, devieri de circulație, adunări publice, condiții meteo nefavorabile. Colectarea datelor s-a realizat între orele 06:00 și 22:00 în zile de marți, miercuri și joi, considerate statistic reprezentative pentru imaginea de ansamblu a fluxurilor de trafic. Au fost astfel contorizate 30 amplasamente în locațiile prezentate în tabelul și harta de mai jos.

Tabel 14. Amplasamente contorizări volume de trafic

NR. CRT.	DENUMIRE	ARTERE CONTORIZATE	NR. ARTERE CONTORIZATE	NR. DIRECTII DE DEPLASARE CONTORIZATE
1	01.2_Grivitei	Griviței	1	2
2	02.2_Plevnei	Plevnei	1	2
3	03.2_Alexandru Ioan Cuza	Alexandru Ioan Cuza	1	2
4	04.2_Bogdan Vasile	Slt. Erou Bogdan Vasile	1	2
5	05.2_Orizontului x Beius	Orizontului x Beiuș	1	2
6	06.2_Hasdeu x Toma Ionescu	Hașdeu x Toma Ionescu	1	2
7	07.2_Muscelului	Muscelului	1	2
8	CAM 1 - REPUBLICII CENTRU	Piața Centrală Câmpina	1	2
9	CAM 3 - TURNATORIE 1	Ecaterina Teodoroiu	1	2
10	CAM 4 - TURNATORIE 2	Zorilor	1	2
11	CAM 5 - Campinița	Carol I	1	2
12	CAM 7 - Oscar 1	Siret	1	2
13	CAM 8 - Oscar 2	Taberei	1	2
14	CAM 12 - Voila	Calea Doftanei	1	2
15	CAM 13 - RIO PAS CENTRU	Carol I	1	2
16	CAM 14 - RĂCITOR 1	Hașdeu	1	2
17	CAM 17 - ETU 2	Daciei	1	2
18	CAM 19 - ETU 3	Nicolae Bălcescu	1	2
19	CAM 21 - FIBEC 2	Oituz	1	2
20	CAM 22 - AUTOGARA	Carol I x Orizontului	2	4
21	CAM 23 - CLUB AS	Nicolae Grigorescu x Plevnei	2	4
22	CAM 24 - ETU 5	Câmpului	1	2
23	CAM 26 - MUNTENIA CEC	Kogălniceanu	1	2
24	CAM 30 - BRD (DOFTANEI)	Calea Doftanei	1	2

Figura 102. Harta locațiilor pentru contorizări volume trafic



3.2.3. Contorizări ale duratelor de deplasare

În vederea validării modelului de transport, s-au realizat înregistrări ale duratelor de deplasare pe principalele coridoare de mobilitate ale municipiului.

Contorizările asupra duratelor de deplasare s-au realizat atât prin centralizarea datelor din chestionarul de mobilitate, cât și prin colectarea de date in-situ pe traseele stabilite. Au fost astfel colectate date pentru deplasări cu transportul privat (autoturism) într-o zi obișnuită de lucru pentru a capta cât mai veridic imaginea intensității traficului la diferite ore.

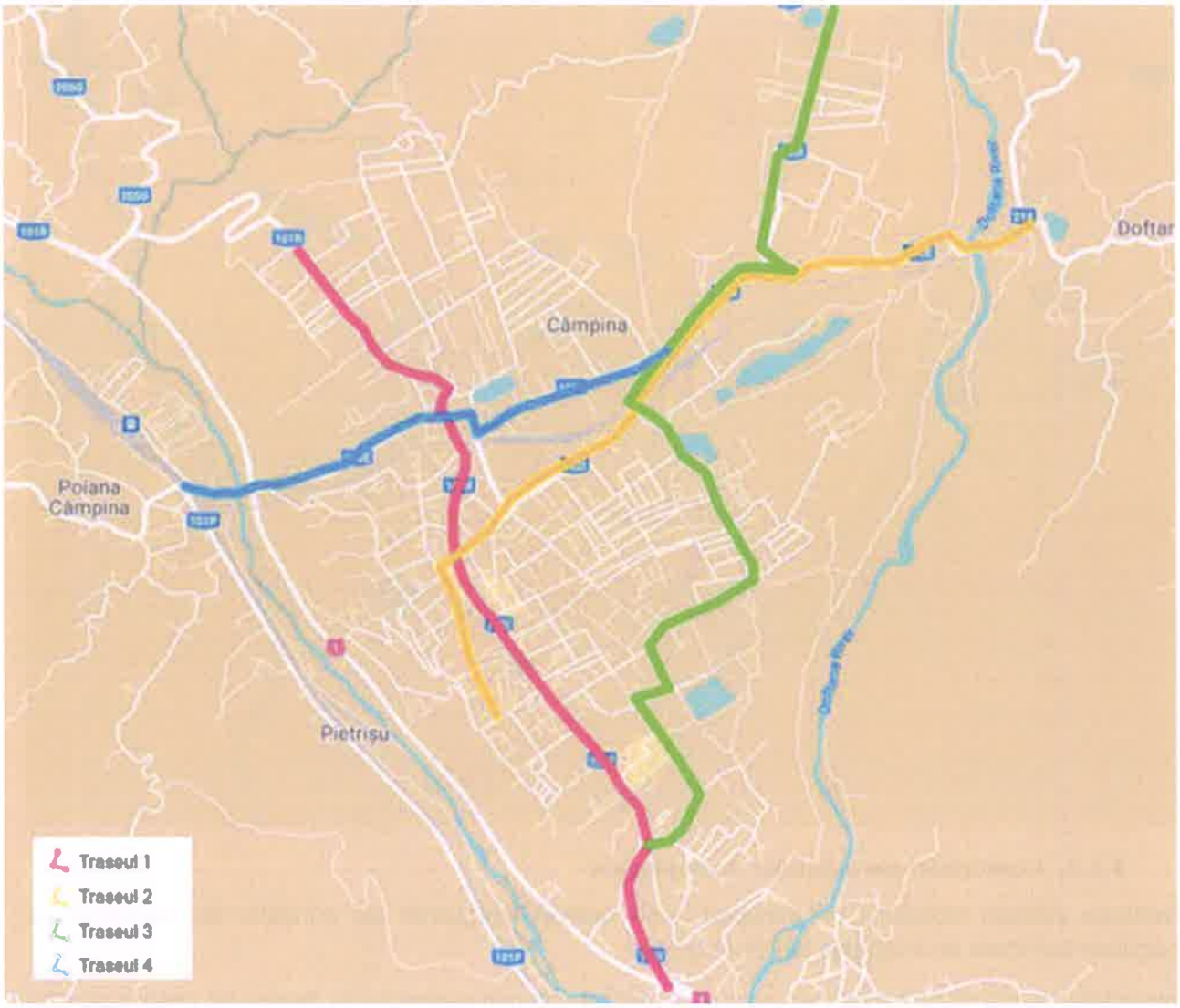
Pentru transportul privat au fost stabilite 4 trasee de deplasare ce corespund principalelor artere de transport, astfel:

- Traseul 1 (Roșu): Nod DN1 – ETU – Nicolae Bălcescu – Carol I.
- Traseul 2 (Galben): Str. Griviței – Bulevardul Culturii – Calea Doftanei.
- Traseul 3 (Verde): Str. Câmpului – Str. Sălaj – Str. Petrolistului – Str. Industriei – Str. Orizontului – Str. Ecaterina Teodoroiu – Calea Doftanei – Str. Voila.

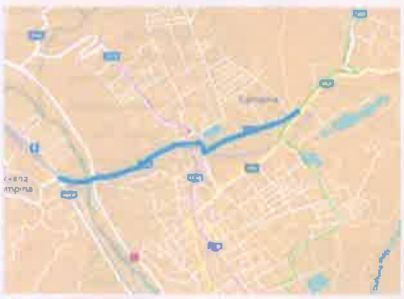
- Traseul 4 (Albastru): Str. Nicolae Grigorescu – Str. B.P. Hașdeu – Str. Bobâlna.

Contorizarea duratelor de deplasare s-a efectuat prin parcurgerea fiecărui traseu dus-întors și înregistrarea duratei de deplasare, a distanței și vitezei de deplasare pe parcursul traseului. Cele 4 trasee sunt descrise în tabelul și harta de mai jos.

Figura 103. Trasee contorizări durate de deplasare transport privat



Tabel 15. Contorizări durate de deplasare transport privat

TRASEU	DESCRIERE		AM	IP	PM
	Nod DN1 – ETU – Nicolae Bălcescu – Carol I	Durată [min]	10	11	10
		Distanța	4.7 km		
		Viteza medie [km/h]	28.2	25.63636	28.2
		Durată [min]	9	10	10
		Distanța	4.7 km		
		Viteza medie [km/h]	31.33333	28.2	28.2
	Str. Griviței – Bulevardul Culturii – Calea Doftanei.	Durată [min]	9	8.2	8
		Distanța	4.7 km		
		Viteza medie [km/h]	31.33333	34.39024	35.25
		Durată [min]	8	8	8
		Distanța	4.7 km		
		Viteza medie [km/h]	35.25	35.25	35.25
	Str. Câmpului – Str. Sălaj – Str. Petrolistului – Str. Industriei – Str. Orizontului – Str. Ecaterina Teodoroiu – Calea Doftanei – Str. Voila.	Durată [min]	11	11.6	10
		Distanța	6.1 km		
		Viteza medie [km/h]	33.27273	31.55172	36.6
		Durată [min]	11.2	11	11
		Distanța	6.1 km		
		Viteza medie [km/h]	32.67857	33.27273	33.27273
	Str. Nicolae Grigorescu – Str. B. P. Hașdeu – Str. Bobîlna.	Durată [min]	4.7	4.5	4.8
		Distanța	2.8 km		
		Viteza medie [km/h]	35.74468	37.33333	35
		Durată [min]	4.8	4.5	5
		Distanța	2.8 km		
		Viteza medie [km/h]	35	37.33333	33.6

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

3.3.1. Rețeaua modelului de transport

Rețeaua de transport s-a dezvoltat ținând cont de descrierea segmentelor de drum care o alcătuiesc. Segmentele de drum din modelul de transport sunt descrise prin:

- Noduri la fiecare capăt al segmentului de drum – fie că sunt intersecții cu alte segmente sau modificări ale descrierilor funcționale;
- Lungimea segmentului de drum;
- Tipul și standardul segmentelor de drum, exprimate prin categorie, descriere funcțională –număr de benzi, categorie funcțională, tip îmbrăcăminte, stare tehnică;
- Relația viteză-debit specifică tipului de segment de drum, declarată general la nivelul tipului;
- Capacitatea segmentului de drum;
- Orice restricție pentru anumite tipuri de vehicule etc.

Modelul de trafic pentru municipiul Câmpina include reprezentări ale rețelei rutiere utilizată de modurile de transport definite în cadrul modelului - autoturisme, biciclete, vehicule rutiere de marfă și transport feroviar. Rețeaua urbană cuprinde un nivel de detaliere adecvat unui model de atribuire, fiind de asemenea legată la rețeaua majoră de transport județeană și națională.

Figura 104. Reprezentarea rețelei rutiere locale aferentă modelului de transport



Graful rețelei de transport a fost modelat din arce și noduri. Arcul este reprezentarea unui sector de drum căruia îi sunt asociate caracteristicile tehnice cum ar fi capacitatea, viteza maximă de circulație, numărul de benzi, tipul de îmbrăcăminte, starea tehnică. Nodul este reprezentarea simplificată a intersecției între 2

sau mai multe arce (sectoare de drum). Acesta este reprezentarea unei intersecții, fiind punctul material de început și/sau final al unui arc. Caracteristicile principale ale unui nod la nivelul grafului rețelei sunt:

- Coordonatele;
- Relațiile de transport reglementate în intersecție;
- Tipul de control și organizare a intersecției;
- Capacitatea intersecției.

Toate aceste caracteristici au fost modelate în cadrul modelului de transport conform datelor, planurilor și descrierilor obținute de la autoritatea locală, a căror detaliere funcțională a fost prezentată în Capitolul 2.2. Fiecare legătură de transport (arc al grafului) a fost codificată din punct de vedere al unor atribute tehnice, cum sunt: numele străzii, numărul de benzi, viteza medie, capacitatea, modurile de transport ce pot utiliza arcul respectiv, durata deplasării pe fiecare arc (sector de drum), tipul structurii rutiere, starea tehnică.

Rețeaua urbană cuprinde un nivel de detaliere adecvat unui model de atribuire, fiind de asemenea legată la rețeaua majoră de transport – județeană și națională. Astfel, rețeaua modelată cuprinde sectoarele de drum clasificate în funcție de importanță, fiind alcătuită din rețeaua arterial majoră (cu rol de penetrație și coridor major de circulații) și rețeaua cu rol local de colectare și distribuție spațială a traficului, dar mai ales cu rol de alimentare a rețelei arteriale majore. Graful rețelei a fost adaptat pentru o alocare eficientă pe itinerarii, astfel că restul străzilor de o importanță redusă la nivelul rețelei au fost agregate în conectorii care fac legătura dintre stratul georeferențiat al grafului rețelei (sistemul de transport) și stratul georeferențiat al zonelor de transport (sistemul de activități).

Tabel 16. Codificarea capacității și caracteristicilor tehnice ale rețelei de transport

COD TIP ARC	CATEGORIE	MODURI DE TRANSPORT	NR. BENZI PE SENS	CAPACITATE ZILNICĂ	VITEZA (KM/H)
1	Autostradă	Autoturism, Autobuz, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare	2	35000	130
2	Drum Expres	Autoturism, Autobuz, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare	2	35000	115
10	Drum Național	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton	1	20000	100 / 90
11	Drum Național	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton	2	30000	100 / 90
12	Drum Județean	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton	1	15000	90
13	Drum Județean	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton	2	25000	90
14	Drum Comunal	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Ușoare, Pieton	1	10000	70
15	Drum Național	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton	1	15000	70

COD TIP ARC	CATEGORIE	MODURI DE TRANSPORT	NR. BENZI PE SENS	CAPACITATE ZILNICĂ	VITEZA (KM/H)
16	Drum Național	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton	2	30000	70
20	Stradă Principală	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton	1	10000	50
21	Stradă Principală	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton	2	15000	50
22	Stradă Principală	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton	3	20000	50
30	Stradă Secundară	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton	1	7500	40
31	Stradă Secundară	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton	2	10000	40
32	Stradă Secundară	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton	3	12500	40
40	Stradă Terțiară	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Ușoare, Pieton	1	2500	40
41	Stradă Terțiară	Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Ușoare, Pieton	2	1000	40
70	Stradă Rezidențială	Autoturism, Bicicletă, Vehicule de Marfă Ușoare, Pieton	1	2000	30
71	Alee Pietonală	Pieton	-	10000	20
72	Pistă de Biciclete	Bicicletă	-	10000	20
73	Culoar mixt pietonal - velo	Bicicletă, Pieton	-	10000	20
80	Cale Ferată	Vehicule Feroviare	-	-	100

Din punct de vedere al integrării cu cererea externă, modelul de transport este realizat pentru a asigura preluarea de informații din Modelul Național de Transport și Modelul CESTRIN. Astfel, segmentele de drum codificate aferente drumurilor județene și naționale sunt conectate cu zonele specifice externe, pentru care s-au extras valorile de trafic aferente din modelul național de transport și recensămintele CESTRIN. De asemenea, s-au realizat corelații între atributele modelate în modelul urban de transport aferente tronsoanelor de drum și cele modelate în Modelul Național de Transport.

3.3.2. Sistemul de zonificare

Sistemul de zonificare are la bază împărțirea orașului pe cartiere, zonele fiind ulterior dezagregate astfel încât să se poată determina o bază privind cererea de mobilitate. Această bază permite sintetizarea cererii

de mobilitate în funcție de perechile origine – destinație din caracteristicile zonale, dar și prognozarea ulterioară pentru zonele unde s-ar putea înregistra o creștere a numărului de deplasări ca urmare a densificării sau modificării condițiilor zonale socio-economice. Sistemul de zonificare constă în 47 de zone urbane, care descriu municipiul Campina și 9 zone externe care grupează pe diverse paliere de detaliere localitățile și județele învecinate, cât și restul regiunilor din țară, în funcție de organizarea pe regiuni/macroregiuni. Fiecare zonă urbană și periurbană conține informațiile necesare pentru descrierea sa din punct de vedere demografic și socio-economic, astfel că informațiile disponibile la nivelul fiecărei zone sunt:

- Informații demografice – populație totală, activă și inactivă, precum și populație angajată, neangajată, etc.;
- Informații socio-economice – centre de învățământ, zone de recreere, centre comerciale majore, locuri de muncă.

Informațiile disponibile la nivelul fiecărei zone au fost evaluate pe baza datelor disponibile. În ceea ce privește datele demografice aferente fiecărei zone s-au prelucrat informații provenite de la Direcția Generala de Evidență a Populației, informații valabile la data extragerii lor din baza de date, în luna iunie 2024.

În privința informațiilor economice, informațiile cu privire la locuri de muncă ocupate la nivelul orașului au fost prelucrate pornind de la baza de date transmisa de ITM și a informațiilor furnizate de Primăria Municipiului Câmpina cu privire la apariția unor noi agenți economici cu impact major în oraș. Figurile următoare prezintă sistemul de zonificare modelat în raport cu densitatea populației și a locurilor de muncă.

Figura 105. Sistemul de zonificare – Densitatea populației

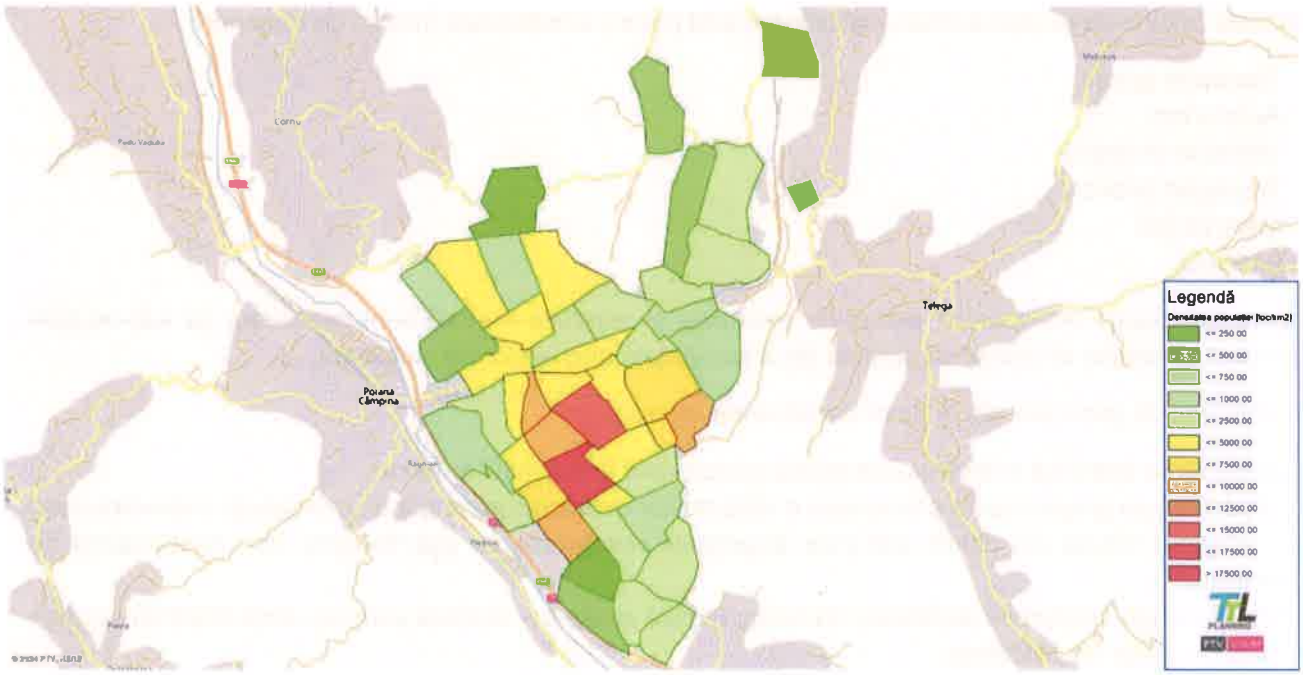
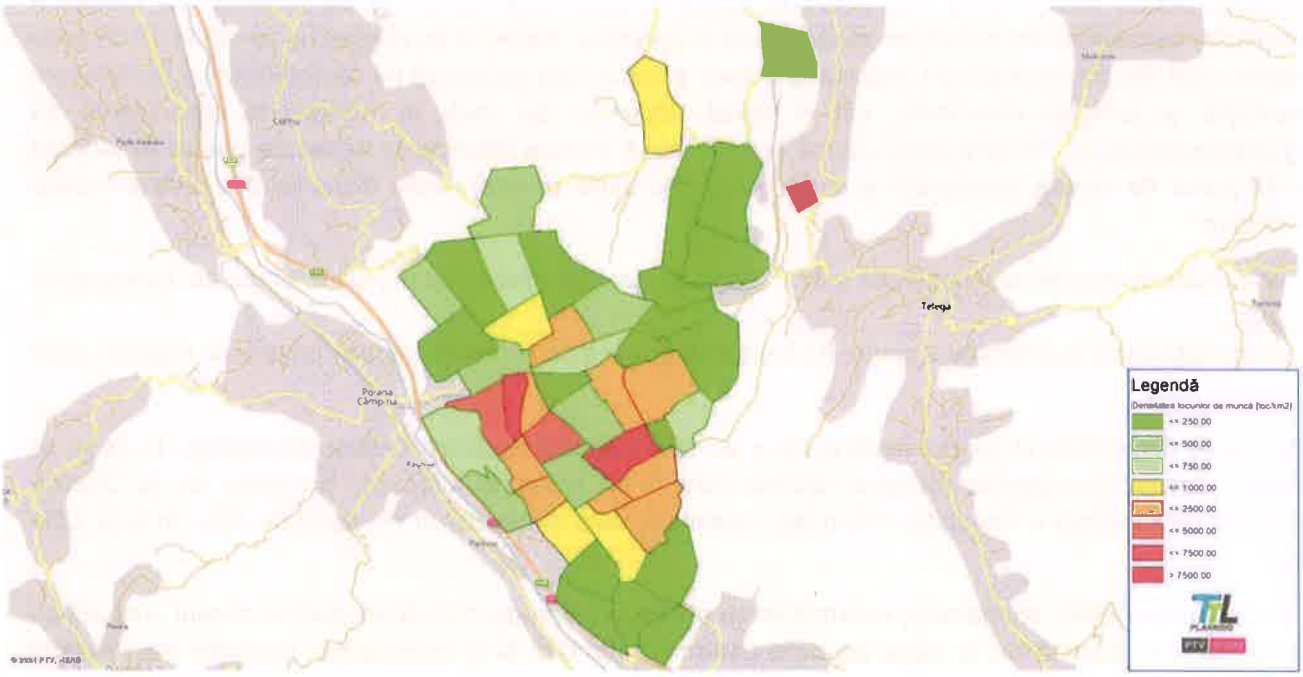


Figura 106. Sistemul de zonificare – Densitatea locurilor de muncă



3.4. Cererea de transport

3.4.1. Realizarea matricelor origine-destinație

Matricele origine-destinație au fost realizate separat pentru următoarele moduri de transport:

- Transport privat:
- Autoturism
- Vehicule de marfă
- Transport public
- Mers pe jos
- Bicicletă.

Generarea/atracția deplasărilor, alături de distribuție și repartiție modală sunt dezvoltate ca sub-modele separate în modelul de transport pornind de la rezultatele anchetelor de mobilitate.

Sub-modelul de generare are la baza următoarele ipoteze:

- Zonificarea specifică a arealului de studiu (prezentată în capitolul anterior)
- Împărțirea pe grupuri socio-economice a utilizatorilor de transport: angajați, neangajați si elevi/studenți – aceasta rezulta din datele statistice disponibile coroborate cu eșantionarea din chestionarele de mobilitate
- Împărțirea pe scopuri de deplasare: Serviciu, Școală si Altele – acestea sunt rezultate direct din analiza chestionarelor de mobilitate.
- Identificarea/dimensionarea/codificare principalelor puncte de interes și anume: locurile de muncă, respectiv instituțiile de învățământ.

Generarea deplasărilor s-a realizat pe baza unui model de regresie structurat pe grupele sociale de persoane – angajați, neangajați și elevi / studenți.

Sub-modelul de distribuție a deplasărilor s-a codificat pornind de la rezultatele chestionarelor și este formalizat printr-un model de calcul gravitațional. Parametri de modelare pentru modelul gravitațional sunt determinați pe baza procedurii KALIBRI, care permite ajustarea funcțiilor de utilitate pentru modelul de calcul gravitațional pe baza distribuției observate/recenzate a duratelor/distanțelor/costului generalizat de deplasare.

Sub-modelul de repartiție modală s-a codificat pornind de la rezultatele chestionarelor și este formalizat printr-un model de calcul Logit. Alegerea modală este modelată pentru fiecare scop si grup social in parte pentru toate modurile de deplasare disponibile – autoturism, bicicletă, pe jos, transport public.

Pentru a ajunge la matricele totale specifice fiecărui mod de deplasare, s-a realizat sumarea tuturor matricelor obținute pe fiecare scop si grup social.

3.4.2. Mărimea cererii de transport

Matricea obținută direct din anchetele origine-destinație este extrapolată pe baza informațiilor demografice specifice fiecărei zone. În tabelul de mai jos s-a prezentat o sinteză asupra deplasărilor zilnice ținând cont de relațiile majore de deplasare (în interiorul orașului, în relație cu exteriorul orașului).

Tabel 17. Sinteza matricelor origine-destinație

DEPLASĂRI/ZI	AUTOTURISM – DEPLASĂRI	INTERN	EXTERN
	Intern	69292	25490
	Extern	26753	73509
	Transport de marfă – vehicule grele	Intern	Extern
	Intern	-	642
	Extern	445	5624
	Transport de marfă – vehicule ușoare	Intern	Extern
	Intern	4635	2618
	Extern	2178	3825
	Transport Public	Intern	Extern
	Intern	323	-
	Extern	-	-
	Bicicleta - deplasări	Intern	Extern
	Intern	3624	167
	Extern	158	3
	Mers pe jos - deplasări	Intern	Extern
	Intern	22085	-
	Extern	-	-

Mărimea fluxurilor se exprimă în vehicule pe zi în cazul vehiculelor de marfă, respectiv în deplasări pe zi pentru celelalte moduri.

3.4.3. Afectarea cererii de mobilitate pe rețea

Repartiția pe itinerarii - Transport privat

Afectarea cererii de mobilitate pe itinerarii este realizată specific atât pentru transportul privat, cât și pentru cel public.

Repartiția modală a nevoii de mobilitate

Scopul pasului de repartiție a deplasărilor între modurile de transport este de a repartiza deplasările între moduri diferite de deplasare și anume transportul privat și cel public. Alegerea modală a utilizatorului se poate modifica datorită variațiilor din serviciul de transport public, astfel că modelul de repartiție modală va considera aceste variații care stau la baza alegerii modale a utilizatorului.

Modelul de repartiție este un model Logit cu structură arborescentă, realizat printr-o abordare simplă. Acest model permite realizarea prognozei matricelor ținând cont de îmbunătățirile considerate asupra serviciului de transport public.

Structura arborescentă permite ca opțiunile de deplasare cu caracteristici similare să fie considerate într-o primă iterație a modelului. Prima iterație consideră transportul privat cu autoturismul și transportul public la nivelul sistemului județean agregat.

Funcția Logit a modelului de repartiție modală este:

$$P_{PuT} = \frac{e^{-\lambda(I_{PuT}+\delta)}}{e^{-\lambda(I_{PuT}+\delta)} + e^{-\lambda(I_{\Pr T})}}$$

Unde:

- P – probabilitatea de alegere a transportului public
- I – impedanța transportului public, respective a transportului privat exprimată prin costul generalizat specific perechilor origine-destinație
- λ , δ – parametrii modelului de repartiție modală.

Repartiția pe itinerarii - Transport privat

Alocarea matricelor de transport pe itinerarii, ceea ce presupune suprapunerea cererii de transport peste oferta de transport reprezentată de rețeaua de infrastructuri de transport și serviciile asociate acesteia, s-a realizat utilizând algoritmi de calcul care evaluează rezistența la deplasare pentru o pereche origine-destinație.

Rezistența la deplasare se calculează utilizând următorii parametri:

Rezistența la deplasare pentru Autoturism sau Bicicleta sau Vehicul de marfă = 100 * durata curentă de deplasare (în secunde)

Pentru transportul privat cu automobilul, dar și pentru vehicule de marfă, modelul de alocare pe itinerarii este unul la echilibru. Atribuirea pe itinerarii în condiții de echilibru distribuie cererea de transport în conformitate cu primul principiu Wardrop și anume: fiecare utilizator selectează ruta astfel încât rezistența

la deplasare pentru toate celelalte alternative este similar și astfel, schimbarea către o altă rută ar crește durata deplasare personal (optimul personal).

Algoritmul de alocare folosit modelează procesul de adaptare al utilizatorului la condițiile de trafic oferite de rețeaua utilizată. Atribuirea se bazează pe principiul "totul sau nimic", procesul constând în acumularea unor informații din rețea din iterația anterioară pentru deciziile luate în iterația curentă. În cadrul procedurii se realizează un proces iterative în care sunt identificate mai multe potențiale drumuri minime pe baza estimărilor rezistenței la deplasare deduse în funcție de cea curentă a volumului curent și al rutei anterioare. Pentru a realiza aceste evaluări, fluxurile de trafic sunt alocate la fiecare iterație.

Procedura se încheie doar atunci când duratele de deplasare estimate care scot în evidență ruta aleasă coincid într-un anume procent cu duratele de deplasare rezultate din aceste rute. Această stare de echilibru care se atinge are o probabilitate foarte mare de a reprezenta fidel comportamentul real al utilizatorului de alegere al itinerariului.

Pentru a estima durata de deplasare pentru fiecare sector de drum în pasul iterației n+1, se adaugă durata de deplasare estimată la pasul n la diferența dintre durata n calculată pe baza funcției volum-întârziere (VD) și durata estimată de deplasare în pasul n. Condiția de terminare este dată de pragul de precizie considerat.

Pentru deplasările cu autoturismul s-a ținut seama de gradul mediu de ocupare al vehiculelor și de transformarea numărului de deplasări în număr de vehicule.

Figura 107. Afectarea cererii de transport pe rețea – Autoturisme [veh/zi] – 2024

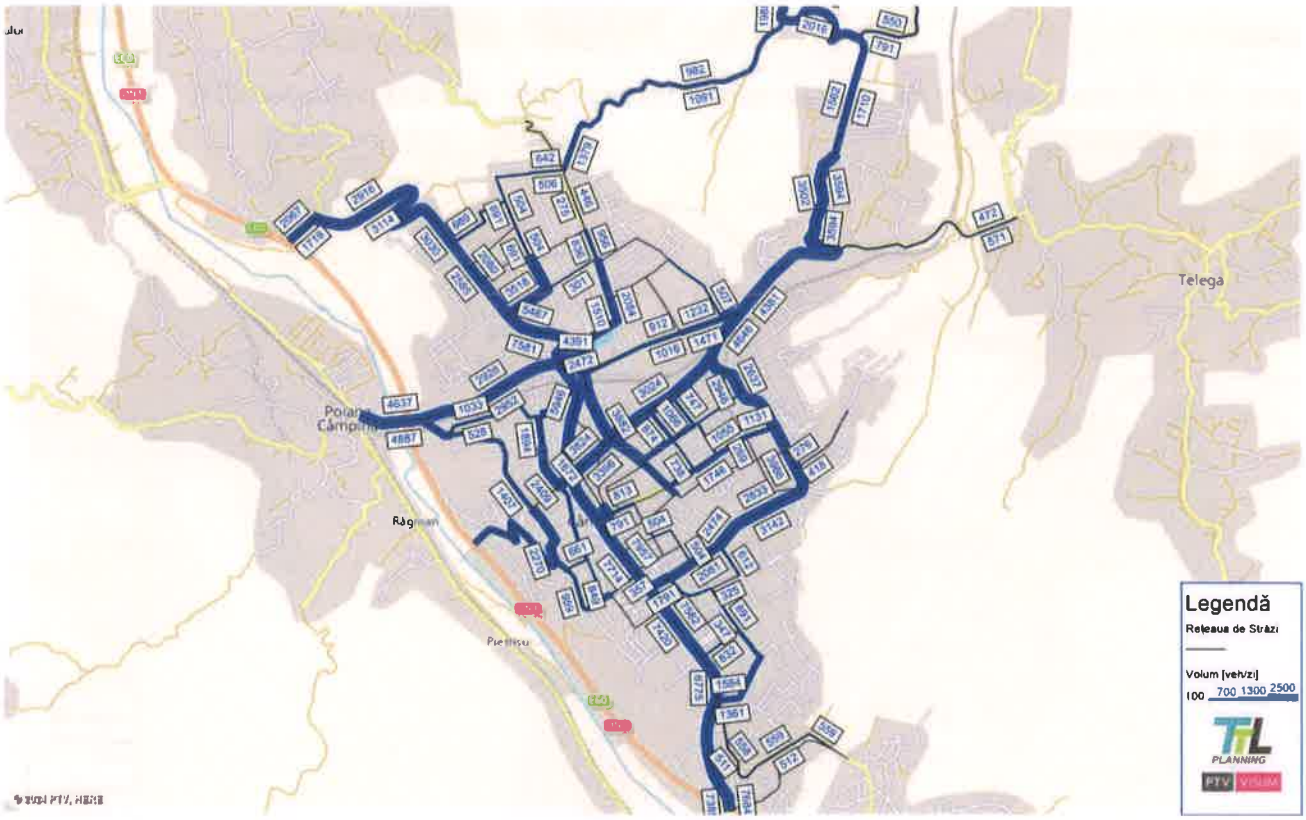


Figura 108. Afectarea cererii de transport pe rețea – Biciclete [veh/zi] – 2024

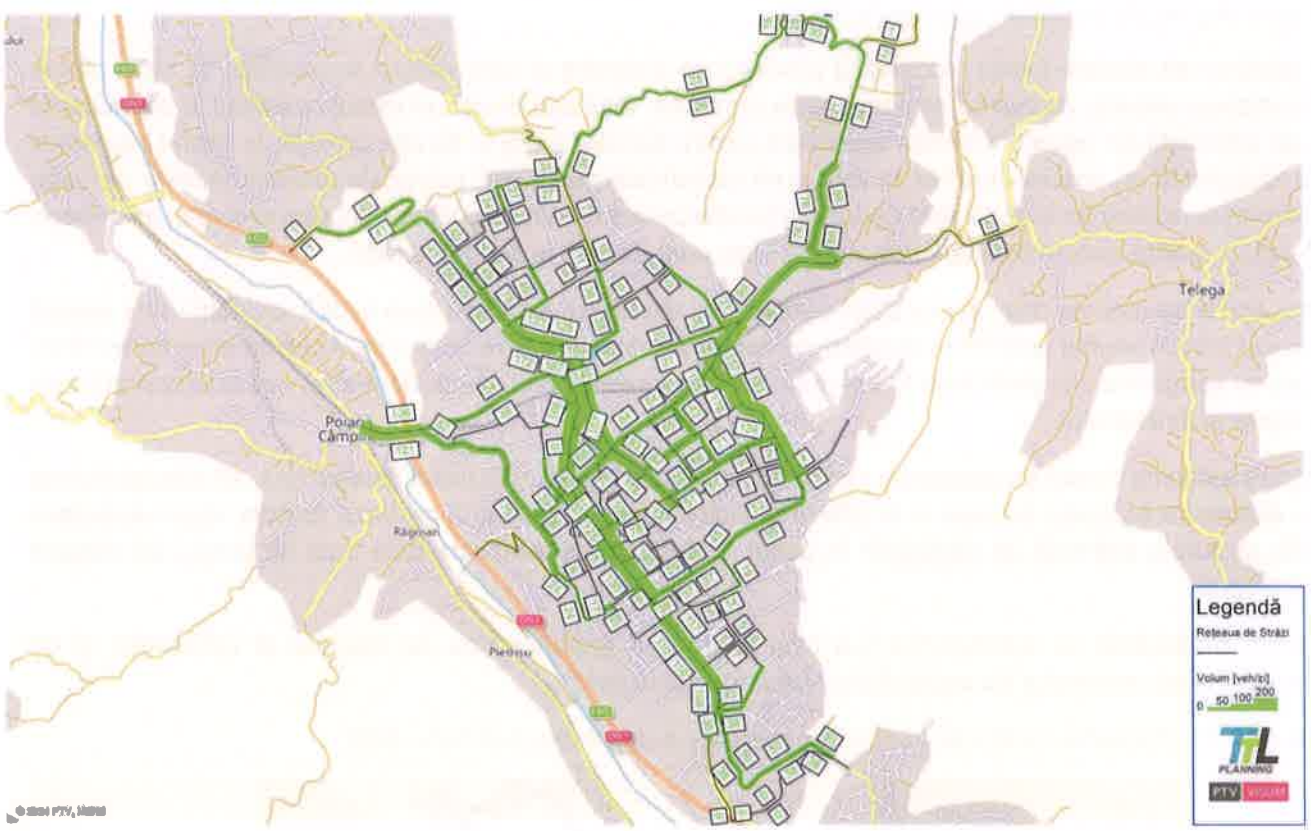


Figura 109. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule grele de marfă [veh/zi] – 2024



Figura 110. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule ușoare de marfă [veh/zi] – 2024

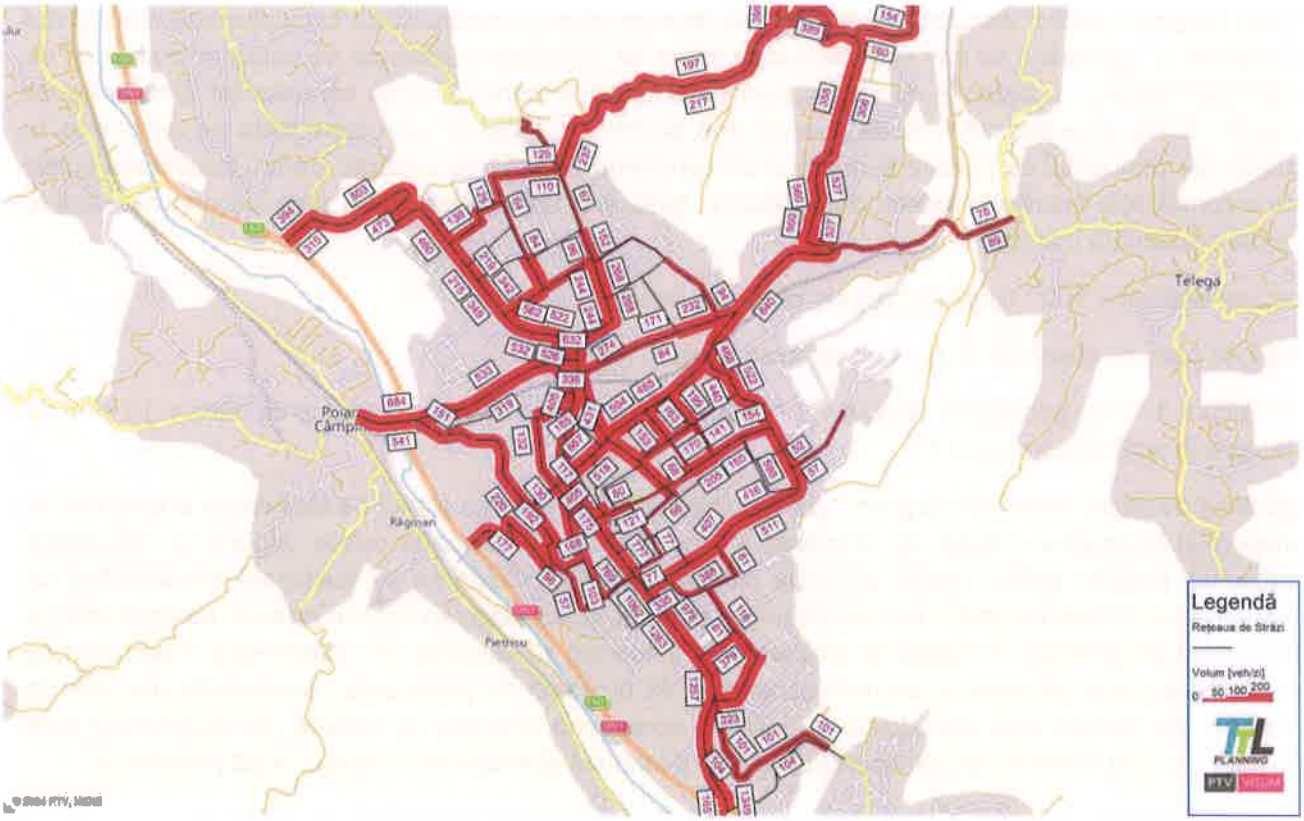
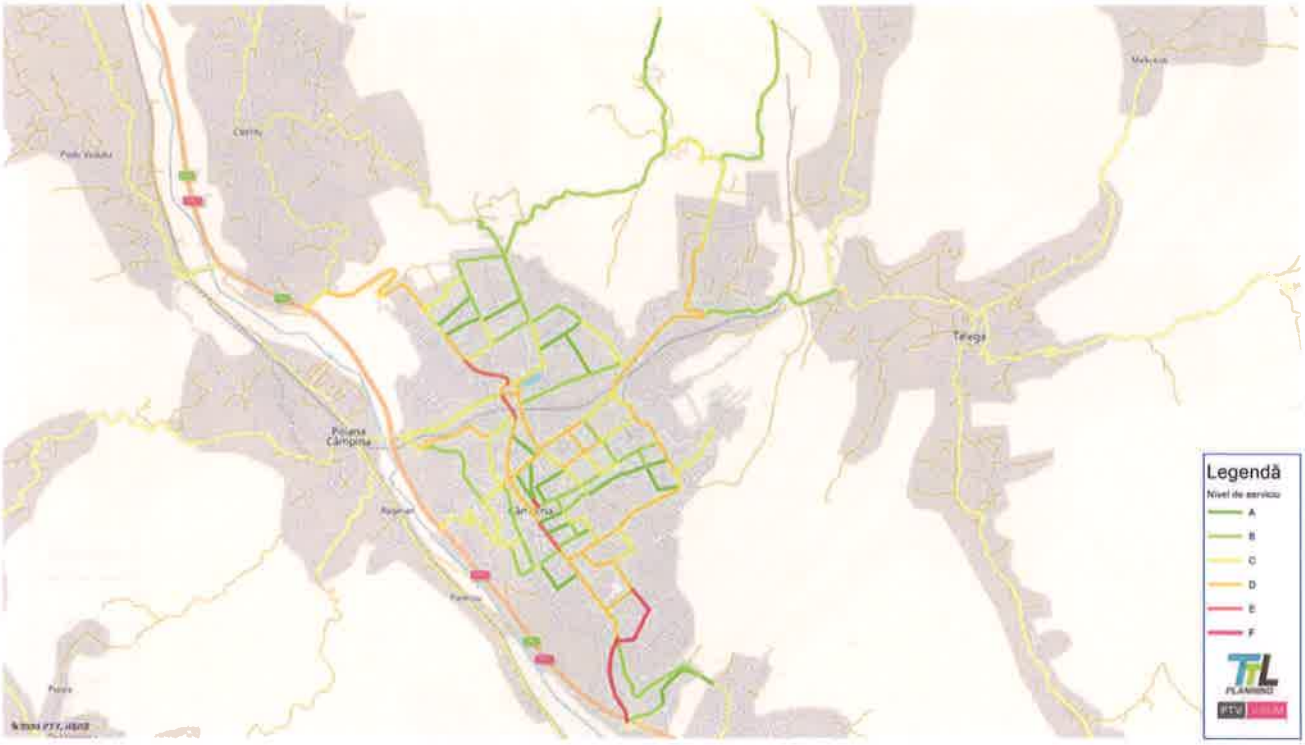


Figura 111. Afectarea cererii de transport pe rețea – Nivelul de serviciu – 2024



Repartiția pe itinerarii - Transport public

Pentru transport public, alocarea pe itinerarii se face pe baza programului de circulație evaluând costul generalizat al deplasării, ce ține cont de durata totală de deplasare percepută de utilizator precum și de tariful unei călătorii și sistemul de taxare specific orașului. Pentru căutarea conexiunilor între liniile de transport public este folosită metoda „branch and bound", în cazul în care impedanța de căutare ia în considerare momentul de plecare și numărul de transferuri. "Costul generalizat" pentru transportul public este o combinație liniară a duratelor de deplasare, tarifului și utilității temporale și se calculează utilizând formula prezentată mai jos:

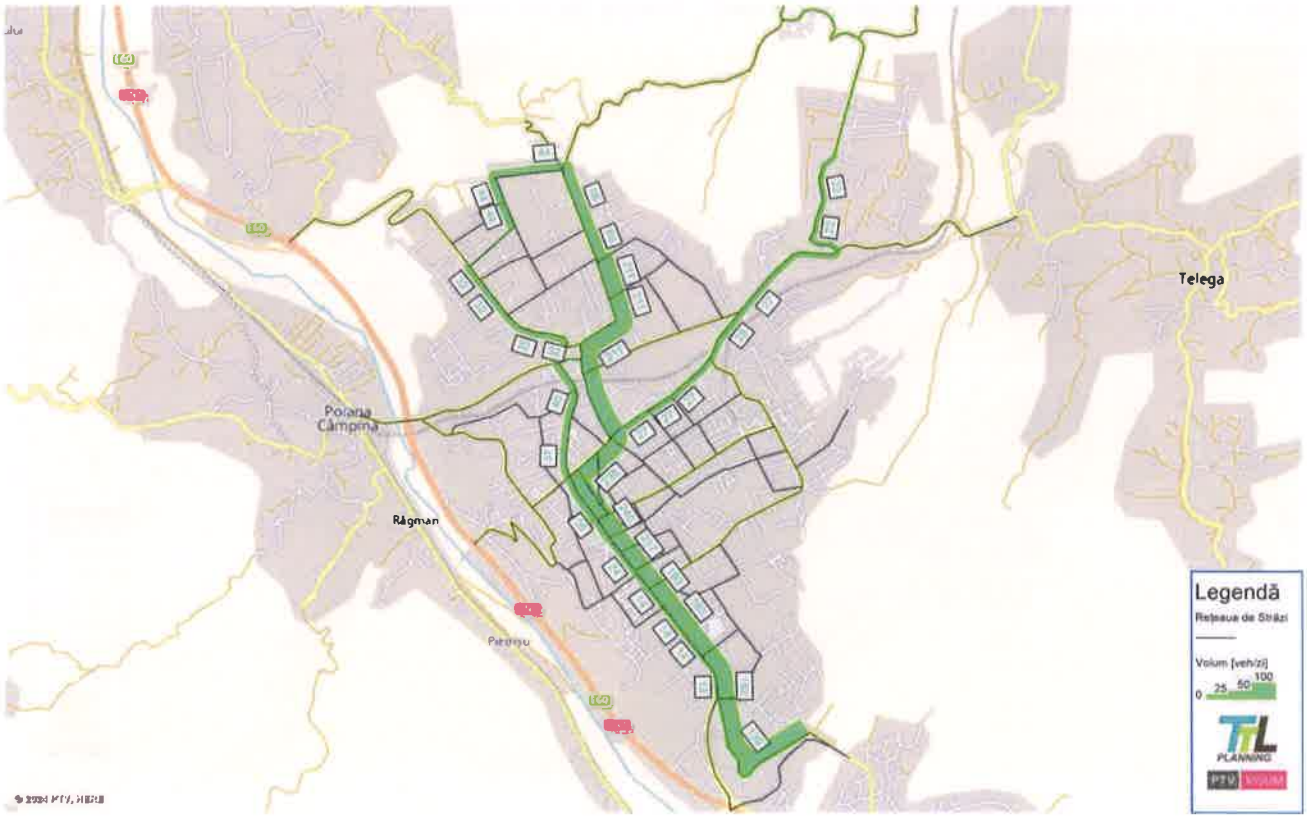
Cost generalizat = 100 * timpii de parcurs observați (min)

Timpii de parcurs observați (PJT) sunt calculați folosind formula:

PJT (min) = 1 * timp petrecut în vehicul + 1 * timp acces + 1 *timp de ieșire + 1*timp de mers + 1 * timp de așteptare la punctul de origine 1

Algoritmul de calcul bazat pe programul de circulație ia în considerare planul de exploatare al unei linii de transport și programul detaliat de circulație al operatorului de transport public. Algoritmul calculează conexiunile posibile pentru fiecare pereche origine-destinație. Căutarea se realizează considerând că pasageri au informații cu privire la programul de circulație și vor alege să intre în rețea în conformitate cu prima cursă programată. Procesul de căutare este influențat de utilizator prin intermediul impedanței de căutare care poate penaliza o anumită conexiune. În procesul de preselecție, conexiunile marcate de algoritmul de căutare sunt reanalizate și dacă nu corespund criteriilor de calitate ale algoritmului sunt eliminate din listă. Cererea de transport public este distribuită alternativelor rămase după preselecție.

Figura 112. Afectarea cererii de transport pe rețea – Transport public [pasageri/zi] – 2024



3.5. Calibrarea și validarea datelor

Calibrarea modelului

Scopul calibrării modelului este acela de a asigura că modelul de transport reflectă condițiile existente în rețeaua de transport curentă. Calibrarea este un proces iterativ, prin care modelul este continuu revizuit pentru a se asigura că reprezintă o replică suficient de precisă a condițiilor anului de bază. Procesul de validare a modelului utilizează date independente pentru a verifica modelul de transport pentru anul de bază.

Un model „adecvat scopului" atinge standardele cerute atât pentru calibrare, cât și pentru validare, pe baza criteriilor și datelor evaluate. Procesul de calibrare a modelului include verificarea succesivă a rețelei de transport a modelului, pentru a reprezenta cel mai bine condițiile existente, cum ar fi tipologia diverselor segmente de drum, capacitățile și limitările de viteză. Compararea succesivă pe tot parcursul procesului a volumelor de trafic atribuite cu volumele observate, fie la nivelul sectoarelor de drum, fie la nivelul fluxurilor de trafic din intersecții sau ambele.

Volumul cererii de transport din model este calibrat pe baza valorilor observate fie prin manipularea manuală a matricei, adică analizarea fiecărui arc aferent rețelei de transport din model ori fie automatizat prin estimarea matricei.

În urma calibrării cererii de transport cu volumele observate, modelul este comparat cu datele de validare independente, care ar putea fi sub formă de volume contorizate pe arcele grafului rețelei de transport a modelului, înregistrări ale duratelor de deplasare pe arce sau comportamente observate în rutarea traficului. Figura 3-30 prezintă ciclul de calibrare si validare a modelului. Procesul de calibrare și validare a modelului include mai multe iterații între cele două niveluri de analiză.

Figura 113. Procesul de calibrare și validare a modelului

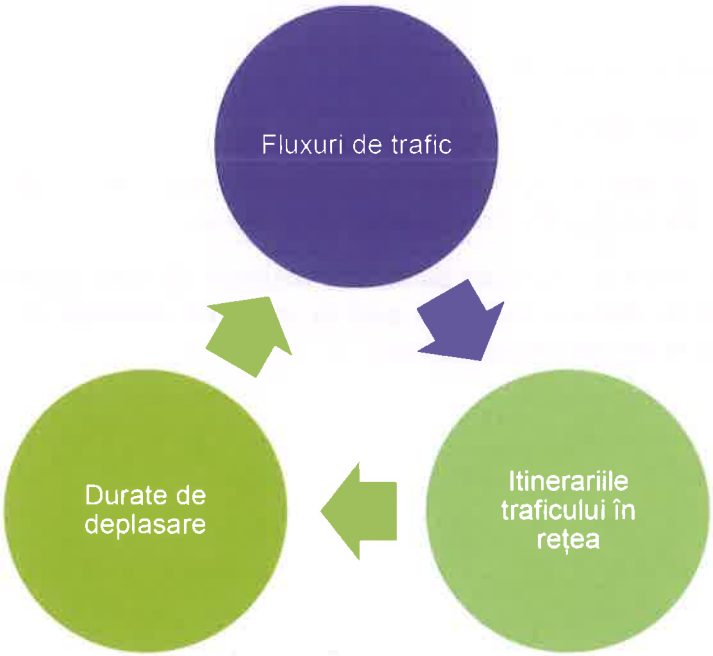
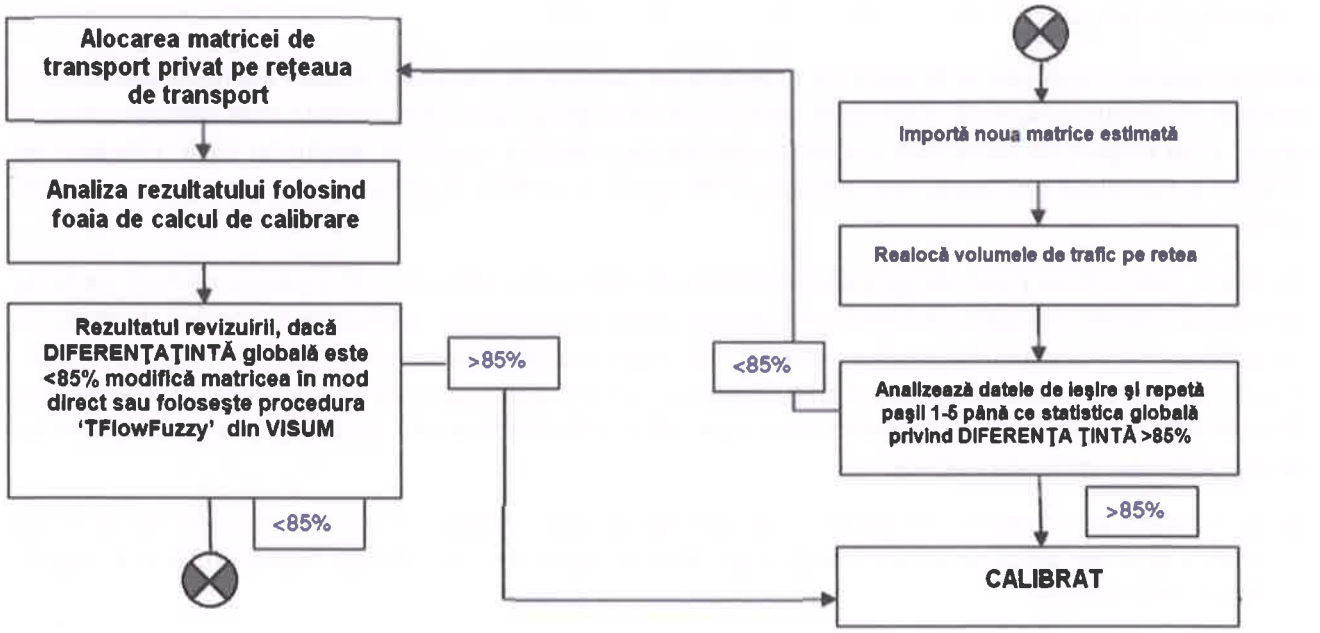


Figura 114. Procesul de calibrare a modelului de transport pentru matricea de transport privat



Criteriul de calibrare este ca diferența dintre fluxul modelat și cel observat să fie mai mică de 15% și valoarea GEH să fie sub 5 pentru peste 85% din segmentele de drum.

Procesul de calibrare realizat pe baza volumelor de trafic consideră utilizarea indicatorului GEH (grad de încredere), calculate pe baza următoarei formule:

$GEH = \sqrt{\frac{2(M-C)^2}{M+C}}$, unde

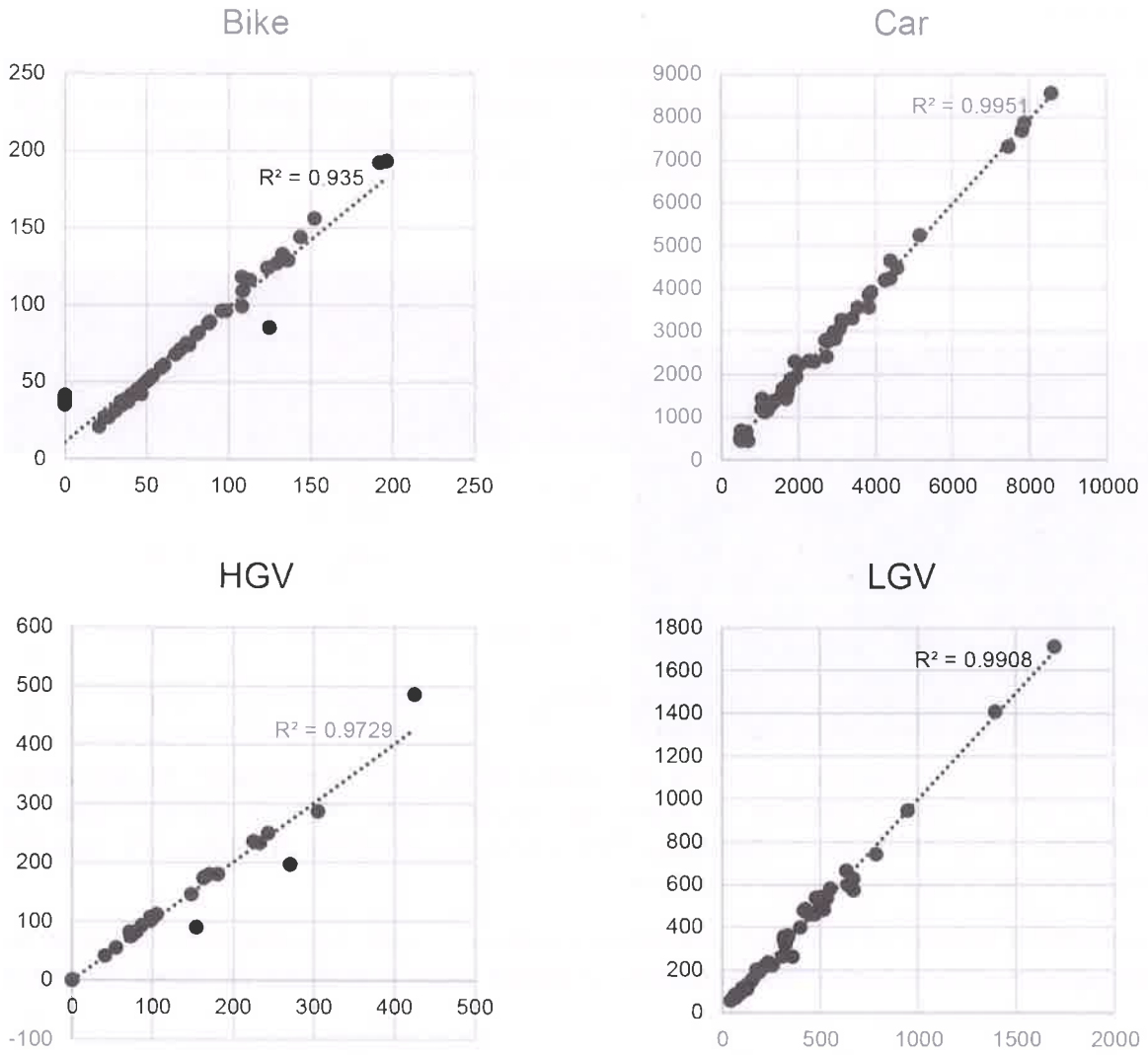
M – volumul de trafic înregistrat (observat)

C – volumul de trafic calculat (modelat).

Datele de trafic culese au fost utilizate în procedura de calibrare pentru matricele de transport. În hărțile de mai jos sunt prezentate arcele rețelei utilizate în procesul de calibrare.

Rezultatele calibrării demonstrează o corelare bună între volumele de trafic modelate și cele contorizate evidențiind că peste 90% din fluxurile modelate sunt în marja de diferență de 15% față de fluxurile observate pentru toate tipurile de vehicule contorizate.

Figura 115. Corelație între fluxurile modelate și cele observate



Rezultatele finale ale procesului iterativ de calibrare aferent fiecărui mod de deplasare considerat sunt prezentate tabelar mai jos:

Tabel 18. Calibrarea modelului de transport

MOD	ARCE	ARCE CARE RESPECTĂ CONDIȚIA DE CALIBRARE GEH	PROCENTAJ CALIBRARE	TOTAL TRAFIC OBSERVAT	TOTAL TRAFIC MODELAT	DIFERENȚA TRAFIC TOTAL	DIFERENȚA PROCENTUALĂ	GEH MEDIU
Car	54	48	88.89%	144566	144586	20	0.01%	0.05
HGV	22	21	95.45%	3482	3495	13	0.37%	0.22
LGV	54	53	98.15%	19763	19784	21	0.11%	0.15

Bike	50	50	100.00%	3945	3845	-100	-2.53%	1.60

Validarea modelului

Validarea presupune compararea unui set de date independent față de datele modelate prin modelul de transport. Pentru acest proces s-au considerat duratele de deplasare pe principalele coridoare de tranzit. Criteriul de validare este ca diferența dintre valorile observate și cele modelate să nu depășească 15% din valoarea observată. Rezultatele sintetice ale validării fluxurilor de trafic sunt prezentate mai jos.

Tabel 19. Validarea modelului de transport

	Durate medii de deplasare (min)		
Axa de Transport	Valori observate	Valori modelate	Diferențe
Traseul 1	10 min	8.8 min	12%
Traseul 2	8.2 min	7 min	15%
Traseul 3	10.96 min	11.25 min	-3%
Traseul 4	4.71 min	4 min	15%

S-a constatat că duratele de deplasare înregistrate pe modurile de transport folosite ca set de date pentru validare se situează în marja considerată de criteriu de validare, astfel diferența dintre duratele de deplasare modelate și cele observate nu depășește 15%. Astfel, se consideră că modelul de transport prezintă o imagine corectă asupra deplasărilor urbane.

Se concluzionează că modelul de transport este adecvat scopului si este dezvoltat in conformitate cu tendințele demografice și socio-economice ale orașului, putând fi folosit in analizele de impact din cadrul PMUD.

3.6. Prognoze

Odată cu dezvoltarea orașului este probabilă apariția mai multor puncte de interes (centre comerciale, zone turistice, zone rezidențiale, etc) , care vor atrage / genera la rândul lor mai multe deplasări.

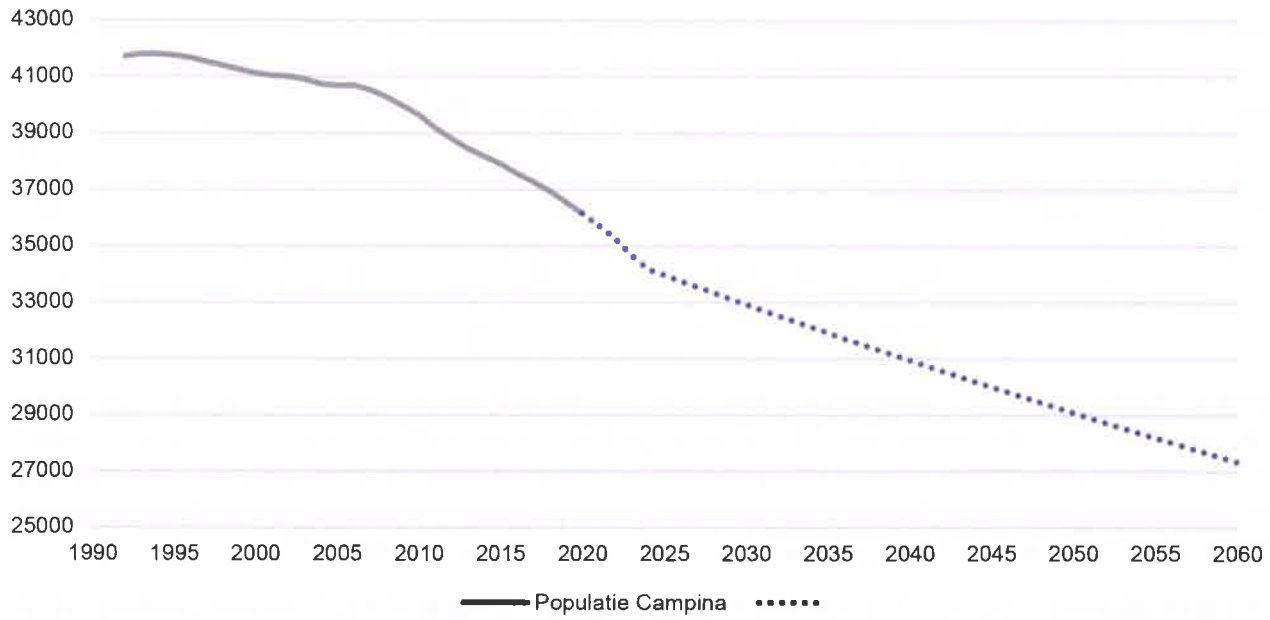
Municipiul nu se află în mod direct pe drumul național 1, însă poziția sa geografică în Valea Prahovei îl plasează pe un coridor regional care face legătura între București și județul Brașov.

Problemele de trafic de tranzit sunt mai reduse decât în cazul altor orașe similare, traficul pe principala relație (București - Brașov) desfășurându-se pe DN 1 care nu tranzitează orașul în mod direct, fiind tangent zonelor construite.

În ceea ce privește infrastructura de transport nemotorizat, autoritățile locale depun eforturi pentru a reabilita și extinde infrastructura pietonală și pentru biciclete din oraș. Suplimentar, există planuri și acțiuni concrete pentru dezvoltarea unei rețele de piste de biciclete care să acopere principalele trasee de deplasare din oraș, fapt care va duce la creșterea siguranței utilizatorilor acestui mod de deplasare.

Demografic, orașul se află pe o pantă relativ constant descendentă a populației încă din anul 1995. Conform prognozelor INS, populația județului Prahova este estimată să scadă cu 10.2% până în anul 2030, raportat la anul 2020, ceea ce reprezintă o scădere anuală de 1.02% pe an. În municipiul Câmpina, ținând seama și de evoluția ultimilor 30 de ani, este de așteptat ca populația să aibă o scădere mai lină, de 0.62% pe an.

Figura 116. Evoluția demografică în perioada 1992 – 2022 și prognoza până în 2060



În vederea analizei și prognozării indicatorilor socio-economici s-au avut în vedere indicii de creștere stabiliți de către instituțiile abilitate. Conform Direcției Generale de Afaceri Economice și Financiare, au fost realizate analize economice la nivelul lunii Octombrie 2024, utilizând ultimele seturi de date disponibile.

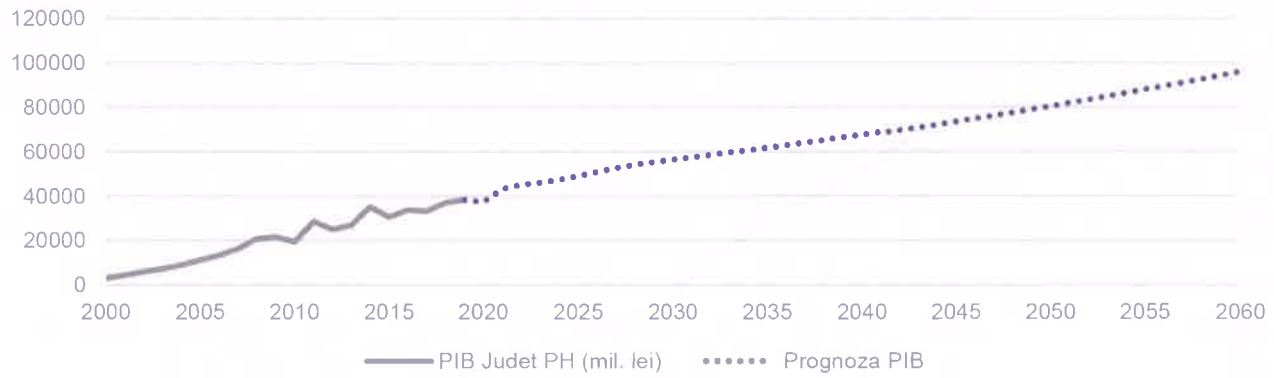
Tabel 20. Evoluția indicilor de PIB și inflație

	2023	2024	2025	2026
Creșterea PIB (%, de la un an la altul)	1.8	2.9	3.2	3.7
Inflația (%, de la un an la altul)	9.7	5.8	3.6	2.9

Evoluția PIB și a inflației indică o tendință de redresare economică pentru perioada 2023-2026, cu o creștere a Produsului Intern Brut de la 1,8% în 2023 la 3,7% în 2026. Această evoluție sugerează că, după un an dificil din punct de vedere economic, urmează o perioadă de expansiune și stabilizare. În paralel, inflația, care în 2023 este la un nivel ridicat de 9,7%, este prognozată să scadă treptat până la 2,9% în anul 2026, ceea ce reflectă eficiența politicilor de stabilizare a prețurilor. Aceste proiecții indică o economie în proces de consolidare, în care creșterea economică și controlul inflației merg mână în mână, oferind perspective mai bune pentru dezvoltare sustenabilă și stabilitate financiară pe termen lung.

Pe termen lung, prognozele The Economist Intelligence Unit arată creșteri medii ale PIB de 2% pe an până în anul 2030 și de 1.8% pe an în perioada 2031 – 2050, valoarea medie a creșterii pe intervalul 2020 – 2060 fiind de 1.9% pe an. Factorii de prognoză utilizați în obținerea acestor rate de creștere au fost actualizați pentru a lua în calcul impactul economic al schimbărilor climatice.

Figura 117. Evoluția și prognoza PIB în perioada 2000 – 2060



Această evoluție sugerează o perspectivă optimistă pentru dezvoltarea economică a județului Prahova, cu un PIB în continuă creștere pe termen lung. Prognoza indică o expansiune economică constantă, ceea ce ar putea reflecta stabilitatea economică anticipată și impactul unor posibile reforme sau investiții semnificative în regiune. Astfel, PIB-ul județului Prahova este prognozat să se apropie de 100.000 milioane de lei până în 2060, ceea ce subliniază o viziune de dezvoltare economică durabilă.

În urma analizelor efectuate utilizând indicii de evoluție pentru populație și PIB s-au obținut următorii factori de creștere utilizați în dezvoltarea matricelor pentru anii de prognoză ai modelului, raportați la anul de bază 2024.

Tabel 21. Factorii de creștere pentru PIB și populație

AN	EVOLUȚIE PIB	ELASTICITATE	FACTOR PIB	EVOLUȚIE POPULAȚIE	ELASTICITATE	FACTOR POPULAȚIE	FACTOR PROGNOZĂ
2027	1.10871	0.8	1.08606	0.98153	0.98	0.96190	1.04469
2030	1.18696		1.14696	0.96340		0.94414	1.08289
2035	1.29770		1.23180	0.93393		0.91525	1.12741
2040	1.41877		1.32291	0.90536		0.88726	1.17376
2050	1.69586		1.52585	0.85082		0.83380	1.27226
2060	2.02707		1.75993	0.79956		0.78357	1.37903

3.6.1. Rețeaua prognozată de transport urban – dezvoltare și perspectiva de referință

Analiza de prognoză a fost realizată pentru orizonturile de timp 2027 (termen scurt) și 2035 (orizont de perspectivă), considerate relevante pentru evidențierea evoluțiilor sistemului de mobilitate. Orizontul intermediar 2030, corespunzător implementării scenariului „Do something", este reflectat implicit prin rezultatele obținute pentru orizontul 2027 și prin tendințele evidențiate la orizontul de perspectivă 2035, întrucât diferențele față de anul 2027 sunt limitate, iar structura rețelei de transport nu suferă modificări semnificative care să influențeze distribuția fluxurilor.

Pentru analizele de prognoză au fost dezvoltate două scenarii de referință („business as usual") pentru orizontul de timp 2027, în corelație cu noul exercițiu bugetar de Fonduri Europene Nerambursabile, precum și pentru anul de perspectivă 2035, plecând de la anul de bază 2024, asupra căruia au fost aplicați factorii de prognoză matricelor de transport.

Astfel, scenariile de referință reprezintă modele care țin cont de dezvoltarea socio-economică și urbanistică prognozată pentru anii 2027 și 2035 și reprezintă puncte de plecare în analiza impactului scenariilor de mobilitate pentru fiecare dintre orizonturile de prognoză la care se vor raporta beneficiile obținute în diverse scenarii de investiție analizate.

Scenariile de referință țin seama de proiectele mature care se află deja în curs de implementare. Acestea cuprind de asemenea lucrări de mentenanță și întreținere a infrastructurii rutiere, care să mențină caracteristicile rutiere la nivelul celor actuale. Astfel, matricele de cerere pentru anii de prognoză depind de matricele calibrate din modelul de transport pentru anul de bază, de factorii de creștere și de influența noilor dezvoltări urbane deja prevăzute, fiind asigurată robustețea rezultatelor. Această metodă este una general acceptată în domeniu, oferind un instrument de analiză comparativă între diversele scenarii de lucru și care oferă totodată un grad de încredere crescut.

3.6.2. Prognoza matricelor de mobilitate pentru scenariul de referință

Matricele O/D pentru anii de prognoză pentru modurile urbane de deplasare vor fi calculate pe baza datelor socio-economice prognozate, în vreme ce matricele traficului de tranzit și pentru vehiculele de marfă vor fi derivate din matricele calibrate pentru anul de bază pe baza factorilor de creștere estimați pentru zonele de influență asupra orașului din model. În acest sens se folosește un model de distribuție Furness. Procedura permite ca pentru celulele matricei origine-destinație să se poată estima numărul viitor de deplasări. Procedura este una iterativă realizată în două etape și anume:

- celulele matricei de bază pe fiecare rând sunt multiplicate de factorul de creștere al zonei aferente, calculul repetându-se pentru fiecare rând în parte al matricei, astfel se obțin toate deplasările viitoare generate de fiecare zonă.
- celulele matricei de bază pe fiecare coloană sunt multiplicate de factorul de creștere al zonei aferente, calculul repetându-se pentru fiecare coloană în parte a matricei, astfel se obțin toate deplasările viitoare atrase de fiecare zonă.

Procedura se oprește atunci când totalul rândurilor și coloanelor este similar (într-o marjă de câteva deplasări) față de totalul deplasărilor prognozate de origine și de destinație. Acest model converge repede către o soluție. Matricea origine-destinație pentru anii de prognoză depinde astfel de matricele calibrate din modelul de transport și de factorii de creștere. Factorii de creștere s-au constituit pe baza prognozelor demografice și socio-economice, dar și pe baza influențelor în traficul generat la nivel metropolitan al localităților și județelor țării.

Tabel 22. Perechile O-D din matricele modale

An	2024 – valori zilnice		2027 – valori zilnice		2035 – valori zilnice	
Mijloc de transport	Deplasări (perechi OD)	Repartiție modala	Deplasări (perechi OD)	Repartiție modala	Deplasări (perechi OD)	Repartiție modala
Bicicleta	3624	3.80%	3036	3.10%	3087	3.01%
Autoturism	69292	72.69%	78731	80.40%	83203	81.20%
Mers pe jos	22085	23.17%	15726	16.06%	15948	15.56%
Transport Public	323	0.34%	434	0.44%	226	0.22%
Total intern	95324	100%	97928	100%	102464	100%
Autoturism (trafic extern)	125752	-	131658	-	142046	-
Vehicule de marfă	19968	-	21686	-	24596	-

Pe termen scurt și lung (orizonturi 2027 și 2035) se identifică o tendință de creștere a mobilității generale. Cu toate acestea, se constată o reducere în cota modală a deplasărilor nemotorizate, îndeosebi cele pietonale. Deși tendința este de creștere a numărului absolut de deplasări pentru fiecare mod, se observă creșterea cotei modale a autoturismului de la 72% în prezent la peste 76%, ceea ce ridică probleme privind impactul mobilității locale asupra mediului, sănătății și siguranței populației.

Figura 118. Afectarea cererii de transport pe rețea - Autoturisme [veh/zi]



(a) Anul 2027 (b) Anul 2035

Figura 119. Afectarea cererii de transport pe rețea – Biciclete [veh/zi]



(a) Anul 2027 (b) Anul 2035

Figura 120. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule grele de marfă [veh/zi]



(a) Anul 2027 (b) Anul 2035

Figura 121. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule ușoare de marfă [veh/zi]



(a) Anul 2027 (b) Anul 2035

Figura 122. Afectarea cererii de transport pe rețea – Transport public [pasageri/zi]



(a) Anul 2027 (b) Anul 2035

Figura 123. Nivelul de serviciu al rețelei



(a) Anul 2027 (b) Anul 2035

În figurile menționate se regăsesc prognozele de trafic pentru scenariile de referință ale anilor 2027 și 2035. Este adevărat că nu vor apărea diferențe majore în repartiția fluxurilor de trafic pe rețea între acești ani, întrucât rețeaua de drumuri rămâne în mare parte neschimbată, diferențele dintre orizonturile 2027 și 2035 fiind generate în principal de creșterea volumelor de trafic.

3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz

Modelul de transport este un instrument "viu", întrucât prin secvența de proceduri realizată (calibrată și validată) poate simula comportamentul utilizatorilor odată cu modificarea structurii sau caracteristicilor rețelei. Având în vedere situația specifică orașului, în care scenariul de referință pentru anii de prognoză nu cuprinde proiecte sau măsuri, care să afecteze cererea sau oferta de transport, se constată că scenariul de referință este similar scenariului a nu face nimic, caracterizat prin absența unor intervenții majore asupra infrastructurii și menținerea condițiilor actuale de funcționare.

Pentru a testa modelul de transport si pentru a arăta elasticitatea acestuia, se consideră simularea unei situații concrete, evaluarea constând în analiza sensibilității modelului la modificările introduse prin compararea a două situații, respectiv:

- Situația fără proiect (existentă) – reprezintă scenariul de bază pentru anul 2035

- **Situația cu proiect (testată) – reprezintă scenariul de bază pentru anul 2035, cu implementarea unei centuri in zona de sud-est a orașului, care ar conecta Drumul Național 1 cu intrarea in municipiul Câmpina dinspre Telega.**

Figura 124. Mărimea fluxurilor total de trafic – scenariul fără proiect – prognoză 2027

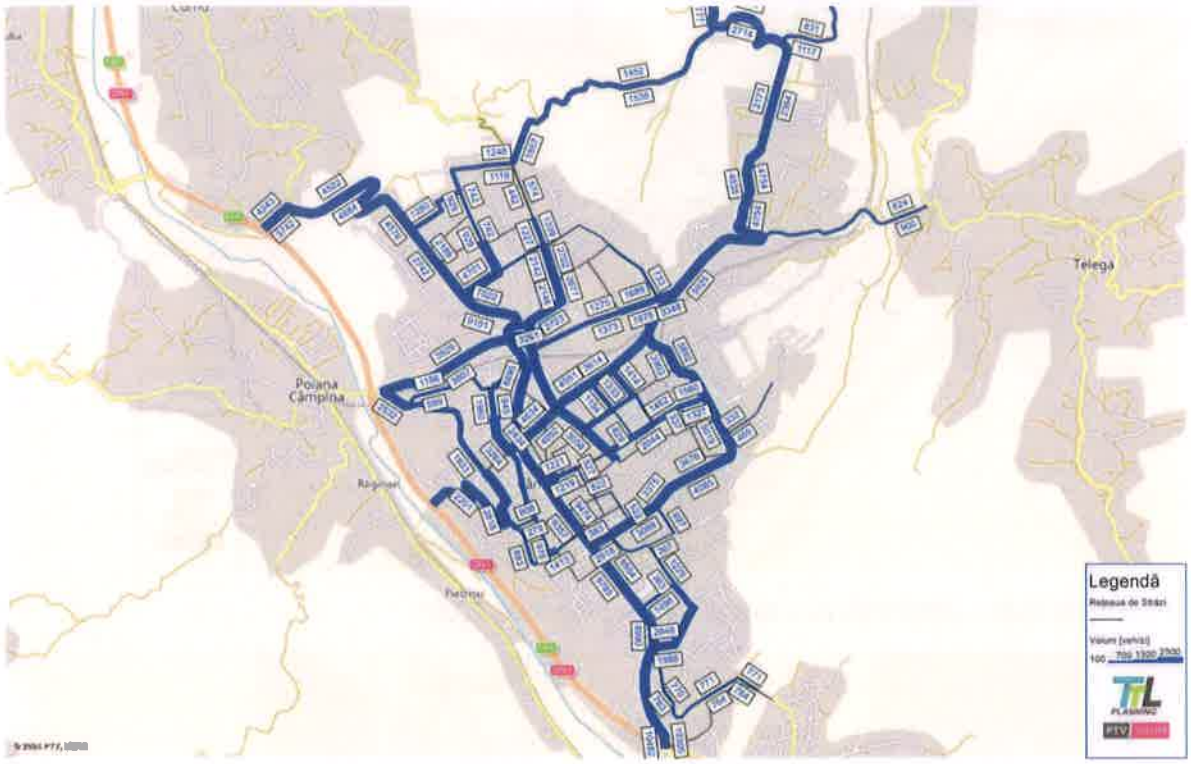


Figura 125. Mărimea fluxurilor totale de trafic – scenariul cu proiect – prognoză 2027

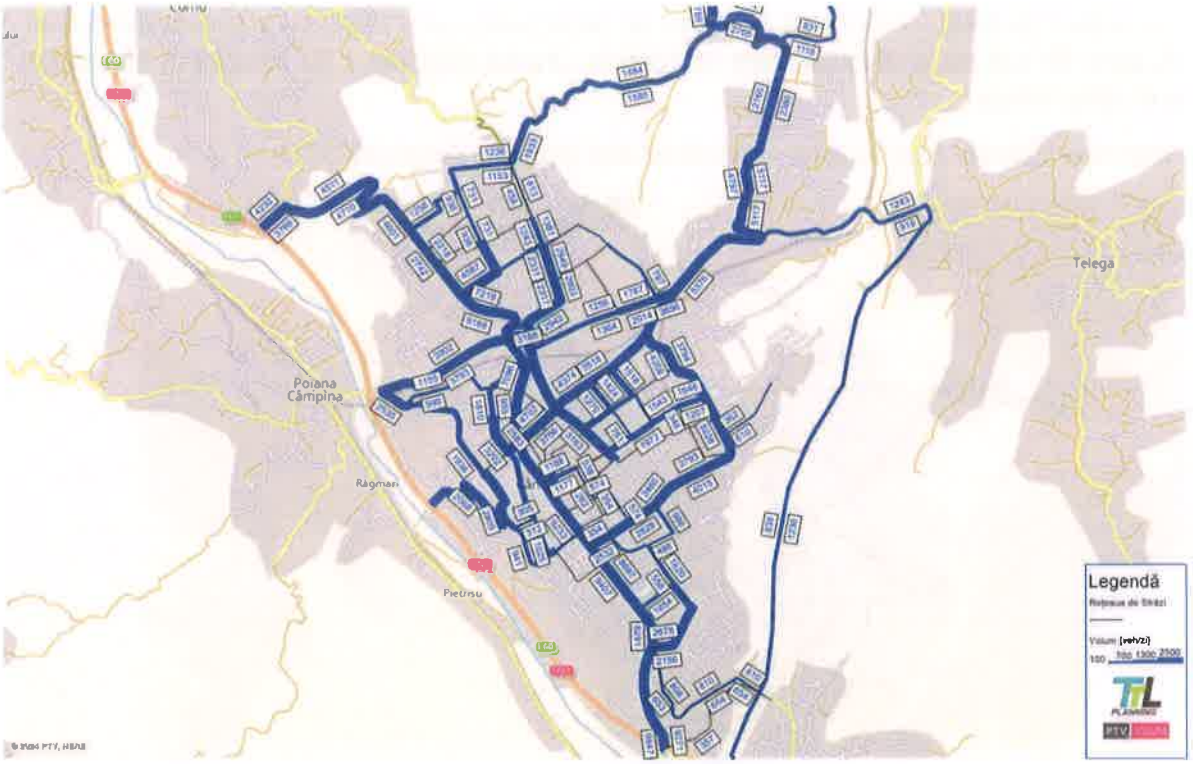
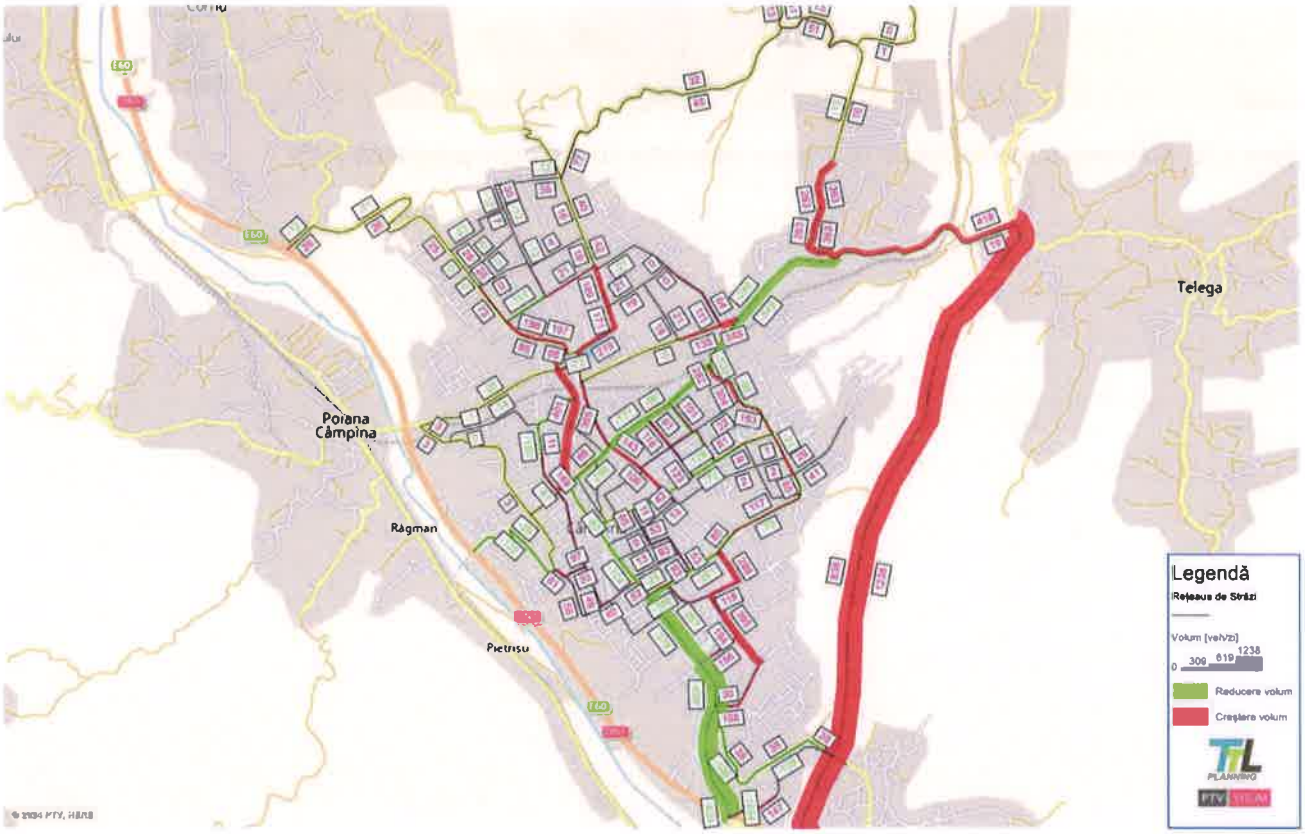


Figura 126. Fluxuri de trafic – Diferențe cu / fără proiect – prognoză 2027



4. Evaluarea impactului actual al mobilității urbane

Evaluarea impactului actual al mobilității se realizează pe baza scenariului de referință, descris în capitolul de prognoze. De asemenea, sunt folosite informații statistice aferente anului de bază pentru a putea fundamenta evoluțiile indicatorilor considerați.

Analiza este realizată pentru anul de bază 2024, precum și pentru orizonturile de prognoză 2027 (termen scurt) și 2035 (orizont de perspectivă), acestea permițând evaluarea evoluției sistemului de mobilitate atât în etapa inițială de implementare (2024-2030), cât și pe termen lung.

Din perspectiva rețelei de transport și a serviciului de transport asociat, scenariile de referință includ punerea în funcțiune a variantei de ocolire, alte intervenții majore nefiind prevăzute, sistemul de infrastructuri, alături de sistemul de servicii de transport sunt considerate a rămâne similare scenariului de bază. Acest scenariu consideră că pe termen mediu și lung caracteristicile tehnice ale străzilor, precum și cele ale serviciilor de transport se vor menține la nivelul situației actuale prin lucrări de întreținere curentă.

Transportul urban reprezintă o importantă sursă de emisii generate de transporturi. Proiectarea unui oraș durabil este una dintre cele mai mari provocări cu care se confruntă factorii de decizie politică. Din fericire, mediul urban oferă numeroase alternative în materie de mobilitate, iar în cazul orașelor de dimensiuni reduse, cum este și cazul municipiului Câmpina, alternativele sustenabile sunt foarte la îndemână. Trecerea la strategii mai nepoluante în domeniul energiei este facilitată de cerințele mai reduse în ceea ce privește tipurile de vehicule. Mediul urban prezintă cele mai mari provocări la adresa sustenabilității transporturilor. În condițiile menținerii situației actuale orașul va suferi de pe urma creșterii volumelor de trafic, a reducerii calității a aerului și a expunerii la zgomot.

Gestionarea cererii de transport și planificarea rațională a utilizării terenurilor, în vederea încurajării deplasărilor pe distanțe scurte pot contribui, de asemenea, în mod semnificativ, la volume de trafic mai reduse. Mersul pe jos și cu bicicleta, complementate de servicii de transport public, oferă adesea alternative mai bune, nu doar în ceea ce privește emisiile, ci și viteza acestor mijloace care ar putea înlocui cu ușurință majoritatea deplasărilor cu autoturismul, dat fiind că în raport cu dimensiunile orașului și amplasarea centrelor de interes, acestea au o lungime redusă de sub 4 km. Pe lângă reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, ele pot asigura beneficii majore în ceea ce privește o stare mai bună a sănătății, un grad mai redus al poluării atmosferice și fonice, nevoi mai puține de spațiu rutier și un nivel mai scăzut de utilizare a energiei. Prin urmare, facilitarea mersului pe jos și a mersului cu bicicleta trebuie să devină o parte integrantă a mobilității urbane și a proiectelor de infrastructură, cu atât mai mult cu cât suprafața redusă a orașului reprezintă un mediu ideal pentru astfel de deplasări.

Pentru a ilustra impactul asupra mobilității se prezintă în detaliu evaluarea obiectivelor strategice ale planului de mobilitate, prin prisma principalilor indicatori care oferă o imagine asupra aspectele critice ale impactului actual al mobilității.

Principalii indicatori prezentați și detaliați în capitolele 4.1. – 4.5., care se vor regăsi și în analizele măsurilor propuse, fie ca indicatori de bază, fie ca indicatori suport in dimensionarea efectelor proiectelor (în capitolele 7.2.-.7.6.) sunt:

- Indicatorii globali de performanță ai rețelei – durata totală de deplasare – h/zi și distanța totală de deplasare – km/zi
- Indicatori de mediu – cantitatea de emisii poluante și cantitatea de CO2 emisă, ca indicator al gazelor cu efect de seră (efectele schimbărilor climatice)
- Indicator de accesibilitate – cererea totală zilnică de transport

- Indicatori de siguranță - numărul de accidente și costul social al acestora
- Indicatori de calitatea a vieții – nivelul zgomotului.

4.1. Eficiență economică

Analizele de performanță globală a rețelei urbane prezintă mai jos cei doi indicatori de performanță global ai rețelei:

- Durata globală zilnică de deplasare
- Distanța totală zilnică de deplasare.

Acești indicatori vor fi folosiți în metodologia de selectare a proiectelor, precum și în evaluarea impactului mobilității pentru scenariile propuse. Pentru o prezentare elocventă a situației traficului general și pentru a utiliza un set de indicatori macroscopici în descrierea eficienței economice, se prezintă mai jos cei doi indicatori de performanță global ai rețelei.

Pe termen lung durata petrecută în trafic de autoturisme va cunoaște o creștere dată de indicele de motorizare crescut, dacă nu se vor lua măsuri privind descurajarea utilizării acestora prin măsuri de creștere a siguranței deplasărilor pietonale și cu bicicleta, respectiv prin îmbunătățirea serviciilor de transport public. Fără o planificare urbană și o guvernare adecvată, la nivelul zonelor urbane funcționale, orașul se va dezvolta în mod necontrolat conducând la apariția zonelor izolate, greu accesibile în alt mod decât cu autoturismul, ceea ce contribuie la creșterea distanțelor de deplasare și, implicit, la dependența de autoturismele personale.

Valorile sunt raportate pentru anul de bază 2024, precum și pentru anii de prognoză 2027 și 2035, acesta din urmă fiind utilizat ca orizont de perspectivă.

Tabel 23. Indicatori globali de performanță ai rețelei – an de bază și ani de prognoză

	Mod de transport	Unitate de măsura	2024	2027	2035
Durata totală a deplasărilor	Autoturisme Total	veh.h/zi	29532	33527	39512
	Autoturisme Trafic Intern	veh.h/zi	5346	5827	6484
	Deplasări Pietonale	căl.h/zi	5889	4194	4253
	Deplasări cu Bicicleta	căl.h/zi	235	100	104
	Vehicule Grele de Marfă	veh.h/zi	3137	3737	4677
	Vehicule Ușoare de Marfă	veh.h/zi	3077	3411	4266
	Transport Public	căl.h/zi	32	32	15
Distanța parcursă	Autoturisme Total	veh.km/zi	1066793	1119980	1208131
	Autoturisme Trafic Intern	veh.km/zi	184153	194216	207843
	Deplasări Pietonale	căl.km/zi	23558	16775	17011

	Mod de transport	Unitate de măsura	2024	2027	2035
	Deplasări cu Bicicleta	cal.km/zi	**4491**	**1864**	**1946**
	Vehicule Grele de Marfă	veh.km/zi	**112846**	**122562**	**139012**
	Vehicule Ușoare de Marfă	veh.km/zi	**110168**	**122707**	**139190**
	Transport Public	cal.km/zi	**1218**	**1049**	**570**

Se observă o tendință de creștere a valorilor indicatorilor pe termen lung (orizont 2035), în absența unor intervenții structurale, ceea ce justifică necesitatea implementării măsurilor propuse prin PMUD în perioada 2024-2030.

4.2. Impactul asupra mediului

Evaluarea impactului asupra mediului este realizată pentru aceleași orizonturi de analiză (2027 și 2035), în vederea evidențierii efectelor cumulate ale evoluției traficului în lipsa intervențiilor și a potențialelor beneficii ale măsurilor propuse.

Activitatea de transport joacă un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a orașului, având în vedere că aceasta asigură accesul la locurile de muncă sau agrement, locuințe, bunuri și servicii etc. Sistemele de transport existente în municipiul Câmpina sunt transportul de marfă și transportul de călători. În cadrul acestor sisteme funcționează sistemele de transport motorizat rutier și nemotorizat. Modurile de transport motorizate utilizate la nivelul rețelei urbane a orașului municipiul Câmpina pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate au un impact major asupra factorilor de mediu prin:

- aglomerări de trafic și accidente – în cazul transporturilor rutiere;
- poluarea aerului, ca efect al emisiilor generate;
- poluarea fonică și vibrațiile – în marile intersecții și pe șoselele tranzitate de traficul greu;
- poluarea solului și a apei, prin dizolvarea emisiilor;
- ocuparea unor suprafețe de teren din intravilan pentru parcări;
- schimbarea peisajului eco-urban;
- generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulatori, altele).

Efectele negative pe care domeniul transportului le are asupra mediului înconjurător și în principal asupra sănătății umane, se datorează în principal nocivității gazelor de eșapament care conțin NOx, CO, SO_2, CO_2, compuși organici volatili, particule încărcate cu metale grele (plumb, cadmiu, cupru, crom, nichel, seleniu, zinc), poluanți care, împreună cu pulberile antrenate de pe carosabil, pot provoca probleme respiratorii acute și cronice, precum și agravarea altor afecțiuni. Traficul greu este generator al unor niveluri ridicate de zgomot și vibrații, care determină condiții de apariție a stresului, cu implicații uneori majore asupra stării de sănătate.

Din punct de vedere al impactului asupra mediului înconjurător, există o gamă largă de factori care influențează creșterea emisiilor de CO_2 rezultate din transportul rutier, cum ar fi cererea și oferta de autoturisme, necesitățile de mobilitate individuală, disponibilitatea/lipsa disponibilității serviciilor publice alternative de transport în comun, precum și costurile asociate deținerii unui autoturism proprietate personală.

În realizarea infrastructurii rutiere se folosesc mari cantități de materiale (multe fiind energointensive). Impactul ecologic se manifestă atât datorită consumului de energie și resurse naturale, cât și zgomotelor produse, poluării aerului, apelor și solului.

Transportul auto elimină în atmosferă până la 50% din cantitatea de hidrocarburi din totalul emisiilor, fiind considerat principalul factor poluant cu substanțe organice al zonelor urbane. Se estimează că la nivelul Uniunii Europene, circa 28 % din emisiile de gaze cu efect de seră sunt cauzate de activitățile de transport, iar 84 % din acestea provin din transportul rutier.

Pentru diminuarea impactului asupra mediului produs de domeniul transporturilor, se au în vedere următoarele măsuri:

- modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor de transport public și nemotorizat;
- dezvoltarea și modernizarea mijloacelor și instalațiilor de transport în vederea îmbunătățirii calității serviciilor, siguranței circulației, securității, calității mediului și asigurarea interoperabilității sistemului de transport;
- întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel național și regional prin asigurarea legăturilor între orașe și creșterea gradului de accesibilitate a populației la transportul public, inclusiv în zonele cu densitate mică a populației și/sau nuclee dispersate;
- creșterea competitivității în sectorul transporturilor, liberalizarea pieței interne de transport;
- îmbunătățirea comportamentului transportului în relația cu mediul înconjurător, diminuarea impacturilor globale ale transporturilor (schimbările climatice) și reducerea degradării calității ambientale în mediul natural și urban.

Pornind de la datele de trafic extrase din modelul de transport se pot evalua efectele traficului rutier pentru perioada analizată, astfel încât pentru fiecare arteră sunt calculate atât nivelul zgomotului cât și valoarea altor poluanți degajați nocivi precum s-a putut observa în tabelul de mai jos.

Tabel 24. Valorile poluanților generate de modurile de transport pe bază de combustibili fosili

	2024	2027	2035
CO^2e Total Rețea [tone / an]	54263	57848	54961
CO^2e Trafic Intern [tone / an]	7998	8029	7557

Deși se observă o tendință de reducere a emisiilor la orizontul de perspectivă 2035, această evoluție este influențată și de factori externi (înnoirea parcului auto), subliniind necesitatea intervențiilor locale pentru accelerarea tranziției către mobilitate sustenabilă în perioada de implementare 2024-2030.

Din perspectiva gazelor cu efect de seră, se constată că pe termen lung emisiile vor crește cu până la 6.6% la nivelul întregii rețele analizate. La nivelul arterelor urbane, se observă o ameliorare a situației – până în anul 2027 cu o creștere de 0.3%, respectiv o scădere semnificativă în anul 2035. Instrumentul de calcul utilizat în evaluare ține seama de tendința de înnoire a parcului auto și de tranziția către vehicule cu nivel redus de emisii (hibrid, electrice sau alți combustibili alternativi), tendință încurajată și de politicile europene și naționale prin acordarea de stimulente pentru achiziționarea unor astfel de vehicule.

Astfel, indicatorul CO2e va fi folosit în analizele ulterioare pentru selectarea și prioritizarea proiectelor, ca indicator aferent obiectivului de mediu (indicatorul fiind relevant și din prisma obiectivelor stabilite în axa de finanțare).

Segmentele de populație cea mai afectată de expunerea la monoxid de carbon o reprezintă: copiii, vârstnicii, persoanele cu boli respiratorii si cardiovasculare, persoanele anemice, fumătorii. Se observă că o creștere semnificativă este înregistrată în cazul monoxidului de carbon. Acesta este cunoscut ca un gaz toxic care, chiar și la concentrații relativ scăzute, poate duce la:

- afectarea sistemului nervos central;
- scăderea pulsului inimii, micșorând astfel volumul de sânge distribuit in organism;
- reducerea acurateței vizuale și capacitații fizice;
- oboseală acută;
- dificultăți respiratorii și dureri în piept persoanelor cu boli cardiovasculare;
- iritabilitate, migrene, respirație rapida, lipsa de coordonare, greață, amețeală, confuzie, reduce capacitatea de concentrare.

Nivelul emisiilor de substanțe poluante evacuate în atmosferă se poate reduce semnificativ prin punerea în practică a unor politici și strategii de mediu cum ar fi:

- folosirea în proporție mai mare a surselor de energie regenerabile (eoliană, solară, hidro, geotermală, biomasă);
- înlocuirea combustibililor clasici cu combustibili alternativi (biodiesel, etanol);
- utilizarea unor instalații și echipamente cu eficiență energetică ridicată (consumuri reduse, randamente mari);
- realizarea unui program de împădurire și creare de spații verzi (absorbție de CO_2, reținerea pulberilor fine, eliberare de oxigen în atmosferă);
- realizarea de perdele forestiere de protecție cu rol de atenuare a zgomotului și rol depoluant.

Principalele probleme sunt legate de emisiile considerabile ale poluanților chimici generați de combustibilii fosili, aceste emisii fiind efectele:

- parcului circulant de vehicule preponderent alcătuit din vehicule cu motoare cu combustie internă, care folosesc combustibili fosili convenționali
- evoluția crescătoare a mărimii fluxurilor de trafic rutier.

Principalele arii care vor cunoaște o ameliorare semnificativă a efectelor poluante datorate traficului rutier, în urma implementării diverselor politici și proiecte, sunt zonele riverane principalelor artere intens circulate din oraș.

4.3. Accesibilitate

Analiza accesibilității este realizată pentru scenariul de referință, pe baza orizonturilor 2027 și 2035, pentru a evidenția evoluția cererii de transport în lipsa unor intervenții majore.

Principalul indicator al accesibilității este reprezentat de cererea de transport, exprimată ca numărul de deplasări în capitolele anterioare. Evoluția cererii de transport este consecință a nivelului de acces oferit de rețeaua urbană de transport și serviciile asociate acesteia. De asemenea, pentru transportul public accesibilitatea este exprimată și din perspectiva distribuției spațiale a punctelor de acces în sistem (stațiile de transport public). Acest aspect al accesibilității a fost dezvoltat în capitolul dedicat analizei situației existente din perspectiva transportului public.

Din perspectiva problemelor de accesibilitate a rețelei urbane rutiere, acestea au fost identificate, detaliate și tratate în capitolul dedicat rețelelor pietonale. S-a constatat că rețeaua curentă prezintă zone cu accesibilitate redusă pentru persoanele cu probleme de mobilitate, dar și zone cu inaccesibilitate pentru toate categoriile de persoane.

Accesibilitatea este un indicator al modului de servire al cererii de transport, deoarece un sistem de transport accesibil permite atingerea oportunităților economice, și astfel satisfacerea nevoii de mobilitate. Astfel, indicatorul cheie al accesibilității folosit ulterior în selectarea și prioritizarea proiectelor este reprezentat de cererea de transport, prezentată pentru scenariul de referință mai jos.

Tabel 25. Indicator de accesibilitate – cererea de transport pentru scenariul de referință

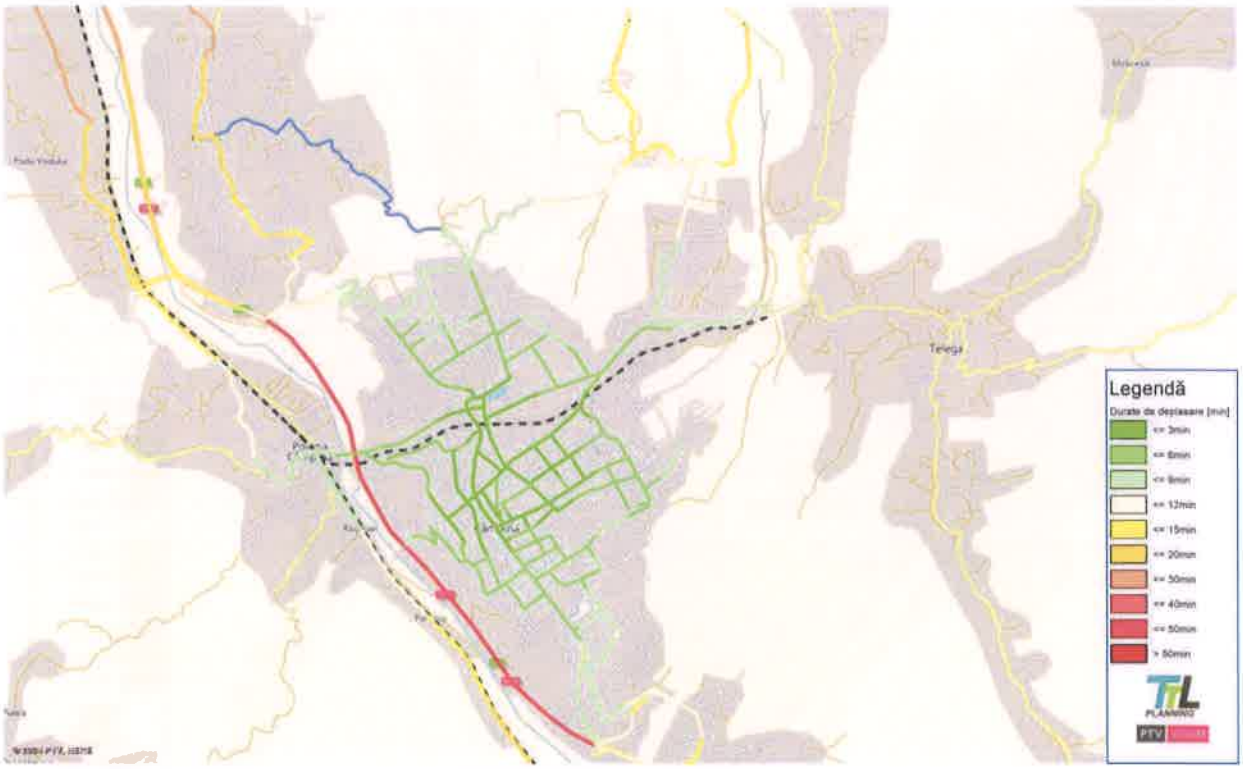
Mod de transport	U.M.	2024	2027	2035
Autoturism Total	Deplasări / zi	195045	210390	225249
Autoturism Trafic Intern		69292	78731	83203
Deplasări Pietonale		22085	15726	15948
Deplasări cu Bicicleta		3624	3036	3087
Transport Public (inclusiv navetă)		323	434	226
Vehicule Grele de Marfă	Vehicule / zi	6711	7289	8267
Vehicule Ușoare de Marfă		13256	14397	16329
TOTAL Cerere Transport Durabil (Bicicletă și Pietonal)	Deplasări / zi	25709	18763	19035

Principalele deficiențe și probleme din perspectiva accesibilității sunt lipsa infrastructurii dedicate deplasărilor nemotorizate, în special a pistelor și benzilor pentru biciclete.

Suplimentar față de cererea de transport a fost evaluată și accesibilitatea spațială pentru cele două moduri nemotorizate, respectiv bicicletă și deplasări pietonale. În figurile de mai jos sunt prezentate izocronele de accesibilitate în raport cu centrul orașului. Reperul considerat este zona Școlii Centrale Câmpina, iar pentru deplasare s-a considerat o viteză a deplasărilor pietonale de 4 km/h, respectiv 18 km/h pentru deplasările cu bicicleta.

Conform figurilor de mai jos, se poate concluziona că pentru deplasările cu bicicleta, centrul orașului poate fi atins în mai puțin de 10 minute de oriunde din localitatea de reședință, iar pentru zonele Poiana Câmpina, Cornu și Voila în maxim 30 minute.

Figura 127. Accesibilitatea rețelei rutiere pentru mersul cu bicicleta față de centrul orașului



Pentru deplasările pietonale centrul orașului are un indice de accesibilitate satisfăcător, putând fi atins în 15-20 minute din toate cartierele de locuințe dense. Pentru zonele periferice duratele de deplasare cresc până la 30-40 de minute, în timp ce pentru zonele îndepărtate – Poiana Câmpina, Cornu, Voila și Telega o deplasare pietonală până în zona centrală durează peste 50 de minute, ceea ce nu este o variantă atractivă.

Figura 128. Accesibilitatea rețelei rutiere pentru mersul pe jos față de centrul orașului

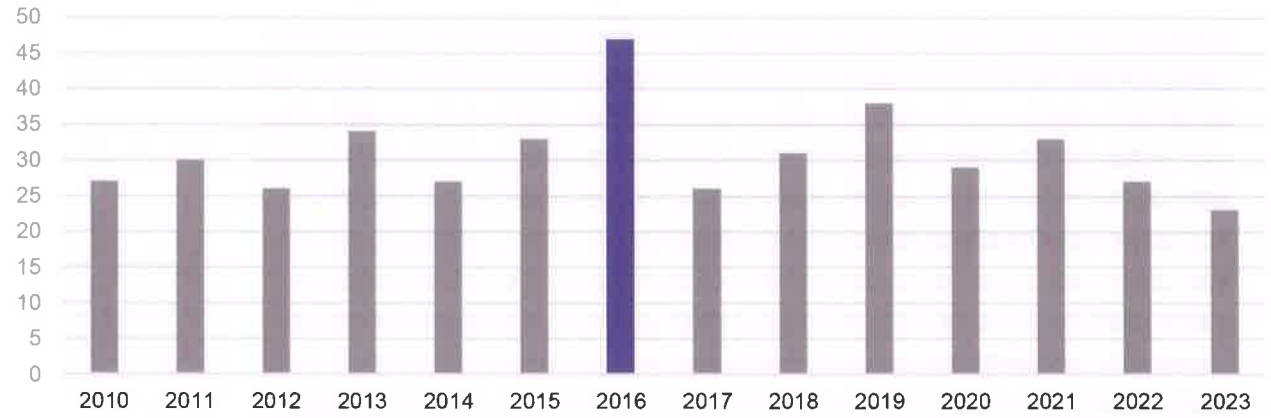


4.4. Siguranţă

La nivelul orașului Câmpina, din analiza datelor de mobilitate s-a relevat că peste 66% din deplasările interne efectuate zilnic la nivelul anului de bază sunt realizate utilizând mijloacele de transport motorizat. Ca urmare a numărului mare de autoturisme aflate în trafic, precum și ponderea mare a deplasărilor nemotorizate (cu precădere pietonale), sunt înregistrate o serie de accidente rutiere.

Utilizând datele furnizate de Inspectoratul de Poliție Județean Prahova, în ultimii 13 ani, numărul de accidente cu victime a avut o evoluție fluctuantă, înregistrând atât perioade de creștere, cât și de scădere. Numărul maxim de accidente – 47/an, a fost identificat în anul 2016.

Figura 129. Evoluția numărului de accidente cu victime în perioada 2010 – 2023

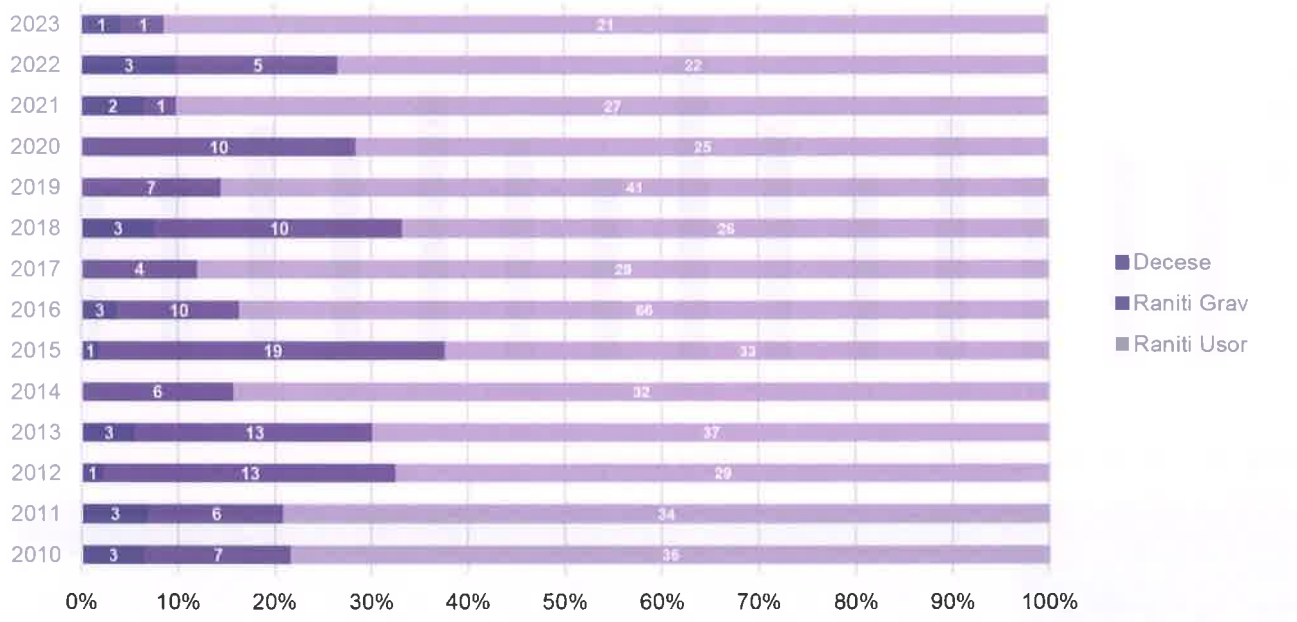


Tabel 26. Evoluția numărului de accidente și victime cauzate

AN	NR. ACCIDENTE	TOTAL VICTIME	VICTIME / ACCIDENT
2010	27	46	1.70
2011	30	43	1.43
2012	26	43	1.65
2013	34	53	1.56
2014	27	38	1.41
2015	33	53	1.61
2016	47	79	1.68
2017	26	33	1.27
2018	31	39	1.26
2019	38	48	1.26
2020	29	35	1.21
2021	33	30	0.91
2022	27	30	1.11
2023	23	23	1.00

Datele statistice arată că numărul de decese a atins pragul de 0 în anii 2019 și 2020, în timp ce în mod pozitiv, numărul de accidente cu răniți grav prezintă o scădere în ultimii ani.

Figura 130. Indicator siguranță - număr de accidente



În vederea cuantificării impactului mobilității asupra siguranței la nivelului scenariului de referință, se va considera numărul anual de accidente, raportat la prestația la nivel de rețea, conform tabelului de mai jos:

Tabel 27. Indicator siguranță - număr de accidente în funcție de prestație

		2024	2027	2035
Prestație – veh.km / an	Total Rețea	1289807	1365248	1486333
	Zona Urbană	215419	228023	246284
Număr accidente / an	Total Rețea	500	529	576
	Zona Urbană	431	456	493
Număr victime	Rănite	570	603	657
	Decedate	23	24	27

Pe baza tendințelor din orașele similare, dar și a statisticilor parțiale disponibile la nivelul Municipiului Câmpina, cauzele principale ale producerii accidentelor includ:

- Neadaptarea vitezei la condițiile de drum;
- Nerespectarea distanței între vehicule;
- Neacordarea de prioritate pietonilor;
- Traversări neregulamentare ale pietonilor;

- Neacordarea de prioritate altor vehicule;
- Abateri ale bicicliștilor.

Din analiza tuturor datelor legate de siguranța rutieră, problema care trebuie rezolvată cu prioritate este cea legată de numărul mare al accidentelor în care sunt implicați pietonii și bicicliștii. Această problemă ilustrează vulnerabilitatea rețelei în privința asigurării deplasărilor sigure pentru principalul mijloc sustenabil de deplasare și este singura problemă determinată de performanța intrinsecă de siguranță a rețelei. Problemele de siguranță generate de celelalte cauze ale accidentelor (nerespectarea regimului de viteză, utilizarea telefonului mobil, etc.) sunt determinate de elemente comportamentale, care se pot adresa prin campanii de informare și conștientizare.

Creșterea estimată a numărului de accidente la orizontul 2035 evidențiază necesitatea implementării unor măsuri dedicate creșterii siguranței rutiere în perioada 2024-2030, în special pentru protejarea participanților vulnerabili la trafic.

4.5. Calitatea vieții

Municipiul Câmpina se confruntă cu o serie de probleme generate de mașini și trafic. Una dintre ele este poluarea cu noxe, praf și zgomot, datorate traficului auto. Din analizele consultantului reiese că arterele principale de circulație sunt surse de poluare care afectează zonele de locuit, având efecte negative asupra calității vieții și a sănătății. Lipsa unei variante ocolitoare face ca traficul greu de tranzit să pătrundă pe arterele de traversare ale orașului și astfel ele devin din străzi rezidențiale, culoare de trafic. De asemenea, parcările din zonele rezidențiale afectează calitatea vieții, devenind un factor de poluare vizuală și cu praf, dar și element de disconfort.

Așadar, orașul are o sumă de aspecte care ar putea fi îmbunătățite din punct de vedere al mobilității:

- Dezvoltarea spațiilor publice cu potențial și extinderea traseelor pietonale;
- Reorganizarea zonelor rezidențiale cu prioritate pentru pietoni;
- Reorganizarea zonelor de parcare din cadrul zonelor de locuit.

Principalii indicatori care evaluează impactul transportului asupra calității vieții derivă din:

- Lungimea aliniamentelor și suprafețele verzi - prezența zonelor vegetale (aliniamente stradale, zone umbrite de așteptare a mijlocului de transport în comun, trotuare bordate de vegetație care să facă mai plăcute deplasările pe jos);
- Suprafață spațiilor comunitare - existența zonelor recreaționale apropiate domiciliului (zone de întâlnire a comunității vs. zone destinate parcării mașinilor);
- Modul de ocupare al terenului (spații ocupate de mașini vs. spații destinate nevoilor orașului, a pietonilor);
- Lungimea traseelor pietonale – conectarea zonelor rezidențiale cu punctele de interes;
- Lungimea traseelor rutiere – dezvoltarea rutelor alternative, care să elibereze orașul de traficul de tranzit;
- Suprafața garajelor / zonelor de staționare – transformarea zonelor de garare în zone destinate locuitorilor.

Calitatea mediului urban este în permanență supusă riscului de neglijare, atunci când se planifică sectorul transporturilor. Practicile din trecut s-au concentrat deseori pe dezvoltarea infrastructurii de transport fără a extinde schimbările/îmbunătățirile realizate, pentru creșterea calității peisajului urban, acolo unde este posibil.

Concentrarea pe utilitate și structură, în special în furnizarea unei infrastructuri de bună calitate pentru transportul motorizat, combinată cu creșterea numărului de autoturisme personale au determinat scăderea amenajărilor pentru pietoni și a calității spațiilor publice, în general.

Un mediu atractiv și confortabil, asigurat de amenajările de bază, are potențialul de a influența toate celelalte aspecte ale vieții urbane și a sistemului de transport. Siguranța este îmbunătățită atunci când spațiul urban abundă în pietoni. Accesibilitatea este îmbunătățită atunci când se iau în considerare nevoile pietonilor, deoarece toate călătoriile încep și se termină, în mod natural, în calitate de pieton.

Calitatea aerului se îmbunătățește ca rezultat al gestionării traficului și a parcărilor și a utilizării tot mai frecvente a transportului nemotorizat. Chiar și eficiența sistemului economic crește, pe măsură ce mediile urbane atrag tot mai mulți utilizatori ai spațiilor urbane.

Atunci când este evaluată calitatea vieții în mediul urban, cuantificarea acestui aspect devine dificilă, întrucât de cele mai multe ori calitatea vieții se rezumă la o sumă de elemente calitative și mai puțin cantitative. Concepte precum "walkability – calitatea de a permite deplasarea pietonală sigură și nestingherită" sau "liveability – calitatea locuirii" sunt des întâlnite în descrierile calitative ale vieții urbane, însă sunt dificil de exprimat într-o manieră cantitativă clară.

Walkability este un indicator al gradului de permisivitate al unei zone pentru deplasările pietonale. Acest indicator are beneficii economice, pentru sănătate dar și pentru mediu, promovând un mijloc de deplasare durabil, este de asemenea influențat de prezența sau de absența aleilor, trotuarelor sau zonelor pietonale, trafic și condițiile infrastructurii, modelul de utilizare al terenului, accesibilitatea oferită de clădiri, siguranța și altele.

Una dintre definițiile permisivității deplasărilor pe jos descrie măsura în care mediul construit este prietenos în favoarea persoanelor care trăiesc, cumpără, vizitează sau petrec timpul într-o anumită zonă. În vederea determinării capacității de deplasare pietonală stau la bază următoarele aspecte:

- conectivitatea străzilor;
- gradul de utilizare al terenului;
- densitatea de locuire;
- prezența cadrului vegetal;
- frecvența și varietatea clădirilor;
- intrări sau alte atracții de-a lungul fațadelor clădirilor;
- orientarea ferestrelor și a ușilor înspre stradă;
- zone recreaționale și economice apropiate domiciliului;
- atribuirea pietonului prioritate pe anumite străzi de tip shared-street;
- zone comerciale la parterul imobilelor.

Decizia individuală de deplasare pietonală este influențată de mediul construit, densitatea, diversitatea, designul, accesibilitatea destinației și distanța ce trebuie parcursă.

Liveability este un concept inovativ care are ca scop măsurarea calității vieții. Acesta analizează calitatea locuiri la nivelul unui oraș pe baza mai multor criterii corelate cu bunăstarea, confortul, bunurile materiale și necesitățile unei anumite clase socioeconomice într-o anumită zonă geografică. Standardele de calitate a vieții includ factori precum venitul, calitatea și disponibilitatea ocupării forțelor de muncă, rata sărăciei, calitatea și accesibilitatea cazării, indicatori socioeconomici (precum Produsul Intern Brut, rata inflației), timpul anual disponibil pentru recreere, accesul la servicii medicale de calitate, accesul la servicii educaționale de calitate, speranța de viață, incidența îmbolnăvirii, costul bunurilor și al serviciilor,

infrastructura, creșterea economică la nivel național, stabilitatea economică și politică, libertatea politică și religioasă, climatul și siguranța și altele.

Totuși, cele două concepte prezentate sunt dificil de cuantificat, acestea în final rezumându-se la percepția locuitorilor din mediul urban asupra spațiului pietonal și/sau a spațiului de recreere.

Cu toate acestea, un indicator al calității vieții a cărui valoare poate fi cuantificat matematic este nivelul de zgomot. Utilizând rezultatele modelului de transport, acesta poate fi evaluat pe baza volumelor de trafic și a prestației medii zilnice exprimată în veh.km la nivel urban.

Din perspectiva nivelului mediu de zgomot datorat traficului rutier, la nivel mediu zilnic se constată următoarele valori (Calculat funcție de viteza de deplasare și volumul de trafic pe clase de vehicule):

Tabel 28. Indicator de calitate a vieții – nivelul de zgomot

	2024	2027	2035
Nivelul Mediu de Zgomot [dB]	69.71	69.81	70.39
Nivelul Maxim de Zgomot [dB]	83.03	83.26	83.63

Tendința de creștere a nivelului de zgomot la orizontul de perspectivă 2035 confirmă presiunea exercitată de traficul rutier asupra mediului urban și necesitatea implementării unor măsuri de reducere a traficului motorizat în perioada 2024-2030.

Se constată că pe termen mediu și lung, în zonele cu trafic intens, nivelul mediu al zgomotului înregistrează o creștere cu 0.96%, depășind 70 dB. Față de aceste creșteri, aparent reduse, trebuie ținut cont de faptul că nivelul de zgomot se calculează utilizând o scară logaritmică, ceea ce înseamnă că în jurul acestor valori obținute, o creștere a nivelului de zgomot cu 1 dB reprezintă aproape o dublare a nivelului de zgomot.

Pentru determinarea acestor valori s-a utilizat metodologia RLS-90, elaborată de Ministerul Transporturilor din Germania, nivelul de zgomot stabilindu-se pe baza următoarei formule:

$$L_M(25)\ [dB] = 37.5 + 10 * \lg\left(M(1 + 0.082 * p)\right)$$, unde:

M – volumul total de trafic pe un segment de drum;

p – procentul de vehicule de marfă din totalul de vehicule pe segment.

Din perspectiva problemelor identificate, acestea au fost detaliate în capitolele referitoare la parcări și la spațiul urban, respectiv capitolele 2.2. și 2.7. Rezumând principalele probleme cu efecte asupra calității vieții sunt:

- Nivelul ridicat de zgomot în zonele riverane arterelor majore de circulații, fiind afectate în aceeași măsură și zone cu caracter profund rezidențial;
- Străzile principale de acces în zona centrală sunt amenajate în favoarea circulației și staționării autovehiculelor;
- Dificultăți de parcurgere a traseelor cu potențial pietonal din cauza lipsei trotuarelor și inaccesibilității pentru persoane cu mobilitate redusă (în cărucior, mame cu copii în cărucior, persoane în vârstă cu dificultăți motorii);

Traseele majore care leagă punctele de interes ale orașului nu sunt amenajate ca trasee majore favorabile deplasărilor nemotorizate.

5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane

Viziunea privind mobilitatea durabilă în orașele europene este construită în jurul conceptului de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD). Acesta reprezintă un cadru strategic integrat, orientat către dezvoltarea unor soluții de mobilitate eficiente, echitabile și sustenabile, care contribuie la creșterea calității vieții pentru toate categoriile sociale, sprijină dezvoltarea economică și protejează mediul, adaptându-se în același timp la provocările generate de schimbările climatice. Un PMUD este o strategie pe termen lung pentru transport și mobilitate, elaborată cu obiective și ținte clare, care urmărește îmbunătățirea accesibilității și a calității vieții la nivelul orașului și al zonei urbane funcționale aferente.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) adoptă o abordare holistică a mobilității urbane, vizând planificarea atât al transportului de persoane, cât și al celui de mărfuri. Scopul principal este de a echilibra obiectivele economice, sociale și de mediu într-un cadru coerent și sustenabil. Această abordare este concentrată pe practicile de planificare existente, fiind ancorată în principii esențiale precum integrarea intersectorială, participarea activă a actorilor relevanți și un proces sistematic de evaluare. Actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina are ca obiectiv definirea unor soluții viabile și eficiente, construite pe baza strategiilor deja elaborate și a investițiilor aflate în curs de implementare. În egală măsură, procesul vizează o orientare clară către utilizarea eficientă și echitabilă a infrastructurii de transport existente, ținând cont de dimensiunile de mediu, economice, sociale, culturale, precum și de impactul asupra calității vieții.

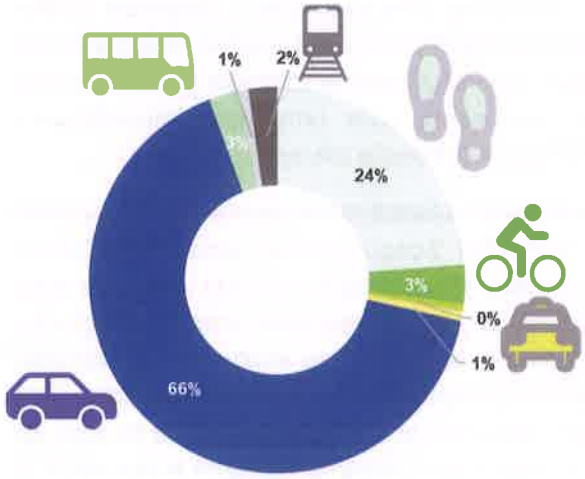
Viziunea și portofoliul de proiecte propuse prin actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina sunt structurate în corelare cu orizontul de implementare al planului (2024-2030), fiind completate de o perspectivă strategică extinsă până în anul 2035, care oferă un cadru de planificare pe termen lung. Totuși, pentru a asigura relevanța și adaptabilitatea documentului, este recomandată actualizarea planului și a modelului de transport cel puțin o dată la șapte ani (ideal la fiecare cinci ani), în vederea:

- adaptării proiectelor la noile tendințe socio-economice, la dinamica dezvoltării urbane și la inovațiile tehnologice din domeniul mobilității;
- recalibrării priorităților în cazul în care obiectivele stabilite sau indicatorii de performanță nu sunt atinse;
- alinierii continue la noile priorități stabilite la nivel global și european, precum și valorificării oportunităților emergente de finanțare.

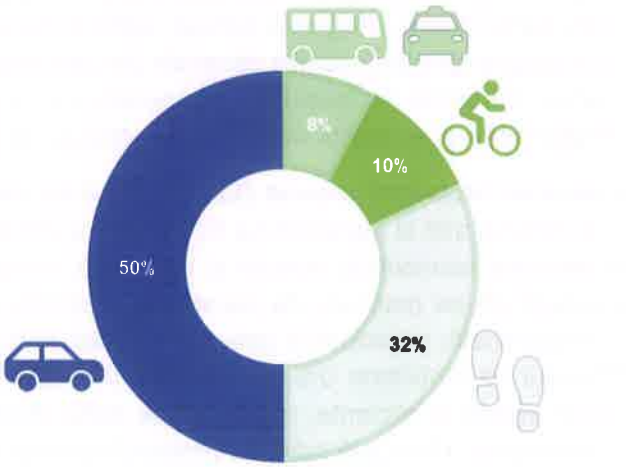
Viziunea privind mobilitatea durabilă în municipiul Câmpina reflectă angajamentul autorităților locale de a promova un sistem de transport accesibil, sigur, durabil, incluziv și eficient, în concordanță cu nevoile actuale și viitoare ale comunității, în corelare cu orizontul de implementare 2030 și perspectiva de dezvoltare 2035.

Figura 131. Repartiția modală actuală – orizont 2024 (stânga) și cea previzionată – 2035 orizont de perspectivă (dreapta)

Repartiția modală actuală (2024)



Repartiția modală previzionată (2035)



Sursa: Prelucrarea autorilor

5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

Accesibil | Sigur | Durabil | Incluziv | Eficient

Orizontul de implementare al PMUD este anul 2030, acesta reprezentând o etapă intermediară în atingerea viziunii de dezvoltare pe termen lung.

În perspectiva dezvoltării pe termen lung (orizont 2035) municipiul Câmpina dispune de un sistem de transport accesibil, sigur, durabil, incluziv și eficient, care asigură conexiuni optime cu principalele noduri urbane, sprijinind totodată și dezvoltarea economică sustenabilă.

5.1.1. Nivelul periurban / metropolitan

În perspectiva dezvoltării pe termen lung (orizont 2035), municipiul Câmpina este un nod strategic în rețeaua națională de transport, beneficiind de conexiuni rapide și eficiente cu principalele centre economice și urbane, precum București și Ploiești. Modernizarea infrastructurii rutiere și feroviare a transformat municipiul într-un punct de referință pentru mobilitatea sustenabilă, asigurând accesibilitate optimă pentru locuitori, vizitatori și investitori.

Relația cu municipiul Ploiești este consolidată printr-un sistem de transport public județean bine organizat și prin conexiuni feroviare rapide, care permit deplasări eficiente în mai puțin de 20 de minute cu trenul. Timpul de acces către aeroporturile din Otopeni, Băneasa și Brașov este semnificativ redus datorită finalizării autostrăzii A3 și modernizării rețelei feroviare TEN-T centrale, facilitând mobilitatea regională și internațională. Transportul județean este integrat tarifar și digital într-o platformă inteligentă, facilitând achiziția de bilete și optimizând planificarea rutelor.

Municipiul Câmpina joacă un rol esențial ca poartă feroviară strategică pentru județul Prahova, sprijinind atât transportul de călători, cât și dezvoltarea economică regională. În același timp, traficul de marfă este

complet deviat din zonele rezidențiale, protejând calitatea vieții și consolidând un mediu urban sigur și sustenabil.

Mobilitatea activă este încurajată printr-o rețea extinsă de piste de biciclete și trasee pietonale, care asigură conexiuni sigure și rapide între municipiu și localitățile din zona metropolitană. Această infrastructură permite un timp de deplasare sub 30 de minute spre prima coroană de localități (Bănești, Brebu, Cornu, Poiana Câmpina, Telega). Infrastructura este dotată cu facilități moderne, iar traseele sunt corelate cu transportul public și zonele de interes economic și turistic. De asemenea, municipiul sprijină accesul la educație printr-un sistem de transport școlar ecologic, oferind elevilor din localitățile învecinate acces egal la instituțiile de învățământ, reducând în același timp impactul asupra mediului.

Integrarea sistemelor inteligente de transport (ITS) și a soluțiilor de monitorizare a traficului contribuie la creșterea eficienței transportului public și la optimizarea fluxurilor de trafic. În plus, amenajarea traseelor verzi-albastre conectează orașul cu zonele naturale din proximitate, precum Valea Doftanei și Pădurea Muscel, promovând ecoturismul și activitățile recreative.

5.1.2. Nivelul local

În perspectiva dezvoltării pe termen lung (orizont 2035), municipiul Câmpina se afirmă ca un exemplu de bune practici în dezvoltarea mobilității urbane sustenabile, printr-o strategie integrată care prioritizează transportul public, mersul pe jos și utilizarea bicicletei. Printr-o planificare integrată și investiții direcționate, orașul asigură un echilibru între accesibilitate, siguranță și protecția mediului, oferind soluții de deplasare moderne și eficiente.

Zona centrală a municipiului constituie un reper urban vibrant, proiectat pentru a încuraja interacțiunea socială și a răspunde nevoilor tuturor utilizatorilor, inclusiv celor vulnerabili. Printr-o abordare integrată, spațiile publice sunt optimizate pentru a fi accesibile, atractive și funcționale, contribuind la consolidarea coeziunii comunitare. Amenajările urbane sunt concepute conform principiului „shared-space", asigurând un echilibru între diferitele tipuri de mobilitate. Pietonii și bicicliștii beneficiază de un mediu sigur și prietenos, în timp ce viteza vehiculelor motorizate este redusă prin măsuri eficiente de calmare a traficului. Aceste intervenții îmbunătățesc siguranța circulației și promovează un stil de viață activ, reducând impactul transportului asupra mediului urban. În proximitatea instituțiilor de învățământ, implementarea măsurilor de calmare a traficului, contribuie la crearea unui mediu sigur pentru copii și familii.

Sistemul de transport public joacă un rol central în oferta de mobilitate a municipiului și dispune de o flotă modernă, alcătuită din vehicule ecologice, care circulă pe trasee bine corelate cu nivelul de cerere. Stațiile sunt confortabile, sigure și atractive, ușor de identificat în peisajul urban, echipate cu sisteme de informare digitală. Creșterea atractivității transportului public a condus la reducerea dependenței de autoturisme și la îmbunătățirea fluidității traficului. Astfel, deplasările cu autoturismul sunt rezervate în principal călătoriilor externe sau către zone care nu sunt deservite de transportul public sau de calea ferată.

Autogara din municipiul Câmpina servește ca un hub de transport regional strategic, oferind conexiuni rapide și eficiente între localitățile din zonă și marile centre urbane. Beneficiind de o infrastructură modernizată, aceasta este echipată cu spații de așteptare confortabile, sisteme digitale de informare și acces optimizat la transportul public și soluții de mobilitate alternativă. Prin integrarea acestor elemente, autogara sprijină dezvoltarea unei rețele de transport județean sustenabile, îmbunătățind accesibilitatea și experiența utilizatorilor.

În interiorul municipiului, viteza de circulație a autovehiculelor este restricționată, iar numeroase străzi sunt transformate în străzi rezidențiale cu trafic redus. Traficul greu și de tranzit este direcționat către centura orașului, limitând impactul acestuia asupra zonei centrale și a zonelor locuite.

În același orizont de perspectivă, municipiul Câmpina, dispune de o infrastructura logistică susținută de centre de consolidare a mărfurilor și un regulament intern de distribuție eficient. Acest sistem integrat optimizează fluxurile logistice, reduce congestionarea traficului și minimizează impactul asupra mediului, asigurând un transport de marfă sustenabil și bine organizat.

Pentru bicicliști, municipiul oferă o rețea extinsă și coerentă de piste dedicate, care conectează cartierele rezidențiale cu zonele de interes și nodurile de transport. Aceasta este completată de coridoare verzi-albastre, care facilitează deplasările într-un mediu plăcut și sigur.

Reglementarea parcărilor a dus la o utilizare mai eficientă a spațiului public, reducând congestia și îmbunătățind accesibilitatea în zonele centrale. Totodată, veniturile generate sunt reinvestite în proiecte de mobilitate durabilă, contribuind la regenerarea urbană și la dezvoltarea infrastructurii.

Municipiul Câmpina se aliniază la obiectivele Viziunii Zero, având o rețea de străzi sigure și fără accidente mortale.

Prin această abordare strategică, municipiul Câmpina devine un model de mobilitate urbană durabilă, îmbunătățind calitatea vieții locuitorilor și consolidându-și statutul de oraș modern, sigur și sustenabil.

5.1.3. Nivelul cartierului

În perspectiva dezvoltării pe termen lung (orizont 2035), cartierele din Câmpina reprezintă un model de calitate a vieții și dezvoltare durabilă, oferind un echilibru optim între spațiile verzi, infrastructura modernă și mobilitatea sustenabilă. Este promovat un stil de viață activ, în care deplasarea pietonală și cu bicicleta sunt dominante, iar accesul autoturismelor este limitat pentru a prioritiza siguranța și confortul locuitorilor. Străzile sunt concepute ca spații prietenoase, integrate în conceptul „living streets", unde pietonii și bicicliștii beneficiază de infrastructură dedicată, iar spațiile publice sunt amenajate pentru interacțiune și relaxare. Fiecare cartier dispune de rețele coerente de trasee velo și pietonale, care le conectează eficient cu zonele de interes economic, social și de agrement, facilitând un stil de viață sănătos și reducând dependența de autoturisme. Siguranța pietonilor este prioritară, în special în proximitatea unităților de învățământ, unde sunt implementate măsuri de calmare a traficului, precum supraînălțarea trecerilor de pietoni, marcaje vizibile și optimizarea fluxurilor de circulație.

Parcările rezidențiale sunt relocate în structuri supraetajate sau semi-îngropate, restituind astfel spațiul pentru amenajarea zonelor verzi, a locurilor de joacă și facilități comunitare. Livrările de colete sunt realizate prin vehicule electrice și hibride, cu puncte de auto-ridicare amplasate strategic, reducând impactul traficului de curierat.

Mobilitatea urbană este susținută printr-o infrastructură modernă, incluzând stații de încărcare pentru vehicule electrice, rastele și parcări pentru biciclete, precum și sisteme de bike-sharing. Nodurile de mobilitate, amplasate în jurul principalelor stații de transport public, integrează parcări sigure pentru biciclete, zone de așteptare confortabile și puncte de închiriere pentru mijloace de transport sustenabile.

Prin această abordare integrată, cartierele din Câmpina nu doar că reduc poluarea și optimizează traficul, dar oferă locuitorilor un mediu urban de înaltă calitate, sustenabil și orientat către viitor, consolidând orașul ca un exemplu de bune practici în dezvoltarea urbană modernă.

Viziunea este susținută de un set de **obiective strategice**, de nivel înalt, de scopuri și obiective operaționale, care ghidează dezvoltarea sustenabilă a mobilității urbane în municipiul Câmpina. Obiectivele strategice ale PMUD sunt formulate la nivel înalt, fiind aliniate cu politicile guvernamentale și ministeriale, directivele și recomandările Comisiei Europene, precum și cu prevederile Ghidului Jaspers pentru elaborarea PMUD. În plus, acestea sunt corelate cu obiectivele stabilite prin PMUD Câmpina (2021-

2027), asigurând o continuitate strategică și operațională în procesul de actualizare și implementare. Astfel, principalele obiective strategice urmărite includ:

- **ACCESIBILITATE** - toți cetățenii beneficiază de opțiuni de transport ce le asigură accesul la destinații și servicii esențiale
- **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** - creșterea siguranței și securității în circulație
- **MEDIU** - reducerea poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie
- **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** - creșterea eficacității economice a transportului de persoane și de mărfuri
- **CALITATEA MEDIULUI URBAN** - creșterea atractivității și calității mediului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu

5.2. Obiective specifice

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina reprezintă un instrument esențial pentru dezvoltarea și implementarea unor soluții de mobilitate eficientă, durabilă și adaptată nevoilor comunității. Conform prevederilor art. 15, alin. 13 din Ordinul 233/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism (cu modificările și completările ulterioare)[66], PMUD trebuie să răspundă următoarelor obiective:

OBIECTIV 1 – ÎMBUNĂTĂȚIREA EFICIENȚEI SERVICIILOR ȘI INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT
OBIECTIV 2 – REDUCEREA NECESITĂȚILOR DE TRANSPORT MOTORIZAT, REDUCEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI ȘI REDUCEREA CONSUMULUI DE ENERGIE PENTRU ACTIVITĂȚILE DE TRANSPORT
OBIECTIV 3 - ASIGURAREA UNUI NIVEL OPTIM DE ACCESIBILITATE ÎN CADRUL LOCALITĂȚII ȘI ÎN CADRUL ZONELOR METROPOLITANE / PERIURBANE
OBIECTIV 4 - ASIGURAREA UNUI MEDIU SIGUR PENTRU POPULAȚIE
OBIECTIV 5 - ASIGURAREA ACCESIBILITĂȚII TUTUROR CATEGORIILOR DE PERSOANE, INCLUSIV PENTRU PERSOANELE CU DIZABILITĂȚI

5.3. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor

Selecția proiectelor incluse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina se realizează printr-un proces riguros și structurat, care asigură alinierea acestora la prioritățile locale, regionale și strategice, după cum urmează:

- **Monitorizarea gradului de implementare a proiectelor din portofoliul PMUD (2021-2027)**
- **Analiza documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului în vigoare**
- **Priorități reieșite din analiza situației existente a mobilității urbane a municipiului Câmpina**
- **Discuții în cadrul grupurilor de lucru**
- **Identificarea proiectelor aflate în curs de pregătire la nivelul autorității publice locale sau a altor instituții publice**
- **Propuneri ale echipei de specialiști**

[66] Ord. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism

6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane

Cadrul strategic pentru mobilitatea urbană durabilă în următorii 10 ani se fundamentează pe o serie de indicatori cheie, care trebuie monitorizați permanent, și care reprezintă și țintele asumate de autoritatea publică locală.

Pentru a putea ajunge la o distribuție modală echilibrată, care să susțină modurile de deplasare sustenabile, în următorii ani este esențial să se continue și să se intensifice eforturile pentru optimizarea sistemului de transport public precum, și pentru dezvoltarea infrastructurii dedicate deplasărilor active și a dotărilor complementare, așa cum vom detalia în capitolele următoare.

Direcțiile de acțiune propuse în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina sunt aliniate cu cele 5 obiective ale PMUD stabilite prin Ordinul 233/ 2016 pentru aprobare a Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism (cu modificările și completările ulterioare).

6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Direcțiile de acțiune reprezintă grupări acțiuni asociate concepute pentru a maximiza eficacitatea și eficiența în atingerea obiectivelor organizaționale. Printr-o abordare integrată, acestea facilitează alinierea resurselor și optimizarea proceselor, contribuind astfel la concretizarea viziunii strategice.

OBIECTIV 1 – ÎMBUNĂTĂȚIREA EFICIENȚEI SERVICIILOR ȘI INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT

- Dezvoltarea coridoarelor de mobilitate urbană

OBIECTIV 2 – REDUCEREA NECESITĂȚILOR DE TRANSPORT MOTORIZAT, REDUCEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI ȘI REDUCEREA CONSUMULUI DE ENERGIE PENTRU ACTIVITĂȚILE DE TRANSPORT

- Dezvoltarea rețelei secundare de piste de biciclete și trasee de agrement
- Dezvoltarea facilităților aferente deplasărilor cu bicicleta

OBIECTIV 3 - ASIGURAREA UNUI NIVEL OPTIM DE ACCESIBILITATE ÎN CADRUL LOCALITĂȚII ȘI ÎN CADRUL ZONELOR METROPOLITANE / PERIURBANE

- Îmbunătățirea conectivității rutiere și velo în municipiu și în zona metropolitană

OBIECTIV 4 - ASIGURAREA UNUI MEDIU SIGUR PENTRU POPULAȚIE

- Reconfigurarea principalelor intersecții
- Îmbunătățirea siguranței rutiere în vecinătatea instituțiilor de învățământ și în zonele rezidențiale
- Dezvoltarea circulațiilor rutiere în zonele rezidențiale noi sub formă de străzi rezidențiale (*living streets*)

OBIECTIV 5 - ASIGURAREA ACCESIBILITĂȚII TUTUROR CATEGORIILOR DE PERSOANE, INCLUSIV PENTRU PERSOANELE CU DIZABILITĂȚI

- Dezvoltarea zonelor cu prioritate pentru pietoni
- Regenerarea urbană a cartierelor de locuințe

6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale

OBIECTIV 1 – ÎMBUNĂTĂȚIREA EFICIENȚEI SERVICIILOR ȘI INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT

- Dezvoltarea sistemului de management al traficului
- Optimizarea rutelor de transport public local

OBIECTIV 2 – REDUCEREA NECESITĂȚILOR DE TRANSPORT MOTORIZAT, REDUCEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI ȘI REDUCEREA CONSUMULUI DE ENERGIE PENTRU ACTIVITĂȚILE DE TRANSPORT

- Revizuirea politicii de parcare
- Promovarea mobilității urbane durabile

OBIECTIV 4 – ASIGURAREA UNUI MEDIU SIGUR PENTRU POPULAȚIE

- Extinderea zonelor cu limită de viteză (30 km/h sau zone rezidențiale)
- Introducerea unei Zone cu Nivel Scăzut de Emisii (ZNSE)

6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

OBIECTIV 2 – REDUCEREA NECESITĂȚILOR DE TRANSPORT MOTORIZAT, REDUCEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI ȘI REDUCEREA CONSUMULUI DE ENERGIE PENTRU ACTIVITĂȚILE DE TRANSPORT

- Constituirea unui ADI de transport public
- Realizarea unei structuri de gestiune a parcărilor la nivelul APL

6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

6.4.1. La scară periurbană / metropolitană

- Îmbunătățirea conectivității nemotorizate la nivel metropolitan

6.4.2. La scara municipiului

- Optimizarea sistemului de transport public
- Dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate (pietonale și velo), utilitare și de agrement (coridoare de mobilitate urbană durabilă, rețea secundară de piste de biciclete, etc.)
- Îmbunătățirea siguranței rutiere
- Optimizarea utilizării spațiului urban prin reducerea suprafeței alocate parcării

6.4.3. La nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate

- Regenerarea cartierelor de locuințe colective (cu prioritate pentru deplasări nemotorizate)
- Reorganizarea autogării ca nod intermodal
- Dezvoltarea unei rețele de hub-uri locale de mobilitate

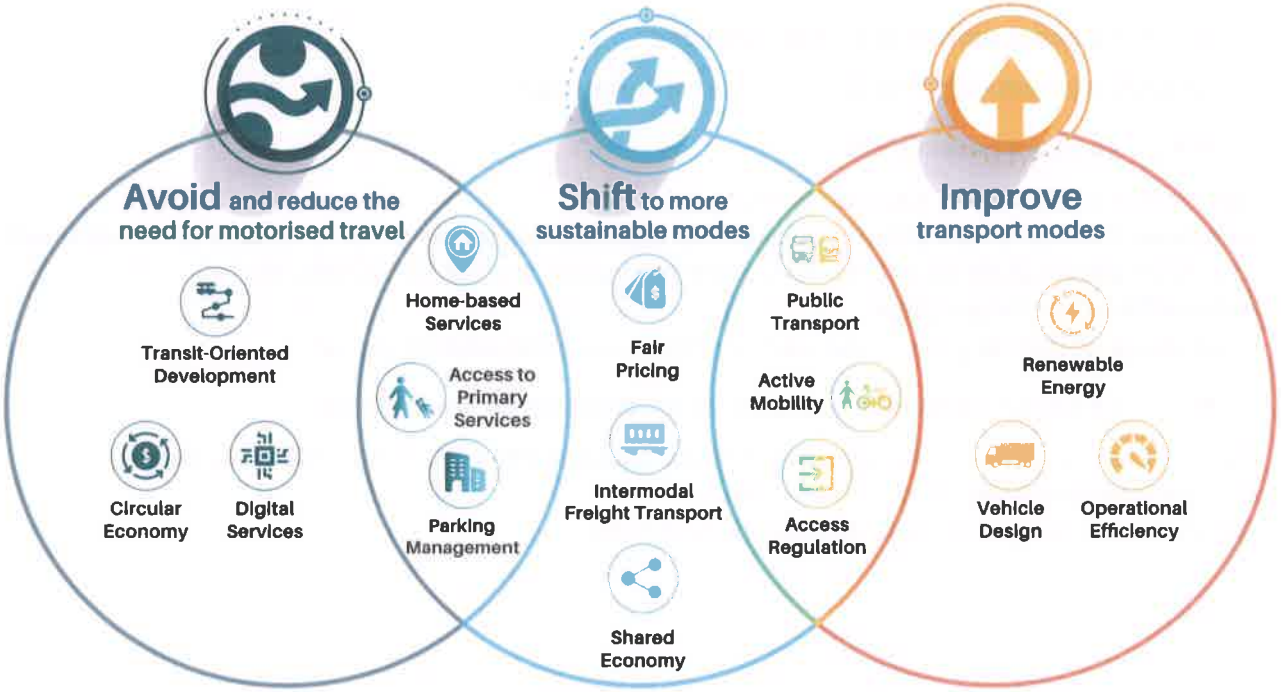
7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

Pentru a realiza o evaluare clară și detaliată a impactului mobilității la cele trei niveluri teritoriale analizate, au fost elaborate trei scenarii distincte. Acestea au fost conturate pe baza direcțiilor de acțiune prioritare și a unor linii directoare strategice majore, având ca punct de plecare obiectivele mobilității durabile.

Fiecare scenariu de mobilitate a fost definit pentru a aborda în mod specific principalele provocări identificate în sistemul de transport, fiind structurat astfel încât să permită optimizarea acestuia. Scenariile iau în considerare proiectele aflate în derulare și urmăresc să genereze contribuții semnificative în dezvoltarea rețelei de transport public, extinderea și diversificarea serviciilor aferente, precum și în creșterea calității și siguranței deplasărilor pietonale și cu bicicleta.

Scenariile alternative de mobilitate sunt formulate ca ansambluri coerente de măsuri, dezvoltate în conformitate cu *abordarea ASI (AVOID-SHIFT-IMPROVE)*, un instrument recunoscut la nivel internațional pentru fundamentarea politicilor de mobilitate urbană durabilă. Fiecare scenariu include intervenții specifice care urmăresc: evitarea sau reducerea necesității deplasărilor nenecesare, prin integrarea planificării teritoriale cu politicile de urbanism și mobilitate *(Avoid)*; orientarea comportamentului de mobilitate către moduri de transport sustenabile, precum transportul public, deplasările nemotorizate și partajate *(Shift)*; respectiv optimizarea infrastructurii și a serviciilor de transport existente, prin modernizare, digitalizare și creșterea performanței operaționale *(Improve)*. Această abordare integrată permite configurarea unor soluții adaptate contextului local, care contribuie la creșterea eficienței sistemului de mobilitate, reducerea impactului asupra mediului și îmbunătățirea calității vieții urbane.

Figura 132. Abordarea ASI (Avoid-Shift-Improve) - conceptualizare



Sursa: https://slocat.net/asi/

Scenariile alternative de dezvoltare a mobilității urbane sunt structurate progresiv, reflectând niveluri diferite de implicare, resurse alocate și impact preconizat asupra sistemului de transport.
Evaluarea acestora este realizată utilizând modelul de transport pentru orizontul de perspectivă 2035, în vederea evidențierii impactului cumulativ al intervențiilor propuse și a diferențelor dintre scenarii, fără a modifica orizontul de implementare al planului (2030).
Acestea sunt descrise după cum urmează:

- **Scenariul „Do Minimum":** presupune o intervenție de bază, cu obiectivul de a promova mobilitatea durabilă prin măsuri punctuale, menite să răspundă provocărilor imediate din domeniul mobilității urbane. Strategia include investiții limitate, dar cu impact direct, în infrastructura pietonală, rețele pentru biciclete, sisteme de gestionare a parcării și îmbunătățirea serviciilor de transport public. Sunt vizate în principal proiecte aflate în faze avansate de planificare, cu grad ridicat de fezabilitate și sprijin din partea administrației publice locale și a comunității.
- **Scenariul „Do Something":** propune o abordare intermediară, orientată către implementarea unui portofoliu echilibrat de proiecte pe termen mediu. Acest scenariu combină măsuri de promovare a mobilității active și colective cu acțiuni de gestionare a cererii de transport. Sunt avute în vedere extinderea infrastructurii pietonale și velo, modernizarea rețelei rutiere, optimizarea managementului traficului și reorganizarea parcării. În plus, scenariul include intervenții urbanistice (precum regenerarea pieței centrale și a zonelor de locuințe colective) și soluții pentru eficientizarea transportului de marfă, inclusiv reglementări pentru livrări și dezvoltarea unor centre de consolidare a mărfurilor.
- **Scenariul „Do Maximum":** care implică mobilizarea unor resurse financiare, instituționale și tehnice considerabile, în vederea transformării profunde a sistemului de mobilitate urbană. Scenariul integrează proiecte de anvergură, cu impact structural, precum realizarea centurii de est a municipiului, regenerarea urbană a zonei autogării, dezvoltarea unei platforme digitale pentru managementul serviciilor publice, implementarea unui sistem inteligent de control al traficului greu și amenajarea nodurilor de mobilitate locală, menite să faciliteze integrarea modurilor de transport și optimizarea fluxurilor de deplasare.

Intervențiile propuse în fiecare scenariu sunt detaliate în capitolul Planul de Acțiune și includ măsuri în următoarele domenii:

- Rețea stradală,
- Transport public și feroviar
- Sisteme de parcare,
- Regenerare urbană,
- Siguranță rutieră,
- Transport de marfă,
- Mijloace alternative de mobilitate,
- Electromobilitate,
- Managementul traficului,
- Transport intermodal,
- Aspecte instituționale.

Impactul implementării fiecărui scenariu este analizat pe baza proiectelor propuse și a termenelor de realizare, conform celor cinci criterii stabilite în analiza situației existente: eficiență economică, impact asupra mediului, accesibilitate, siguranță și calitatea vieții.

7.1. Eficiența economică

În ceea ce privește evaluarea eficienței economice, conform recomandărilor ghidului JASPERS, principalii indicatori de evaluare sunt:

- Durata totală de deplasare pe moduri de transport, exprimată în ore/zi, beneficiul economic fiind dat de economia de timp rezultată din diferența între diversele scenarii și scenariul de referință;
- Distanța totală de deplasare pe moduri de transport, exprimată în km/zi, beneficiul economic fiind dat de diminuarea distanțelor parcurse de vehiculele aflate în sistem la nivelul unei zile, rezultată din diferența între diversele scenarii și scenariul de referință.

Din punct de vedere al duratelor totale de deplasare și al distanțelor de deplasare zilnice, acestea au următoarea variație:

Tabel 29. Indicatori globali de performanță ai scenariilor de mobilitate – anul 2027

	Mod de transport	U.M.	Scenariul referință	Scenariul minim	Scenariul mediu	Scenariul maxim
Durată totală deplasări	Autoturisme total	veh·h/zi	33527	33865	19714	18972
	Autoturisme trafic intern	veh·h/zi	5827	6155	6122	5339
	Deplasări pietonale	pas·h/zi	4194	3483	3485	3515
	Deplasări cu bicicleta	pas·h/zi	100	86	91	92
	Vehicule grele de marfă	veh·h/zi	3737	3740	1853	1827
	Vehicule ușoare de marfă	veh·h/zi	3411	3432	2238	2122
	Transport public	pas·h/zi	32	29	29	25
Distanța parcursă	Autoturisme total	veh·km/zi	1119980	1127243	1322833	1316027
	Autoturisme trafic intern	veh·km/zi	194216	201212	201534	185679
	Deplasări pietonale	pas·km/zi	16775	13934	13939	14060
	Deplasări cu bicicleta	pas·km/zi	1864	1570	1656	1676
	Vehicule grele de marfă	veh·km/zi	122562	122562	146177	145652
	Vehicule ușoare de marfă	veh·km/zi	122707	122920	136587	135604
	Transport public	pas·km/zi	1049	952	952	832

Tabel 30. Indicatori globali de performanță ai scenariilor de mobilitate – anul 2035

	Mod de transport	U.M.	Scenariul referință	Scenariul minim	Scenariul mediu	Scenariul maxim
Durată totală deplasări	Autoturisme total	veh·h/zi	39512	39867	22191	21335
	Autoturisme trafic intern	veh·h/zi	6484	6818	6756	5852
	Deplasări pietonale	pas·h/zi	4253	3567	3568	3599
	Deplasări cu bicicleta	pas·h/zi	104	90	95	96
	Vehicule grele de marfă	veh·h/zi	4677	4681	2212	2181
	Vehicule ușoare de marfă	veh·h/zi	4266	4289	2657	2514
	Transport public	pas·h/zi	15	31	31	27
Distanța parcursă	Autoturisme total	veh·km/zi	1208131	1215140	1424584	1416842
	Autoturisme trafic intern	veh·km/zi	207843	214428	214918	198177
	Deplasări pietonale	pas·km/zi	17011	14266	14272	14397
	Deplasări cu bicicleta	pas·km/zi	1946	1631	1721	1742
	Vehicule grele de marfă	veh·km/zi	139012	139035	166016	165419
	Vehicule ușoare de marfă	veh·km/zi	139190	139408	155325	154181
	Transport Public	pas·km/zi	570	1010	1009	882

Se constată că în orizontul de timp 2027, scenariul minim duce la o creștere a duratelor de deplasare cu autoturismul la nivel urban de 5.62% în cazul duratelor și de 3.6% în cazul distanțelor, similare cu valorile din scenariul mediu, în timp ce scenariul maxim oferă o reducere a acestora cu 8.38% în cazul duratelor și de 4.4% în cazul distanțelor. Această creștere din scenariile minime si medii este cauzată de o concentrare a proiectelor care vizează în special investiții cu specific rutier, ceea ce duce la creșterea atractivității deplasărilor cu autoturismul.

Analiza la orizontul 2027 reflectă efectele pe termen scurt ale intervențiilor propuse, în timp ce evaluarea la orizontul de perspectivă 2035 evidențiază impactul cumulativ al acestora și diferențele structurale dintre scenarii.

Orizontul intermediar 2030 nu este analizat distinct în cadrul modelului de transport, întrucât proximitatea acestuia față de anul 2027 nu ar evidenția diferențe semnificative în ceea ce privește performanța scenariilor, din perspectiva indicatorilor analizați.

La nivelul orizontului de timp 2035, impactul dintre scenarii este similar, dar comparativ cu anul de baza 2024, se observă o diferență mai mare între prestațiile prognozate și prezent. Scenariile minim și mediu

continuă sa crească prestațiile autoturismelor din traficul intern, în timp ce diferențe majore se observă în rândul utilizării sistemului de transport public, prestațiile de distanță crescând cu mai mult de 70% în scenariul minim și mediu, iar în scenariul maxim cu peste 50%.

Rezultatele obținute pentru orizontul de perspectivă 2035 fundamentează alegerea scenariului optim, care este ulterior corelat cu orizontul de implementare al PMUD (2030), prin selectarea și etapizarea proiectelor aferente scenariului „Do something".

7.2. Impactul asupra mediului

Evaluarea impactului asupra mediului are la bază calculul cantităților de gaze cu efect de seră emise la sursă, exprimate în tone CO2 echivalent pe baza următoarelor ipoteze:

- Variația prestației anuale totală exprimată în vehicule·km;
- Compoziția traficului – autoturisme, vehicule de marfă și vehicule de transport public;
- Parametri de consum de combustibil și alți parametri conform Eurostat sau ghidului de calcul aferent Master Planului Național.

Evaluarea emisiilor este realizată pentru orizontul de timp 2027, care reflectă efectele pe termen scurt ale intervențiilor propuse, precum și pentru orizontul de perspectivă 2035, care evidențiază impactul cumulativ al acestora asupra nivelului emisiilor de gaze cu efect de seră.

Orizontul 2030 este reflectat implicit prin rezultatele obținute pentru anul 2027 și prin tendințele evidențiate la orizontul de perspectivă 2035, fără a fi necesară o analiză distinctă, întrucât diferențele față de orizontul 2027 nu ar fi semnificative din perspectiva indicatorilor analizați.

Rezultatele evaluării sunt prezentate în tabelele de mai jos:

Tabel 31. Indicatori globali de performanță ai scenariilor de mobilitate – anul 2027

	Scenariul de referință	Scenariul minim	Scenariul mediu	Scenariul maxim
Total CO2e [tone/an]	57848	55716	65433	65119
Intern CO2e	8029	8257	8218	7429

Tabel 32. Indicatori globali de performanță ai scenariilor de mobilitate – anul 2035

	Scenariul de referință	Scenariul minim	Scenariul mediu	Scenariul maxim
Total CO2e [tone/an]	54961	55147	64828	64510
Intern CO2e	7557	7737	7686	6928

7.3. Accesibilitate

Accesibilitatea reprezintă un pilon fundamental al mobilității urbane sustenabile, având un impact direct asupra calității vieții și asupra eficienței economice a unui oraș. Principalul indicator al accesibilității, respectiv evoluția cererii de transport, reflectă gradul de adaptare a infrastructurii și serviciilor de transport la nevoile populației. Prin creșterea accesibilității modurilor de transport durabil, se urmărește nu doar reducerea dependenței de autoturismele utilizate pentru traficul intern, ci și încurajarea adoptării unor opțiuni mai sustenabile, precum transportul public, mersul pe jos și utilizarea bicicletelor.

Evaluarea accesibilității este realizată pentru orizontul de timp 2027, care reflectă efectele pe termen scurt ale intervențiilor propuse, precum și pentru orizontul de perspectivă 2035, care evidențiază impactul cumulativ al acestora asupra cererii de mobilitate și asupra distribuției modale.

Orizontul 2030 este reflectat implicit prin rezultatele obținute pentru anul 2027 și prin tendințele evidențiate la orizontul de perspectivă 2035, fără a fi necesară o analiză distinctă, întrucât diferențele față de orizontul 2027 nu ar fi semnificative din perspectiva indicatorilor analizați.

Rezultatele evaluării sunt prezentate în tabelele de mai jos:

Tabel 33. Evaluarea scenariilor în raport cu accesibilitatea – anul 2027

Mod de transport	Unitate de măsură	Scenariul de referință	Scenariul minim	Scenariul mediu	Scenariu maxim
Autoturisme total	Deplasări / zi	210390	212710	212601	212499
Autoturisme trafic intern		78731	81042	80934	80832
Deplasări pietonale		15726	13063	13067	13182
Deplasări cu bicicleta		3036	3500	3605	3617
Transport public		434	330	330	306
Vehicule grele de marfă	Vehicule / zi	7289	7289	7289	7289
Vehicule ușoare de marfă		14397	14397	14397	14397
Total cerere transport durabil (cu bicicleta și pe jos)	Deplasări / zi	18763	16563	16673	16798

Tabel 34. Evaluarea scenariilor în raport cu accesibilitatea – anul 2035

Mod de transport	Unitate de măsură	Scenariul referință	Scenariul minim	Scenariul mediu	Scenariul maxim
Autoturisme total	Deplasări / zi	225249	227263	227149	227047
Autoturisme trafic intern		83203	85208	85095	84992
Deplasări pietonale		15948	13375	13380	13497

Deplasări cu bicicleta		3087	3542	3651	3662
Transport public		226	347	347	321
Vehicule grele de marfă	Vehicule / zi	8267	8267	8267	8267
Vehicule ușoare de marfă		16329	16329	16329	16329
Total cerere transport durabil (cu bicicleta și pe jos)	Deplasări / zi	19035	16917	17031	17160

7.4. Siguranță

Principalul indicator privind siguranța îl reprezintă prestația, numărul de accidente evoluând direct proporțional cu aceasta. Prin urmare, pentru reducerea numărului de accidente și implicit creșterea siguranței, este necesară reducerea prestației (veh.km/zi) vehiculelor din transportul privat (autoturisme și vehicule de marfă).

Implementarea PMUD include măsuri care au ca scop scăderea numărului de deplasări motorizate, contribuind astfel la reducerea prestației la nivelul municipiului. Pe lângă diminuarea riscului de accidente, această abordare sprijină și decongestionarea traficului, îmbunătățind condițiile de siguranță pentru toți participanții.

Pe termen lung, monitorizarea indicatorilor de siguranță, precum numărul de accidente, severitatea acestora și locațiile cu risc ridicat, este esențială pentru adaptarea continuă a măsurilor implementate. Dezvoltarea unor campanii de conștientizare și educare a participanților la trafic, precum și aplicarea strictă a reglementărilor rutiere, completează eforturile de creștere a siguranței.

În plus, utilizarea tehnologiilor moderne, cum ar fi sistemele inteligente de management al traficului și infrastructura de semnalizare avansată, poate contribui la prevenirea incidentelor și la crearea unui mediu urban mai sigur.

Alte măsuri ce contribuie la creșterea siguranței sunt realizarea de coridoare dedicate circulației nemotorizate și / sau introducerea unor măsuri de limitare sau interzicere a accesului autoturismelor și / sau a vitezei de circulație a vehiculelor motorizate în zonele urbane cu trafic pietonal intens, dat fiind faptul că pietonii si bicicliștii reprezintă cele mai vulnerabile categorii de participanți la trafic.

Implementarea PMUD prevede scăderea numărului de deplasări motorizate, scăzând astfel prestația la nivelul municipiului și reducând implicit numărul de accidente produse.

Evaluarea impactului asupra siguranței este realizată pentru orizontul de timp 2027, care reflectă efectele pe termen scurt ale intervențiilor propuse, precum și pentru orizontul de perspectivă 2035, care evidențiază impactul cumulativ al acestora asupra siguranței rutiere.

Orizontul 2030 este reflectat implicit prin rezultatele obținute pentru anul 2027 și prin tendințele evidențiate la orizontul de perspectivă 2035, fără a fi necesară o analiză distinctă, întrucât diferențele față de orizontul 2027 nu ar fi semnificative din perspectiva indicatorilor analizați.

Rezultatele evaluării sunt prezentate în tabelele de mai jos:

Tabel 35. Evaluarea scenariilor în raport cu siguranța – anul 2027

		Scenariul referință	Scenariul minim	Scenariul mediu	Scenariul maxim
Prestație – veh.km / an	Total Rețea	1365248	1372725	1605596.9	1597282.23
	Zona Urbană	228023	235282	234905	215460
Număr accidente / an	Total Rețea	529	506	560	495
	Zona Urbană	456	447	423	345

Tabel 36. Evaluarea scenariilor în raport cu siguranța – anul 2035

		Scenariul referință	Scenariul minim	Scenariul mediu	Scenariul maxim
Prestație – veh.km / an	Total Rețea	1486333	1493582.9	1745924.7	1736441.49
	Zona Urbană	246284	253161	252672	231915
Număr accidente / an	Total Rețea	576	550	609	539
	Zona Urbană	493	481	455	371

7.5. Calitatea vieții

Calitatea vieții este un concept complex și greu cuantificabil, fiind influențată de factori diverși, precum amenajările urbane, calitatea mediului, aspectul estetic al orașului și accesibilitatea infrastructurii. Îmbunătățirea calității vieții este un obiectiv central al PMUD, având în vedere că modul în care oamenii interacționează cu spațiul urban afectează sănătatea, bunăstarea și percepția asupra comunității.

Un indicator important prin care calitatea vieții poate fi analizată este nivelul mediu al zgomotului. Circulația vehiculelor motorizate reprezintă o sursă principală de poluare fonică, iar arterele rutiere intens circulate sunt adesea cele mai zgomotoase zone. Reducerea poluării fonice poate fi realizată printr-o serie de măsuri integrate, inclusiv amenajarea perdelelor de vegetație cu rol antifonic. Aceste perdele nu doar că reduc nivelul zgomotului, dar contribuie și la îmbunătățirea calității aerului și la crearea unui mediu urban mai plăcut vizual.

Pe lângă măsurile de reducere a zgomotului, limitarea vitezei de circulație și încurajarea utilizării modurilor de transport nemotorizate, cum ar fi bicicletele sau mersul pe jos, reprezintă o prioritate strategică. De asemenea, transformarea unor zone urbane cu funcțiuni dedicate autoturismelor în spații pietonale sau semi-pietonale (împărțite cu autovehiculele, dar în care componenta pietonală deține prioritate maximă) poate avea un impact pozitiv semnificativ asupra calității vieții, prin reducerea poluării fonice și a emisiilor, precum și prin crearea unor spații publice mai atractive și mai sigure pentru locuitori.

Tabel 37. Evaluarea scenariilor în raport cu nivelul de zgomot – anul 2027

	Scenariul de referință	Scenariul minim	Scenariul mediu	Scenariul maxim
Nivelul Mediu de Zgomot [dB]	69.81	70.27	69.70	68.99
Nivelul Maxim de Zgomot [dB]	83.26	83.26	80.27	80.26

Tabel 38. Evaluarea scenariilor în raport cu nivelul de zgomot – anul 2035

	Scenariul de referință	Scenariul minim	Scenariul mediu	Scenariul maxim
Nivelul Mediu de Zgomot [dB]	70.39	70.82	70.05	69.38
Nivelul Maxim de Zgomot [dB]	83.63	83.63	80.67	80.63

Valorile prezentate mai sus reprezintă nivelul mediu de zgomot prognozat pe rețeaua totală, doar că prin implementarea autostrăzii A3, aceste valori pot fi influențate negativ. Astfel, a fost realizată o analiză și pe rețeaua internă (zona urbană Câmpina).

Evaluarea impactului asupra calității vieții, prin intermediul nivelului de zgomot, este realizată pentru orizontul de timp 2027, care reflectă efectele pe termen scurt ale intervențiilor propuse, precum și pentru orizontul de perspectivă 2035, care evidențiază impactul cumulativ al acestora asupra mediului urban și a confortului populației.

Orizontul 2030 este reflectat implicit prin rezultatele obținute pentru anul 2027 și prin tendințele evidențiate la orizontul de perspectivă 2035, fără a fi necesară o analiză distinctă, întrucât diferențele față de orizontul 2027 nu ar fi semnificative din perspectiva indicatorilor analizați.

Rezultatele evaluării sunt prezentate în tabelele de mai jos:

Tabel 39. Evaluarea scenariilor în raport cu nivelul de zgomot – anul 2027 - intern

	Scenariul de referință	Scenariul minim	Scenariul mediu	Scenariul maxim
Nivelul Mediu de Zgomot [dB]	69.05	69.58	69.46	68.79
Nivelul Maxim de Zgomot [dB]	77.97	78.07	78.00	77.46

Tabel 40. Evaluarea scenariilor în raport cu nivelul de zgomot – anul 2035 - intern

	Scenariul de referință	Scenariul minim	Scenariul mediu	Scenariul maxim
Nivelul Mediu de Zgomot [dB]	69.54	69.99	69.80	69.17
Nivelul Maxim de Zgomot [dB]	78.23	78.32	78.21	77.66

Componenta de nivel operațional

Etapa 2

1. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung

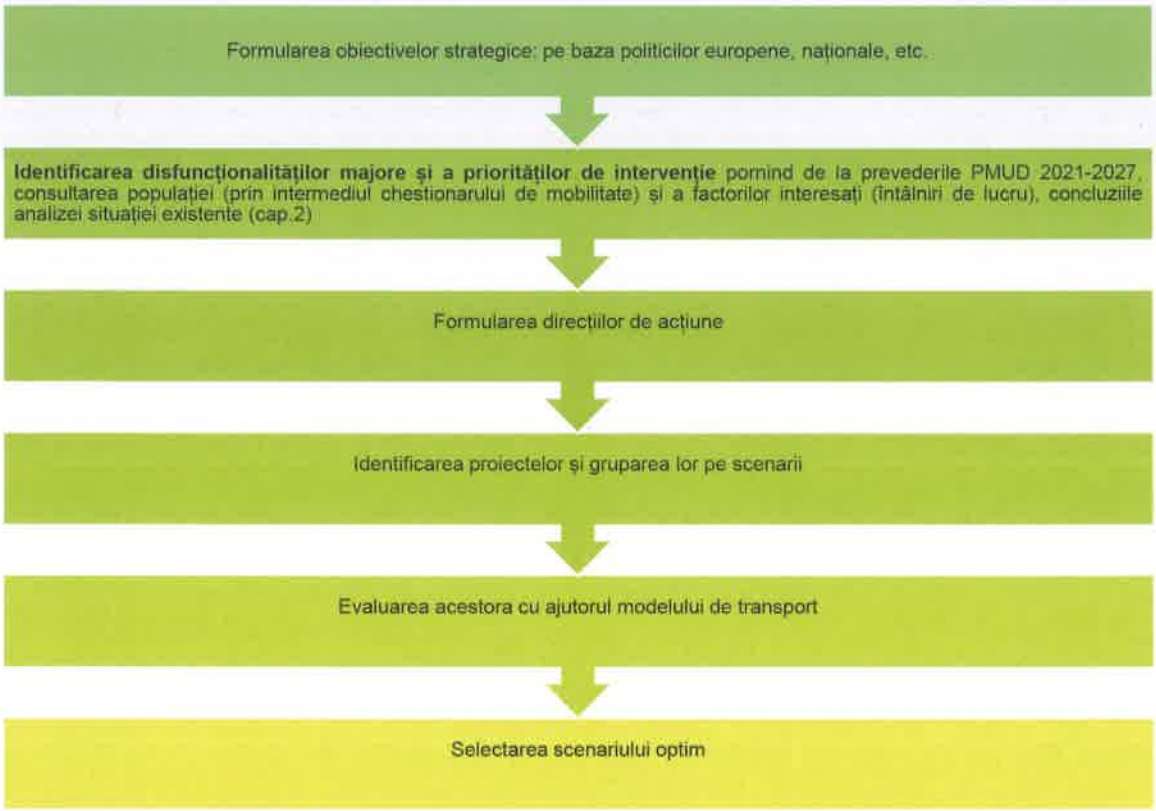
1.1. Cadrul de prioritizare

Procesul de prioritizare a proiectelor incluse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina are la bază o abordare strategică, structurată în mai multe etape esențiale. În prima fază, proiectele sunt grupate în scenarii de dezvoltare, ceea ce permite identificarea scenariului optim din perspectiva impactului asupra mobilității urbane și sustenabilității investițiilor, care poate fi implementat pe termen scurt și mediu (2027-2030).

Evaluarea scenariilor se realizează utilizând modelul de transport pentru orizontul de perspectivă 2035, în vederea evidențierii impactului cumulativ al intervențiilor propuse și a fundamentării alegerii scenariului optim.

Ulterior, proiectele din lista scurtă sunt ierarhizate în funcție de prioritate, având în vedere atât impactul acestora asupra sistemului de transport, cât și necesarul de fonduri sau cofinanțare (în cazul proiectelor cofinanțate din fonduri europene) din bugetul local. În fiecare an, prioritizarea investițiilor va fi actualizată pe baza unei metodologii clare, care reflectă atât evoluția necesităților locale, cât și oportunitățile de finanțare disponibile.

Figura 133. Ilustrarea metodologiei de prioritizare a proiectelor și selecție a scenariului optim



Evaluarea scenariilor alternative de mobilitate se bazează pe criteriile principale prevăzute în Ordinul 233/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001, privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism (cu modificările și completările ulterioare). Aceste criterii sunt structurate astfel:

Accesibilitate: evaluarea nivelului de acces la serviciile de transport public, incluzând extinderea rețelelor prin crearea de stații și linii noi în zone slab deservite, asigurarea disponibilității vehiculelor adaptate pentru persoanele cu mobilitate redusă, precum și îmbunătățirea accesibilității financiare prin măsuri precum subvenții sau alte facilități de natură economică;

Siguranță și securitate: reducerea numărului de accidente, victime și persoane rănite, concomitent cu îmbunătățirea generală a nivelului de siguranță rutieră;

Eficiență economică: diminuarea gradului de congestie și îmbunătățirea accesului către zone de interes major, cum ar fi centrele de ocupare a forței de muncă, instituțiile publice și alte dotări urbane esențiale;

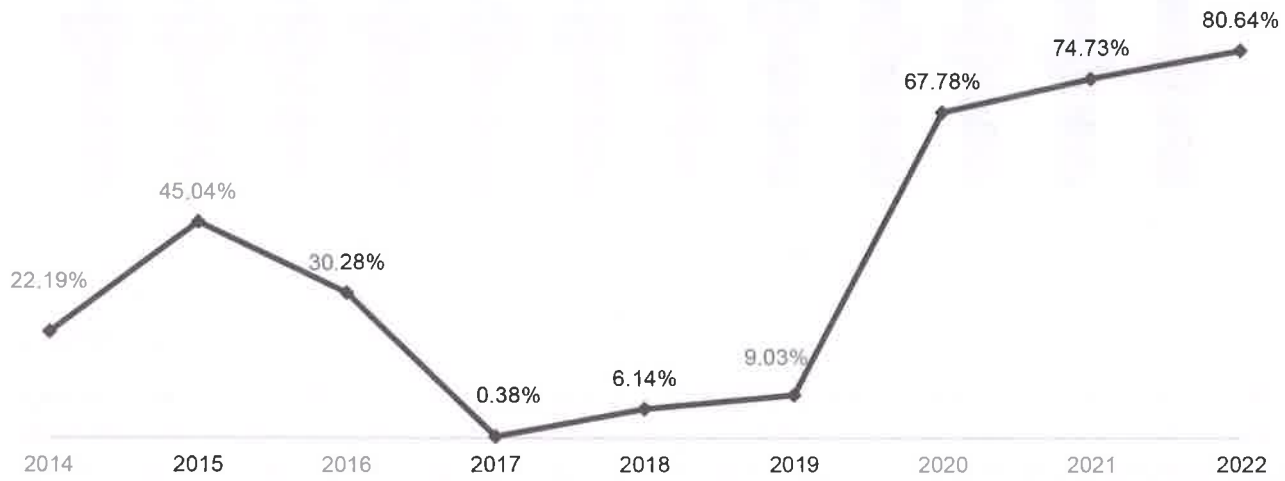
Calitatea vieții: scăderea nivelului de poluare fonică generată de traficul rutier și ameliorarea condițiilor de mediu urban prin măsuri care contribuie la un ambient mai sănătos și mai plăcut pentru locuitori.

1.2. Anvelopa bugetară și costul proiectelor

Bugetul de investiții este alcătuit din resursele financiare alocate din bugetul instituției, respectiv resursele financiare externe accesate de instituție, pentru investiții în dezvoltarea UAT. În contextul analizei, volumul investițiilor este compus din cheltuielile de capital și sumele primite de la UE/alți donatori.

Conform informațiilor prezentate în figura următoare, la nivelul Municipiului Câmpina fondurile nerambursabile au reprezentat o mare parte din bugetul de investiții al unității administrativ-teritoriale. În perioada 2020 – 2022 se poate observa o performanță din partea instituției în atragerea investițiilor din fonduri nerambursabile, atingând la finele anului 2022 un maxim de 80.64% al ponderii fondurilor nerambursabile în bugetul de investiții al Municipiului Câmpina. Astfel, se poate observa o îmbunătățire semnificativă a capacității instituției de atragere a fondurilor externe în perioada de programare 2014 – 2021, față de perioada de programare 2007 – 2013.

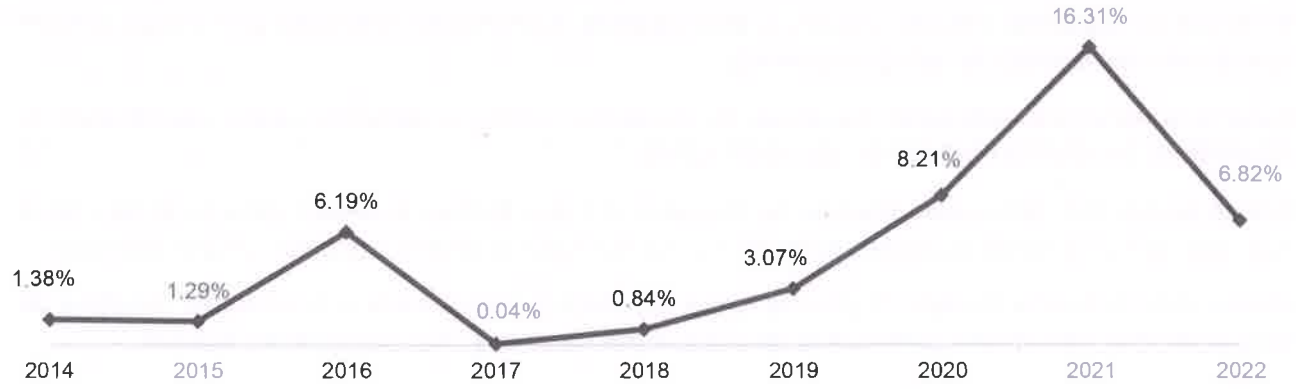
Figura 134. Evoluția ponderii fondurilor nerambursabile în bugetul de investiții al Municipiului Câmpina, (%)



Sursa: MDLPA

În ceea ce privește performanța atragerii fondurilor nerambursabile la nivelul județului Prahova, Primăria Municipiului Câmpina a performat în special pe parcursul perioadei de programare 2014 – 2020. Conform informațiilor din figura următoare, la nivelul anului 2021 a fost atrasă o pondere de 16.31% din valoarea totală a fondurilor nerambursabile atrase de Unitățile Administrativ Teritoriale din județul Prahova.

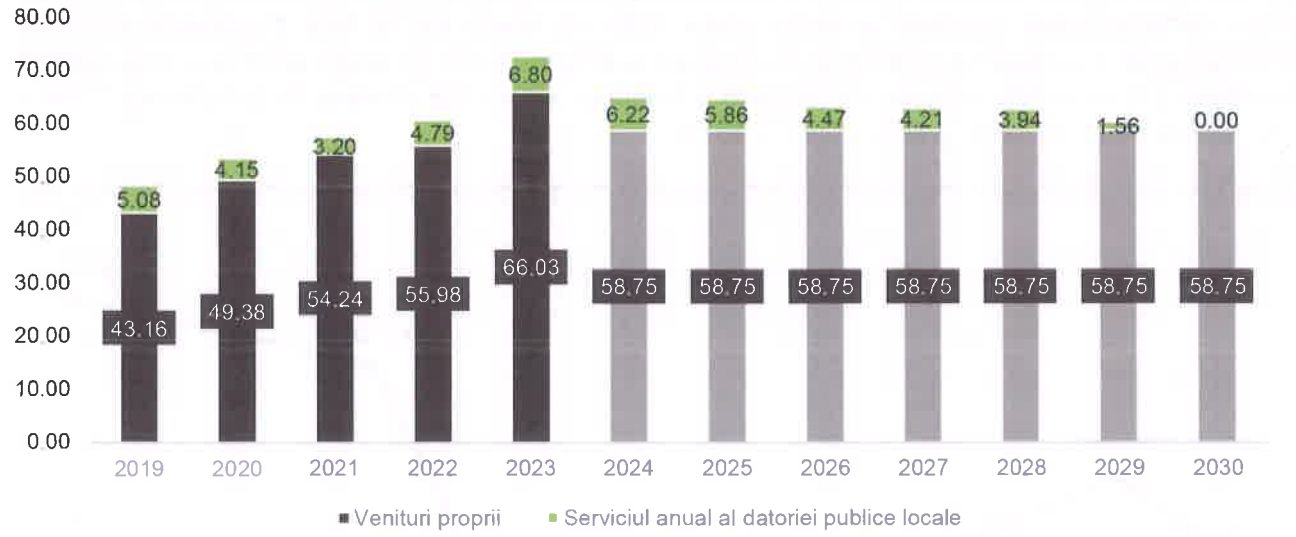
Figura 135. Evoluția ponderii fondurilor nerambursabile atrase la nivelul Municipiului Câmpina, (%)



Sursa: MDLPA

În figura următoare sunt prezentate sumele aferente serviciului datoriei publice la nivelul fiecărui an raportate la sumele veniturilor proprii ale Primăriei Municipiului Câmpina pentru perioada 2019 – 2023 și previziuni pentru perioada 2024 - 2029.

Figura 136. Cuantumul împrumuturilor din totalul veniturilor proprii, mil. Lei

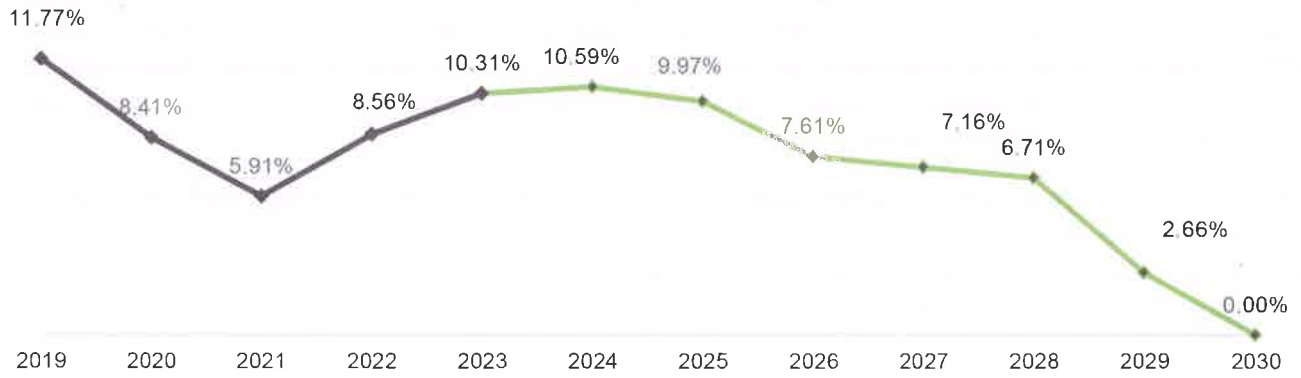


Sursa: Primăria Municipiului Câmpina

Conform Legii finanțelor publice locale nr. 273/2006, cu modificările și completările ulterioare, serviciul datoriei publice locale (ratele de capital, dobânzile și comisioanele aferente împrumuturilor contractate de unitățile administrativ-teritoriale) nu poate depăși 30% din veniturile proprii ale bugetului local, inclusiv sumele defalcate din impozitul pe venit pentru echilibrare. Această limitare este stabilită pentru a asigura sustenabilitatea finanțelor locale și pentru a preveni supraîndatorarea administrațiilor publice locale. În

cazul în care acest plafon este depășit, autoritățile locale nu pot contracta noi împrumuturi fără aprobarea specială a Ministerului Finanțelor. Din informațiile prezentate în figura următoare reiese faptul că pe parcursul perioadei 2019 – 2023 sumele plătite pentru acoperirea serviciul datoriei publice locale nu au depășit pragul de 30% din veniturile proprii încasate.

Figura 137. Cuantumul împrumuturilor din totalul veniturilor proprii, (%)



Sursa: Primăria Municipiului Câmpina

Pe parcursul orizontului de timp 2024 – 2030, Primăria municipiului Câmpina are capacitatea de a finanța investițiile locale prin credite, dacă este cazul. Conform informațiilor prezentate în tabelul următor, instituția și-a planificat stingerea creditelor curente până în anul 2030, dar capacitatea de accesare a liniilor de credite crește pe măsură ce vechile datorii sunt stinse.

Tabel 41. Capacitatea de accesare a liniilor de credit pe orizontul de timp 2024 – 2030, Lei

	2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Prognoză venituri proprii[1], din care:	58,750.600	58,750.600	58,750.600	58,750.600	58,750.600	58,750.600
30% din venituri proprii	17,625,180	17,625,180	17,625,180	17,625,180	17,625,180	17,625,180
Serviciul anual al datoriei publice locale	5,859,330	4,473,640	4,207,020	3,940,870	1,563,090	0
Total capacitate obținere creditare (30% din	**11,765,850**	**13,151,540**	**13,418,160**	**13,684,310**	**16,062,090**	**17,625,180**

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
venituri proprii)						

[1]Conform Situației privind calculul gradului de îndatorare al bugetului local

Pentru implementarea PMUD au fost luate în considerare 3 scenarii. Scenariul maxim include proiecte cu orizont de realizare ulterior anului 2030, fiind corelat cu analiza realizată pentru orizontul de perspectivă 2035 și reflectând direcțiile de dezvoltare pe termen lung. Cele 3 scenarii sunt cumulative, însemnând că scenariul mediu (Do something) include și scenariul minim (Do minimum), iar scenariul maxim (Do maximum) include și scenariile minim și mediu.

Astfel, în baza analizelor realizate, **a fost selectat scenariul 2 (Do something) drept scenariul care va fi implementat în cadrul PMUD**. Valoarea totală a investiției aferentă scenariului mediu este aproximativ **923,691,139 Lei**, corespunzătoare orizontului de implementare al PMUD (2024-2030), cu etapizarea investițiilor în intervalul 2025-2030.

Tabel 42. Scenarii aferente realizării investițiilor la nivelul UAT Câmpina, Lei

Scenariul	Valoarea (Lei)	Orizont de implementare
Scenariul Do minimum (minimul necesar investiții)	532,002,189 Lei	**2025 – 2027**
Scenariul Do something (mediu)	391,688,950 Lei	**2028 – 2030**
Scenariul minim + Scenariul mediu (nivelul optim de investiții)	**923,691,139 Lei**	**2025 – 2030**
Scenariul maxim	619,604,668 Lei	2031 – 2035
Scenariul minim + Scenariul mediu + Scenariul maxim (maximul necesar de investiții)	1,543,295,807.00 lei	2025 – 2035

Sursa: Prelucrare proprie

Pentru finanțarea investițiilor necesare realizării Scenariului mediu (Do something) se propun următoarele surse pentru acoperirea cheltuielilor: se recomandă ca instituția să aloce 30% din veniturile proprii anuale către cheltuielile de capital; valoarea privind rambursarea creditelor să nu depășească 20% din venituri proprii (această recomandare permite instituției flexibilitate ca pe viitor să poată accesa noi linii de credite în cazul în care apar dificultăți financiare); acoperirea valorii rămase pentru finanțarea investițiilor necesare realizării Scenariului mediu (Do something) din fonduri nerambursabile.

Tabel 43. Surse de finanțare pentru investițiile necesare realizării Scenariului mediu (Do something), Lei

Surse finanțare	Scenariul minim (2024 – 2027)	Scenariul mediu (2028 – 2030)	Total Scenariul minim + Scenariul mediu (2024 – 2030)
Cheltuieli de capital (30% din venituri proprii)	52,875,540	52,875,540	105,751,080
Credite (maxim 20% din venituri proprii)	20,710,370	29,746,400	50,456,770
Fonduri nerambursabile	458,416,279	309,067,010	767,483,289
Necesar	**532,002,189**	**391,688,950**	**923,691,139**

Sursa: Prelucrare proprie

Având în vedere datele istorice, în ultimii ani, Primăria municipiului Câmpina a finanțat cea mai mare proporție din investiții prin fonduri nerambursabile. Având în vedere faptul că investițiile planificate pentru orizontul de timp 2024 – 2030 sunt relativ ambițioase, se recomandă instituției alocarea unei sume mai mari din veniturile proprii către implementarea acestui program, accesarea unor linii noi de credite și continuarea creșterii capacității de atragere a fondurilor europene pentru investiții în municipiul Câmpina.

2. Planul de acțiune

Acest capitol oferă o analiză detaliată a măsurilor și acțiunilor esențiale pentru implementarea viziunii și obiectivelor de mobilitate urbană durabilă. De asemenea, sunt prezentate modalitățile prin care aceste măsuri se aliniază și se integrează între ele, pentru a asigura un impact optim. Un aspect esențial al acestui capitol este evidențierea interdependențelor dintre diversele inițiative, ceea ce garantează o abordare coerentă și sinergică, menită să susțină un sistem de mobilitate eficient și sustenabil.

Proiectele sunt etapizate în funcție de orizontul de implementare (2024-2030), precum și de etapele ulterioare de dezvoltare, unele intervenții fiind corelate cu orizontul de perspectivă 2035, în vederea asigurării coerenței cu analiza strategică pe termen lung.

2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale

COD	PROIECT	VALOARE (€)	RESPONSABIL	ORIZONT	SURSĂ FINANȚARE
R1	Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate și prin redirecționarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran în zona centrală a Municipiului Câmpina	17,014,801.84 €	Primăria Municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
R2	Centura de Est a municipiului Câmpina	20,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, CNAIR, Ministerul Transporturilor	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
R3	Construire nod rutier ieșire/intrare din DN1 din/în str. N. Grigorescu și legătură cu Gara Câmpina	5,500,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, CNAIR, Ministerul Transporturilor	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
R4	Crearea unui nou pod rutier și pietonal peste râul Doftana	3,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
R5	Program multianual de întreținere si reparații a infrastructurii rutiere urbane pentru facilitarea integrării cu proiectele majore de mobilitate urbană - Etapa I	39,286,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

R6	Program multianual de întreținere si reparații a infrastructurii rutiere urbane pentru facilitarea integrării cu proiectele majore de mobilitate urbană - Etapa II	14,180,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
R7	Program multianual de reamenajare a intersecțiilor - Etapa I	2,060,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Consiliul Județean Prahova	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
R8	Program multianual de reamenajare a intersecțiilor - Etapa II	750,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, CNAIR, Ministerul Transporturilor, Consiliul Județean Prahova, Primăria UAT Bănești	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
R9	AUTOSTRADA PLOIEȘTI - BRAȘOV	N/A	CNAIR, Ministerul Transporturilor	2028	Fonduri europene, alte surse de finanțare
R10	Lucrări de îmbunătățire a condițiilor de trafic pe rețeaua de DJ și DC (DJ 102I, DJ 214, DJ 101P)	32,910,300.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Consiliul Județean Prahova	2025	Fonduri europene, alte surse de finanțare
R11	Creare pod rutier peste pârâul Câmpinița (leagă Mun Câmpina de comuna Cornu)	7,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Consiliul Județean Prahova, Primăria UAT Cornu	2030	Fonduri europene, alte surse de finanțare
R12	Conexiune rutieră între str. Beiuș și str. Ecaterina Teodoroiu	302,700.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, CFR	2030	Fonduri europene, alte surse de finanțare
R13	Program de îmbunătățire a conectivității între cartierele municipiului (Conexiune rutieră între cartier Muscel și Cartier Voila)	1,800,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, alte surse de finanțare

Una dintre principalele probleme de mobilitate ale municipiului Câmpina este traversarea traficului greu prin zonele centrale și rezidențiale ale orașului. Deși DN1 funcționează ca o variantă de ocolire pentru partea de vest, conexiunea rutieră către Valea Doftanei impune trecerea autovehiculelor prin principalele

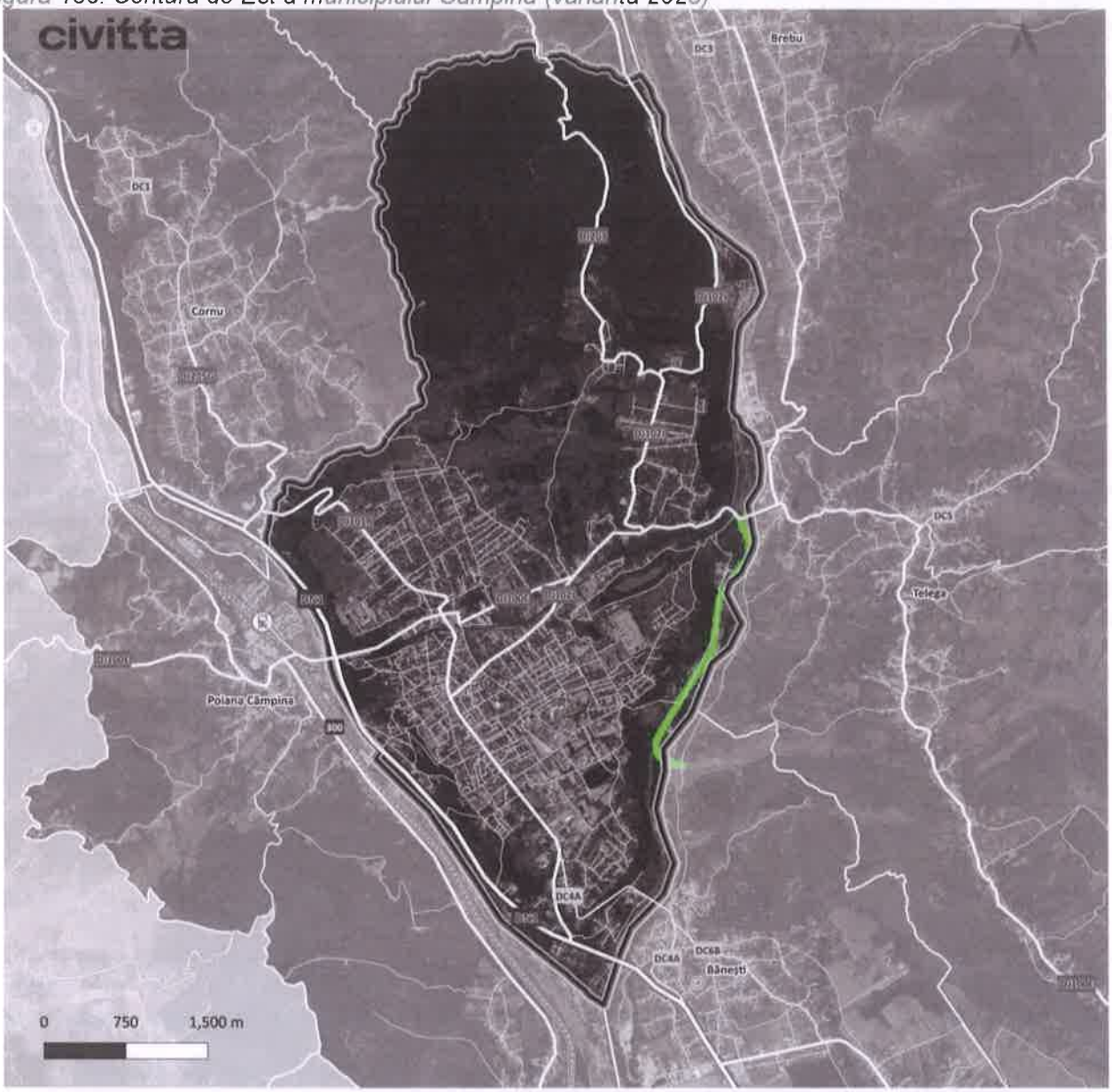
artere ale municipiului. Această situație generează congestii, crește riscurile pentru siguranța rutieră și contribuie semnificativ la poluarea aerului și a mediului urban.

În acest context, realizarea Centurii de Est a municipiului Câmpina reprezintă o soluție strategică pentru redirecționarea traficului de tranzit și reducerea presiunii asupra infrastructurii urbane. Beneficiile majore ale acestui proiect includ:

- Îmbunătățirea siguranței rutiere, prin eliminarea conflictelor de trafic generate de tranzitul autovehiculelor grele pe arterele intens circulate din oraș;
- Reducerea congestiilor și optimizarea fluxurilor de circulație în interiorul municipiului;
- Ameliorarea calității aerului, prin diminuarea poluării generate de vehiculele grele care staționează sau rulează cu viteză redusă în zonele centrale;
- Creșterea atractivității municipiului pentru locuitori și investitori, prin îmbunătățirea calității vieții și a accesibilității urbane.

La începutul anului 2025, a fost luată decizia de a reconsidera traseul inițial stabilit pentru acest drum.

Figura 138. Centura de Est a municipiului Câmpina (varianta 2023)[67]



Centura de Est a municipiului Câmpina

Limite
- Limita municipiului Câmpina
- Limită UAT

Rețeaua de localități
- Comune

Infrastructura rutieră
- Drum național
- Drum județean
- Drum comunal
- Străzi locale
- Coridor rutier - Comprehensive TEN-T

Infrastructura feroviară
- Linie de cale ferată
- Coridor feroviar - Core TEN-T
- Gară
- Haltă

Variante ocolitoare
- Centura de Est a municipiului Câmpina

*Notă: Traseul cartat al șoselei de centură este cel preluat din documentația PUZ - Centura de Est a municipiului Câmpina, însă în prezent se evaluează modificarea traseului acestui drum.

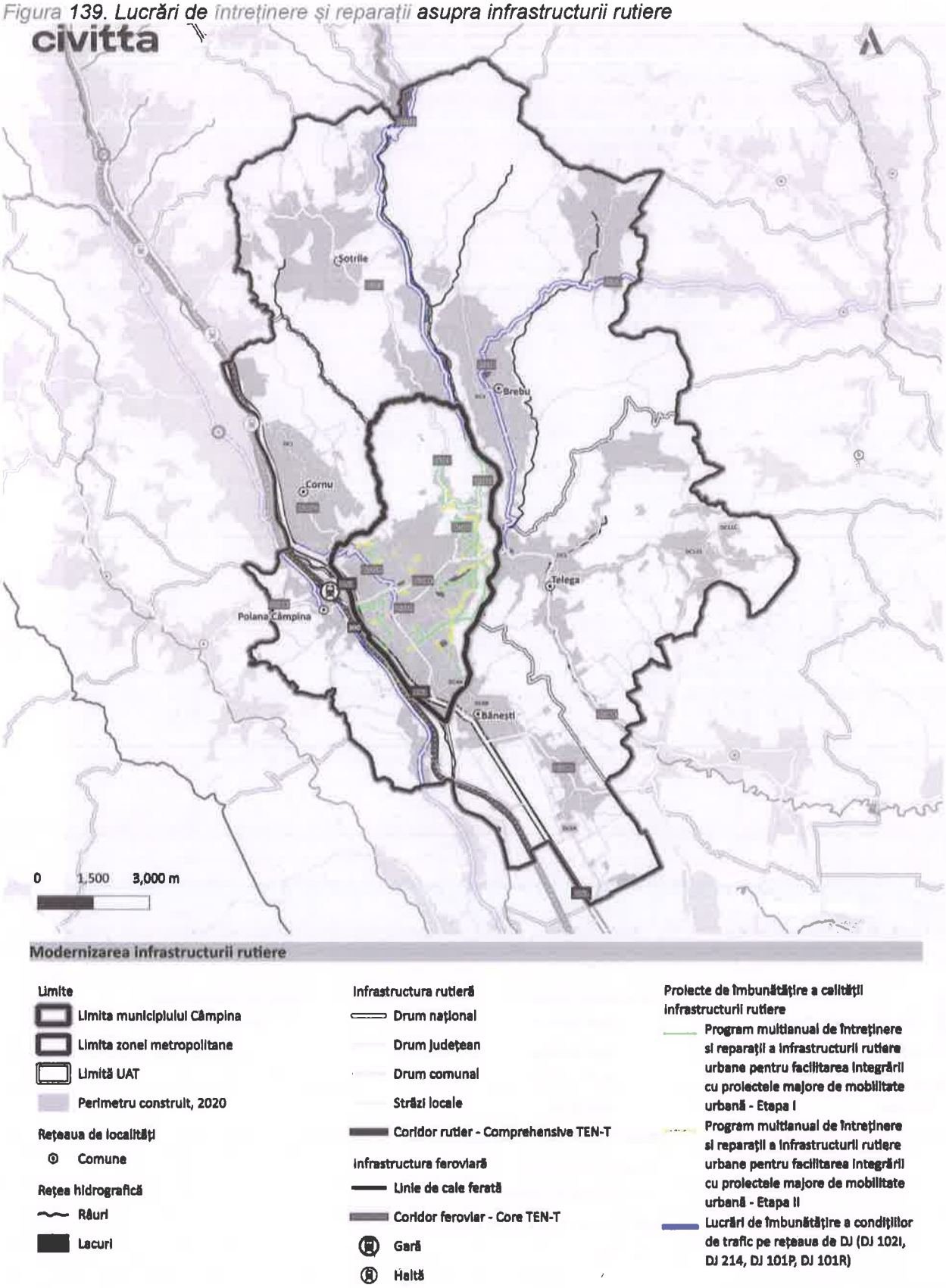
Sursa: Prelucrarea autorilor pe fundal Google Satellite

Pe lângă proiectele de infrastructură de mare amploare gestionate la nivel național de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), precum autostrada Ploiești – Brașov, centura de Est și nodul rutier de pe DN1, municipiul Câmpina va trebui să își continue eforturile pentru optimizarea rețelei stradale locale. În acest context, îmbunătățirea conectivității peste cursurile de apă și consolidarea legăturilor cu localitățile din zona metropolitană reprezintă obiective esențiale pentru dezvoltarea echilibrată a mobilității urbane.

Deși în anul 2024 peste 86% din rețeaua stradală a municipiului se afla într-o stare bună sau foarte bună, există încă sectoare care necesită modernizare. În acest sens, un proiect strategic îl reprezintă Program multianual de întreținere si reparații a infrastructurii rutiere urbane pentru facilitarea integrării cu proiectele majore de mobilitate urbană, care vizează integrarea armonioasă a rețelei stradale locale cu proiectele majore de mobilitate urbană. Programul este structurat în două etape și beneficiază de un mecanism de finanțare diversificat, combinând surse locale, naționale și europene.

În funcție de caracterul și funcția fiecărei străzi în schema de circulație, intervențiile vor fi adaptate pentru a sprijini diferite moduri de transport. Astfel, anumite axe vor fi tratate ca fiind coridoare urbane pentru transportul public, în timp ce altele vor avea prioritate pentru mobilitatea activă, permițând deplasările cu bicicleta în dublu sens. Totodată, străzile adiacente cu rol de calmare a traficului vor fi organizate ca zone rezidențiale cu sens unic, contribuind astfel la îmbunătățirea siguranței și confortului deplasărilor urbane. Alegerea soluțiilor de intervenție va fi fundamentată pe scenariul optim de implementare, având ca obiectiv crearea unei rețele rutiere moderne, eficiente și sustenabile.

Figura 139. Lucrări de întreținere și reparații asupra infrastructurii rutiere



Sursă: Prelucrarea autorilor

Figura 140. Conexiuni rutiere propuse



Sursă: Prelucrarea autorilor pe fundal Google Satellite

În paralel, sunt prevăzute și proiecte specifice pentru îmbunătățirea funcționalității și conectivității rețelei rutiere municipale, axate pe secțiuni problematice care necesită intervenții punctuale. Astfel, proiectul Conexiune Rutieră între Strada Beiuș și Strada Ecaterina Teodoroiu are drept obiectiv creșterea conectivității interne a municipiului prin extinderea străzii Beiuș până la intersecția cu strada Ecaterina Teodoroiu, pe traseul fostei căi ferate dezafectate. Noua legătură rutieră va fi proiectată ca un coridor de mobilitate urbană durabilă, incluzând: piste pentru biciclete și trotuare generoase pentru deplasările pietonale, un traseu mai direct și eficient pentru traficul auto și nemotorizat și descongestionarea unor axe rutiere existente.

Programul de îmbunătățire a conectivității între cartierele municipiului propuse două noi conexiuni rutiere, prevăzute în Planul Urbanistic General al municipiului, respectiv o conexiune între Strada Gheorghe Doja și Strada Plaiului (aceasta va fi proiectată ca un coridor multimodal, și va include o pistă de biciclete cu dublu sens și infrastructură pietonală sigură și accesibilă), cât și o conexiune între Strada Siretului și Aleea Arinului. Necesitatea acestei intervenții rezultă din conexiunea deficitară dintre cele două cartiere, în condițiile în care singura alternativă directă este Drumul Taberei. Cealaltă opțiune implică un traseu ocolitor pe strada Muscelului – Calea Doftanei – strada Voila, ceea ce generează timpi de deplasare suplimentari.

În completarea proiectelor de modernizare a infrastructurii municipale, sunt prevăzute intervenții asupra drumurilor județene pentru creșterea calității acestora și facilitarea accesului în Zona Metropolitană Câmpina. Aceste măsuri sunt esențiale pentru dezvoltarea unei rețele de transport coerente, capabile să răspundă cerințelor de mobilitate ale locuitorilor și ale activităților economice din regiune. Astfel, proiectul Lucrări de îmbunătățire a condițiilor de trafic pe rețeaua de DJ prevede modernizarea drumurilor județene existente, cu scopul de a îmbunătăți siguranța și confortul în trafic, reducând timpii de deplasare.

Construirea unor noi poduri peste râul Doftana și pârâul Câmpinița reprezintă soluții-cheie pentru dezvoltarea conectivității interurbane. Aceste investiții vor asigura:

- Diversificarea traseelor de circulație, reducând presiunea asupra rutelor existente (DJ101R și DJ100E);
- Îmbunătățirea legăturilor dintre Câmpina și localitățile învecinate, facilitând fluxurile de transport și sprijinind dezvoltarea Zonei Metropolitane Câmpina;
- Creșterea rezilienței rețelei rutiere, oferind alternative viabile în cazul blocajelor sau lucrărilor de infrastructură;
- Restabilirea conexiunii cu Bănești, printr-un pod nou peste râul Doftana.

Figura 141. Poduri rutiere propuse

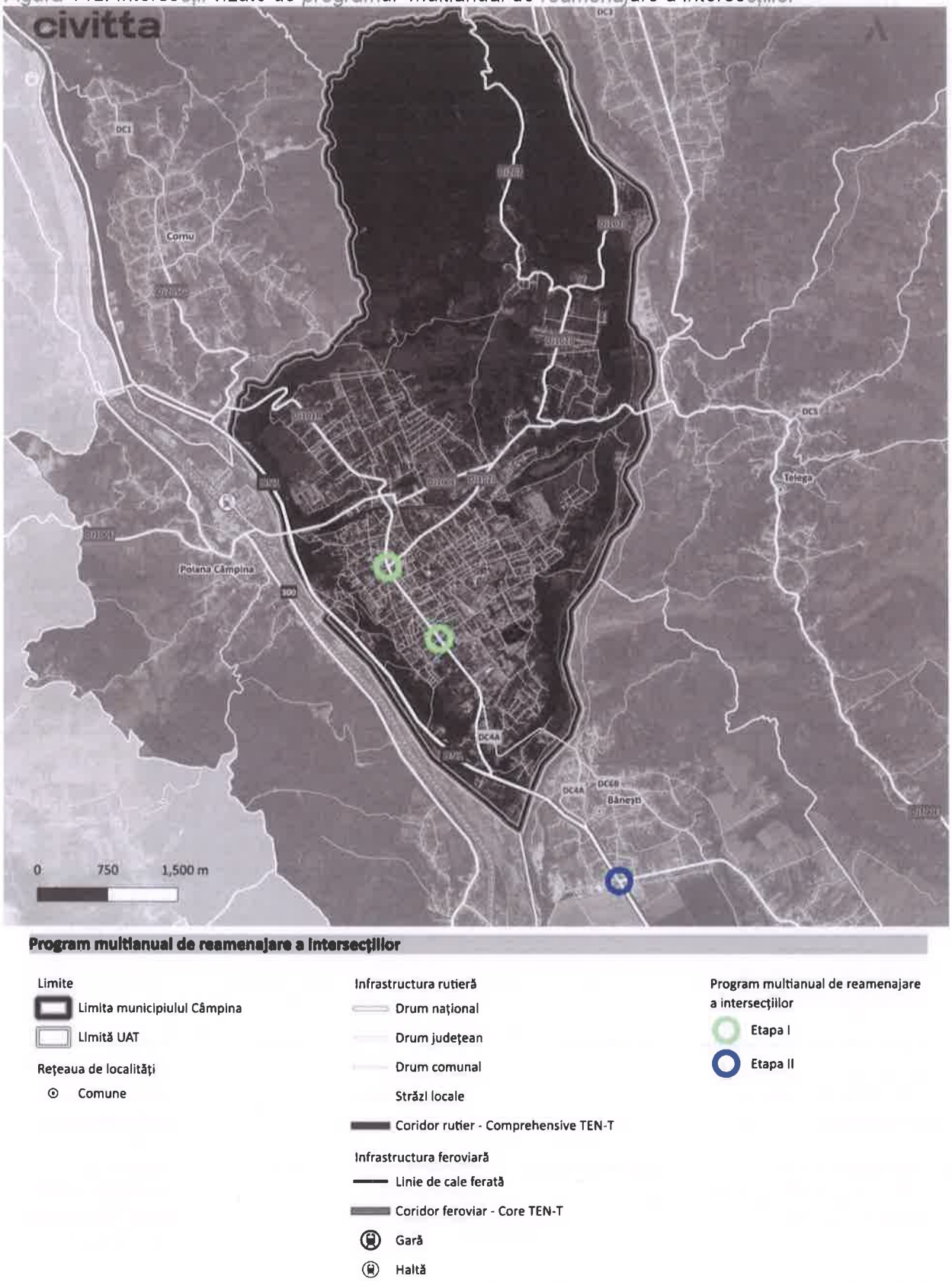


Sursa: Prelucrarea autorilor pe fundal Google Satellite

Programul multianual de reamenajare a intersecțiilor prevede implementarea unor sensuri giratorii în puncte strategice (R9, R10) și urmărește optimizarea circulației pe principalele axe de transport, contribuind la:

- Reducerea conflictelor în intersecții și creșterea siguranței rutiere prin diminuarea punctelor de blocaj și a riscului de accidente;
- Fluidizarea traficului pe artere intens tranzitate precum Bulevardul Carol I, Calea Doftanei, Orizontului și Bulevardul Nicolae Bălcescu;
- Îmbunătățirea accesului între DN1 și DJ100D la intrarea în Bănești (sensul giratoriu R10), eliminând problemele de trafic generate de intersecțiile reglementate prin semnalizare rutieră.

Figura 142. Intersecții vizate de programul multianual de reamenajare a intersecțiilor



Sursa: Prelucrarea autorilor pe fundal Google Satellite

2.2. Transport public

COD	PROIECT	VALOARE (€)	RESPONSABIL	ORIZONT	SURSĂ FINANȚARE
TP1	Program de achiziție de autobuze ecologice	5.000.000 €	Primăria Municipiului Câmpina	2025	PNRR
TP2	Modernizarea sistemului de transport public: e-ticketing, bilet turistic, sistem informare în autobuze, monitorizare video internă, monitorizare GPS	700.000 €	Primăria Municipiului Câmpina, Operator TP	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
TP3	Modernizarea stațiilor de transport public și instalarea de echipamente interactive pentru aducerea la standardul de „Smart Bus station"	10,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina,	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
TP4	Realizare autobază pentru transportul public la nivelul Municipiului Câmpina	1,200,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina,	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
TP5	Câmpina Smart-TP - Aplicație de gestiune integrată a transportului public la nivelul Municipiului Câmpina (aplicație back-office autobază)	70,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina,	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
TP6	Reorganizarea traseelor și a graficelor de circulație in vederea reducerii costurilor si poluării, respectiv a creșterii eficienței transportului public în Municipiul Câmpina	40,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina,	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
TP7	Derularea de campanii de conștientizare a utilizării transportului public și nemotorizat	37,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina,	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
TP8	Achiziționarea de autobuze/microbuze pentru transport școlar	550,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina,	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

TP9	School Bus - Platformă de ride sharing pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi - etapa 1	15,750.00 €	Primăria Municipiului Câmpina,	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
TP10	School Bus - Platformă de ride sharing pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi - etapa 2	20,700.00 €	Primăria Municipiului Câmpina,	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

Municipiul Câmpina se află într-un proces de modernizare a sistemului de transport public, având ca obiectiv principal îmbunătățirea accesibilității și reducerea impactului asupra mediului. În acest sens, achiziția de autobuze ecologice în cadrul unui proiect finanțat prin PNRR reprezintă un pas semnificativ spre un transport public mai sustenabil și eficient. Dezvoltarea acestui sistem trebuie să fie susținută de măsuri complementare, menite să optimizeze funcționarea rețelei și să îmbunătățească experiența utilizatorilor.

O etapă esențială în acest proces este extinderea parcului de autobuze ecologice[68], având în vedere beneficiile directe asupra calității călătoriei și a mediului urban. Noile vehicule contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, la diminuarea poluării fonice și la creșterea confortului pasagerilor prin tehnologiile moderne integrate. Pentru ca această extindere să fie implementată în condiții optime, se impune construirea unei autobaze pentru transportul public la nivelul municipiului[69], care să asigure infrastructura necesară pentru întreținerea și parcarea autobuzelor ecologice. Planificarea infrastructurii de alimentare trebuie să țină cont de cerințele tehnice specifice fiecărui tip de vehicul, astfel încât să fie evitate suprasolicitările și să se asigure o operare eficientă a întregului sistem.

Pe lângă autobuzele electrice achiziționate pentru transportul public local, se remarcă necesitatea achiziționării unor autobuze / microbuze electrice dedicate transportului școlar[70]. Acestea ar asigura accesul facil al elevilor din Zona Metropolitană Câmpina la unitățile de învățământ din municipiu, reducând dependența de transportul privat și contribuind la diminuarea traficului rutier. Pentru a maximiza eficiența acestui sistem, ar trebui realizată o cartografiere a cererii de transport școlar, identificând principalele zone de rezidență ale elevilor și optimizând traseele pentru a acoperi cât mai eficient necesitățile comunității.

De asemenea, pentru a facilita accesul elevilor la unitățile de învățământ din Câmpina se propune implementarea unei platforme de ride-sharing denumită „School Bus", ce va promova soluțiile de transport destinate elevilor. Acest proiect va fi implementat în două etape, având ca obiectiv creșterea siguranței și eficienței transportului școlar, reducerea traficului generat de deplasările individuale ale elevilor și optimizarea costurilor pentru familii. Intervenția presupune dezvoltarea unei platforme digitale prin care părinții și elevii să poată accesa informații despre rutele disponibile, programul curselor și disponibilitatea locurilor. De asemenea, aceasta va include opțiuni de rezervare și notificări în timp real privind sosirea mijloacelor de transport, asigurând astfel predictibilitate și transparență.

Odată cu modernizarea flotei de autobuze ecologice, este imperios necesară și modernizarea sistemului de transport public prin integrarea unor soluții digitale avansate. Implementarea unui sistem de e-ticketing

[68] Proiectul are indicativul TP1 în portofoliul de proiecte.
[69] Proiectul are indicativul TP4 în portofoliul de proiecte.
[70] Proiectul are indicativul TP8 în portofoliul de proiecte.

va facilita accesul utilizatorilor la transportul public, eliminând dependența de biletele tradiționale și oferind opțiuni moderne de plată. De asemenea, introducerea unui bilet turistic va sprijini atât locuitorii, cât și vizitatorii, permițând utilizarea transportului public pe o perioadă determinată, oferind astfel flexibilitate și un acces mai facil la punctele de interes din municipiu. Un alt element esențial al modernizării sistemului de transport public este instalarea unui sistem de informare în autobuze, care să afișeze în timp real detalii despre traseu, stațiile următoare și eventualele întârzieri. Aceste informații vor fi disponibile atât pe ecrane, cât și prin anunțuri audio, asigurând astfel o experiență de călătorie mai intuitivă și accesibilă pentru toți pasagerii. Pentru a îmbunătăți siguranța și transparența serviciilor de transport public, se impune monitorizarea video internă în toate vehiculele.

În paralel, implementarea unui sistem de date în timp real privind localizarea și timpul estimat de sosire a mijloacelor de transport public este o necesitate, facilitând astfel luarea deciziilor de către călători și reducând incertitudinea asociată așteptării în stații.

O altă componentă critică a modernizării transportului public este reconfigurarea rețelei de trasee[71], având în vedere problemele actuale evidențiate în analiza transportului public: suprapunerea rutelor pe porțiuni extinse și frecvența scăzută a curselor. Optimizarea traseelor trebuie să răspundă nevoilor utilizatorilor, să reducă timpii de așteptare și să faciliteze o mai bună înțelegere a sistemului. Propunerea preliminară de restructurare a liniilor de transport public are ca obiectiv principal conectarea eficientă a generatorilor majori de trafic, precum instituțiile de învățământ, zonele rezidențiale dense și zonele cu o densitate ridicată a locurilor de muncă. De asemenea, orarul curselor va trebui ajustat pentru a corespunde programului de lucru și orelor de începere/terminare a cursurilor, astfel încât transportul public să devină o alternativă viabilă pentru cât mai mulți locuitori.

În plus, confortul și siguranța utilizatorilor în timpul așteptării mijloacelor de transport public reprezintă un aspect crucial pentru creșterea atractivității acestui mod de deplasare. Se propune modernizarea și digitalizarea stațiilor de transport public, transformându-le în „Smart Bus Stations"[72]. În total, vor fi amenajate 114 stații de transport public, dintre care 64 sunt stații noi, conform noii rețele propuse. Acestea vor fi echipate cu facilități moderne, precum sisteme CCTV pentru monitorizare și numărare a pasagerilor, încărcătoare pentru dispozitive mobile, afișaje digitale și sisteme de informare audio, internet Wi-Fi, buton de panică și automate de bilete multifuncționale. În plus, unele stații vor fi dotate cu senzori pentru monitorizarea calității aerului și panouri fotovoltaice, acolo unde expunerea la soare este suficientă.

Pornind de la nevoia de a avea un acces facil la date despre transportul public și nu numai, dezvoltarea unei aplicații de gestiune integrată a transportului public la nivelul municipiului Câmpina devine o necesitate. Aceasta ar trebui să ofere informații în timp real despre orarele autobuzelor, trasee, timpi de așteptare, metode de plată și eventuale modificări ale circulației. Implementarea unui astfel de sistem ar îmbunătăți considerabil experiența utilizatorilor și ar încuraja utilizarea mijloacelor de transport public.

Înainte de lansarea unei astfel de aplicații, municipalitatea și operatorul de transport pot adopta câteva măsuri esențiale care ar crește vizibilitatea transportului public și ar facilita înțelegerea rețelei, contribuind astfel la atragerea unui număr mai mare de utilizatori:

- integrarea traseelor și orarelor în Google Maps, utilizând formatul „General Transit Feed Specification (GTFS)". Acest format standardizat permite utilizatorilor să vizualizeze rutele și programul autobuzelor

[71] Proiectul se regăsește în portofoliu cu indicativul TP6
[72] Proiectul se regăsește în portofoliu cu indicativul TP3

direct din aplicațiile de navigație utilizate frecvent. Este esențial ca, odată încărcate, aceste date să fie actualizate periodic, astfel încât utilizatorii să beneficieze de informații corecte și la zi.

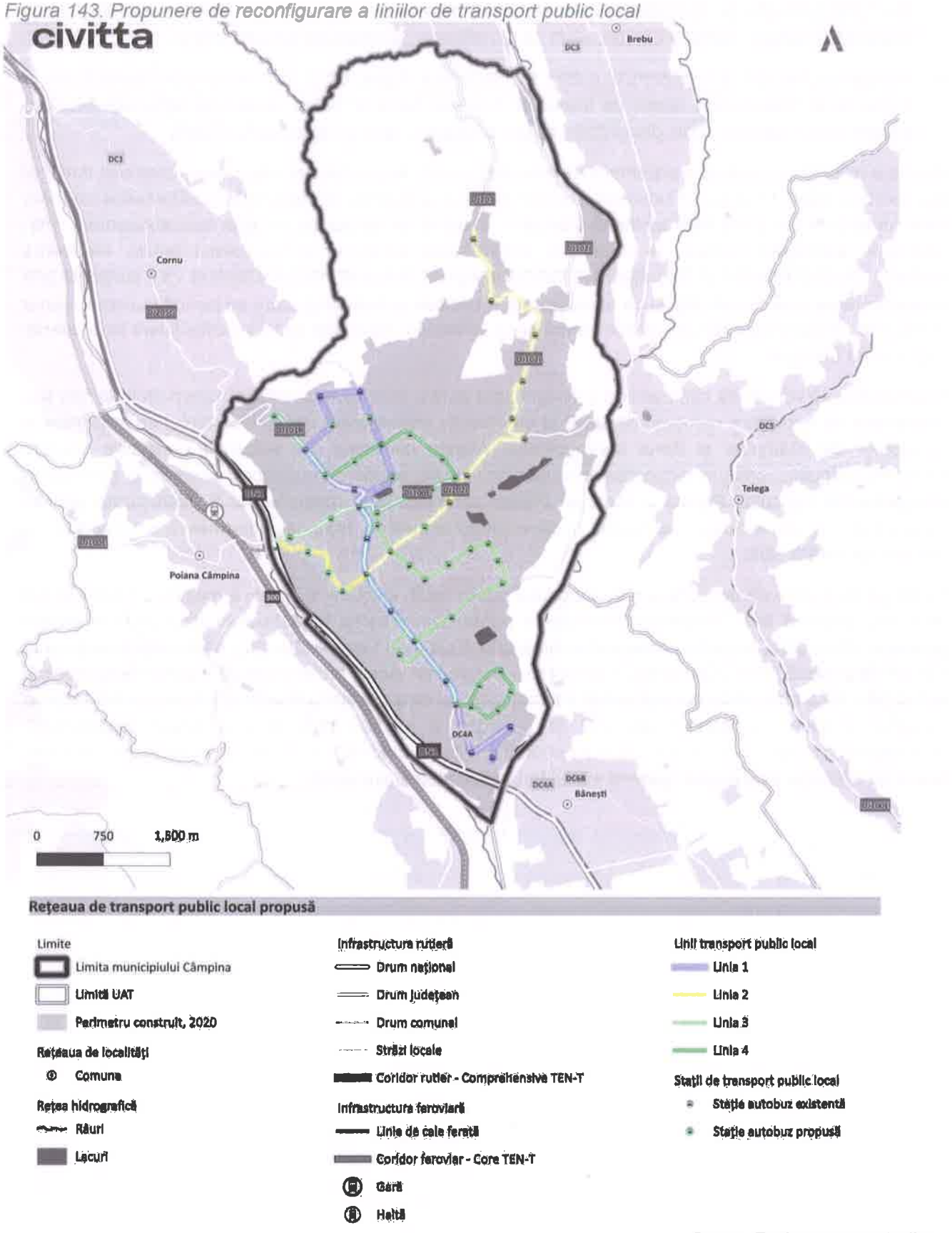
- realizarea unei hărți a transportului public, atât în format digital, cât și fizic, ar contribui semnificativ la o mai bună înțelegere a rețelei de transport. Această hartă ar trebui să includă informații detaliate despre orarul curselor, liniile disponibile, stațiile principale, tipul de autobuze utilizate.

Pentru a asigura o coerență a sistemului de transport public, se propune și integrarea sistemului tarifar al transportului public local cu cel județean. Această măsură va permite utilizatorilor să călătorească mai ușor între localitățile din Zona Metropolitană Câmpina, folosind un singur tip de bilet sau abonament. Prin unificarea sistemelor tarifare, se urmărește simplificarea accesului la transportul public, reducerea costurilor pentru utilizatori și încurajarea mobilității integrate. Această integrare tarifară va fi susținută prin implementarea unui sistem digital de achiziționare a biletelor (e-ticketing), care să permită utilizarea unor carduri de transport sau aplicații mobile pentru plata călătoriilor, facilitând astfel tranzitul fluent între diferite mijloace de transport.

Suplimentar, se vor derula campanii de conștientizare pentru promovarea utilizării transportului public și a mijloacelor de deplasare nemotorizate, având ca obiectiv schimbarea comportamentului de mobilitate al locuitorilor din Câmpina și Zona Metropolitană. Aceste campanii vor evidenția beneficiile utilizării transportului public, precum reducerea costurilor individuale, scăderea emisiilor de carbon și diminuarea congestionării traficului. Pentru a avea un impact semnificativ, campaniile vor fi desfășurate printr-o varietate de canale, inclusiv evenimente publice, platforme online, materiale informative și colaborări cu unitățile de învățământ.

Pe lângă proiectele de dezvoltare a transportului public local, există și o inițiativă majoră privind rețeaua feroviară, propusă prin Programul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport pentru perioada 2020-2030. Aceasta vizează realizarea unui Studiu de Fezabilitate (SF) pentru construcția unei linii de mare viteză (HSR) Constanța – București – Budapesta. Acest proiect este de importanță strategică, având rolul de a îmbunătăți conectivitatea internațională și de a poziționa România într-un coridor feroviar european modern, facilitând transportul de pasageri și mărfuri între estul și vestul continentului. Implementarea unei linii de mare viteză va aduce beneficii economice și sociale semnificative, reducând timpul de călătorie între marile orașe și stimulând mobilitatea sustenabilă.

Figura 143. Propunere de reconfigurare a liniilor de transport public local

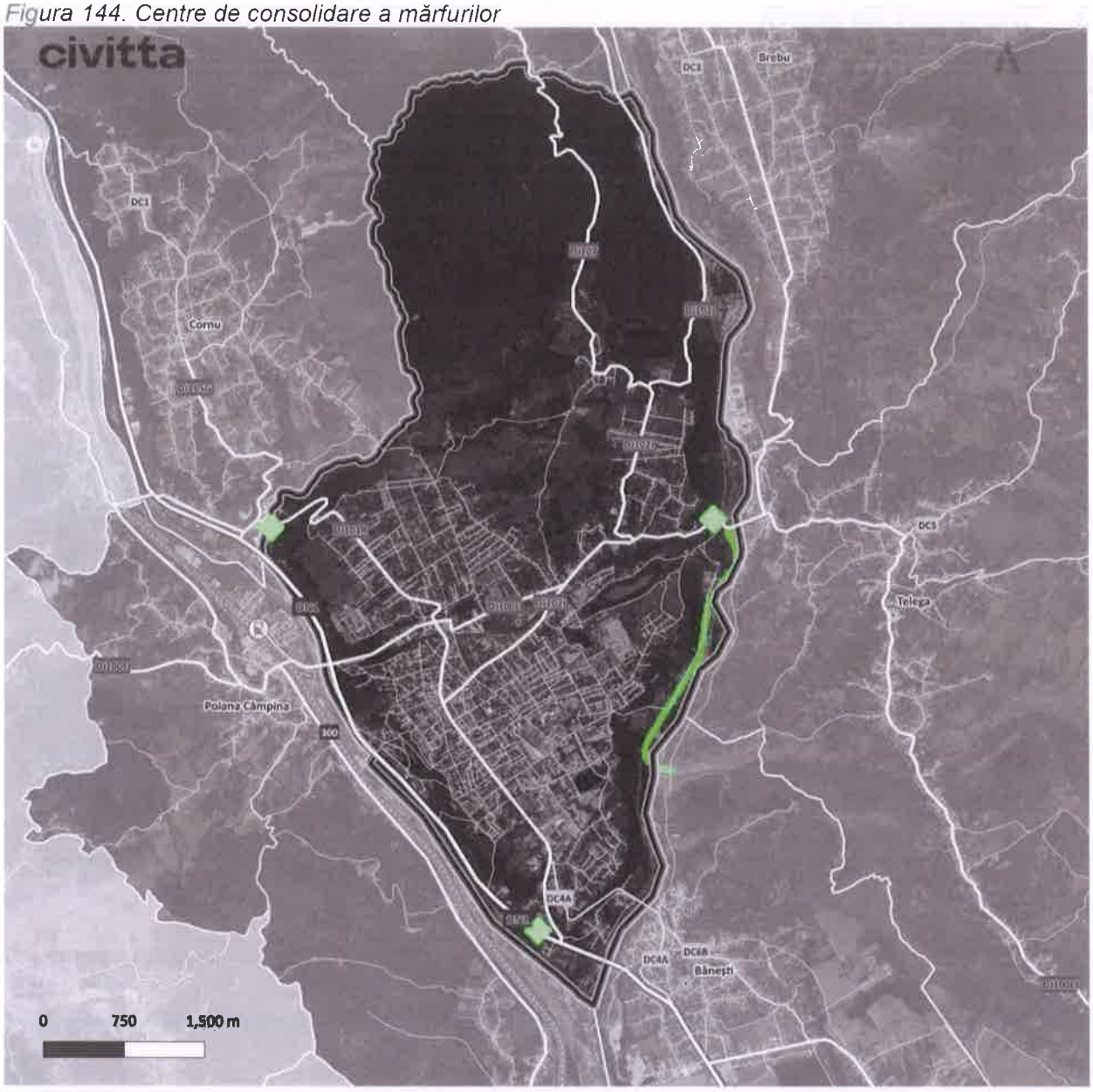


Sursa: Prelucrarea autorilor

2.3. Transport de marfă

COD	PROIECT	VALOARE (€)	RESPONSABIL	ORIZONT	SURSĂ FINANȚARE
TM1	Sistem smart de control al traficului greu	40.000 €	Primăria Municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
TM2	Centre de consolidare a mărfurilor	1,200,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
TM3	Regulament de logistică locală	40.000 €	Primăria Municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

Figura 144. Centre de consolidare a mărfurilor



Sursa: Prelucrarea autorilor pe fundal Google Satellite

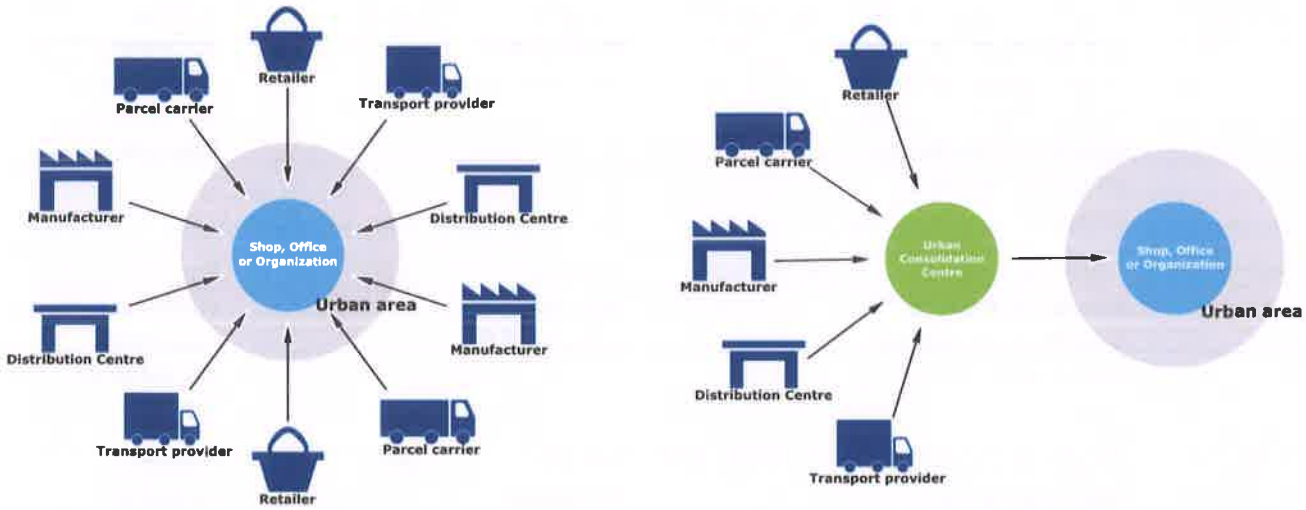
Pentru a asigura o gestionare eficientă a transportului de marfă și a minimiza impactul acestuia asupra rețelei urbane, toate proiectele de infrastructură dedicate acestui sector trebuie completate prin măsuri specifice de restricționare și control al accesului vehiculelor de transport marfă. În acest sens, este necesară elaborarea unui Regulament de logistică locală. Acesta va contribui la optimizarea procesului de aprovizionare, reducând efectele negative asupra traficului, ocupării spațiilor de parcare și mediului înconjurător.

Pentru implementarea eficientă a acestor măsuri, se propune dezvoltarea unui sistem integrat de monitorizare și control al accesului vehiculelor de transport marfă în zonele cu restricții, care să permită aplicarea unor tarife de acces. Plata acestora va putea fi realizată prin SMS, online sau card bancar, facilitând astfel conformarea operatorilor de transport. Acest sistem va include un Sistem smart de control al traficului greu, bazat pe senzori, bucle inductive și camere de supraveghere amplasate strategic în punctele de acces ale zonelor tarifare. Aceste camere vor putea fi integrate în sistemul general de management și monitorizare a traficului, având și rol de colectare a datelor pentru îmbunătățirea politicilor de mobilitate urbană.

În completarea acestor soluții, este necesară dezvoltarea unor centre de consolidare a mărfurilor, care vor facilita:

- Optimizarea distribuției mărfurilor în interiorul municipiului și reducerea numărului de vehicule grele care tranzitează zonele centrale;
- Utilizarea unor vehicule mai mici, electrice sau cu emisii reduse pentru transportul pe distanțele scurte, îmbunătățind astfel eficiența logistică și reducând poluarea;
- Reducerea timpilor de staționare pentru încărcare și descărcare, optimizând utilizarea infrastructurii urbane și a parcărilor.

Figura 145. Rolul centrelor de consolidare a mărfurilor



Sursă: Urban consolidation centre by Tharsis

Prin integrarea acestor măsuri, municipiul Câmpina va putea controla impactul traficului de marfă asupra rețelei rutiere, îmbunătățind siguranța rutieră și calitatea aerului. Totodată, implementarea sistemelor inteligente de monitorizare și control va permite aplicarea eficientă a restricțiilor, optimizarea fluxurilor logistice și alinierea la obiectivele strategice de mobilitate durabilă și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

2.4. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)

2.4.1. Deplasări cu bicicleta

COD	PROIECT	VALOARE (€)	RESPONSABIL	ORIZONT	SURSĂ FINANȚARE
NMT_V_1	Școala Velo	10,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, ISJ PH, ONG-uri	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_V_2	Program multianual de amenajare rastele pentru biciclete - 50 locuri - în punctele de interes și la unitățile de învățământ (licee)	2,500.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_V_3	Program multianual de amenajare garaje "smart" pentru biciclete în cartierele de locuințe colective - 5 bucăți (cu câte 50 de locuri) (etapa 1) -	200,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_V_4	Program multianual de amenajare garaje "smart" pentru biciclete în cartierele de locuințe colective - 5 bucăți (cu câte 50 de locuri) (etapa 2)	200,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_V_5	Masterplan privind rețeaua de piste de biciclete a Municipiului Câmpina	35,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_V_6	Coridor de mobilitate alternativă etapa 1	1,110,825.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_V_7	Coridor mobilitate alternativă etapa 2	4,297,725.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local,

					alte surse de finanțare
NMT_V_8	Coridor mobilitate alternativă etapa 3	3,611,700.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_V_9	Rețea de agrement pentru deplasarea cu bicicleta pe Via Muntenia în Poiana Câmpina	1,287,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Primăria UAT Poiana Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_V_10	Rețea de agrement pentru deplasarea cu bicicleta pe Via Muntenia în Cornu	2,695,500.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Primăria UAT Cornu	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_V_11	Rețea de agrement pentru deplasarea cu bicicleta pe Via Muntenia - Brebu - Pietriceaua (Crucea Unității)	2,405,250.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Primăria UAT Brebu	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_V_12	Rețea de agrement pentru deplasarea cu bicicleta pe Via Muntenia în Șotrile	684,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Primăria UAT Șotrile	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_V_13	Campanie de promovare a mersului pe bicicletă în rândul populației	100,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_V_14	Program de îmbunătățire a conectivității pentru deplasări cu bicicleta peste cursurile de apă	150,000.00 €	Primăria municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_V_15.1	Amenajare rețea pentru deplasări nemotorizate cu rol de agrement (NV)	880,000.00 €	Primăria municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

NMT_V_16	Rețea velo de agrement pe DJ 207 spre Șotrile	600,000.00 €	Primăria municipiului Câmpina, Primăria UAT Șotrile	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_V_15.2	Amenajare rețea pentru deplasări nemotorizate cu rol de agrement (E)	1,000,000.00 €	Primăria municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

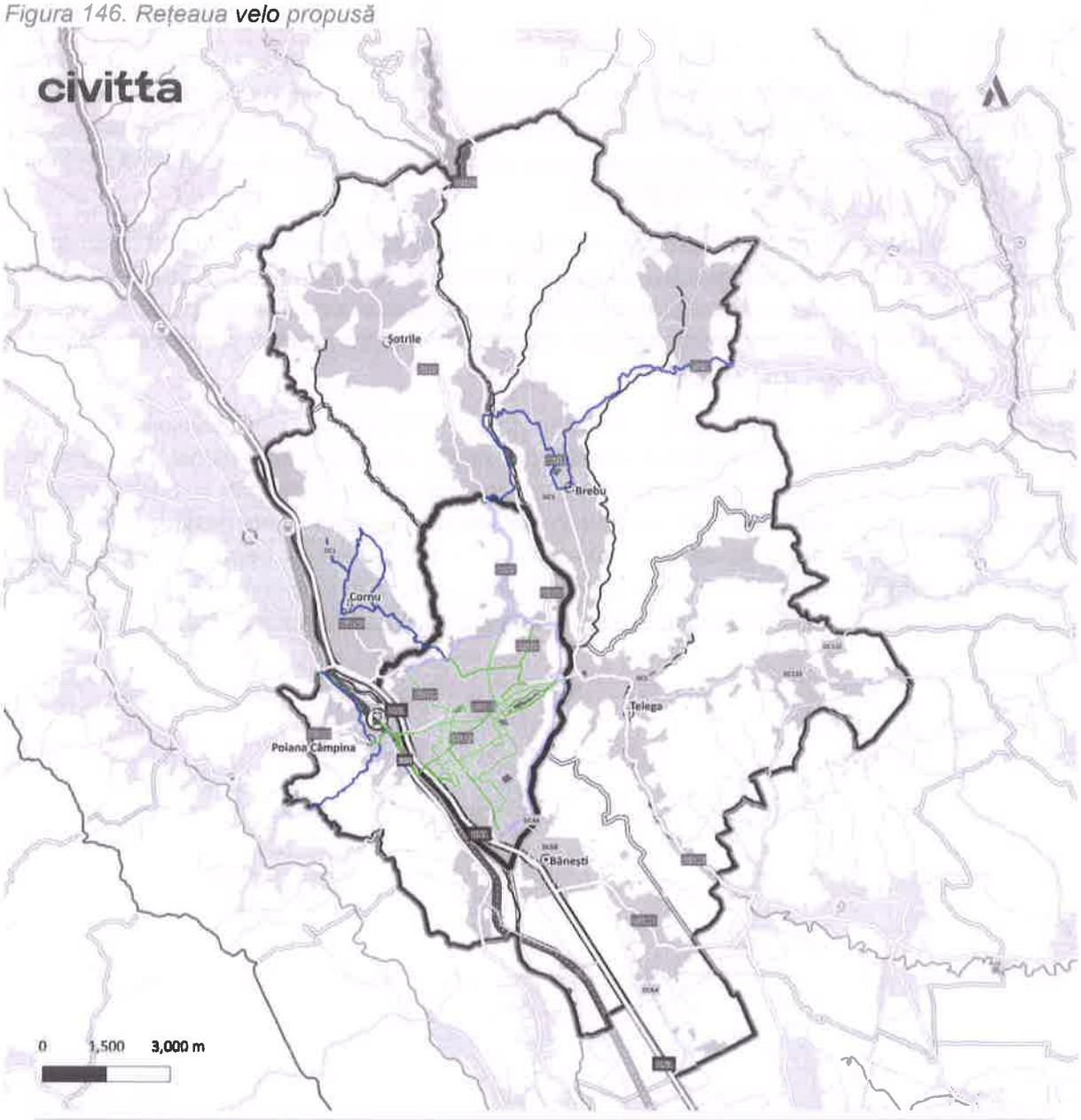
Pentru promovarea deplasărilor nemotorizate și integrarea acestora în sistemul de transport urban, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina propune o rețea extinsă de coridoare de mobilitate alternativă[73]. Acestea sunt structurate în trei etape, în funcție de orizontul de implementare, și includ piste de biciclete și trotuare modernizate și extinse.

Principiile care au stat la baza dezvoltării rețelei de coridoare sunt:

- Flux continuu și fără constrângeri – rețeaua este gândită pentru a permite deplasarea eficientă a bicicliștilor, inclusiv prin distribuirea pistelor unidirecționale pe străzi paralele;
- Acoperire extinsă – conectarea tuturor punctelor de interes major (unități de învățământ, instituții publice, zone comerciale, obiective turistice și zone rezidențiale);
- Adaptabilitate la profilul străzilor – realizarea de piste unidirecționale și bidirecționale, în funcție de configurația existentă;
- Integrarea cu infrastructura feroviară dezafectată – transformarea fostelor linii CF în coridoare de mobilitate;
- Prioritizarea mobilității active – extinderea și modernizarea trotuarelor, astfel încât pietonii să beneficieze de un mediu urban prietenos.

[73] Traseu conceput și dezvoltat special pentru a îmbunătăți mobilitatea urbană prin facilitarea transportului public, sprijinirea circulației bicicliștilor și optimizarea accesului pietonal. Acest coridor de transport asigură o conexiune eficientă și sigură între diferite zone ale localității sau între localități, având ca obiectiv principal reducerea dependenței de autoturisme și promovarea soluțiilor de transport durabile, cu impact redus asupra mediului.

Figura 146. Rețeaua velo propusă



Sursa: Prelucrarea autorilor

Prima etapă prevede dezvoltarea unei rețele primare de piste de biciclete și trasee pietonale, având ca punct de plecare inelul central definit prin PUZ "Regenerare Urbană, creșterea mobilității 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", continuând pe strada Bobâlna.

Etapa a doua cea mai amplă intervenție în dezvoltarea rețelei de mobilitate alternativă, având ca obiectiv principal conectarea principalelor puncte de interes ale municipiului, printre care: Muzeul Bogdan Petriceicu Hașdeu, Lacul Bisericii sau Autogara Câmpina. Această extindere asigură o conectivitate optimă între zona centrală și zonele de interes prin infrastructură sigură și accesibilă pentru bicicliști și pietoni, facilitând tranziția către moduri de transport sustenabile.

În ultima etapă se urmărește extinderea rețelei velo către gara din Poiana Câmpina, consolidând astfel legăturile cu infrastructura feroviară și facilitând accesul bicicliștilor la transportul regional. Un element central al acestei etape este Programul de îmbunătățire a conectivității pentru deplasările cu bicicleta peste cursurile de apă, care include realizarea unei pasarele pentru deplasări nemotorizate peste râul Prahova – o structură metalică ușoară, ancorată de podul existent al DJ 100E, care va permite traversarea în siguranță a râului și va îmbunătăți accesul velo și pietonal între zonele urbane și periurbane. Dar și către artere principale de circulație cum sunt Calea Doftanei, bulevardul Nicolae Bălcescu și strada Voila.

Figura 147. Îmbunătățirea conectivității peste cursurile de apă și peste arterele rutiere majore (DN1/E60)



Sursă: Prelucrarea autorilor pe fundal Google Satellite

Pe lângă rețeaua de mobilitate alternativă destinată deplasărilor cotidiene, se propune și o rețea de agrement dedicată cicloturismului și activităților recreative, consolidând astfel infrastructura velo la nivel local și regional. Rețeaua de agrement include integrarea municipiului Câmpina în traseul Via Muntenia, un coridor de cicloturism care traversează mai multe localități, printre care: Poiana Câmpina, Cornu, Brebu și Șotrile. Pe lângă traseul Via Muntenia, rețeaua propune noi conexiuni strategice în interiorul municipiului, menite să îmbunătățească accesibilitatea și să diversifice opțiunile pentru deplasările recreative cu bicicleta: DJ 207 spre Șotrile, în lungul râului Prahova (zona de Est), cât și în zona de Nord-Vest a municipiului pe str. Siretului - Parc Soceram - Drumul Taberei (Parcul Fântâna cu Cireși - Lacul Codrului) - DJ 207 (Lacul Fermei). Prin această inițiativă, se urmărește valorificarea peisajului natural și a patrimoniului local, facilitând accesul bicicliștilor la zonele de agrement și la traseele turistice.

Pentru a asigura o funcționalitate ridicată și o integrare coerentă a investițiilor în infrastructura velo, este recomandată elaborarea unui Masterplan dedicat rețelei de piste de biciclete din municipiul Câmpina[74]. Această documentație va detalia principalele axe și conexiuni velo, precum și măsurile necesare pentru dezvoltarea unei rețele sigure, eficiente și accesibile tuturor utilizatorilor.

Pentru a prioritiza utilizarea bicicletelor ca mod de transport alternativ și sustenabil, este esențială implementarea unor măsuri complementare care să faciliteze accesibilitatea și siguranța parcării acestora. În acest context, se propune un Program multianual de amenajare a rastelelor pentru biciclete[75], ce vizează instalarea de rastele pentru biciclete în proximitatea obiectivelor de interes, precum: instituții de învățământ (școli, licee, universități), clădiri publice și zone cu densitate mare de servicii, parcul Regele Mihai I și alte spații verzi urbane sau zone rezidențiale, în special cele conectate la coridoarele de mobilitate activă.

Cerințe pentru rastelele de biciclete:

- Să permită securizarea bicicletelor și trotinetelor (electrice sau convenționale);
- Să fie compatibile cu diverse tipuri de biciclete (inclusiv cargo-bikes, biciclete pentru copii etc.);
- Modelele preferate sunt de tip „U" sau „O", evitându-se cele care permit doar prinderea roților, deoarece acestea nu oferă siguranță adecvată.

În contextul în care ansamblurile de locuințe colective se confruntă cu limitări semnificative în ceea ce privește disponibilitatea spațiilor pentru parcarea bicicletelor, se propune Programul multianual de amenajare a garajelor „smart" pentru biciclete[76], ca măsură de sprijin pentru mobilitatea durabilă și utilizarea eficientă a spațiului urban. Programul vizează dezvoltarea unor garaje securizate, accesibile și integrate dedicate parcării bicicletelor, cu o abordare etapizată. În prima fază, se propune amenajarea unui garaj securizat la fiecare două insule de locuințe colective, cu posibilitatea de extindere progresivă către o acoperire completă. Această intervenție va fi orientată preponderent către cartierele în care configurația lor spațială împiedică realizarea unor parcări rezidențiale (îngropate/semi-îngropate sau supraetajate), care ar putea adăposti și biciclete. Astfel, garajele pentru biciclete reprezintă o soluție adaptabilă, cu amprentă redusă la sol, care poate fi implementată rapid, inclusiv în spații reziduale sau subutilizate din interiorul cartierelor.

Caracteristici obligatorii ale garajelor „smart" pentru biciclete:

- Acces securizat – prin cheie și/sau aplicație mobilă;
- Spațiu acoperit, protejat de intemperii;
- Fațade translucide sau parțial opace (minim 75%) pentru a preveni vizibilitatea directă a bicicletelor, reducând riscul de furt;
- Alimentare cu energie electrică – pentru încărcarea bicicletelor și trotinetelor electrice;
- Sistem de plată flexibil – abonament lunar și plată la oră pentru utilizatorii ocazionali;
- Parcare colectivă într-o unitate securizată, pentru optimizarea utilizării spațiului.

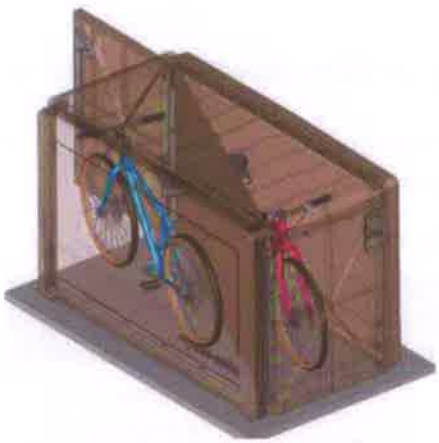
Funcționalități opționale:

- Panouri fotovoltaice pentru energie regenerabilă;
- Registrul bicicletelor, pentru monitorizarea utilizării;
- Rastele multietajate hidraulice/automatizate, optimizând capacitatea de stocare;

[74] Proiectul se regăsește în portofoliu cu indicativul NMT_V_5
[75] Proiectul se regăsește în portofoliu cu indicativul NMT_V_2
[76] Proiectul se regăsește în portofoliu cu indicativul NMT_V_3, NMT_V_4

- Garaj modular – fiecare bicicletă având un spațiu securizat individual.

Figura 148. Modele de garaje "smart" pentru biciclete





Sursa: stânga (www.cyclesafe.com) – dreapta (www.zcj.ro)

Pentru a încuraja utilizarea bicicletei în deplasările zilnice, este esențial ca cetățenii să fie pregătiți să folosească acest mijloc de transport în siguranță și cu încredere. În acest sens, se propune implementarea unui program educațional dedicat – Școala Velo[77], care să ofere cursuri și facilități de învățare atât pentru tineri, cât și pentru adulți. Se propune astfel organizarea unui program de educație rutieră în anumite weekend-uri, utilizând parcarea de la Casa Tineretului ca spațiu de desfășurare. Obiectivele principale ale programului sunt:

- Învățarea regulilor de circulație pentru bicicliști, astfel încât aceștia să se deplaseze în siguranță în oraș;
- Deprinderea abilităților de bază pentru mersul pe bicicletă (pentru începători);
- Îmbunătățirea tehnicilor de deplasare (pentru cei care știu deja să pedaleze, dar vor să circule mai eficient și în siguranță);
- Creșterea conștientizării asupra drepturilor și responsabilităților bicicliștilor în trafic.

Resurse necesare pentru desfășurarea proiectului:

- Câțiva instructori specializați în educație rutieră pentru bicicliști;
- Un set de biciclete puse la dispoziție pentru participanții care nu au propria bicicletă;
- Elemente de învățare, precum jaloane, marcaje temporare, zone cu denivelări, pentru simularea diferitelor condiții de trafic;
- Spațiu de desfășurare – parcarea de la Casa Tineretului, care poate fi temporar transformată într-un circuit de învățare.

Un astfel de proiect poate fi implementat cu un buget minim din partea administrației publice locale, prin: bugetare participativă – prin implicarea directă a cetățenilor în propunerea și finanțarea inițiativei, alocare de fonduri prin Legea 350/2005 pentru sprijinirea proiectelor ONG-urilor active în domeniu sau parteneriate cu organizații specializate în educația pentru mobilitate activă.

[77] Proiectul se regăsește în portofoliu cu indicativul NMT_V_1

Pentru ca măsurile de educație rutieră să aibă un impact real asupra comunității, acestea trebuie susținute printr-o campanie amplă de promovare a mersului pe bicicletă în rândul populației. Elementele principale ale campaniei prevăd:

- Organizarea de evenimente tematice (ex. „Ziua Bicicletei în Câmpina");
- Lansarea unei campanii media cu mesaje de promovare a bicicletei ca mijloc eficient și sustenabil de transport;
- Includerea în școli a unor sesiuni informative despre utilizarea bicicletei în siguranță;
- Colaborări cu lideri de opinie pentru promovarea acestui mod de transport.

2.4.2. Mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă

COD	PROIECT	VALOARE (€)	RESPONSABIL	ORIZONT	SURSĂ FINANȚARE
NMT_P_1	Regulamentul pentru modernizarea trotuarelor cu sprijin privat: materiale, design, accesibilitate, etc.	55,000.00 €	Primăria municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_P_2	Amenajarea Bulevardului Culturii ca promenadă urbană modernă cu pavare estetică, iluminat eficient și mobilier urban funcțional, destinat relaxării și mobilității pietonale.	0.00 €[78]	Primăria municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_P_3	Program multianual de reabilitare și extindere a infrastructurii pietonale în cartierele municipiului Câmpina - etapa 1	300,000.00 €	Primăria municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_P_4	Program multianual de reabilitare și extindere a infrastructurii pietonale în cartierele municipiului Câmpina - etapa 2	300,000.00 €	Primăria municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
NMT_P_5	Program multianual de modernizare și extindere a trotuarelor în localitățile din zona metropolitană	3,200,000.00 €	Primăria municipiului Câmpina, Primăriile	2027	Fonduri europene, buget local, alte

[78]Bugetul proiectului este asimilat în cadrul proiectului Coridor de mobilitate urbană durabilă etapa 2 NMT_V_7

			UAT-urilor din ZM		surse de finanțare
NMT_P_6	Accesibilizare pasarelă pietonală peste E60 pentru utilizatorii cu mobilitate limitată (și velo)	250,000.00 €	Primăria municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

Intervențiile propuse pentru dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări pietonale, au un caracter integrat, fiind corelate cu măsuri din alte domenii de acțiune, cum ar fi deplasările cu bicicleta, operațiuni urbanistice, etc. Cu toate acestea, sunt identificate patru categorii principale de intervenții, și anume:

- **Reabilitarea și extinderea infrastructurii pietonale în zonele de locuințe individuale**, atât în municipiu cât și în localitățile din zona metropolitană, în cadrul unui program multianual;
- **Dezvoltarea și extinderea infrastructurii pietonale în ansamblurile de locuințe colective** ca parte a proiectelor de regenerare urbană a acestor zone, detaliate în capitolul 2.6.[79];
- **Dezvoltarea și extinderea infrastructurii pietonale în zona centrală și/sau de-a lungul principalelor artere ale municipiului**, transformându-le astfel în bulevarde, ca parte a proiectelor coridoarelor de mobilitate urbană durabilă, detaliate în capitolul 2.4.1.
- **Crearea de conexiuni pentru deplasări nemotorizate (pietonale și velo) peste barierele naturale și antropice**, precum râul Prahova și artere majore de circulație (DN1/E60), pentru a asigura legătura cu localitățile din zona metropolitană (ex: Poiana Câmpina).

Programul multianual de reabilitare și extindere a infrastructurii pietonale din cartierele municipiului și din zona metropolitană, adresează provocările generate de noile dezvoltări rezidențiale, care sunt în general realizate pe o tramă stradală subdimensionată, ce nu răspunde adecvat nevoilor de mobilitate ale tuturor tipurilor de utilizatori și diferitelor moduri de deplasare. Aceste dezvoltări sunt, de regulă, concepute în profil cvasi-monofuncțional, accentuând predominanța utilizării autoturismelor, ceea ce pune presiune asupra rețelelor pietonale existente. De asemenea, în contextul preocupărilor de a crea orașe prietenoase cu pietonii în general și cu copii în special, modul de configurare al străzilor în zonele rezidențiale este un subiect intens abordat. Străzile reprezintă cea mai extinsă rețea continuă de spații publice, având un rol fundamental în mobilitatea urbană. Atunci când sunt proiectate corect, ele pot transforma zonele urbane în oportunități pentru diverse activități, cum ar fi joaca, recreerea, activitatea fizică și interacțiunile sociale benefice. Totuși, în prezent, străzile sunt mai puțin utilizabile în acest sens, în mare parte din cauza prioritizării nevoilor șoferilor – manifestate prin lărgirea benzilor de circulație pentru autovehicule, amenajarea locurilor de parcare și ocuparea trotuarelor cu vehicule parcate neregulamentar. Această distribuire ineficientă a spațiului reduce semnificativ zonele destinate pietonilor, jocului sau odihnei, generând un mediu urban care poate deveni nesigur, nesănătos și neplăcut, afectând negativ sănătatea rezidenților pe termen lung.

Dominanța mobilității motorizate are un impact major asupra siguranței și autonomiei copiilor. Într-un mediu urban unde infrastructura este preponderent adaptată nevoilor vehiculelor, familiile percep străzile ca fiind nesigure pentru deplasările independente ale celor mici. Drept urmare, părinții aleg adesea să își transporte

[79] Proiectele de regenerare urbană a cartierelor de locuințe colective se găsesc în portofoliul de proiecte cu codurile REG1 și REG2

copiii cu mașina la școală sau la diverse activități, ceea ce perpetuează un cerc vicios dificil de înfruntat. Astfel, este imperativ ca proiectele de infrastructură să răspundă nu doar cerințelor de mobilitate, dar și celor de utilizare socială, în special în zonele rezidențiale.
În acest context, trotuarele reprezintă un element esențial al rețelei de transport pietonal. Este fundamental ca designul acestora să fie gândit pentru a răspunde atât nevoilor de circulație eficientă, cât și celor de spațiu public, având în vedere că în zonele rezidențiale, acestea sunt folosite de copii și familii pe tot parcursul zilei. Trotuarele de calitate superioară trebuie să permită un flux pietonal fluid, să respecte cerințele de accesibilitate și să aibă suficient spațiu pentru ca mai multe persoane să poată circula alături sau în grupuri mici. Acestea trebuie să sprijine și activitățile sociale și de joacă, oferind un cadru prielnic interacțiunii. În plus, un trotuar sigur și confortabil presupune iluminare adecvată pe timp de noapte, zone umbrite pentru odihnă și plimbare, precum și locuri de joacă pentru copii. Integrarea sistemelor de semnalizare și orientare este esențială pentru a sprijini o navigare intuitivă și eficientă.
În baza analizei situației existente, se constată că infrastructura pietonală actuală este subdimensionată și sacrificată adesea în favoarea traficului auto.
Programul multianual de reabilitare, extindere și modernizare a trotuarelor din cartierele Câmpinița, Voila și Muscel, în prima etapă, și extins ulterior în alte zone ale orașului, precum și în localitățile din zona metropolitană, reprezintă un pas important în îmbunătățirea infrastructurii pietonale. Acest demers este corelat cu măsurile de calmare a traficului propuse, care includ eliminarea unei benzi de circulație pentru autovehicule, implementarea sensurilor unice și limitarea vitezei de deplasare la 30 km/h. În paralel, se va desfășura și reabilitarea străzilor în conformitate cu principiile „living streets" (SR6), având ca scop transformarea acestora într-un mediu urban mai sigur, mai plăcut și mai accesibil pentru toți rezidenții. Aceste intervenții sunt esențiale pentru crearea unui oraș mai prietenos cu pietonii, în special cu copiii, și pentru încurajarea unui mod de viață activ și sănătos, prin stimularea deplasărilor pe jos și prin reducerea impactului vehiculelor asupra mediului urban.

În vederea **îmbunătățirii conectivității** nemotorizate cu localitatea Poiana Câmpina și Gara Câmpina, este necesară adaptarea și modernizarea pasarelei pietonale peste drumul național E60, asigurând, astfel, traversarea în condiții de siguranță și confort a utilizatorilor cu mobilitate limitată. Soluțiile recomandate includ instalarea de lifturi sau rampe de acces.

2.4. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră)

2.4.1. Managementul sistemului de transport

COD	PROIECT	VALOARE (€)	RESPONSABIL	ORIZONT	SURSĂ FINANȚARE
MNG1	Reorganizare sistem rutier în principalele intersecții	4,500,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
MNG2	Implementarea sistemului integrat de management al traficului și prioritizare a transportului public	200,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

MNG3	Sistem integrat de tip video analiză și detecție a vehiculelor la intrările/ieșirile din municipiu, precum și sistem de informare a participanților la trafic	100,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
MNG4	Implementarea unei zone cu emisii scăzute (ZNSE)	2,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
MNG5	Centrul Operațional de Management Integrat al Mobilității Urbane	4,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
MNG6	City Card - Platformă software pentru managementul activităților publice (integrare: parcări, mobilitate, turism, cultură, sport)	120,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
MNG7	Studii de trafic privind instituirea unui sistem de circulație in sens unic pe artere ale municipiului Câmpina și amenajări aferente	30,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

În conformitate cu Legea 155/2023, municipiul Câmpina își propune să implementeze măsuri concrete pentru reducerea emisiilor poluante, prin instituirea Zonelor cu Nivel Scăzut de Emisii (ZNSE). Aceste măsuri vor avea un impact pozitiv asupra calității aerului, sănătății publice și siguranței mobilității urbane, contribuind la dezvoltarea unui mediu urban mai sustenabil. Conform legislației, ZNSE reprezintă zonele delimitate de autoritatea publică locală, în cadrul cărora se aplică restricții de circulație și/sau mecanisme de taxare pentru anumite categorii de autovehicule, în scopul reducerii poluării. Prin implementarea ZNSE în Municipiul Câmpina, se urmăresc:

- Îmbunătățirea calității aerului prin reducerea emisiilor provenite din traficul rutier;
- Prioritizarea mobilității durabile, prin măsuri care favorizează transportul public, deplasările nemotorizate și vehiculele cu emisii reduse;
- Creșterea siguranței și calității spațiului urban, prin reducerea traficului de tranzit în zonele cu trafic intens;
- Conformarea cu directivele europene privind reducerea emisiilor și protecția mediului.

Figura 149. Implementarea unei zone cu emisii scăzute (ZNSE)

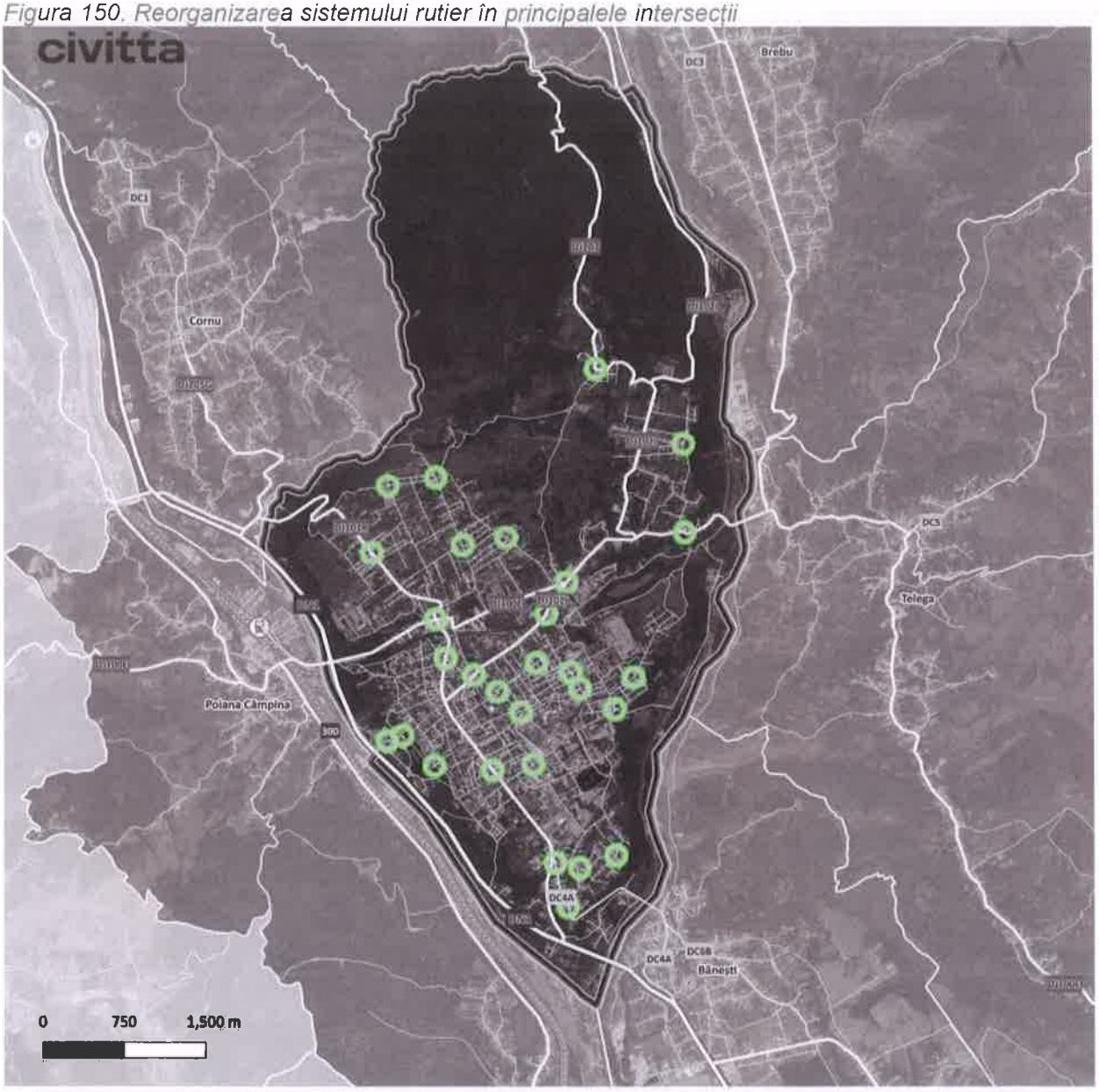


Sursa: Prelucrarea autorilor pe fundal Google Satellite

Pentru îmbunătățirea siguranței rutiere și a fluenței traficului, municipiul Câmpina își propune un proiect de reorganizare și optimizare a sistemului rutier în principalele intersecții problematice (ex. Al. I. Cuza – C. Stere – Beiuș – Zorilor, Al. I. Cuza – Hașdeu – 1 Mai, Drumul Taberei – Siretului – Muscelului – I.H. Rădulescu, I.H. Rădulescu – Bucegi – Toamnei). Această inițiativă vizează reducerea congestiilor, creșterea siguranței pentru toți participanții la trafic și eficientizarea transportului urban. Printre principalele măsuri de intervenție propuse:

- Optimizarea geometriei intersecțiilor – ajustarea unghiurilor de viraj, lățimea benzilor și reconfigurarea zonelor de conflict pentru a îmbunătăți fluența traficului.
- Implementarea de marcaje rutiere clare și intuitive – delimitarea clară a benzilor de circulație, marcaje speciale pentru pietoni și bicicliști.
- Reorganizarea parcărilor în proximitatea intersecțiilor – relocarea și optimizarea locurilor de parcare pentru a nu obstrucționa vizibilitatea și accesul.
- Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare – implementarea unui plan de semaforizare inteligentă, sincronizat pentru reducerea timpilor de așteptare.
- Implementarea unui sistem de gestiune a intersecțiilor – utilizarea tehnologiilor de monitorizare și adaptare a semaforizării în timp real pentru optimizarea fluxurilor de trafic.

Figura 150. Reorganizarea sistemului rutier în principalele intersecții



Sursa: Prelucrarea autorilor pe fundal Google Satellite

Pentru o gestionare mai eficientă a circulației, se vor elabora studii de trafic care să fundamenteze instituirea unor sensuri unice pe anumite artere din municipiu. Acest demers va fi susținut prin implementarea unui sistem integrat de management al traficului și de prioritizare a transportului public, care va permite coordonarea semaforizării, monitorizarea traficului în timp real și adaptarea fluxurilor în funcție de cerere.

În contextul modernizării și digitalizării serviciilor publice, Municipiul Câmpina își propune dezvoltarea și implementarea platformei integrate City Card, un sistem digital avansat care va facilita accesul la servicii de mobilitate, parcare, turism, cultură și sport. Această inițiativă se aliniază tendințelor europene de smart city, având ca obiectiv creșterea eficienței administrative și îmbunătățirea experienței utilizatorilor.

Întrucât municipiul Câmpina nu poate funcționa izolat din punct de vedere al mobilității, se propune integrarea sistemelor de management al traficului și al transportului public cu cele existente la nivel județean și regional. Această măsură va facilita o coordonare mai bună între diferitele mijloace de transport, îmbunătățind astfel conexiunile dintre Câmpina și localitățile învecinate.

Pentru monitorizarea traficului și sporirea siguranței rutiere, va fi implementat un sistem integrat de video-analiză și detecție a vehiculelor la principalele intrări și ieșiri din municipiu. Acest sistem va permite colectarea de date relevante pentru gestionarea mobilității și informarea participanților la trafic cu privire la condițiile de circulație în timp real.

Pentru a asigura funcționarea eficientă a întregului sistem de mobilitate urbană, va fi înființat Centrul Operațional de Management Integrat al Mobilității Urbane. Acesta va reprezenta un hub de coordonare a tuturor soluțiilor implementate, permițând autorităților locale să monitorizeze, gestioneze și optimizeze în timp real transportul public, traficul rutier și alte servicii urbane.

2.4.2. Siguranța rutieră

COD	PROIECT	VALOARE (€)	RESPONSABIL	ORIZONT	SURSĂ FINANȚARE
SR1	Program multianual - treceri de pietoni sigure (semaforizare, supraînălțare, accesibilizare pentru persoanele cu dizabilități) - în municipiul Câmpina	300,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
SR2	Program multianual - treceri de pietoni sigure (semaforizare, supraînălțare, accesibilizare pentru persoanele cu dizabilități) - în zona metropolitană	300,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Primăriile UAT din ZM	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
SR3	Soluții temporare de debarcare a elevilor în proximitatea școlilor pentru creșterea siguranței în zonele vulnerabile	2,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

SR4	Derularea de campanii de informare/comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști etc.)	150,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
SR5	Campanie de promovare a siguranței rutiere	150,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
SR6	Program multianual de reabilitare a străzilor în acord cu principiile mobilității sustenabile (living streets) - în zonele rezidențiale	2,500,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

Creșterea siguranței rutiere și îmbunătățirea infrastructurii urbane reprezintă priorități esențiale pentru municipiul Câmpina, având în vedere necesitatea protejării pietonilor, în special a elevilor, și crearea unui mediu urban mai sigur și mai accesibil. Un prim set de măsuri vizează creșterea siguranței în proximitatea unităților de învățământ. În acest sens, se propune supraînălțarea trecerilor de pietoni din aceste zone, reducând astfel viteza vehiculelor și sporind vizibilitatea pietonilor. Complementar, vor fi implementate soluții temporare pentru debarcarea elevilor (Kiss and Ride) în zonele vulnerabile din apropierea școlilor, astfel încât să fie minimizate riscurile asociate traficului intens la orele de vârf.

În funcție de configurația profilului stradal, se propun următoarele modele de implementare a sistemului „Kiss & Ride" în proximitatea unităților de învățământ:

Primul model presupune conversia parțială a unui parcaj perpendicular existent, în proximitatea intrărilor auto-pietonale ale unităților de învățământ (ex. „B.P. Hașdeu", „I.H. Rădulescu"), prin delimitarea unei zone „Kiss & Ride" cu flux dirijat, în cadrul primelor 3–4 locuri de parcare situate cel mai aproape de accesul principal.
Această zonă este destinată exclusiv opririi de scurtă durată, pentru debarcarea/îmbarcarea elevilor în condiții de siguranță, fără a permite staționarea prelungită. Restul locurilor de parcare își păstrează funcțiunea inițială, fiind disponibile pentru utilizarea generală a riveranilor sau a personalului unității școlare.

Pentru a funcționa eficient, acest model necesită:

- marcaje distincte pe carosabil, în culorile galben-alb, precum și pictograme specifice „Kiss & Ride",
- semnalizare verticală clară privind destinația și regulile de utilizare a zonei,
- instalarea de oglinzi rutiere acolo unde vizibilitatea este redusă, în special în zonele de acces lateral,
- opțional, amplasarea unor panouri educative cu mesaje precum „Oprește, coboară, pleacă în siguranță!".

Un exemplu din România care ilustrează acest tip de intervenție este cel de la **Școala Gimnazială nr. 279 din București**, unde au fost reconfigurate primele locuri de parcare din fața școlii pentru a crea un culoar funcțional de tip „Kiss & Ride", dotat cu marcaje rutiere, semnalizare vizibilă și personal de sprijin în orele de vârf.

Acest model este adecvat pentru zonele în care parcarea perpendiculară este deja amenajată, dar poate fi adaptată pentru a susține intervenții punctuale în favoarea mobilității școlare, contribuind la:

- reducerea conflictelor între pietoni și autovehicule,
- creșterea siguranței în zona porților de acces,
- menținerea unui echilibru între funcțiunea educațională și necesarul de parcare local.

Al doilea model presupune amenajarea unei zone mixte, cu funcțiune dublă: „Kiss & Ride" și parcare publică, cu un orar diferențiat de utilizare, adaptat fluxurilor școlare. Astfel, în intervalele importante ale zilei școlare (07:30–09:00 și 12:00–14:00), zona este rezervată exclusiv pentru debarcarea/îmbarcarea rapidă a elevilor, iar în afara acestor ore revine la funcțiunea de parcare obișnuită pentru riverani sau publicul general.

Pentru a funcționa eficient, acest model necesită:

- semnalizare clară cu orar, prin panouri informative fixe sau digitale,
- marcaje vizibile pe carosabil (inclusiv pictograme specifice „Kiss & Ride"),
- și, opțional, prezența unui agent de pază, polițist local sau voluntar care să asigure fluența și siguranța în intervalele aglomerate.

Un exemplu din România este implementarea acestui sistem în Cluj-Napoca, în apropierea Liceului Teoretic „Avram Iancu", unde zona dedicată este adaptată nevoilor elevilor și părinților, fără a afecta semnificativ disponibilitatea parcării în restul zilei.

Acest model poate fi replicat cu succes în zona Colegiului Național „Nicolae Grigorescu", având în vedere:

- traficul intens din zona centrală în timpul orelor de intrare/ieșire de la cursuri;
- proximitatea stației de autobuz și a zonelor comerciale;
- prezența unor străzi adiacente unde circulația este îngreunată de parcarea neregulată.

O zonă dedicată de tip „Kiss & Ride" cu orar diferențiat ar contribui la fluidizarea traficului, creșterea

siguranței pietonale și optimizarea utilizării spațiului stradal în perioadele de vârf, fără a elimina complet locurile de parcare pentru restul zilei.

Figura 151. Exemplu de bună practică: Liceul Teoretic „Avram Iancu"



Sursa: Municipiul Cluj-Napoca – Liceul Teoretic „Avram Iancu"
(Google Earth Pro, accesat Aprilie 2025)

Pentru îmbunătățirea siguranței în cartierele rezidențiale, se propune un program multianual de reabilitare a străzilor (living street), având la bază principiile mobilității sustenabile. Astfel, străzile cu sens unic vor fi transformate în zone rezidențiale, conform Art. 158 din Regulamentul de aplicare a O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice. În aceste zone, pietonii vor avea prioritate pe întreaga lățime a străzii, jocul copiilor va fi permis, iar viteza maximă a autovehiculelor va fi limitată la 20 km/h. Totodată, staționarea și parcarea vor fi permise doar în spațiile special amenajate, iar conducătorii auto vor fi obligați să acorde prioritate pietonilor, inclusiv prin oprire completă, dacă este necesar.

Pentru amenajarea acestor zone, se vor aplica conceptele de design urban inspirate din modelele „Woonerf" (Olanda) și „Living Street" (Marea Britanie), care urmăresc integrarea armonioasă a tuturor categoriilor de participanți la trafic. Principiile de implementare includ:

- Eliminarea delimitărilor rigide între carosabil și trotuar în cazul în care nu există spațiu suficient pentru un trotuar de minim 1,5 metri pe ambele părți ale străzii.
- Utilizarea strategică a mobilierului urban pentru a calma traficul și a defini spațiile pietonale sigure (ex. crearea unor trasee sinuoase pentru vehicule, întreruperea continuității circulației auto etc.).
- Limitarea vitezei de circulație între 10 și 20 km/h, pentru a crește siguranța pietonilor.
- Plasarea intermitentă a locurilor de parcare la stradă, pentru a crea zone de protecție pentru pietoni și a descuraja vitezele ridicate.
- Semnalizarea clară a intrărilor și ieșirilor din zonele rezidențiale, astfel încât șoferii să fie avertizați în mod explicit asupra regulilor specifice.

Figura 152. Exemplu stradă rezidențială (Haga, Țările de Jos)



Sursa: Roel Wijnants, 2021.Eerste Woonerf in Den Haag

Un exemplu de bună practică care ar putea fi adaptat și în municipiul Câmpina pentru îmbunătățirea calității vieții urbane provine din municipiul Reșița, unde, în perioada 2019-2021, administrația publică locală a inițiat și implementat un proiect complex de revitalizare a zonei centrale. Acest proiect a inclus reabilitarea a șase străzi din cartierul Lunca Pomostului (str. Gratz, str. George Enescu, str. Nicolae Titulescu, str. Nicolae Bălcescu, str. Biefeld și str. Parângului), având ca scop revitalizarea infrastructurii urbane, îmbunătățirea mobilității pietonale și crearea unui mediu urban mai accesibil și plăcut.

Noua configurare a acestor străzi a vizat îmbunătățirea accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori și creșterea atractivității pentru pietoni. Intervențiile au urmărit reducerea suprafețelor asfaltate, utilizarea pavajelor de beton pentru trotuare și piste de biciclete (care însă nu au lățimea minimă necesară), precum și accesibilizarea spațiului public prin integrarea de pavaje tactile destinate persoanelor cu dizabilități. Pentru calmarea traficului, s-au implementat soluții precum ridicarea trecerilor de pietoni la nivelul trotuarului, contribuind astfel la siguranța și confortul participanților la trafic. Sistemul de iluminat public a fost modernizat, cu înlocuirea infrastructurii existente și îngroparea cablurilor, sporind astfel siguranța nocturnă. În plus, spațiile publice au fost amenajate astfel încât să ofere atât zone de repaus, cât și posibilități de utilizare pentru evenimente culturale și comunitare.

Figura 153. Proiectul 6 străzi din Reșița



Sursa: Bienala Națională de Arhitectură 2023 (https://www.uar-bna.ro/2021/proiecte/555/)

Proiectarea sau reconfigurarea străzilor urbane din perspectiva copiilor evidențiază necesitatea de a ridica standardele de siguranță, accesibilitate și confort. Mediul în care cresc copiii are un impact pe termen lung asupra sănătății lor, dezvoltării fizice și cognitive, precum și asupra bunăstării sociale. Atunci când factorii de decizie investesc în amenajarea străzilor într-un mod favorabil copiilor, aceștia contribuie la crearea unor spații urbane mai sigure, mai accesibile și mai prietenoase pentru toți cetățenii[80].

[80] Global Designing Cities Initiative, Designing Streets for Kids

Figura 154. Potgieterstraat Amsterdam



Sursă: Global Designing Cities Initiative, Designing Streets for Kids

Potgieterstraat este situată în zona centrală a Amsterdamului, într-un cartier caracterizat prin străzi înguste și un număr redus de spații verzi și publice. Ca parte a unui plan mai amplu de modernizare a spațiilor publice, o secțiune de 60 de metri a acestei străzi a fost transformată pentru a crea un mediu urban mai prietenos cu copiii. Înainte de intervenție, strada, având o lățime de 17 metri, includea două benzi de circulație, locuri de parcare și o zonă mediană. Reconfigurarea a presupus comasarea unei benzi de circulație și a unei benzi de parcare cu trotuarul și zona mediană de pe o parte a străzii, generând astfel un spațiu de 1.500 m², transformat într-o zonă de joacă echipată cu elemente recreative. Pe cealaltă parte a străzii a fost amenajată o pistă pentru biciclete, contribuind la îmbunătățirea conectivității și siguranței pentru toți utilizatorii spațiului urban[81].

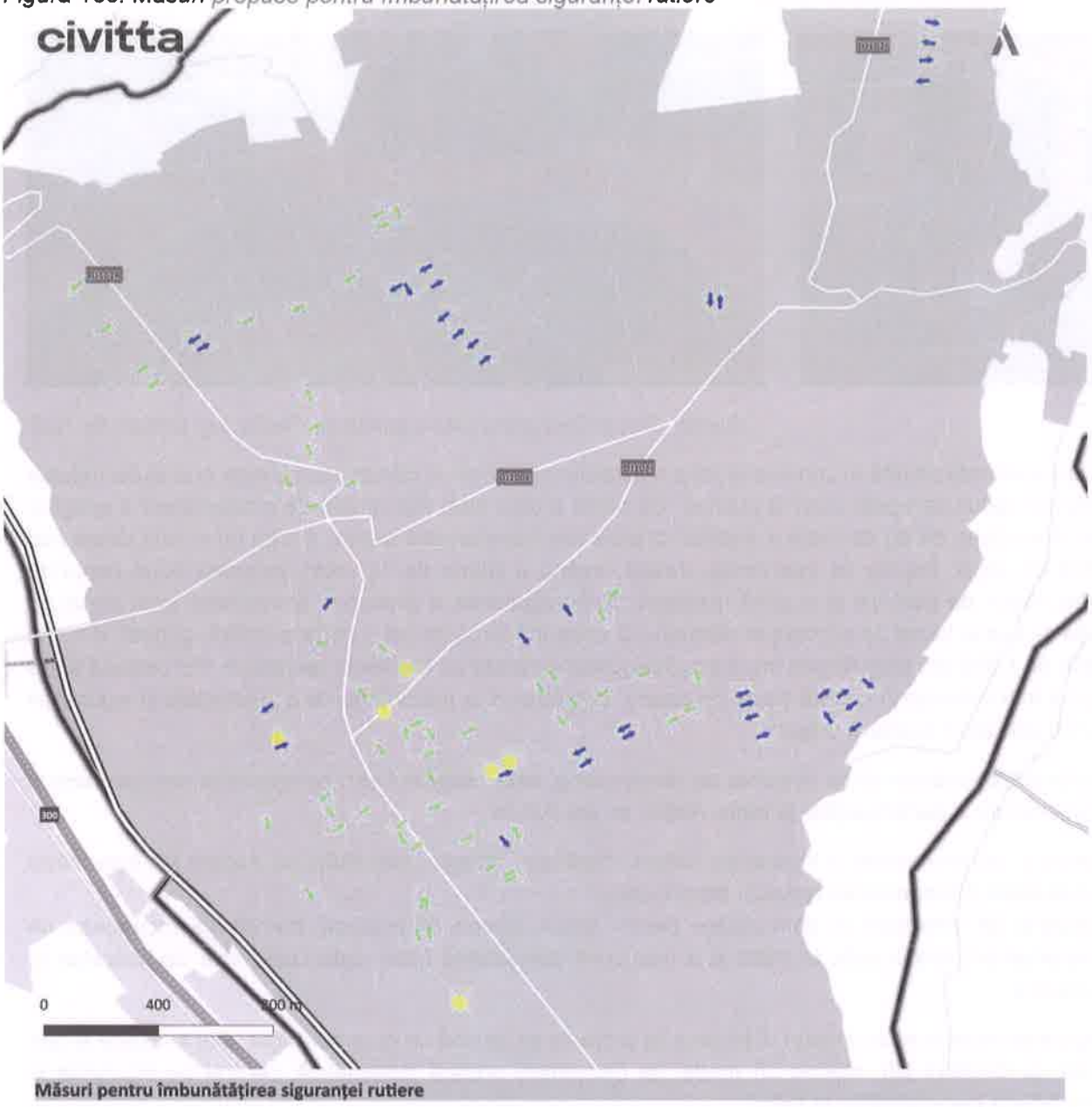
Pentru ca aceste măsuri să fie eficiente pe termen lung, este necesară și o componentă educațională și de conștientizare a participanților la trafic. Astfel, se vor derula:

- Campanii de promovare a siguranței rutiere, destinate întregii comunități, cu accent pe prevenirea accidentelor și respectarea regulilor de circulație.
- Campanii de informare și comunicare pentru șoferi, pietoni și bicicliști, menite să încurajeze un comportament responsabil în trafic și o mai bună coexistență între toate categoriile de utilizatori ai drumurilor.

Prin implementarea acestor măsuri, Câmpina își propune să devină un oraș mai sigur, mai accesibil și mai prietenos cu locuitorii săi, oferind un model de dezvoltare urbană sustenabilă, centrat pe siguranța și confortul tuturor participanților la trafic.

[81] Global Designing Cities Initiative, Designing Streets for Kids

Figura 155. Măsuri propuse pentru îmbunătățirea siguranței rutiere



Sursa: Prelucrarea autorilor

2.4.3. Managementul parcării

COD	PROIECT	VALOARE (€)	RESPONSABIL	ORIZONT	SURSĂ FINANȚARE
P1	Reorganizarea sistemului de tarifare a parcării - zona pieței centrale	35,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
P2	Digitalizarea serviciului de parcare - construirea unei baze de date geospațiale cu localizarea tuturor parcărilor publice și accesibile publicului	67,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
P3	Campanii de informare și conștientizare cu privire la parcare	50,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
P4	Politică de parcare la nivelul municipiului	35,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
P5	Construire parcare supraetajata Piața centrală - Str. I. L. Caragiale	4,500,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
P6	Construire parcare subterană zonă locuințe colective - etapa 1	16,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
P7	Construire parcare subterană zonă locuințe colective - etapa 2	24,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

În prezent, sistemul de tarifare este unitar și aplicat doar în anumite zone centrale. Se propune reorganizarea sistemului de tarifare a parcării, în funcție de proximitatea față de punctele de interes (Piața Centrală), pentru a descuraja utilizarea îndelungată a locurilor de parcare din aceste zone și a încuraja utilizarea mijloacelor alternative de transport.

Ținând cont de această tarifare, cât și de faptul că există și parcări rezidențiale cu un tarif redus (20 lei/lună) este capital să se dezvolte o politică de parcare la nivelul municipiului, care să reglementeze toate metodele de parcare. Pentru a reglementa utilizarea locurilor de parcare la nivelul municipiului, se propun următoarele măsuri:

- Tarifare orară în zonele centrale și în zonele rezidențiale pietonale aferente coridoarelor de mobilitate, pentru vizitatori.
- Abonament rezidențial raportat la o zonă prioritară de parcare (interval 18:00 – 7:00), fără atribuirea unui loc de parcare dedicat în zonele centrale.
- Restricționarea acordării de abonamente în zonele rezidențiale cu case, unde proprietarii au posibilitatea de a parca pe propriile terenuri.
- Optimizarea gestiunii locurilor de parcare, prin integrarea parcărilor private disponibile (ex. parcările centrelor comerciale, care ar putea fi utilizate noaptea de rezidenți contra cost – Carrefour, Penny).

- Reglementarea parcărilor noi, astfel încât acestea să includă un arbore la fiecare 4 locuri de parcare, contribuind astfel la reducerea insulelor de căldură urbană.
- Reguli speciale pentru curierat, HoReCa și furnizorii de servicii esențiale, pentru a facilita livrările și aprovizionarea fără a perturba fluxul de trafic.
- Afișarea în timp real a disponibilității locurilor de parcare printr-o platformă online și aplicație mobilă.
- Modalități moderne de plată (prin SMS, aplicație mobilă, plată contactless), atât pentru tarifarea orară, cât și pentru abonamente.
- Crearea unei baze de date geospațiale cu toate parcările publice și accesibile publicului, pentru o gestionare eficientă a infrastructurii de parcare.
- Transparența veniturilor din parcare, care vor fi reinvestite în mobilitate urbană durabilă (ex. modernizarea trotuarelor, siguranța rutieră, dezvoltarea parcărilor în puncte strategice).

Pentru a susține politica de parcare, se va implementa proiectul de digitalizare a serviciului de parcare, având ca obiectiv principal crearea unei baze de date geospațiale care să permită o gestionare eficientă a locurilor de parcare disponibile în municipiul Câmpina. Astfel, este necesară inventarierea și cartografierea parcărilor publice și accesibile publicului, realizându-se o bază de date geospațială ce va include localizarea exactă, capacitatea și regimul de utilizare al fiecărei parcări. Implementarea proiectului va duce la îmbunătățirea organizării și gestionării parcărilor prin centralizarea datelor într-o platformă digitală accesibilă administrației locale și utilizatorilor și la reducerea timpului de căutare a unui loc de parcare, diminuând astfel traficul generat de autovehiculele în căutare de spațiu.

Pentru o implementare eficientă, se vor derula campanii de informare cu privire la noile reguli și beneficii ale sistemului reformat de parcare, explicând impactul asupra traficului, mediului și calității vieții urbane.

Pentru a optimiza utilizarea spațiului public și a îmbunătăți accesibilitatea urbană pentru pietoni, se propune dezvoltarea unor soluții moderne de parcare, prin:

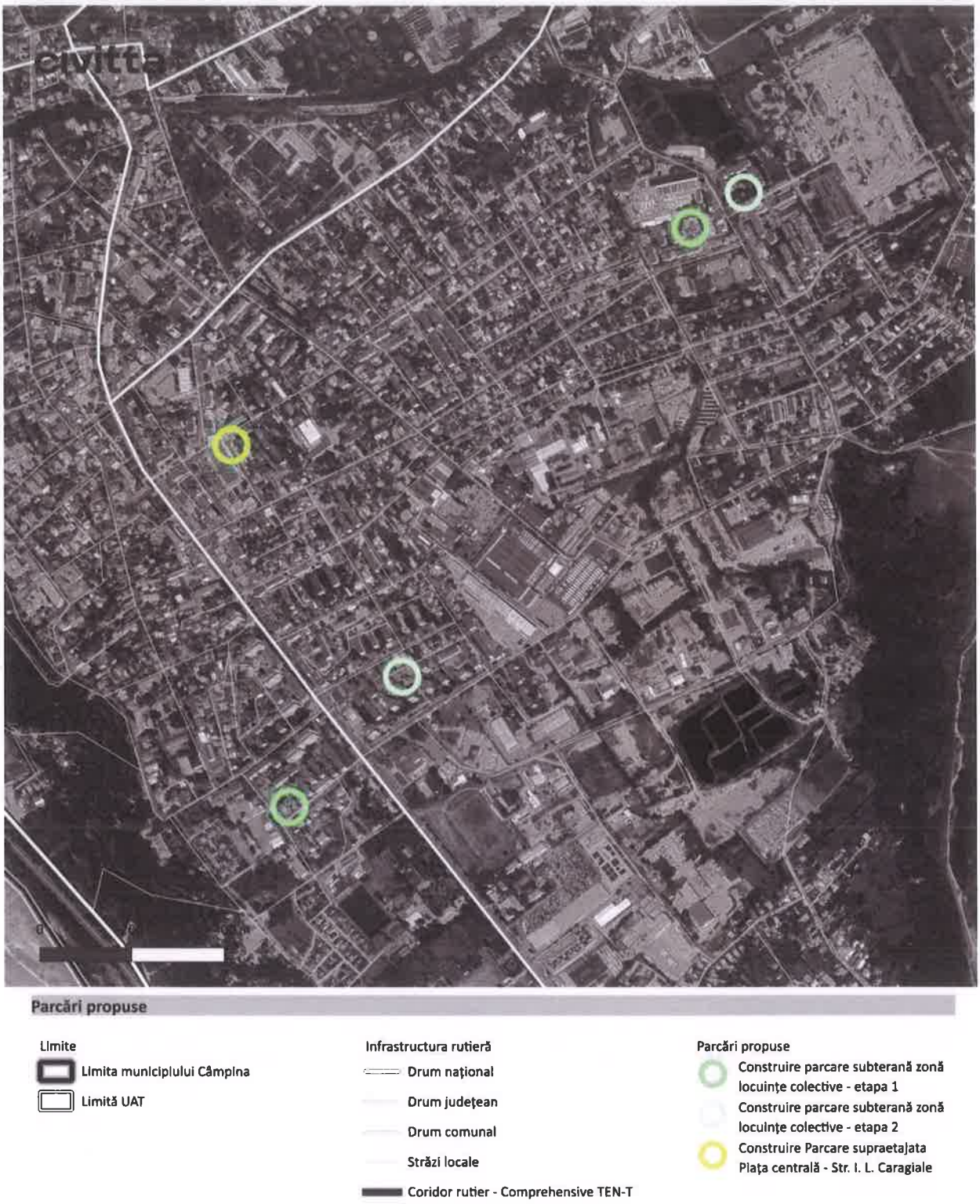
- Construirea unei parcări supraetajate în zona Pieței Centrale, pe strada I.L. Caragiale, având ca principal obiectiv eliberarea spațiilor stradale și recuperarea acestora pentru utilizarea comunitară (zone pietonale, spații verzi, mobilier urban);
- Realizarea de parcări subterane în zonele de locuințe colective, pentru a reduce presiunea generată de parcarea la sol și pentru a îmbunătăți estetica și funcționalitatea cartierelor rezidențiale.

Parcările subterane se vor realiza în două etape, construind câte 2 parcări pe etapă. Locațiile selectate (strada Erupției, strada Zorilor, strada Bucea, strada Ecaterina Teodoroiu) au luat în considerare rezervele de teren disponibile.

Parcările trebuie să includă, dar nu se limitează la:

- Stații de încărcare pentru vehicule electrice, în conformitate cu tendințele de tranziție către mobilitate sustenabilă;
- Locuri dedicate pentru biciclete și trotinete, pentru a sprijini intermodalitatea și utilizarea mobilității active;
- Sisteme de supraveghere și acces securizat, pentru protecția utilizatorilor și a vehiculelor;
- Integrarea cu amenajări urbane – acoperirea cu spații verzi sau locuri de recreere pentru a îmbunătăți calitatea mediului urban.

Figura 156. Parcări propuse



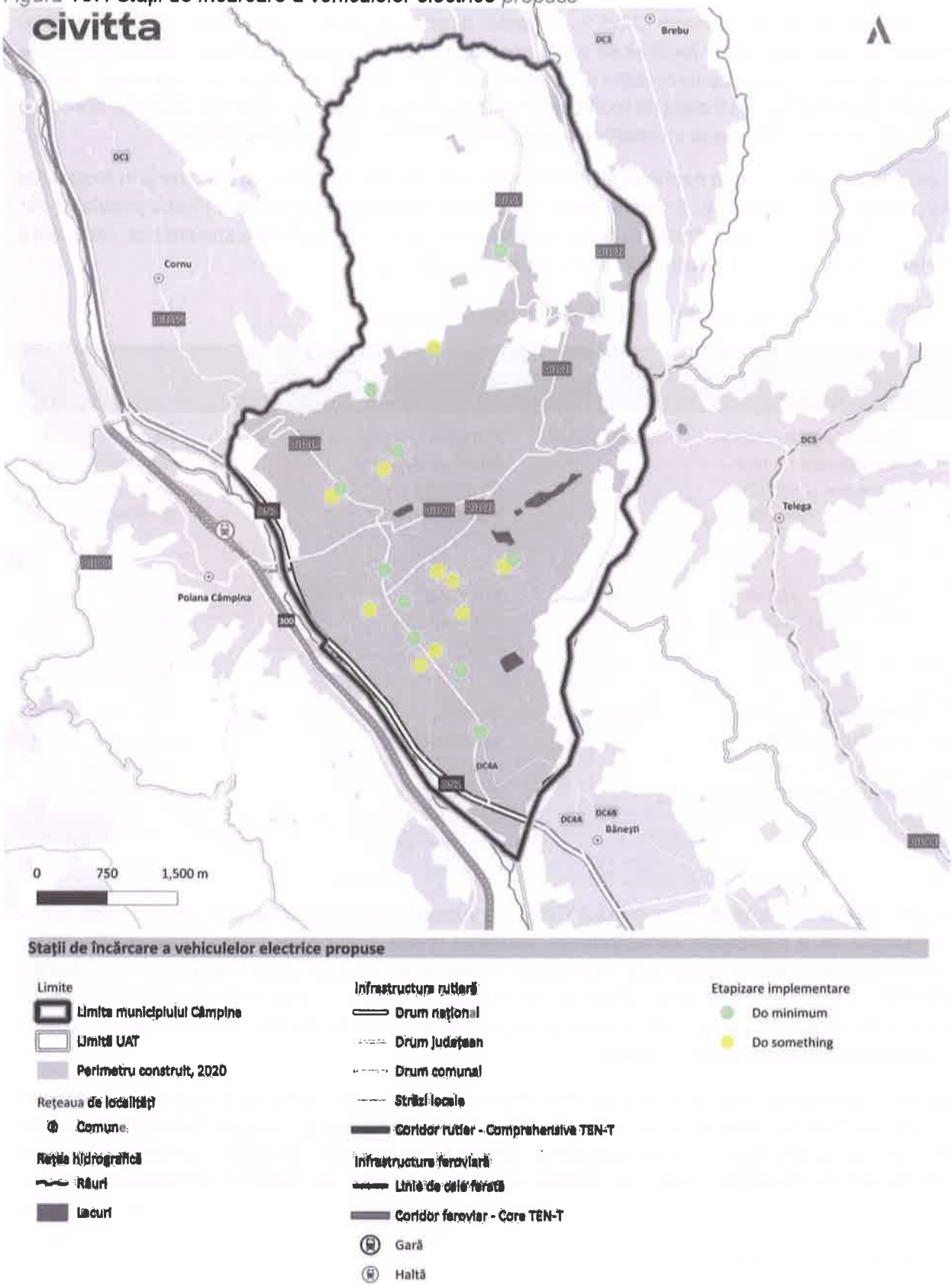
Sursa: Prelucrarea autorilor pe fundal Google Satellite

2.4.4. Electromobilitate

COD	PROIECT	VALOARE (€)	RESPONSABIL	ORIZONT	SURSĂ FINANȚARE
E1	Amenajarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice (etapa 1 - 10 stații)	610,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
E2	Amenajarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice (etapa 2 - 10 stații) amplasate inclusiv în zone rezidențiale	610,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
E3	Amenajarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice în localitățile din zona metropolitană (centre de comună)	366,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Primăriile UAT din ZM	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

În pofida faptului că, în prezent, vehiculele electrice reprezintă doar 0,22% din totalul parcului auto al municipiului Câmpina, dezvoltarea unei infrastructuri adecvate de încărcare este esențială pentru a susține tranziția către mobilitatea electrică. La nivel european, această tranziție constituie o prioritate strategică, având ca obiectiv reducerea emisiilor din transporturi și creșterea utilizării surselor de energie sustenabile.

Figura 157. Stații de încărcare a vehiculelor electrice propuse



Sursa: Prelucrarea autorilor

Tendințele naționale confirmă această direcție, numărul de vehicule electrice înmatriculate în România atingând 52.775 unități în ianuarie 2025[82]. Această dinamică indică o necesitate de extindere a infrastructurii de încărcare, astfel încât să se poată acomoda cererea viitoare. În acest context, se propune implementarea unui program de dezvoltare a infrastructurii de încărcare, structurat în două etape, fiecare etapă incluzând instalarea a 10 stații de încărcare în puncte strategice ale municipiului. Această abordare progresivă va permite optimizarea investițiilor și adaptarea în funcție de creșterea cererii.

În plus, pentru a asigura o rețea coerentă și integrată la nivel regional, proiectul va fi extins și în localitățile din zona metropolitană Câmpina, facilitând astfel adoptarea mobilității electrice și în rândul populației din împrejurimi. Această măsură va contribui la dezvoltarea unui coridor de mobilitate sustenabilă, reducerea emisiilor poluante și creșterea atractivității transportului cu emisii zero.

2.5. Zonele cu nivel ridicat de complexitate

COD	PROIECT	VALOARE (€)	RESPONSABIL	ORIZONT	SURSĂ FINANȚARE
ZC1	Modernizare, extindere, reconfigurare ca nod intermodal a autogării Câmpina și reabilitarea spațiului adiacent	20.000.000 €	Primăria Municipiului Câmpina, Autogara Com	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
ZC2	Regenerare urbană în zona Pieței Centrale	25.000.000 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
ZC3	Regenerare urbană în zona Gara Poiana Câmpina și a spațiului adiacent - configurare ca nod intermodal	20.000.000 €	Primăria Municipiului Câmpina, Primăria Comunei Poiana Câmpina, CNCF CFR SA	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

Procesul de regenerare urbană în municipiul Câmpina vizează intervenții strategice asupra unor zone-cheie, cu scopul de a îmbunătăți conectivitatea, confortul urban și eficiența transportului public. Acest capitol abordează reconfigurarea autogării municipale, modernizarea Gării Poiana Câmpina și revitalizarea Pieței Centrale, fiecare dintre acestea având un rol esențial în structura urbană și mobilitatea locală. În timp ce zona centrală a fost tratată prin intervenții expuse anterior ce fac referire la infrastructura rutieră, mobilitatea activă și managementul traficului.

Modernizarea, extinderea, reconfigurarea ca nod intermodal a autogării Câmpina și reabilitarea spațiului adiacent are ca obiectiv transformarea autogării într-un hub de transport modern, aliniat la standarde europene, oferind condiții optime pentru pasageri și operatorii de transport. Autogara reprezintă principala poartă de acces în municipiu, având în vedere absența unei gări pe teritoriul administrativ. Astfel,

[82] Tudor Marchis, Romanian e-Mobility Index Ianuarie - un început de an promițător

concentrarea tuturor legăturilor județene, naționale și internaționale impune necesitatea unor condiții moderne, sigure și eficiente pentru călători.

Printre intervențiile vizate se regăsesc:

- Extinderea și modernizarea infrastructurii autogării, pentru a acomoda mai multe rute și un flux crescut de pasageri.
- Amenajarea de peroane și spații de așteptare confortabile, dotate cu sisteme de informare digitală.
- Integrarea unui sistem de ticketing digital și a unei platforme de informare a călătorilor.
- Optimizarea accesului pentru transportul public local, facilitând transferul rapid către alte moduri de transport.
- Reconfigurarea spațiilor adiacente, inclusiv parcări, piste pentru biciclete și zone pietonale.

În ceea ce privește regenerarea urbană în zona Gara Poiana Câmpina și a spațiului adiacent, se urmărește creșterea atractivității transportului feroviar și integrarea gării într-o rețea de mobilitate eficientă. Mulți locuitori și vizitatori preferă transportul feroviar, ceea ce face din Gara Poiana Câmpina un punct esențial de acces în municipiu (în ciuda faptului că este mai greu accesibilă și în afară teritoriului administrativ al municipiului).

Propunerile vizează, dar nu se limitează la:

- Modernizarea infrastructurii gării, inclusiv peroane, pasarele pietonale și accesibilitate pentru persoane cu dizabilități.
- Dezvoltarea unui nod intermodal, care să faciliteze conexiunile cu transportul rutier și micromobilitatea.
- Optimizarea legăturilor dintre gară și Municipiul Câmpina, prin introducerea unor soluții de transport public dedicate.
- Reamenajarea spațiului adiacent, pentru a îmbunătăți confortul, siguranța și aspectul urban.

Proiectul ar trebui implementat în cadrul unui parteneriat între Municipiul Câmpina, Comuna Poiana Câmpina și CFR.

Regenerarea urbană în zona Pieței Centrale prevede reducerea congestionării zonei și îmbunătățirea calității spațiului urban. Luând în considerare traficul intens și deficitul de locuri de parcare, lipsa de prioritate acordată pietonilor și a bicicliștilor și aspectul urban nesatisfăcător, se propune:

- Reorganizarea și optimizarea circulației, incluzând măsuri pentru fluidizarea traficului.
- Dezvoltarea unui sistem de parcare inteligent, pentru utilizarea eficientă a spațiului.
- Extinderea și modernizarea zonelor pietonale, oferind siguranță și accesibilitate sporită.
- Integrarea infrastructurii pentru biciclete, stimulând utilizarea mijloacelor alternative de transport.
- Reglementarea transportului de marfă.
- Revitalizarea spațiilor publice, cu mobilier urban modern, iluminat eficient și elemente de peisagistică.

Prin implementarea acestor măsuri, Câmpina își consolidează poziția ca un municipiu modern, bine conectat și orientat către dezvoltare sustenabilă.

2.6. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare

COD	PROIECT	VALOARE (€)	RESPONSABIL	ORIZONT	SURSĂ FINANȚARE
INT1	Conturarea unor noduri locale de mobilitate (proiect pilot)	179,100.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
INT2	Înființare sistem de bike-sharing	1,500,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
INT3	Dezvoltare sistem de bike-sharing	1,500,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
REG1	Reconfigurare a spațiilor dintre locuințele colective din zona centrală: spații verzi comunitare, dotări pentru sport, locuri de joacă pentru copii, alei pietonale, parcări rezidențiale (inclusiv soluții cu terase verzi)- etapa 1	5,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare
REG2	Reconfigurare a spațiilor dintre locuințele colective din zona centrală: spații verzi comunitare, dotări pentru sport, locuri de joacă pentru copii, alei pietonale, parcări rezidențiale (inclusiv soluții cu terase verzi)- etapa 2	5,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2035	Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare

Un obiectiv major al procesului de regenerare urbană în municipiul Câmpina îl reprezintă reconfigurarea spațiilor dintre locuințele colective din zona centrală (în primă fază), în vederea transformării acestora în zone atractive, care să răspundă nevoilor funcționale și de socializare a comunității. Prin eliberarea treptată a acestor terenuri, odată cu relocarea parcărilor la sol în structuri subterane, semi-îngropate sau supraetajate, acolo unde este posibil, precum și prin digitalizarea gestiunii acestora, se creează premisele necesare pentru valorificarea optimă a spațiului public în vederea susținerii unei locuri de calitate. Acest demers contribuie nu doar la îmbunătățirea aspectului acestor zone, ci și la crearea unui mediu mai eficient și sustenabil pentru toți cetățenii.

Intervențiile propuse vizează integrarea acestor spații în rețeaua urbană de mobilitate sustenabilă și infrastructura verde comunitară, contribuind la coeziunea urbană, a siguranței, a calității vieții și la dezvoltarea unei infrastructuri adecvate deplasărilor nemotorizate, socializării și activităților recreative.

Pentru a asigura o implementare progresivă și adaptată contextului urban, intervențiile sunt structurate în două etape distincte:

- **Etapa I (orizont 2030)** vizează nucleul urban central, concentrându-se asupra ansamblurilor de locuințe colective cu cea mai mare densitate și o nevoie crescută de reconfigurare a spațiului urban. Perimetrul de intervenție este delimitat de principalele artere ale municipiului, formând un contur coerent începând din nord, în sensul acelor de ceas: Strada Golești, Bogdan Petriceicu Hașdeu, Toma Ionescu, Castanilor și Griviței, având ca axe centrale Bulevardul Carol I, Calea Doftanei și Bulevardul Culturii. Această zonă reprezintă prioritatea de acțiune în cadrul procesului de regenerare, datorită presiunii ridicate asupra spațiului public și potențialului de reconfigurare în beneficiul comunității.
- **Etapa II (orizont 2035)** presupune extinderea principiilor și soluțiilor testate în zona centrală către ansamblurile de locuințe colective situate în zonele adiacente nucleului central, unde se regăsesc configurații de locuire colectivă cu morfologii urbane comparabile. Intervențiile vor fi concentrate în special în estul și sud-estul municipiului, incluzând perimetrul adiacent fostei Turnătorii Orion, zona estică a cartierului Câmpinița, precum și sectorul delimitat de axele Ion Heliade Rădulescu – Ana Ipătescu. Această etapă urmărește replicarea abordării integrate aplicate în prima fază, prin amenajarea de spații verzi comunitare, dotări pentru activități sportive și recreative, locuri de joacă, rețele pietonale accesibile și soluții eficiente pentru parcare. Scopul acestor intervenții este de a consolida coeziunea urbană și de a crește calitatea spațiului public în cartierele de locuințe colective, consolidând un cadru urban orientat către nevoile comunității.

Această abordare permite testarea și ajustarea intervențiilor din prima etapă, facilitând ulterior extinderea acestora în funcție de particularitățile morfologice și funcționale ale fiecărei zone. Din perspectiva mobilității urbane durabile, regenerarea propusă susține îmbunătățirea conectivității pietonale, reducerea dependenței de parcarea la sol și transformarea spațiilor dintre locuințele colective într-un cadru urban sustenabil și orientat către siguranța tuturor utilizatorilor.

Un exemplu relevant de bună practică este proiectul de regenerare urbană din cartierul Rogerius, Oradea, unde spațiile dintre blocuri au fost transformate în zone verzi, trasee pietonale și spații de recreere, prin eliberarea terenurilor ocupate de parcări la sol. Soluția a inclus realizarea de parcări etajate și reorganizarea circulației, oferind un model de reconversie funcțională a spațiului public care poate fi aplicat și în zona centrală a municipiului Câmpina.

Figura 158. Exemplu de bună practică: Regenerare urbană Centrul cartierului Rogerius, Oradea



Sursa: Raport August 2020, Posad Maxwan (https://oradea.ro/wp-content/uploads/2020/10/Regenerare-centru-cartier-Rogerius_raport-final-2.pdf)

O soluție susținută de principiile din Ghidul de Regenerare Urbană, constă în reorganizarea spațiilor interstițiale dintre blocurile de locuințe colective din zona centrală sub forma unor „*insule urbane*" funcționale. Aceasta presupune reconfigurarea domeniului public prin eliberarea parcărilor la sol (prin realizarea de parcări subterane/supraetajate) și transformarea terenurilor rezultate în rețele de spații verzi, trasee pietonale și dotări recreative de proximitate, accesibile pietonal, contribuind astfel la îmbunătățirea confortului urban și la dezvoltarea unei mobilități durabile.

Figura 159. Exemplu de bună practică: Soluţii integrate pentru îmbunătăţirea confortului urban al marilor ansambluri de locuinţe colective construite în perioada socialismului de stat - exemplificare



Sursa: Ghid de regenerare urbană, The World Bank, Iunie 2020 (https://www.roreg.eu/assets/files/downloads/GHID%20REGENERARE%20CARTIERE%20BLOCURI_light.pdf)

Un exemplu internațional relevant este proiectul de regenerare urbană Cityplot Buiksloterham din Amsterdam, implementat începând cu anul 2022, unde o zonă post-industrială a fost transformată într-un cartier sustenabil, cu o rețea coerentă de spații publice, trasee pietonale și infrastructură verde. Spațiile dintre clădiri au fost reorganizate într-o logică funcțională flexibilă, fiind amenajate curți comunitare, grădini urbane și zone de recreere adaptate mobilității active, în paralel cu dezvoltarea de locuințe, ateliere și spații comerciale.

Această abordare poate fi adaptată și aplicată în municipiul Câmpina caracterizate printr-o structură deschisă a locuirii colective și o prezență semnificativă a parcărilor la sol sau a spațiilor degradate. Reorganizarea acestor spații în „insule urbane" cu funcțiuni multiple – grădini de proximitate, trasee pietonale, rastele pentru biciclete și dotări recreative – susține dezvoltarea unei rețele locale de mobilitate nemotorizată. Complementar, eliberarea terenului prin realizarea de parcări permite reconversia funcțională a domeniului public și creșterea atractivității cartierelor, în conformitate cu principiile PMUD și ale dezvoltării urbane sustenabile.

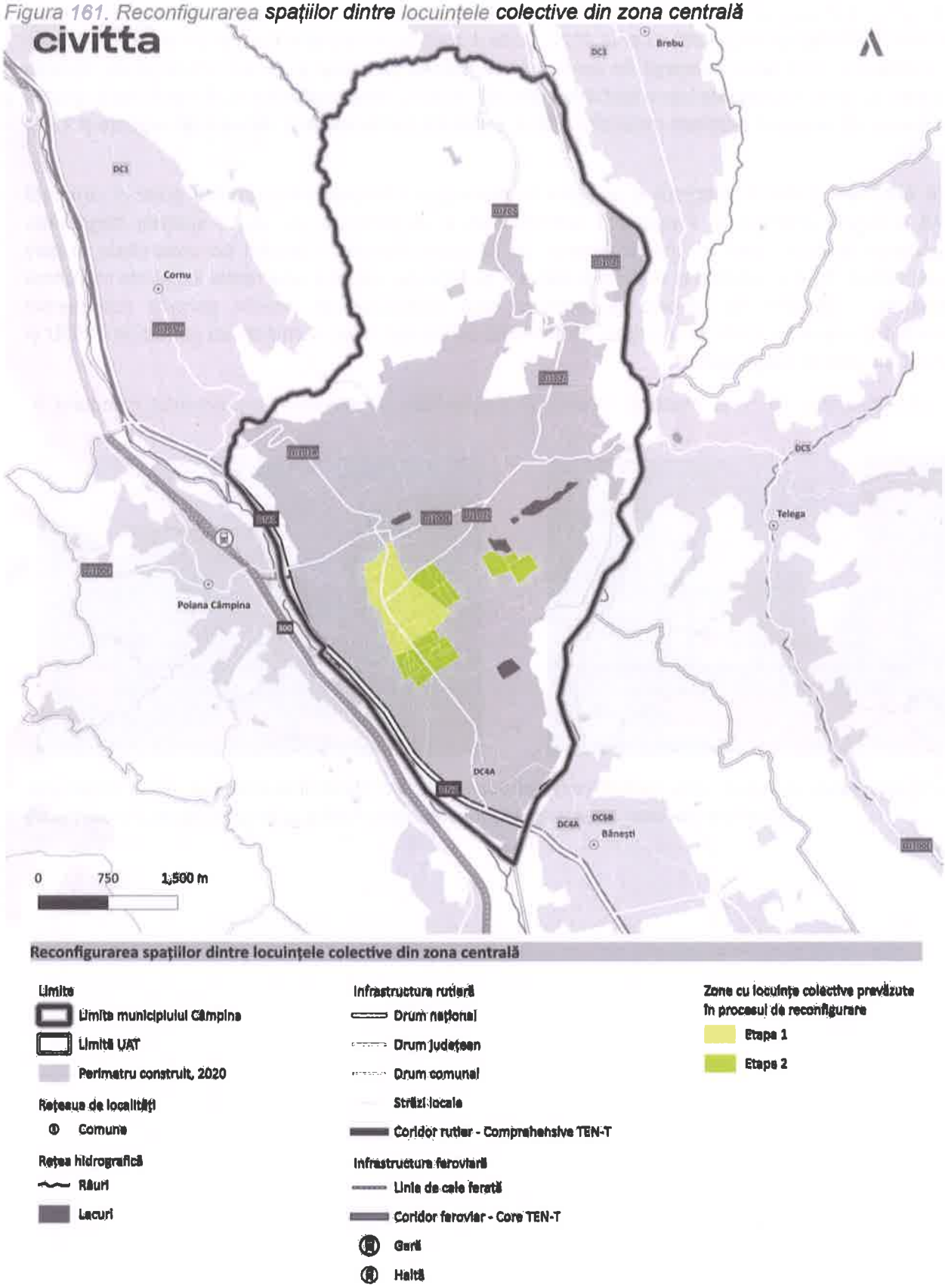
Figura 160. Exemplu de bună practică: Cityplot Buiksloterham, Amsterdam (implementat începând cu 2022)





Sursa: (https://www.archdaily.com/1028455/cityplot-buiksloterham-studioninedots-plus-delva-landscape-architecture?utm_source=chatgpt.com, https://delva.la/en/projects/buiksloterham/)

*Figura 161. Reconfigurarea **spațiilor dintre locuințele colective din zona centrală***



Sursa: Prelucrarea autorilor

Pentru a facilita intermodalitatea și mobilitatea activă în municipiul Câmpina, este necesară implementarea unui sistem de bike-sharing, care să ofere o alternativă eficientă și sustenabilă pentru deplasările urbane atât ale locuitorilor, cât și ale vizitatorilor. Propunerea inițială vizează achiziția și instalarea a 10 stații, fiecare dotată cu minimum 10-15 locuri de andocare, și un parc inițial de 100-150 de biciclete. Această configurație asigură un echilibru optim între acoperirea teritorială și capacitatea de utilizare, având în vedere dimensiunea municipiului.

Sistemul de bike-sharing va fi proiectat pentru a oferi accesibilitate facilă, siguranță și eficiență operațională, incluzând următoarele caracteristici:

- Stații de andocare inteligente, cu posibilitatea de blocare și deblocare a bicicletelor prin card RFID sau aplicație mobilă;
- Opțiune de andocare virtuală – utilizatorii pot lăsa bicicleta în zone prestabilite, stabilite pe baza coordonatelor GPS (opțional);
- Sistem de iluminare adecvat pentru utilizarea în condiții de vizibilitate redusă;
- Sursă de energie regenerabilă, prin panouri solare pentru alimentarea stațiilor (opțional);
- Structuri de acoperire ușoare pentru protejarea bicicletelor împotriva intemperiilor (opțional).

Un model de referință pentru implementarea unui sistem de bike-sharing ar fi proiectul ClujBike din Cluj-Napoca, care integrează stații inteligente, acces digital și conectivitate cu transportul public. Funcționalitatea și popularitatea acestuia arată că o soluție similară, adaptată la scara municipiului, poate sprijini eficient mobilitatea activă și transferul intermodal.

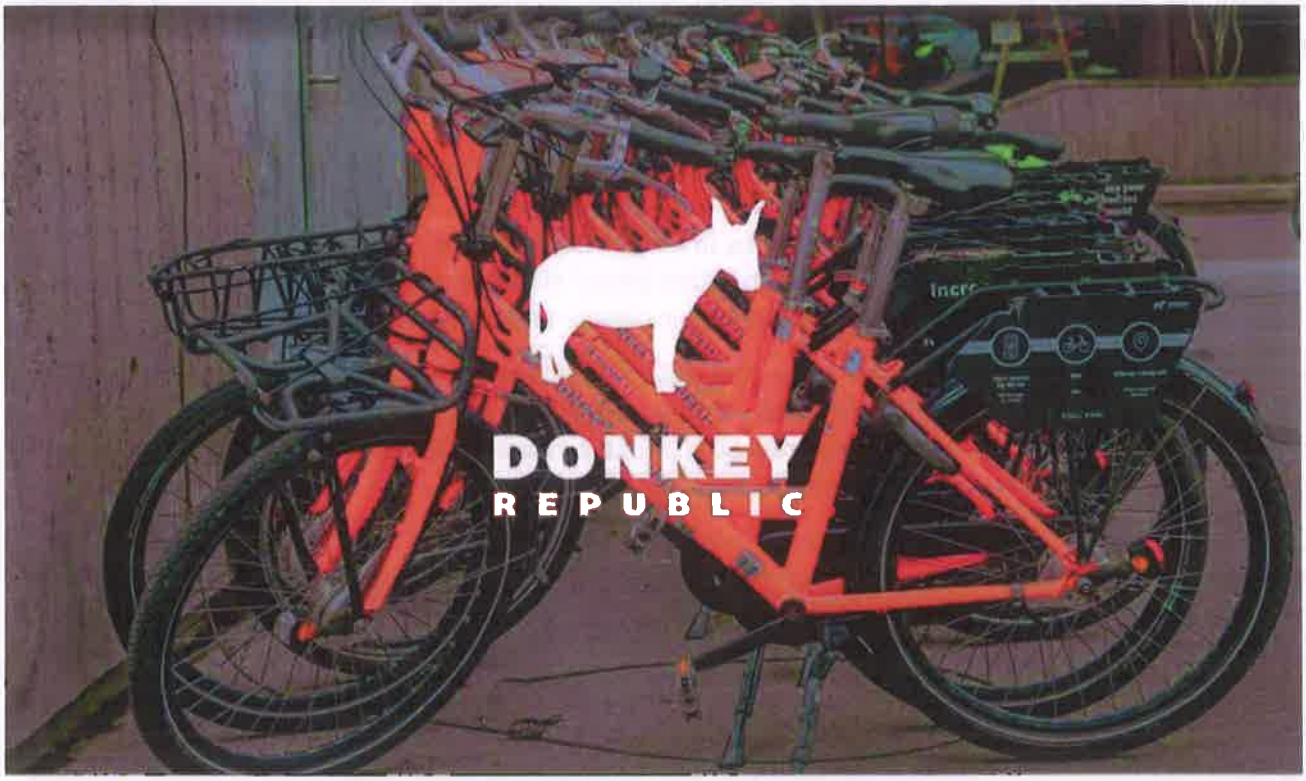
Figura 162. Exemplu de bună practică: Bike-sharing, Cluj Napoca



Sursa: https://clujxyz.com/services-information/transport/clujbike-free-bike-sharing/#!xyz[1]/ML/952

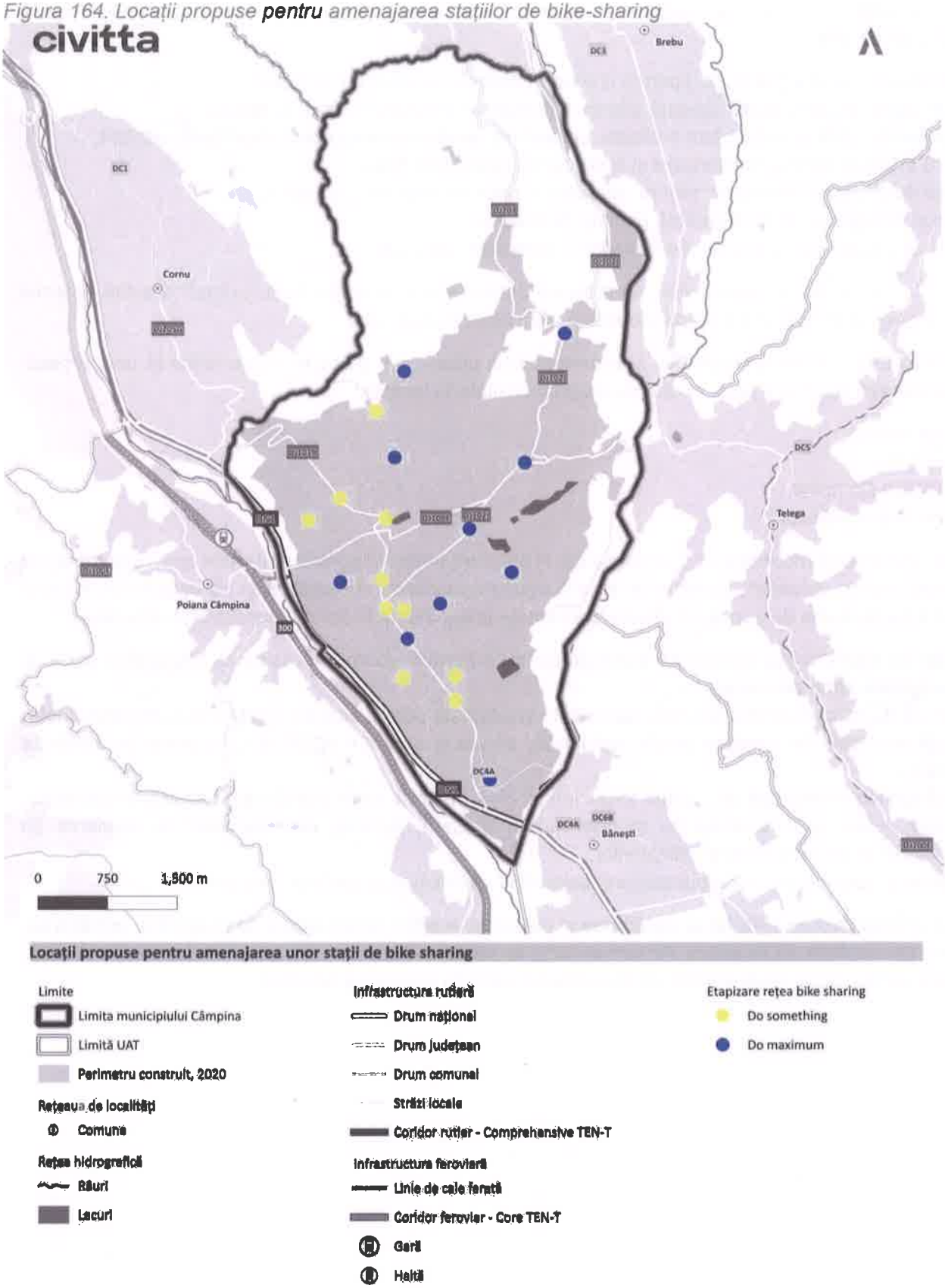
Un exemplu internațional aplicabil în contextul municipiului Câmpina ar fi sistemul Donkey Republic din Aarhus, Danemarca, care utilizează biciclete smart și o soluție flexibilă de andocare virtuală, accesibilă prin aplicație mobilă. Acest model demonstrează cum un sistem de bike-sharing fără infrastructură fixă extinsă poate funcționa eficient în orașe de dimensiuni medii, facilitând mobilitatea activă și utilizarea intuitivă de către locuitori și vizitatori.

Figura 163. Exemplu de bună practică: Sistemul Donkey Republic, Danemarca



Sursa: https://dynamic-media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-o/24/ca/cc/22/donkey-republic-bikes.jpg?w=1000&h=-1&s=1

*Figura 164. Locații propuse **pentru** amenajarea stațiilor de bike-sharing*



Sursa: Prelucrarea autorilor

Pentru a asigura durabilitate, confort și siguranță, bicicletele din sistem trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- Dimensiuni variate (S/M/L/XL) pentru a acoperi diverse categorii de utilizatori;
- Roți rigide, cu jante duble capsate, pentru o rezistență crescută la uzură și impact;
- Cabluri de frână și schimbător protejate, prevenind vandalizarea sau deteriorarea accidentală;
- GPS integrat, pentru monitorizare și optimizarea gestionării flotei;
- Aripi de protecție față/spate, pentru utilizarea în orice condiții meteorologice;
- Faruri față/spate pentru siguranță pe timp de noapte;
- Coș de bagaje (opțional), pentru transportul obiectelor personale.

Ulterior, în funcție de succesul inițial, se propune dublarea numărului de stații, extinzând astfel sistemul pentru a asigura o rețea eficientă de mobilitate alternativă în municipiu.

În vederea îmbunătățirii conectivității și intermodalității urbane, se propune implementarea unui proiect-pilot ce vizează crearea a patru noduri locale de mobilitate în locațiile:

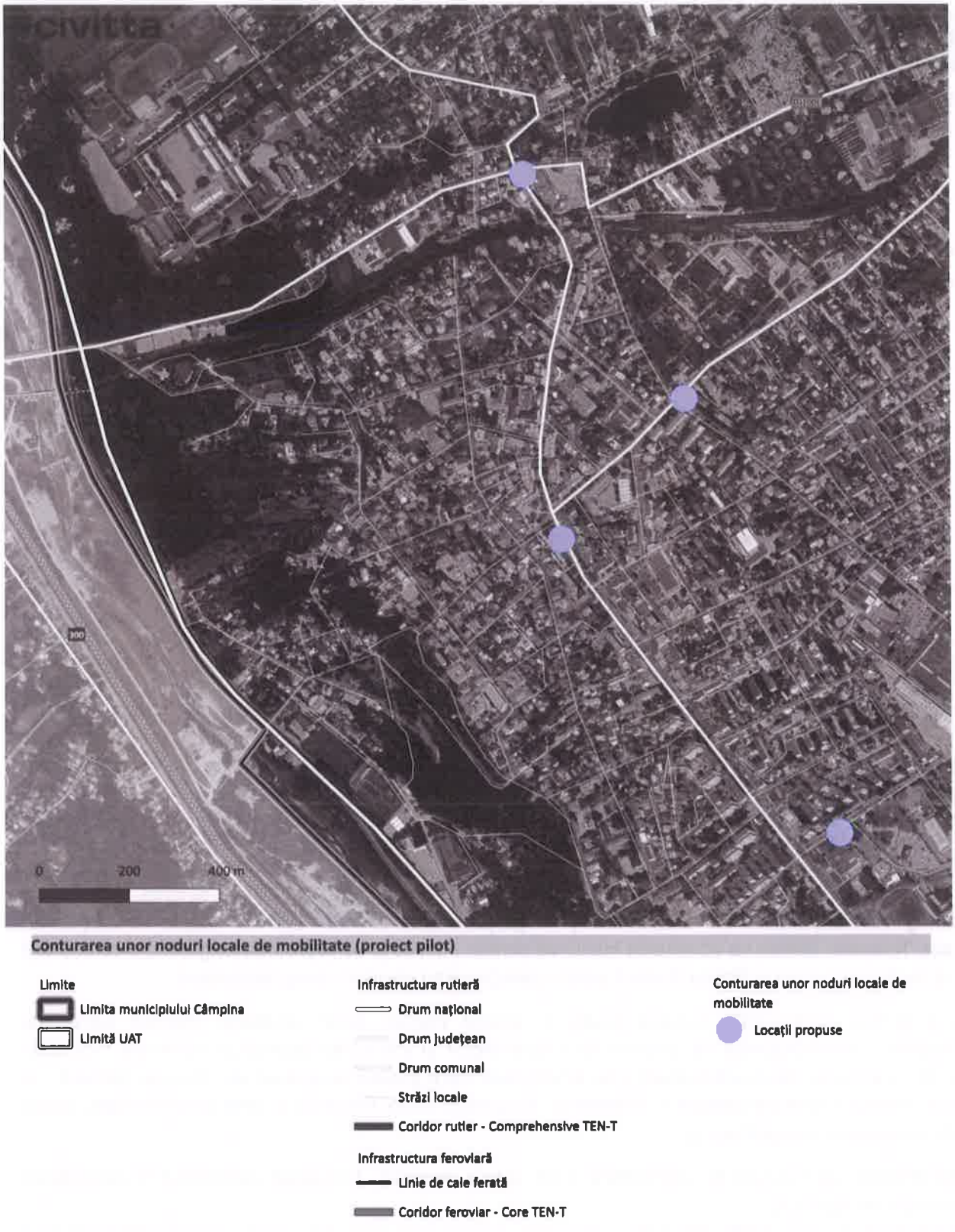
- Piața Fibec,
- Parc Milia,
- Autogara Câmpina,
- Zona stației „Răcitor".

Fiecare nod local de mobilitate va fi conceput ca un hub intermodal, integrând mai multe opțiuni de transport și facilități pentru utilizatori, astfel încât să încurajeze mobilitatea sustenabilă și să asigure un transfer eficient între modurile de transport. Printre elementele-cheie ale nodurilor de mobilitate se enumeră:

- Stații de bike-sharing, amplasate strategic pentru a permite conexiuni rapide cu transportul public și principalele zone de interes;
- Puncte de parcare pentru biciclete, securizate și adaptate pentru diverse tipuri de biciclete și trotinete;
- Stații principale de transport public, optimizate pentru o integrare eficientă cu rețeaua de autobuze locale;
- Mică unitate comercială (ex.: cafea to-go, snack-bar), pentru a spori atractivitatea și utilitatea spațiului;
- Spațiu public atractiv, dotat cu mobilier urban modern, iluminat corespunzător și elemente de peisagistică pentru confortul utilizatorilor;
- Marcaj și semnalizare corespunzătoare, asigurând vizibilitatea și ușurința utilizării.

În etapa inițială, proiectul va testa viabilitatea și utilizarea acestor noduri locale de mobilitate, urmând ca, în funcție de rezultate, să fie extins. Pe termen lung, se recomandă conturarea unui hub de mobilitate locală în fiecare cartier, acolo unde infrastructura existentă permite integrarea acestuia.

Figura 165. Conturarea unor noduri locale de mobilitate (proiect pilot)



Sursa: Prelucrarea autorilor pe fundal Google Satellite

2.7. Aspecte instituționale

COD	PROIECT	VALOARE (€)	RESPONSABIL	ORIZONT	SURSĂ FINANȚARE
INS1	Studiu de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local din Municipiul Câmpina	78,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare
INS2	Înființarea unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) de transport public local	21,700.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Primăriile UAT din ZM	2035	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare
INS3	Întărirea capacității administrative a dezvoltatorilor de proiecte și a autorităților și instituțiilor publice în domeniul mobilității urbane	20,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2030	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare
INS4	Crearea unui departament de mobilitate urbană în cadrul APL	65,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	2027	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare

Măsurile propuse în acest domeniu completează intervențiile descrise anterior, asigurând un cadru integrat și coerent pentru dezvoltarea mobilității urbane durabile în municipiul Câmpina. Implementarea proiectelor de mobilitate necesită soluții tehnice avansate, ceea ce impune un standard ridicat de calitate pentru proiectele tehnice și studiile de fezabilitate elaborate de proiectanți.

În acest context, Crearea unui Departament de Mobilitate Urbană în cadrul administrației publice locale reprezintă o măsură esențială pentru asigurarea unei implementări eficiente și conforme a soluțiilor tehnice. Acest departament va avea un rol central în monitorizarea și dezvoltarea proiectelor tehnice, menținerea unui dialog constant cu firmele contractate și asigurarea unei abordări unitare asupra investițiilor în mobilitate. Totodată, acesta va administra stocul de parcări publice și de reședință, asigurând o colaborare eficientă cu Poliția Locală și Poliția Rutieră pentru sancționarea parcării neregulamentare.

Pentru a sprijini administrația publică locală în aceste eforturi, este necesară Întărirea capacității administrative a dezvoltatorilor de proiecte și a autorităților și instituțiilor publice în domeniul mobilității urbane. O colaborare interinstituțională bine structurată, care implică specialiști din diverse domenii, va permite o abordare multidisciplinară a proiectelor, asigurând soluții integrate și bine fundamentate. Acest cadru de colaborare va contribui la:

- Eficientizarea comunicării și coordonării între actorii implicați, reducând întârzierile și optimizând procesele decizionale;
- Identificarea și gestionarea timpurie a riscurilor, minimizând impactul negativ asupra implementării proiectelor;

- Accesul facilitat la surse diverse de finanțare, asigurând viabilitatea economică a proiectelor și utilizarea eficientă a resurselor disponibile.

Pentru a îmbunătăți conectivitatea între municipiul Câmpina și localitățile din zona periurbană, este necesară crearea unui mecanism instituțional adecvat pentru gestionarea transportului public. Înființarea unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) pentru transport public local reprezintă un pas esențial în această direcție. Această entitate va avea ca principal obiectiv administrarea și dezvoltarea serviciilor de transport public la nivel metropolitan, facilitând integrarea acestora cu rețeaua urbană. În cadrul asociației, fiecare unitate administrativ-teritorială va fi reprezentată de primarul sau viceprimarul localității respective, asigurând o guvernanță participativă și echitabilă.

De asemenea, vor trebui demarate procedurile pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului, privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. Această etapă prevede elaborarea unui Studiu de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local din Municipiul Câmpina, ce va permite selecția unui operator eficient, capabil să furnizeze servicii de transport public de calitate, adaptate nevoilor locuitorilor din municipiul Câmpina și zonele învecinate.

Prin implementarea acestor măsuri, municipiul Câmpina va putea asigura un sistem de mobilitate urbană coerent, sustenabil și eficient, adaptat atât cerințelor actuale, cât și perspectivelor de dezvoltare viitoare.

Monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)

Etapa 3

civitta

1.Stabilire proceduri de evaluare a implementării

După adoptarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), urmează faza de implementare și monitorizare, esențială pentru asigurarea unei tranziții eficiente de la strategie la realizare. Această etapă include managementul implementării, monitorizarea progresului și comunicarea rezultatelor, precum și pregătirea pentru viitoarea revizuire a PMUD-ului. Implementarea începe odată cu finalizarea portofoliului de proiecte prioritare, asigurarea surselor de finanțare și stabilirea clară a entităților responsabile de realizarea investițiilor.

Figura 166. Etapele pentru elaborarea unui PMUD



Sursa: Orientări pentru dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană sustenabilă, ediția a doua, 2019

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Câmpina este construit pe baza unei viziuni de dezvoltare până în anul 2030, completată de o perspectivă strategică extinsă până în anul 2035, fiind operaționalizat printr-un portofoliu coerent de programe și proiecte. Pentru a menține alinierea strategiei de mobilitate cu nevoile actuale și oportunitățile de finanțare, revizuirea PMUD este planificată pentru perioada 2028-2029, astfel încât să fie corelată cu viitoarele cicluri de finanțare.

Având în vedere că o serie de proiecte incluse în PMUD 2021-2027 sunt în curs de implementare, perioada 2027-2028 este considerată oportună pentru evaluarea impactului acestora asupra mobilității urbane. Evaluarea se va realiza printr-un proces riguros, în care principalul instrument de măsurare va fi analiza repartiției modale, determinată pe baza unui sondaj aplicat unui eșantion reprezentativ al populației

municipiului Câmpina. Acest demers va permite fundamentarea viitoarelor intervenții în mobilitatea urbană și ajustarea direcțiilor strategice în concordanță cu schimbările observate în comportamentul de mobilitate al populației.

1.1. Indicatori de monitorizare și indicatori de succes (KPI)

Pentru a asigura o cât mai bună monitorizare a procesului de implementare a planului de mobilitate a fost configurată o listă de indicatori de monitorizare formată din trei tipuri de indicatori:

- Indicatori cheie de succes
- Indicatori de rezultat (secundari)
- Indicatori de realizare

Indicatorii cheie de succes sunt definiți pentru orizontul de perspectivă 2035, în vederea evaluării impactului pe termen lung al măsurilor propuse, în corelare cu orizontul de implementare al planului (2030). Astfel, principalele ținte pentru anul 2035 sunt:

- 0 decese în traficul rutier;
- Flotă de transport public nepoluantă în proporție de 50%;
- Cota modală pentru deplasările cu autoturismul personal să fie sub 40%.

Indicatorii referitori la ponderea deplasărilor realizate cu un anumit mijloc de transport, derivate din analiza repartiției modale, precum și emisiile de gaze cu efect de seră (GES) generate de transportul rutier vor fi monitorizați cu o frecvență de cinci ani. În schimb, ceilalți indicatori aferenți domeniului mobilității vor fi urmăriți anual, pentru a asigura o evaluare continuă și coerentă a evoluției acestora.

Tabel 44. Indicatori de monitorizare ai PMUD Câmpina

NR. CRT	INDICATOR	UM	VALOARE 2023/2024	VALOARE 2035
1.	Cota modală transport public	%	3%	8%
2.	Cota modală deplasări cu bicicleta	%	3%	10%
3.	Viteza medie operațională a transportului public urban	Km/h	-	15 km/h
4.	Lungime piste / trasee pentru biciclete	Km	-	Min. 10 km
5.	Lungime străzi pietonale / cu prioritate pentru pietoni	Km	0.05 km	0.27 km
6.	Ponderea vehiculelor nepoluante din totalul parcului auto (urban)	%	0.22%	20%
7.	Pondere străzi nemodernizate	%	13.10%	Sub 3%

8.	Nr. stații încărcare vehicule electrice	Număr	0	30
9.	Victime asociate accidentelor de circulație (persoane grav ranite și decedate)	Număr	1/1	0/0

2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea

Monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) va fi realizată în strânsă corelare cu Strategia de Dezvoltare Locală (SDL) a municipiului Câmpina pentru perioada 2021-2027, precum și cu Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Municipiului Câmpina și a Zonei Urbane Funcționale Câmpina. Această monitorizare se va desfășura până la sfârșitul anului 2027, urmând ca, ulterior, procesul să fie aliniat cu versiunile actualizate ale documentațiilor strategice, acestea fiind principalele instrumente de planificare și dezvoltare la nivel municipal.

Pentru a asigura un proces de monitorizare eficient și transparent, se propune înființarea unui Comitet de Monitorizare a implementării PMUD. Acesta va fi alcătuit din:

- Factori de decizie la nivel municipal: primarul, viceprimarul sau administratorul public;
- Operatori și furnizori de servicii publice (ex.: DIANA PA S.R.L.);
- Reprezentanți ai instituțiilor deconcentrate (ex.: Inspectoratul de Poliție Județean, Inspectoratul Școlar Județean, Agenția pentru Protecția Mediului);
- Reprezentanți ai sectorului ONG.

Comitetul de Monitorizare va fi susținut de structurile specializate din cadrul Primăriei Municipiului Câmpina, inclusiv:

- Compartimentul investiții și achiziții publice;
- Compartimentul monitorizare servicii publice, transport și avize;
- Compartimentul proiecte cu finanțare externă, relații internaționale și protocol;
- Compartimentul urbanism, amenajarea teritoriului și GIS.

În cadrul procesului de monitorizare, se vor elabora rapoarte anuale de progres, care vor include:

- Principalii indicatori de succes, cu excepția celor legați de cota modală;
- Situația proiectelor în curs de implementare și gradul de realizare a acestora;
- Provocări și blocaje întâmpinate în implementarea și pregătirea proiectelor;
- Propuneri de soluții pentru ameliorarea principalelor obstacole, inclusiv obiective de lobby la nivel central și regional.

La sfârșitul fiecărui an, va fi publicat un Raport anual de monitorizare – „Dezvoltarea Durabilă a Municipiului Câmpina – anul X", destinat atât autorităților, cât și cetățenilor. Acesta va contribui la creșterea transparenței și va permite o evaluare continuă a progresului în direcția mobilității sustenabile.

Pentru a asigura coerența cu strategiile și inițiativele europene, Comitetul de Monitorizare va fi conectat direct la grupurile de lucru active pe teme de mobilitate urbană din cadrul proiectelor europene relevante. Totodată, rapoartele anuale vor fi supuse reviziei și validării de către toți actorii implicați în domeniul mobilității urbane, facilitând astfel sinergii și schimb de bune practici la nivel regional și național.

Pentru asigurarea unei dezvoltări integrate a proiectelor, este necesară instituirea unui **Grup de coordonare**, care să includă reprezentanți ai principalelor direcții din cadrul autorității publice locale, care activează în dezvoltarea și implementarea de proiecte.

Anexe

Anexa 1 – Corelare între proiectele și măsurile incluse în portofoliul de proiecte al PMUD (2021-2027) cu cele din PMUD (2024-2030)

În cadrul procesului de actualizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina, demersul a fost fundamentat pe o analiză detaliată a portofoliului de proiecte cuprins în versiunea anterioară a planului, precum și a stadiului de implementare al fiecărui proiect propus.

Analiza situației existente a permis identificarea progresului realizat, dar și a eventualelor blocaje sau întârzieri, oferind astfel o imagine realistă asupra gradului de funcționalitate al sistemului de mobilitate urbană la nivel local. Pe baza acestei analize, au fost formulate concluzii relevante care au condus la o definire mai precisă a problemelor actuale și a disfuncționalităților persistente în rețeaua de transport și mobilitate.

Proiectele incluse în portofoliul aferent Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) 2021–2027 au fost analizate critic și selectiv, fiind preluate parțial în versiunea actualizată a planului, în funcție de relevanța, fezabilitatea și impactul estimat al acestora. În cadrul noii documentații, proiectele selectate au fost revizuite și dezvoltate suplimentar, beneficiind de un nivel mai ridicat de detaliere în ceea ce privește localizarea, estimarea bugetară și etapizarea implementării.

Corelarea dintre portofoliul de proiecte din versiunea anterioară și cel actualizat a fost realizată într-o manieră sistematică și transparentă, fiind sintetizată în tabelul de mai jos, care evidențiază atât continuitățile, cât și ajustările operate în noul cadru strategic.

Procesul de actualizare a portofoliului de proiecte din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina a presupus o analiză atentă și structurată a versiunii anterioare (2021–2027), având drept obiectiv asigurarea continuității strategice, precum și integrarea noilor priorități pentru perioada 2024-2030. În același timp, pentru a asigura coerența cu analiza și modelarea realizate pentru orizontul de perspectivă 2035, unele proiecte sunt corelate și evaluate și din perspectiva impactului lor pe termen lung, fără a modifica orizontul principal de implementare al planului (2030).

Rezultatele acestei corelări sunt sintetizate în tabelul de mai jos, utilizând un sistem de coduri de culoare care evidențiază modul în care proiectele anterioare se regăsesc, într-o formă sau alta, în noul portofoliu:

- **Proiecte preluate integral** - fără modificări față din portofoliul anterior 2021-2027, (marcate cu verde pal);
- **Proiecte preluate parțial** – evizuite, detaliate și/sau integrate în cadrul altor proiecte (marcate cu verde intens);
- **Proiecte evaluate dar care nu au fost incluse** - fie din cauza unui caracter prea general, fie pentru că nu se încadrează în domeniul de aplicare al PMUD (marcate cu gri închis);
- **Proiecte noi** - fără corespondent în portofoliul anterior (marcate cu verde lime);
- **Proiecte finalizate** – care și-au atins obiectivele și nu mai necesită includerea în noul portofoliu (marcate cu gri deschis).

În esență, intervențiile propuse în cadrul PMUD 2024-2030 vin să completeze și să detalieze direcțiile strategice stabilite Proiectele fără corespondent în documentul, reflectă extinderea accentuată a rețelelor pentru deplasări nemotorizate (pietonale și cu bicicleta), utilitare și de agrement atât în municipiul Câmpina cât și în zona metropolitană, dezvoltarea intermodalității și inițiativele dedicate reducerii presiunii de trafic în zonele urbane complexe

Tabel 45. Corelarea proiectelor din portofoliul PMUD (2021-2027) și versiunea actualizată a documentului, PMUD (2024-2030) cu referire la orizontul de perspectivă 2035[83]

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
INTERVENȚII MAJORE ASUPRA REȚELEI STRADALE					
P1	Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate și prin redirecționarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran în zona centrală a Municipiului Câmpina	neimplementat	R1	Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate și prin redirecționarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran în zona centrală a Municipiului Câmpina	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P2	Resistematizarea străzilor care alcătuiesc inelul central cu sens unic al Municipiului Câmpina	neimplementat	-	-	Proiectul nu a fost preluat în portofoliul actualizat de proiecte, întrucât traseul a fost regândit la solicitarea APL, pentru a asigura coerența cu restul intervențiilor
P3	Centura de Est a municipiului Câmpina	neimplementat	R3	Centura de Est a municipiului Câmpina	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P4	Resistematizarea principalelor coridoare de transport pentru îndeplinirea obiectivelor de reducerea a emisiilor GES la nivelul zonei funcționale urbane	neimplementat	-	-	Proiect asimilat în NMT_V_6, NMT_V_7 și NMT_V_8

[83] Evaluările includ și orizontul de perspectivă 2035 pentru analiza impactului pe termen lung.

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
P7	Reabilitare / modernizare / extindere infrastructură rutieră pe raza Municipiului Câmpina	neimplementat	R14	Program de îmbunătățire a conectivității între cartierele municipiului (Conexiune rutieră între cartier Muscel și Cartier Voila)	Proiect preluat parțial, revizuit și detaliat în cadrul proiectelor R13și R14.
			R13	Conexiune rutieră între str. Beiuș și str. Ecaterina Teodoroiu	Proiect preluat parțial, revizuit și detaliat în cadrul proiectelor R13 și R14
P8	Construire nod rutier ieșire / intrare din DN1 din / în str. N. Grigorescu și legătură cu Gara Câmpina	neimplementat	R4	Construire nod rutier ieșire/intrare din DN1 din / în str. N. Grigorescu și legătură cu Gara Câmpina	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P9	Crearea unui nou pod rutier și pietonal peste râul Doftana	neimplementat	R5	Crearea unui nou pod rutier și pietonal peste râul Doftana	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P10	Reparații și reabilitare Calea Doftanei	finalizat	-	-	-
P11	Modernizarea coridorului de mobilitate urbană în zona Dealul Muscel din Municipiul Câmpina	neimplementat	-	-	Proiect asimilat în NMT_V_7
P12	Modernizarea străzilor Redutei, Maramureșului, Florilor, Muncii, în vederea creșterii gradului de securitate	neimplementat	-	-	Asimilat în cadrul proiectului R6
P13	Modernizarea străzilor Lacul Peștelui, Cărămidari, Pădurii	neimplementat	-	-	Asimilat în cadrul proiectului R6
P14	Modernizare aleea Buciumului	neimplementat, finanțare în	-	-	Asimilat în cadrul proiectului R6

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
		curs de obținere			
P15	Reabilitare alee din strada Independenței	finalizat	-	-	-
P16	Reabilitare alee din str. Târgu Mureș	finalizat	-	-	-
P17	Modernizare alee din Aleea Izlaz	neimplementat, finanțare în curs de obținere	-	-	Asimilat în cadrul proiectului R6
P18	Reabilitare Șoseaua Paltinu	neimplementat, finanțare în curs de obținere	-	-	Asimilat în cadrul proiectului R6
P19	Reabilitare strada Voila	în curs de implementare	-	-	-
P20	Modernizare aleea Fagului	finalizat	-	-	-
P21	Reabilitare alee din str. Muncii	finalizat	-	-	-
P22	Modernizare strada Dealului	neimplementat, finanțare în curs de obținere	-	-	Asimilat în cadrul proiectului R6
P23	Modernizare strada Rândunicii	neimplementat, finanțare în curs de obținere	-	-	Asimilat în cadrul proiectului R6
P24	Modernizare strada Orizontului	în curs de implementare	-	-	-

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
P25	Modernizare strada Ion Câmpineanu	neimplementat, finanțare în curs de obținere	-	-	Asimilat în cadrul proiectului R6
P26	Modernizare strada Trandafirilor	neimplementat, finanțare în curs de obținere	-	-	Asimilat în cadrul proiectului R6
P27	Modernizare strada Arcașului	neimplementat, finanțare în curs de obținere	-	-	Asimilat în cadrul proiectului R6
P28	Reabilitare Str. Alexandru Vlahuță	finalizat	-	-	-
P29	Program multianual de întreținere si reparații a infrastructurii rutiere urbane pentru facilitarea integrării cu proiectele majore de mobilitate urbană - Etapa I	neimplementat	R6	Program multianual de întreținere si reparații a infrastructurii rutiere urbane pentru facilitarea integrării cu proiectele majore de mobilitate urbană – Etapa 1	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P30	Program multianual de întreținere si reparații a infrastructurii rutiere urbane pentru facilitarea integrării cu proiectele majore de mobilitate urbană - Etapa II	neimplementat	R7	Program multianual de întreținere si reparații a infrastructurii rutiere urbane pentru facilitarea integrării cu proiectele majore de mobilitate urbană – Etapa 2	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P31	Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă prin achiziția de autobuze ecologice	neimplementat		-	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări, inclus în domeniul de acțiune transport public

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
		-	R8	Program multianual de reamenajare a intersecțiilor - Etapa 1	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	R9	Program multianual de reamenajare a intersecțiilor - Etapa 2	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	R10	Autostrada Ploiești - Brașov	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	R11	Lucrări de îmbunătățire a condițiilor de trafic pe rețeaua de DJ (DJ 102I, DJ 214, DJ 101P)	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	R12	Creare pod rutier peste pârâul Câmpinița (leagă municipiul Câmpina de comuna Cornu)	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
TRANSPORT PUBLIC					
P32	Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public ecologic	neimplementat	TP1	Program de achiziție de autobuze ecologice	Proiect derivat din portofoliul anterior – preluat parțial, revizuit și detaliat în noul program-umbrelă.
P33	Modernizarea sistemului de transport public: e-ticketing, bilet turistic, sistem informare în stații, sistem informare în autobuze, monitorizare video internă, monitorizare GPS	neimplementat	TP2	Modernizarea sistemului de transport public: e-ticketing, bilet turistic, sistem informare în autobuze, monitorizare video internă, monitorizare GPS	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P34	Implementare sistem de tarifare integrată transport local-transport județean	neimplementat	TP11	Implementare sistem de tarifare integrată transport local-transport județean	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P35	Modernizarea coridoarelor de mobilitate urbană și creșterea	neimplementat	-	-	Proiect asimilat în NMT_V_6, NMT_V_7 și NMT_V_8

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
	performanțelor transportului public prin investiții integrate				
P36	Modernizarea stațiilor de transport public și instalarea de echipamente interactive pentru aducerea la standardul de „Smart Bus Station”	neimplementat	TP3	Modernizarea stațiilor de transport public și instalarea de echipamente interactive pentru aducerea la standardul de „Smart Bus station”	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P37	Realizare autobază pentru transportul public la nivelul Municipiului Câmpina	neimplementat	TP4	Realizare autobază pentru transportul public la nivelul Municipiului Câmpina	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P38	Câmpina Smart-TP - Aplicație de gestiune integrată a transportului public la nivelul Municipiului Câmpina (aplicație back-office autobază)	neimplementat	TP5	Câmpina Smart-TP - Aplicație de gestiune integrată a transportului public la nivelul Municipiului Câmpina (aplicație back-office autobază)	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P39	Digitalizarea sistemului de transport public urban la nivelul Municipiului Câmpina	neimplementat	-	-	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, asimilat proiectului TP2
P40	Extinderea infrastructurii de transport public și alternativ în zonele de dezvoltare a intravilanului	neimplementat	-	-	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor NMT_V_6, NMT_V_7 și NMT_V_8
P41	Reorganizarea traseelor și a graficelor de circulație în vederea reducerii costurilor si poluării, respectiv a creșterii eficienței transportului public în Municipiul Câmpina	neimplementat	TP6	Reorganizarea traseelor și a graficelor de circulație in vederea reducerii costurilor si poluării, respectiv a creșterii eficienței transportului public în Municipiul Câmpina	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
P42	Ride Sharing - School Bus - Platformă de ride sharing pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi	neimplementat	TP9	School Bus - Platformă de ride sharing pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi - Etapa 1	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, revizuit și detaliat în cadrul proiectelor TP9 și TP10
		-	TP10	School Bus - Platformă de ride sharing pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi - Etapa 2	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, revizuit și detaliat în cadrul proiectelor TP9 și TP10
		-	TP8	Achiziționarea de autobuze / microbuze pentru transport școlar	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
P43	Studiu pentru analiza soluțiilor de dezvoltare extinsă a ariei de acoperire a transportului public urban și creșterea nivelului de accesibilitate al populației la acest mod de transport				Proiect eliminat, deoarece implementarea sa nu se mai justifică în contextul restructurării traseelor de TP în cadrul PMUD 2024-2030
P44	Studiu de oportunitate privind achiziția de vehicule ecologice în Municipiul Câmpina				Proiect eliminat, deoarece implementarea sa nu se mai justifică în contextul existenței unui alt proiect care vizează achiziția de mijloace de transport public ecologice (TP1)
P45	Derularea de campanii de conștientizare a utilizării transportului public și nemotorizat	neimplementat	TP7	Derularea de campanii de conștientizare a utilizării transportului public și nemotorizat	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
TRANSPORT DE MARFĂ					
P46	Studiu pentru reglementarea circulației și reorganizarea traseelor vehiculelor de marfă,	neimplementat	-	-	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, asimilat în cadrul proiectului TM3

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
	în vederea reducerii emisiilor GES				
P47	Sistem de cântărire în mișcare pentru asigurarea respectării reglementărilor privind circulația traficului greu	neimplementat	TM1	Sistem smart de control al traficului greu	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior
		-	TM3	Regulament de logistică locală (după realizarea variantei ocolitoare)	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	TM2	Centre de consolidare a mărfurilor	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE					
P48	**Extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a municipiului Câmpina**	**neimplementat**	-	-	**Proiect eliminat din portofoliu, întrucât APL nu a susținut extinderea spațiului pietonal în zona centrală a orașului. Inițiativa a fost înlocuită cu alte intervenții orientate spre încurajarea deplasărilor active, în acord cu prioritățile stabilite de APL și anume NMT_V_6, NMT_V_7, NMT_V_8, etc.**
P49	Câmpina VeloCity - Sistem integrat de mobilitate alternativă de tip bike sharing	neimplementat	-	-	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, asimilat proiectelor INT1, INT2
P50	Masterplan privind rețeaua de piste de biciclete a Municipiului Câmpina	neimplementat	NMT_V_5	Masterplan privind rețeaua de piste de biciclete a Municipiului Câmpina	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
P51	Rețea de piste de biciclete pentru dezvoltarea mobilității alternative	neimplementat	-	-	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, asimilat proiectelor NMT_V_15.1, NMT_V_15.2, NMT_V_6, NMT_V_7, NMT_V_8
P52	Crearea de noi spații pietonale, shared-space și agrement	neimplementat	-	-	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor NMT_P_3 și NMT_P_4
P53	Modernizarea aleilor de blocuri din Municipiul Câmpina	neimplementat	NMT_P_3	Program multianual de reabilitare și extindere a infrastructurii pietonale în cartierele municipiului Câmpina - etapa 1	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor NMT_P_3 și NMT_P_4
		-	NMT_P_4	Program multianual de reabilitare și extindere a infrastructurii pietonale în cartierele municipiului Câmpina - etapa 2	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor NMT_P_3 și NMT_P_4
P54	Creșterea accesibilității populației Municipiului Câmpina la soluții de mobilitate alternativă prin extinderea/modernizarea infrastructurii la nivelul cartierelor	neimplementat	-	-	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, asimilat în cadrul proiectelor NMT_P_3 și NMT_P_4
P55	Extinderea / îmbunătățirea accesului pietonal și cu bicicleta către Zona de agrement Voila	neimplementat	NMT_V_15.1	Amenajare rețea pentru deplasări nemotorizate cu rol de agrement (NV)	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor NMT_V_15.1 și NMT_V_15.2

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
		-	NMT_V_15.2	Amenajare rețea pentru deplasări nemotorizate cu rol de agrement (E)	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor NMT_V_15.1 și NMT_V_15.2
P56	Rețea de stații de încărcare pentru autoturisme electrice	neimplementat	E1	Amenajarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice (etapa 1 - 10 stații)	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor E1, E2, E3
		-	E2	Amenajarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice (etapa 2 - 10 stații) amplasate inclusiv în zone rezidențiale	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor E1, E2, E3
		-	E3	Amenajarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice în localitățile din zona metropolitană (centre de comună)	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor E1, E2, E3
P5	Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate N-S din municipiul Câmpina	neimplementat	NMT_V_6	Coridor de mobilitate alternativă etapa 1	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor NMT_V_6, NMT_V_7 și NMT_V_8
P6	Creșterea performanțelor transportului public prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate E-V din municipiul Câmpina	neimplementat	NMT_V_7	Coridor de mobilitate alternativă etapa 2	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor NMT_V_6, NMT_V_7 și NMT_V_8

PROIECT PMUD 2021-2027	STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
	neimplementat	NMT_V_8	Coridor de mobilitate alternativă etapa 3	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor NMT_V_6, NMT_V_7 și NMT_V_8
	-	NMT_V_9	Rețea de agrement pentru deplasarea cu bicicleta pe Via Muntenia în Poiana Câmpina	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
	-	NMT_V_10	Rețea de agrement pentru deplasarea cu bicicleta pe Via Muntenia în Cornu	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
	-	NMT_V_11	Rețea de agrement pentru deplasarea cu bicicleta pe Via Muntenia - Brebu - Pietriceaua (Crucea Unității)	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
	-	NMT_V_12	Rețea de agrement pentru deplasarea cu bicicleta pe Via Muntenia în Șotrile	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
	-	NMT_V_16	Rețea velo de agrement pe DJ 207 spre Șotrile	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
	-	NMT_V_14	Program de îmbunătățire a conectivității pentru deplasări cu bicicleta peste cursurile de apă	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
	-	NMT_V_2	Program multianual de amenajare rastele pentru biciclete - 50 locuri - în punctele de interes și la unitățile de învățământ (licee)	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
		-	NMT_V_3	Program multianual de amenajare garaje "smart" pentru biciclete în cartierele de locuințe colective - 5 bucăți (cu câte 50 de locuri) (etapa 1)	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	NMT_V_4	Program multianual de amenajare garaje "smart" pentru biciclete în cartierele de locuințe colective - 5 bucăți (cu câte 50 de locuri) (etapa 2)	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	NMT_V_13	Campanie de promovare a mersului pe bicicletă în rândul populației	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	NMT_V_1	Școala Velo	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	NMT_P_6	Accesibilizare pasarelă pietonală peste E60 pentru utilizatorii cu mobilitate limitată (și pentru biciclete)	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	NMT_P_1	Regulamentul pentru modernizarea trotuarelor cu sprijin privat: materiale, design, accesibilitate, etc.	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	NMT_P_2	Amenajarea Bulevardului Culturii ca promenadă urbană modernă cu pavare estetică, iluminat eficient și mobilier urban funcțional, destinat relaxării și mobilității pietonale.	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	NMT_P_5	Program multianual de modernizare și extindere a trotuarelor în localitățile din zona metropolitană	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
MANAGEMENTUL TRAFICULUI					
P57	Implementarea sistemului integrat de management al traficului și prioritizare a transportului public	neimplementat	MNG2	Implementarea sistemului integrat de management al traficului și prioritizare a transportului public	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P58	Sistem de supraveghere video a traficului și spațiilor publice adiacente - integrarea cu proiectul Câmpina Safe City	neimplementat			Asimilat MNG3
P59	Măsuri pentru reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile prin introducerea de sisteme adaptive inteligente pentru calmarea traficului	neimplementat	-	-	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor SR1 și SR2, respectiv în SR6
P60	Integrarea sistemelor de management al traficului și transportului public cu sistemele din județ/regiune	neimplementat	-	-	Proiect exclus din portofoliu întrucât, în perioada următoare, acesta nu reprezintă o prioritate pentru APL
P61	Creșterea siguranței rutiere la nivelul infrastructurii de mobilitate urbană a Municipiului Câmpina prin asigurarea semnalizării orizontale și verticale la standarde europene	neimplementat	-	-	Intervenție integrată proiectelor NMT_V_6, NMT_V_7 și NMT_V_8
P62	Soluții temporare de debarcare a elevilor în proximitatea școlilor pentru creșterea siguranței în zonele vulnerabile	neimplementat	SR3	Soluții temporare de debarcare a elevilor în proximitatea școlilor pentru creșterea siguranței în zonele vulnerabile	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
P63	Safe School - Treceri de pietoni inteligente în proximitatea unităților de învățământ	neimplementat	SR1	Program multianual - treceri de pietoni sigure (semaforizare, supraînălțare, accesibilizare pentru persoanele cu dizabilități) - în municipiul Câmpina	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor SR1 și SR2
		neimplementat	SR2	Program multianual - treceri de pietoni sigure (semaforizare, supraînălțare, accesibilizare pentru persoanele cu dizabilități) - în zona metropolitană	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, etapizat și detaliat în cadrul proiectelor SR1 și SR2
P64	Sistem integrat de tip video analiză și detecție a vehiculelor la intrările/ieșirile din municipiu, precum și sistem de informare a participanților la trafic	neimplementat	MNG3	Sistem integrat de tip video analiză și detecție a vehiculelor la intrările/ieșirile din municipiu, precum și sistem de informare a participanților la trafic	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P65	Aplicație integrată de monitorizare a parametrilor de mediu și reducere a emisiilor GES	neimplementat	-	-	Nu se încadrează în domeniul de aplicare al PMUD întrucât aplicația propusă are un caracter tehnologic general, cu impact indirect asupra mobilității
P66	Sistem de monitorizare a parametrilor de mediu la nivelul Municipiului Câmpina	neimplementat	-	-	Nu se încadrează în domeniul de aplicare al PMUD sistemul propus are un caracter informativ și nu constituie o intervenție sau măsură în domeniul mobilității.
P67	Net City Câmpina - Rețea subterană unică pentru comunicații, fibră optică și rețele electrice	neimplementat	-	-	Nu se încadrează în domeniul de aplicare al PMUD întrucât nu are o legătură directă cu planificarea mobilității urbane

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
P68	Eco-Parking Câmpina - Prima parcare pentru vehicule ecologice cu amprenta de carbon zero	neimplementat	-	-	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, asimilat în cadrul proiectelor P5, P6, P7
P69	Sistem inteligent de management al parcărilor publice și rezidențiale din municipiul Câmpina	neimplementat	-	-	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, asimilat în cadrul proiectului P2
P70	Aplicație de ghidare inteligentă către locurile de parcare în vederea descongestionării traficului	neimplementat	-	-	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, detaliat și asimilat în cadrul proiectului P2
P71	Amenajarea și reabilitarea parcărilor publice supraterane și subterane	neimplementat	P1	Reorganizarea sistemului de tarifare a parcării - zona pieței centrale	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior și detaliat în cadrul proiectelor P1, P5, P6, P7
		neimplementat	P5	Construire parcare supraetajata Piața centrală - Str. I. L. Caragiale	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior și detaliat în cadrul proiectelor P1, P5, P6, P7
		neimplementat	P6	Construire parcare subterană zonă locuințe colective - etapa 1	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior și detaliat în cadrul proiectelor P1, P5, P6, P7
		neimplementat	P7	Construire parcare subterană zonă locuințe colective - etapa 2	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior și detaliat în cadrul proiectelor P1, P5, P6, P7
P72	Realizare sistem de smart-parking și implementare soluții pentru parcarea autovehiculelor	neimplementat	P2	Digitalizarea serviciului de parcare - construirea unei baze de date geospațiale cu localizarea tuturor	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, detaliat și asimilat în cadrul proiectului P2

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
				parcărilor publice și accesibile publicului	
P73	Derularea de campanii de educație rutieră adresate tinerilor	neimplementat	SR5	Campanie de promovare a siguranței rutiere	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, detaliat și asimilat în cadrul proiectului SR5
P74	Derularea de campanii de informare/comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști etc.)	neimplementat	SR4	Derularea de campanii de informare/comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști etc.)	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, detaliat și asimilat în cadrul proiectului SR4
		-	SR6	Program multianual de reabilitare a străzilor în acord cu principiile mobilității sustenabile (living streets) - în zonele rezidențiale	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	P3	Campanii de informare și conștientizare cu privire la parcare	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
ZONE CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE					
P75	Low-Emission Zone	neimplementat	MNG 4	Implementarea unei zone cu emisii scăzute (ZNSE)	Proiect preluat și detaliat în cadrul MNG4
P76	Dezvoltarea conceptului de mobilitate urbană „15 minute City"	-	-	-	Proiect preluat și asimilat ca recomandare de proiectare pentru dezvoltarea zonelor rezidențiale realizate în profil cvasi-monofuncțional
P77	Creșterea mobilității urbane în zonele de agrement	neimplementat	-	-	Proiect preluat parțial din portofoliul anterior, detaliat și asimilat în cadrul proiectelor NMT_V_9, NMT_V_10, NMT_V_11, NMT_V_12, NMT_V_14, NMT_V_15.1, NMT_V_15.2, NMT_V_16

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
		-	ZC1	Modernizare, extindere, reconfigurare ca nod intermodal a autogării Câmpina și reabilitarea spațiului adiacent	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	ZC2	Regenerare urbană în zona Pieței Centrale	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	ZC3	Regenerare urbană în zona Gara Poiana Câmpina și a spațiului adiacent - configurare ca nod intermodal	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
STRUCTURA INTERMODALĂ ȘI OPERAȚIUNI URBANISTICE					
P78	Centrul Operațional de Management Integrat al Mobilității Urbane	neimplementat	MNG5	Centrul Operațional de Management Integrat al Mobilității Urbane	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P79	Realizarea unui centru intermodal de transport public al Municipiului Câmpina, integrat cu sistem park-and-ride	neimplementat	-	-	Proiect asimilat ZC1 și ZC2
		-	INT1	Conturarea unor noduri de mobilitate locală (proiect pilot)	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	INT2	Înființare sistem de bike-sharing	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	INT3	Dezvoltare sistem de bike-sharing	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
P80	City Card - Platformă software pentru managementul	neimplementat	MNG6	City Card - Platformă software pentru managementul activităților	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
	activităților publice (integrare: parcări, mobilitate, turism, cultură, sport)			publice (integrare: parcări, mobilitate, turism, cultură, sport)	
P81	City Mob - Aplicație integrată pentru stimularea utilizării mijloacelor alternative de mobilitate și a transportului public	neimplementat	-	-	Proiect asimilat MNG6
P82	Aplicație integrată de mobilitate urbană / interurbană pentru planificarea călătoriei	neimplementat	-	-	Proiect asimilat MNG6
P83	Crearea a două noduri intermodale de transport public și înființarea de stații de transport public intercomunitar	neimplementat	-	-	Asimilat proiectelor ZC1 și ZC2
		-	MNG1	Reorganizare sistem rutier în principalele intersecții	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
		-	MNG7	Studii de trafic privind instituirea unui sistem de circulație in sens unic pe artere ale municipiul Câmpina și amenajări aferente	Proiect nou, fără corespondent în portofoliul anterior
ASPECTE INSTITUȚIONALE					
P84	Studiu de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local din Municipiul Câmpina	neimplementat	INS1	Studiu de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local din Municipiul Câmpina	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P85	Politică de parcare la nivelul municipiului	în curs de realizare	P4	Politică de parcare la nivelul municipiului	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări

PROIECT PMUD 2021-2027		STADIU 2024	PROIECT PMUD 2024-2030		MOD DE CORELARE / RELAȚIONARE
P86	Reglementări privind programul de realizare a intervențiilor serviciilor de utilități publice	neimplementat	-	-	Intervenție integrată proiectelor de dezvoltare a infrastructurii destinate deplasărilor motorizate și nemotorizate
P87	**Crearea structurii de gestionare a sistemelor de mobilitate alternativă**	**neimplementat**	-	-	**Proiectul nu a fost preluat în portofoliul de proiecte actualizat, întrucât nu a fost asumat de APL**
P88	Crearea structurii de gestionare a parcărilor publice și rezidențiale	neimplementat	-	-	Proiect asimilat INS4
P89	Crearea structurii de implementare și monitorizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă	neimplementat	-	-	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P90	Înființarea unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară de transport public local	neimplementat	INS2	Înființarea unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară de transport public local	Preluare integrală din portofoliul anterior fără modificări
P91	Dezvoltarea unui departament/companie în cadrul Primăriei Municipiului Câmpina pentru gestionarea sistemului de transport public	neimplementat	INS4	Crearea unui departament de mobilitate urbană în cadrul APL	Proiect asimilat INS4

Anexa 2 – Portofoliul de proiecte al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)

Portofoliul de proiecte aferent Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina este structurat în corelare cu scenariile analizate în cadrul modelului de transport.

Selectarea scenariului optim de dezvoltare („Do something"), corespunzător orizontului de implementare 2030, este detaliată în **capitolul 7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale.**

Prezentul portofoliu include atât proiectele aferente scenariului selectat pentru implementare, cât și proiecte asociate etapelor ulterioare de dezvoltare, în vederea asigurării coerenței cu rezultatele modelării realizate pentru orizontul de perspectivă 2035.

Cod de culoare utilizat în tabel:

- Gri deschis – proiecte aferente scenariului de bază („Do minimum") – incluse în scenariul selectat;
- Gri mediu – proiecte suplimentare aferente scenariului „Do something" (orizont 2030 – implementare);
- Gri închis – proiecte aferente scenariului „Do maximum" – dezvoltări pe termen lung (orizont de perspectivă 2035).

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
REȚEAUA STRADALĂ							
R1	Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate și prin redirecționarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran în zona centrală a Municipiului Câmpina	17.014.801,84 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PUG, PMUD (2021-2027)	2035	Do maximum
R3	Centura de Est a municipiului Câmpina	20,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, CNAIR, Ministerul Transporturilor	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2035	Do maximum
R4	Construire nod rutier iesire/intrare din DN1 din/în str. N. Grigorescu și legătură cu Gara Câmpina	5,500,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, CNAIR, Ministerul Transporturilor	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2035	Do maximum

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
R5	Crearea unui nou pod rutier și pietonal peste râul Doftana	3,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2035	Do maximum
R6	Program multianual de întreținere si reparații a infrastructurii rutiere urbane pentru facilitarea integrării cu proiectele majore de mobilitate urbană - Etapa I	39,286,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2027	Do minimum
R7	Program multianual de întreținere si reparații a infrastructurii rutiere urbane pentru facilitarea integrării cu proiectele majore de mobilitate urbană - Etapa II	14,180,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2030	Do something
R8	Program multianual de reamenajare a intersecțiilor - Etapa II	750,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, CNAIR, Ministerul Transporturilor,	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Strategia de dezvoltare durabilă a județului Prahova	2035	Do maximum

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
			Consiliul Județean Prahova, Primăria UAT Bănești				
R9	Program multianual de reamenajare a intersecțiilor - Etapa I	2,060,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Consiliul Județean Prahova	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	APL	2027	Do minimum
R10	Autostrada Ploiești - Brașov	N/A	CNAIR, Ministerul Transporturilor	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Programul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport pentru perioada 2020-2030	2030	Do something
R11	Lucrări de îmbunătățire a condițiilor de trafic pe rețeaua de DJ (DJ 102I, DJ 214, DJ 101P)	32,910,300.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Consiliul Județean Prahova	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PUG	2027	Do minimum

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
R12	Creare pod rutier peste pârâul Câmpinița (leagă Mun. Câmpina de com. Cornu)	7,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Consiliul Județean Prahova, Primăria UAT Cornu	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	APL	2035	Do maximum
R13	Conexiune rutieră între str. Beiuș și str. Ecaterina Teodoroiu	302,700.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, C.N. CFR S.A.	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2030	Do something
R14	Program de îmbunătățire a conectivității între cartierele municipiului (Conexiune rutieră între cartier Muscel și Cartier Voila)	1,800,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PUG, Consultant	2035	Do maximum
TRANSPORT DE MARFĂ							
TM1	Sistem smart de control al traficului greu	40,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2035	Do maximum

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
TM2	Centre de consolidare a mărfurilor	1,200,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2035	Do maximum
TM3	Regulament de logistică locală (după realizarea variantei ocolitoare)	40,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2035	Do maximum
TRANSPORT FEROVIAR							
F1	Realizarea unui SF pentru construcția unei linii de mare viteză Constanța - București - Budapesta (HSR)	N/A	C.N. CFR S.A., Ministerul Transporturilor	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Programul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport pentru perioada 2020-2030	2035	Do maximum
TRANSPORT PUBLIC							
TP1	Program de achiziție de autobuze ecologice	5,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2027	Do minimum

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
TP2	Modernizarea sistemului de transport public: e-ticketing, bilet turistic, sistem informare în autobuze, monitorizare video internă, monitorizare GPS	700,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2027	Do minimum
TP3	Modernizarea stațiilor de transport public și instalarea de echipamente interactive pentru aducerea la standardul de „Smart Bus station"	10,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2027	Do minimum
TP4	Realizare autobază pentru transportul public la nivelul Municipiului Câmpina	1,200,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2027	Do minimum
TP5	Câmpina Smart-TP - Aplicație de gestiune integrată a transportului public la nivelul Municipiului Câmpina (aplicație back-office autobază)	70,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2030	Do something

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
TP6	Reorganizarea traseelor și a graficelor de circulație in vederea reducerii costurilor si poluării, respectiv a creșterii eficienței transportului public în Municipiul Câmpina	40,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027), Consultant	2027	Do minimum
TP7	Derularea de campanii de conștientizare a utilizării transportului public și nemotorizat	37,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2027	Do minimum
TP8	Achiziționarea de autobuze/microbuze pentru transport școlar	550,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2035	Do maximum
TP9	School Bus - Platformă de ride sharing pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi - Etapa I	15,750.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2027	Do minimum
TP10	School Bus - Platformă de ride sharing pentru promovarea soluțiilor	20,700.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local,	Strategiei Integrate de Dezvoltare Teritorială	2027	Do minimum

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
	de transport în comun pentru elevi - Etapa II			Alte surse de finanțare	Sud Muntenia		
DEPLASĂRI NEMOTORIZATE (CU BICICLETA)							
NMT_V_1	Școala Velo	10,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, ISJ Prahova, ONG-uri	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2027	Do minimum
NMT_V_2	Program multianual de amenajare rastele pentru biciclete - 50 locuri - în punctele de interes și la unitățile de învățământ (licee)	2,500.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2027	Do minimum
NMT_V_3	Program multianual de amenajare garaje "smart" pentru biciclete în cartierele de locuințe colective - 5 bucăți (cu câte 50 de locuri) (Etapa I)	200,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2030	Do something
NMT_V_4	Program multianual de amenajare garaje "smart" pentru biciclete în cartierele de locuințe colective - 5 bucăți (cu	200,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2035	Do maximum

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
	câte 50 de locuri) (Etapa II)						
NMT_V_5	Masterplan privind rețeaua de piste de biciclete a Municipiului Câmpina	35,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2030	Do something
NMT_V_6	Coridor de mobilitate alternativă Etapa I	1,110,825.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Strategia de dezvoltare durabilă a județului Prahova, Consultant	2027	Do minimum
NMT_V_7	Coridor de mobilitate alternativă Etapa II	4,297,725.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2030	Do something
NMT_V_8	Coridor de mobilitate alternativă Etapa III	3,611,700.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2035	Do maximum
NMT_V_9	Rețea de agrement pentru deplasarea cu bicicleta pe Via	1,287,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina,	Fonduri europene, buget local,	Consultant	2030	Do something

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
	Muntenia în Poiana Câmpina		Primăria UAT Poiana Câmpina	Alte surse de finanțare			
NMT_V_10	Rețea de agrement pentru deplasarea cu bicicleta pe Via Muntenia în Cornu	2,695,500.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Primăria UAT Cornu	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2035	Do maximum
NMT_V_11	Rețea de agrement pentru deplasarea cu bicicleta pe Via Muntenia - Brebu - Pietriceaua (Crucea Unității)	2,405,250.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Primăria UAT Brebu	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2035	Do maximum
NMT_V_12	Rețea de agrement pentru deplasarea cu bicicleta pe Via Muntenia în Șotrile	684,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Primăria UAT Șotrile	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2035	Do maximum
NMT_V_13	Campanie de promovare a mersului pe bicicletă în rândul populației	100,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2027	Do minimum
NMT_V_14	Program de îmbunătățire a conectivității pentru	150,000.00 €	Primăria municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local,	Consultant	2035	Do maximum

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
	deplasări cu bicicleta peste cursurile de apă			**Alte surse de finanțare**			
NMT_V_15.1	Amenajare rețea pentru deplasări nemotorizate cu rol de agrement (NV)	880,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027), Consultant	2030	Do something
NMT_V_15.2	Amenajare rețea pentru deplasări nemotorizate cu rol de agrement (E)	1,000,000.00 €	Primăria municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027), Consultant	2030	Do something
NMT_V_16	**Rețea velo de agrement pe DJ 207 spre Șotrile**	**600,000.00 €**	**Primăria municipiului Câmpina, Primăria UAT Șotrile**	**Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare**	Consultant	2035	**Do maximum**
DEPLASĂRI NEMOTORIZATE (PIETONALE)							
NMT_P_1	Regulamentul pentru modernizarea trotuarelor cu sprijin privat: materiale, design, accesibilitate, etc.	55,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2027	Do minimum

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
NMT_P_2	Amenajarea Bulevardului Culturii ca promenadă urbană modernă cu pavare estetică, iluminat eficient și mobilier urban funcțional, destinat relaxării și mobilității pietonale.	N/A[84]	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027), SIDU	2035	Do maximum
NMT_P_3	Program multianual de reabilitare și extindere a infrastructurii pietonale în cartierele municipiului Câmpina - Etapa 1	300,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2027	Do minimum
NMT_P_4	Program multianual de reabilitare și extindere a infrastructurii pietonale în cartierele municipiului Câmpina - Etapa 2	300,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027), Consultant	2030	Do something
NMT_P_5	Program multianual de modernizare și extindere a trotuarelor	3,200,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina,	Fonduri europene, buget local,	Consultant	2035	Do maximum

[84] Bugetul proiectului este asimilat în cadrul NMT_V_7.

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
	în localitățile din zona metropolitană		**Primăriile UAT din ZM**	**Alte surse de finanțare**			
NMT_P_6	Accesibilizare pasarelă pietonală peste E60 pentru utilizatorii cu mobilitate limitată (și velo)	250,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, CNAIR	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2027	Do minimum
MANAGEMENTUL TRAFICULUI (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului)							
MNG1	Reorganizare sistem rutier în principalele intersecții	4,500,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PUG, APL	2027	Do minimum
MNG2	Implementarea sistemului integrat de management al traficului și prioritizare a transportului public	200,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2030	Do something
MNG3	Sistem integrat de tip video analiză și detecție a vehiculelor la intrările/ieșirile din municipiu, precum și sistem de informare a participanților la trafic	100,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2030	Do something

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
MNG4	Implementarea unei zone cu emisii scăzute (ZNSE)	2,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2035	Do maximum
MNG5	Centrul Operațional de Management Integrat al Mobilității Urbane	4,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2035	Do maximum
MNG6	City Card - Platformă software pentru managementul activităților publice (integrare: parcări, mobilitate, turism, cultură, sport)	120,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2035	Do maximum
MNG7	Studii de trafic privind instituirea unui sistem de circulație in sens unic pe artere ale municipiului Câmpina și amenajări aferente	30,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	APL	2035	Do maximum
E1	Amenajarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor	610,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local,	Consultant	2027	Do minimum

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
	electrice (Etapa 1 - 10 stații)			Alte surse de finanțare			
E2	Amenajarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice (Etapa 2 - 10 stații) amplasate inclusiv în zone rezidențiale	610,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2030	Do something
E3	**Amenajarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice în localitățile din zona metropolitană (centre de comună)**	**366,000.00 €**	**Primăria Municipiului Câmpina, Primăriile UAT din ZM**	**Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare**	Consultant	2035	**Do maximum**
SR1	Program multianual - treceri de pietoni sigure (semaforizare, supraînălțare, accesibilizare pentru persoanele cu dizabilități) - în municipiul Câmpina	300,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2027	Do minimum
SR2	Program multianual - treceri de pietoni sigure (semaforizare, supraînălțare,	300,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina,	Fonduri europene, buget local,	Consultant	2030	Do something

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
	accesibilizare pentru persoanele cu dizabilități) - în zona metropolitană		Primăriile UAT din ZM	Alte surse de finanțare			
SR3	Soluții temporare de debarcare a elevilor în proximitatea școlilor pentru creșterea siguranței în zonele vulnerabile	2,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2027	Do minimum
SR4	Derularea de campanii de informare / comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști etc.)	150,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2027	Do minimum
SR5	Campanie de promovare a siguranței rutiere	150,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027), Consultant	2030	Do something
SR6	Program multianual de reabilitare a străzilor în acord cu principiile mobilității sustenabile (living streets) - în zonele rezidențiale	2,500,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2027	Do minimum

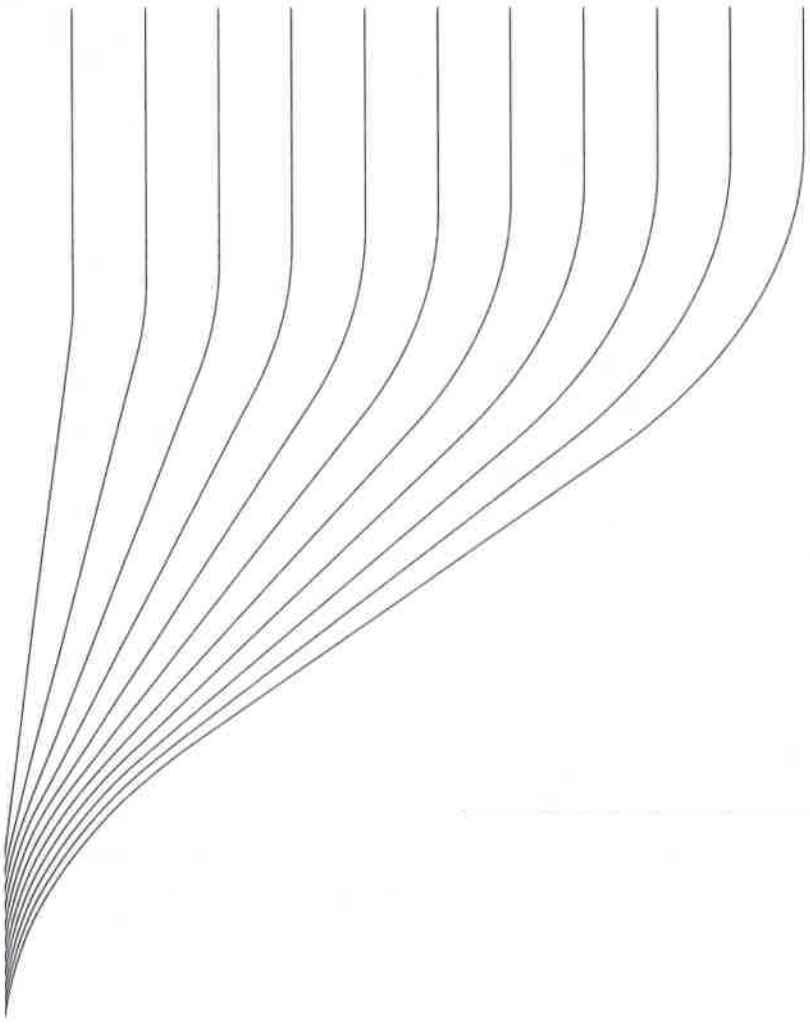
COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
P1	Reorganizarea sistemului de tarifare a parcării - zona pieței centrale	35,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2027	Do minimum
P2	Digitalizarea serviciului de parcare - construirea unei baze de date geospațiale cu localizarea tuturor parcărilor publice și accesibile publicului	67,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2030	Do something
P3	Campanii de informare și conștientizare cu privire la parcare	50,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2027	Do minimum
P4	Politică de parcare la nivelul municipiului	35,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2027	Do minimum
P5	**Construire parcare supraetajata Piața centrală - Str. I. L. Caragiale**	**4,500,000.00 €**	**Primăria Municipiului Câmpina**	**Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare**	**Strategia de dezvoltare durabilă a județului Prahova**	**2035**	**Do maximum**

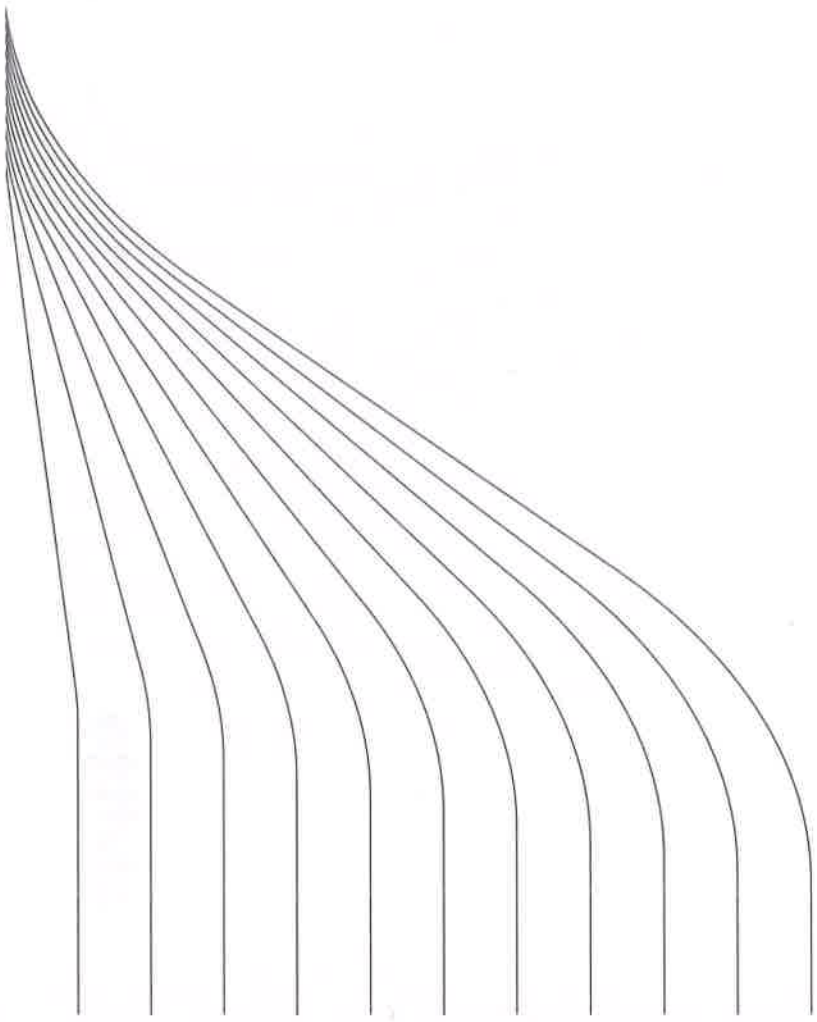
COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
P6	Construire parcare subterană zonă locuințe colective - Etapa I	16,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2030	Do something
P7	Construire parcare subterană zonă locuințe colective - Etapa II	24,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2035	Do maximum
INTERMODALITATE							
INT1	Înființare sistem de bike-sharing	1,500,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2030	Do something
INT2	Dezvoltare sistem de bike-sharing	1,500,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2035	Do maximum
INT3	Conturarea unor noduri locale de mobilitate (proiect pilot)	179,100.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2030	Do something

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
REGENERARE URBANĂ							
REG1	Reconfigurare a spațiilor dintre locuințele colective din zona centrală: spații verzi comunitare, dotări pentru sport, locuri de joacă pentru copii, alei pietonale, parcări rezidențiale (inclusiv soluții cu terase verzi)- Etapa I	5,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Strategia de dezvoltare durabilă a județului Prahova, Consultant	2030	Do something
REG2	Reconfigurare a spațiilor dintre locuințele colective din zona centrală: spații verzi comunitare, dotări pentru sport, locuri de joacă pentru copii, alei pietonale, parcări rezidențiale (inclusiv soluții cu terase verzi)- Etapa II	5,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Strategia de dezvoltare durabilă a județului Prahova, Consultant	2035	Do maximum
ZONE COMPLEXE							
ZC1	Modernizare, extindere, reconfigurare ca nod intermodal a autogării	20,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local,	Consultant	2035	Do maximum

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
	Câmpina și reabilitarea spațiului adiacent			Alte surse de finanțare			
ZC2	Regenerare urbană în zona Pieței Centrale	25,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2030	Do something
ZC3	Regenerare urbană în zona Gara Poiana Câmpina și a spațiului adiacent - configurare ca nod intermodal	20,000,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, C.N. CFR S.A.	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2035	Do maximum
ASPECTE INSTITUȚIONALE							
INS1	Studiu de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local din Municipiul Câmpina	78,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2027	Do minimum
INS2	Înființarea unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) de transport public local	21,700.00 €	Primăria Municipiului Câmpina, Primăriile UAT din ZM	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	PMUD (2021-2027)	2035	Do maximum
INS3	Întărirea capacității administrative a dezvoltatorilor de	20,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local,	Strategiei Integrate de Dezvoltare	2030	Do something

COD	TITLUL PROIECTULUI	BUGET ESTIMAT (EURO)	RESPONSABILI CU IMPLEMENTAREA	SURSE DE FINANȚARE	SURSE	ORIZONT DE IMPLEMENTARE	SCENARIU
	proiecte și a autorităților și instituțiilor publice în domeniul mobilității urbane			Alte surse de finanțare	Teritorială Sud Muntenia		
INS4	Crearea unui departament de mobilitate urbană în cadrul APL	65,000.00 €	Primăria Municipiului Câmpina	Fonduri europene, buget local, Alte surse de finanțare	Consultant	2027	Do minimum





CIVITTA International
info@civitta.com
+372 735 2802
www.civitta.com

Question the answer

ROMÂNIA
JUDEȚUL PRAHOVA
MUNICIPIUL CÂMPINA

Nr. 17328 / 22.04.2026

REFERAT DE APROBARE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea „Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina" (2024 - 2030)

Primarul Municipiului Câmpina - Irina-Mihaela Nistor , în conformitate cu prevederile art. 136, alin. (1) și alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57 / 2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare și ale Legii nr. 24 / 2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare, supun analizei și aprobării Consiliului Local **proiectul de hotărâre privind aprobarea „Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina" (2024-2030).**

În baza contractului de servicii nr. 22308 / 23.05.2024, încheiat între Municipiul Câmpina și Asocierea S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A. - lider, S.C. TTL Planning S.R.L. (Asociat 1) și S.C. Planning Cities S.R.L. (Asociat 2), prin lider asociere S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A., a fost elaborat "Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Campina" (2024-2030).

Elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), pentru perioada 2024 – 2030, al Municipiului Câmpina și definirea noii viziuni pentru perioada 2024 - 2030 a avut în vedere contextul strategic existent la nivel global și european, precum și preocupările ce vizează mobilitatea urbană și transportul identificate pe plan național, regional și local.

Mobilitatea și transportul reprezintă factori esențiali pentru mediu, economie și pentru o calitate a vieții crescută, fiind abordate în multiple documente strategice, în special din punct de vedere al obiectivelor de reducere a emisiilor de carbon, acestea ocupând un loc din ce în ce mai important pe agendele instituțiilor europene.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) constituie o documentație strategică care se concentrează pe furnizarea de soluții complete de mobilitate, care să conducă la creșterea calității vieții pe termen lung pentru toate grupurile sociale, la creștere economică și, în același timp, protejează mediul și se adaptează la schimbările climatice. Un PMUD este o strategie de transport integrată, pe termen lung, cu obiective și ținte clare, care vizează o mai bună accesibilitate și calitate a vieții pentru oraș și zona sa urbană funcțională.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este:

- Durabil: nevoile de mobilitate ale generațiilor prezente și viitoare sunt satisfăcute la nivel municipal și regional.

- Strategic: există un proces, nu doar un plan.

- Integrat: planificarea mobilității stabilește o varietate de legături (spațiale, sectoriale, temporale).

Rolul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina este acela de a facilita, crea și dezvolta un sistem de transport durabil, care să corespundă așteptărilor și nevoilor de mobilitate și accesabilitate ale cetățenilor și mărfurilor, în cadrul unui mediu urban atractiv, sănătos și prietenos cu mediul.

Viziunea și portofoliul de proiecte pentru PMUD Câmpina sunt configurate pe un orizont de timp (2030), pentru a putea asigura un cadru de planificare cât mai clar. Actualizarea planului și a modelului de transport este necesară cel puțin o dată la 7 ani (preferabil 5 ani) pentru a putea:

- adapta proiectele la noile tendințe socio-economice, la dezvoltarea urbană și la noile inovații în domeniul transportului;

- reorienta prioritățile în cazul în care țintele și indicatorii de rezultat nu au fost atinși;

- adapta planul și prioritățile în funcție de noi priorități stabilite la nivel global / UE, dar și la noile oportunități de finanțare.

În urma desfășurării procedurii de transparență decizională a Proiectului de hotărâre nr. 29 / 20.02.2026 a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (2024-2030), în baza Legii nr. 52 / 2003 cu modificările și completările ulterioare, au fost primite observații din partea publicului referitor la unele neconcordanțe apărute în conținutul documentației .

Aceste observații au fost transmise către elaboratorul PMUD - S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A, care în urma analizei, a intervenit asupra documentației și a transmis ulterior forma revizuita a acestuia.

Conform punctului de vedere al elaboratorului, transmis prin adresa înregistrată sub nr. 13261/25.03.2026, intervențiile realizate au avut un caracter de clarificare și corelare terminologică, fără a modifica structura scenariilor, conținutul tehnic sau portofoliul de proiecte propus și fără a afecta obiectul ori valabilitatea documentului supus aprobarii.

Menționez că a fost transmisă Notificarea nr. 15254/07.04.2026 către Grupul Național Suport pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (GNS – PMUD) din cadrul M.D.L.P.A. iar în urma analizei în ședința CTATU din data de 20.04.2026 a fost emis Punctul de vedere favorabil nr. 7 / 20.04.2026.

Conform art. 139, alin. (3), lit. e) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57 / 2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, hotărârea se adoptă cu majoritatea absolută prevăzută la art. 5, lit. cc), a consilierilor locali în funcție.

Față de cele prezentate mai sus, supun spre dezbatere și aprobare Consiliului Local al Municipiului Câmpina, proiectul de hotărâre privind

aprobarea „Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina" (2024-2030) în forma revizuită.

Cadrul legal aplicabil:

- prevederile art. 25, alin. (1) și art. 46^1, lit.e) din Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile art. 8, alin. (1) - alin. (3) și art. 9, alin.(1) – alin.(3), alin.(7), alin.(13) din Legea nr.155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă;

- prevederile art. 26, art. 27 și art. 28 din Ghidul din 2025 de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă, aprobat prin Ordinul ministrului dezvoltării regionale și administrației publice nr.1779/2025 pentru aprobarea Ghidului de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă și pentru abrogarea art.15 și art.16 din Normele metodologice de aplicare a Legii nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, aprobate prin Ordinul viceprim - ministrului, ministrului dezvoltării regionale și administrației publice nr.233/2016;

- prevederile Legii nr. 52 / 2003 privind transparența decizională în administrația publică republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile art. 129, alin. (1), alin. (2), lit. b) și lit. d), alin. (4), lit. e) și alin. (7), lit. k) și lit. n), art.196, alin.(1), lit.a), coroborat cu art.139, alin.(1) și alin. (3), lit.e) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

PRIMAR,

Irina-Mihaela Nistor

ROMANIA JUDETUL PRAHOVA
PRIMARIA MUNICIPIULUI CAMPINA
Adresa:Bd. Culturii nr.18, Tel. 0244336134, Fax: 0244371458
Email: web@primariacampina.ro www.primariacampina.ro

Arhitect şef
Serviciul urbanism şi amenajarea teritoriului
Nr. 12648/ 23 APR. 2026

RAPORT
la proiectul de hotărâre privind aprobarea „Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Campina 2024-2030"

Municipiul Câmpina a obţinut finanţare prin P.N.R.R. pentru Planul de Mobilitate Urbană Durabilă conform Contract de finanţare nr. 127354 / 10.11.2022.

La momentul depunerii proiectului de finanţare, Municipiul Câmpina avea în derulare Contractul de servicii nr. 50618/08.12.2021 încheiat cu S.C. URBAN SCOPE S.R.L., obiectul contractului–prestare servicii pentru elaborarea/actualizarea documentelor de planificare strategică pentru perioada 2021-2027: Lotul nr. 1 – "Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2021-2027".

Ţinând cont de modificările legislative apărute în urma actualizării Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul, actualizare realizată prin Ordinul 904 /15.05.2023, documentaţiile de urbanism finanţate prin componenta 10 - Fondul local din cadrul Planului naţional de redresare şi reziliență sunt obligatorii a se elabora atât în format digital, cât şi analogic, pe baza unor coordonate standard (Stereografic 1970), folosind o structură standardizată de straturi (layere) şi respectarea unui set obligatoriu de informaţii. Toate elementele grafice şi atributele aferente vor fi livrate într-un set de date spaţiale în format GeoPackage, pentru o mai bună integrare în baza de date GIS naţională.

Având în vedere că în contractul de servicii nr. 50618/08.12.2021 încheiat cu S.C. URBAN SCOPE S.R.L nu a fost inclusă şi transpunerea în GIS, s-a obţinut finanţarea prin PNRR şi s-a încheiat contractul de servicii nr. 22308/23.05.2024 cu Asocierea S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.-lider, S.C. TTL Planning S.R.L. (Asociat 1) şi S.C. Planning Cities S.R.L. (Asociat 2) prin lider asociere S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A, având ca obiect Serviciile de transpunere PMUD în GIS şi obţinerea avizului GNS din cadrul Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice şi Administraţiei.

În baza procesului verbal de predare – primire nr. 43766 / 09.10.2025 s-a predat şi primit documentaţia finală PMUD ce include: Raportul privind adaptarea, corelarea şi transpunerea în GIS cu baza de date aferentă, avizul Grupului Naţional Suport pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (GNS – PMUD) din cadrul MDLPA nr. 9/2025, Decizia nr. 41/10463/29.07.2025 a ANMAP Prahova.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Câmpina este construit pe baza unei viziuni de dezvoltare, fiind operaționalizat printr-un portofoliu coerent de programe și proiecte .

Procesul de actualizare a portofoliului de proiecte din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina a presupus o analiză atentă și structurată a versiunii anterioare, având drept obiectiv asigurarea continuității strategice, precum și integrarea noilor priorități pentru perioada 2024-2030, beneficiind de un nivel mai ridicat de detaliere în ceea ce privește localizarea, estimarea bugetară și etapizarea implementării.

Documentația " Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)" a fost analizată în ședința comună - Comisia C.T.A.T.U. și Comisia Municipală pentru Siguranța Circulației, pentru care s-a emis Punctul de vedere nr. 10/06.11.2025 de către comisia C.TA.T.U. și Avizul nr. 134/06.11.2025 de către Comisia de Circulație.

Din portofoliul de proiecte propuse pentru perioada 2025-2035 s-a impus scoaterea investiției "Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate și prin redirecționarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran în zona centrală a Municipiului Câmpina". Acest aspect este justificat de faptul că pentru acest proiect nu au fost aprobați: Devizul general și indicatorii tehnico-economici, prevăzuți în Proiectul de Hotărâre nr.56 din 16 aprilie 2025, proiect respins de Consiliul Local al municipiului Câmpina, conform Procesului verbal al Ședinței Consiliului Local încheiat la data de 23.04.2025.

De asemenea, prin Hotărârea Consiliului Local nr. 30 din 19 martie 2025 s-a aprobat încetarea valabilității H.C.L. nr. 90 din 18 mai 2023 privind aprobarea încheierii Acordului de parteneriat cu Unitatea Administrativ Teritorială Județul Prahova pentru realizarea obiectivului de investiții "Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate și prin redirecționarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran în zona centrală a Municipiului Câmpina", fapt ce confirmă lipsa unei finanțări pentru execuția lucrărilor aferente proiectului.

În acest sens s-a solicitat un punct de vedere din partea M.D.L.P.A. și s-a primit adresa nr. 284444/12.12.2025 înregistrată la Primăria Câmpina cu nr. 55238/17.12.2025. De asemenea s-a transmis către M.D.L.P.A.- Comisia GNS și Notificarea nr. 5823/11.02.2026.

În baza referatelor nr. 5000/05.02.2026 din partea structurii Arhitect șef și nr. 5785/11.02.2026 din partea Direcției dezvoltare, ca urmare a analizării documentației în ședința comună din data 11.02.2026 a Comisiei Tehnice de Amenajare a Teritoriului și Urbanism a municipiului Câmpina, la care a participat și Comisia Municipală pentru Siguranța Circulației din cadrul Primăriei Câmpina, s-a emis Punctul de vedere nr. 1/11.02.2026 de către comisia C.T.A.T.U. și Avizul nr. 143/11.02.2026 de către Comisia de Circulație.

În urma desfășurării procedurii de transparență decizională a Proiectului de hotărâre nr. 29 / 20.02.2026 privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (2024-2030), în baza Legii nr. 52 / 2003 cu modificările și completările ulterioare, au fost primite observații din partea publicului referitor la unele neconcordanțe apărute în conținutul documentației .

Aceste observații au fost transmise către elaboratorul PMUD - S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A, care în urma analizei, a intervenit asupra documentației și a transmis ulterior forma revizuita a acestuia.

Conform punctului de vedere al elaboratorului, transmis prin adresa înregistrată sub nr. 13261/25.03.2026, intervențiile realizate au avut un caracter de clarificare și corelare terminologică, fără a modifica structura scenariilor, conținutul tehnic sau portofoliul de proiecte propus și fără a afecta obiectul ori valabilitatea documentului supus aprobarii.

În acest sens a fost transmisă Notificarea nr. 15254/07.04.2026 către Grupul Național Suport pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (GNS – PMUD) din cadrul M.D.L.P.A. iar în urma analizei în ședința CTATU din data de 20.04.2026 a fost emis Punctul de vedere favorabil nr. 7 / 20.04.2026.

Pentru documentația P.M.U.D. s-a derulat procedura de informare și consultare a publicului, conform Raportului informării și consultării publicului nr. 36548/2025.

Prin prezentul raport se constată că proiectul de hotărâre îndeplinește condițiile legale în vederea adoptării.

	NUME ȘI PRENUME	FUNCȚIA PUBLICĂ	SEMNĂTURA	DATA
ÎNTOCMIT	Hodoboc-Velescu Nicoleta	Șef serviciu		23.04.2026
	Stanchi Lavinia	Manager proiect		
VERIFICAT	Bănescu Andrei	Arhitect șef		

ROMANIA JUDETUL PRAHOVA
PRIMARIA MUNICIPIULUI CAMPINA
Adresa:Bd. Culturii nr.18, Tel. 0244336134, Fax: 0244371458
Email: web@primariacampina.ro www.primariacampina.ro

Direcția Dezvoltare
Serviciul Investitii, Achiziții Publice
Nr. 17.501 **/2026** APRILIE 23

RAPORT

privind aprobarea "Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina" (2024 - 2030)

Analizând Proiectul de hotărâre și Referatul de aprobare al doamnei primar Irina-Mihaela Nistor, privind aprobarea "Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina" (2024 - 2030), precizez următoarele:

Elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), pentru perioada 2024 – 2030, al Municipiului Câmpina și definirea noii viziuni pentru perioada 2024 - 2030 a avut în vedere contextul strategic existent la nivel global și european, precum și preocupările ce vizează mobilitatea urbană și transportul identificate pe plan național, regional și local.

Mobilitatea și transportul reprezintă factori esențiali pentru mediu, economie și pentru o calitate a vieții crescută, fiind abordate în multiple documente strategice, în special din punct de vedere al obiectivelor de reducere a emisiilor de carbon, acestea ocupând un loc din ce în ce mai important pe agendele instituțiilor europene.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) constituie o documentație strategică care se concentrează pe furnizarea de soluții complete de mobilitate, care să conducă la creșterea calității vieții pe termen lung pentru toate grupurile sociale, la creștere economică și, în același timp, protejează mediul și se adaptează la schimbările climatice. Un PMUD este o strategie de transport integrată, pe termen lung, cu obiective și ținte clare, care vizează o mai bună accesibilitate și calitate a vieții pentru zona sa urbană funcțională.

Municipiul Câmpina a obținut finanțare prin P.N.R.R. pentru Planul de Mobilitate Urbană Durabilă conform Contract de finanțare nr. 127354 / 10.11.2022.

La momentul depunerii proiectului de finanțare, Municipiul Câmpina avea în derulare Contractul de servicii nr. 50618/08.12.2021 încheiat cu S.C. URBAN SCOPE S.R.L., obiectul contractului–prestare servicii pentru elaborarea/actualizarea documentelor de planificare strategică pentru perioada 2021-2027: Lotul nr. 1 – "Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2021-2027".

Având în vedere că în contractul de servicii nr. 50618/08.12.2021 încheiat cu S.C. URBAN SCOPE S.R.L nu a fost inclusă și transpunerea în GIS, s-a obținut finanțarea prin PNRR și s-a încheiat contractul de servicii nr. 22308/23.05.2024 cu Asocierea S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.-lider, S.C. TTL Planning S.R.L. (Asociat 1) și S.C. Planning Cities S.R.L. (Asociat 2) prin lider asociere S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A, având ca obiect Serviciile de transpunere PMUD în GIS și obținerea avizului GNS din cadrul Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.

Consider că prin prezentul raport, proiectul de hotărâre îndeplinește condițiile legale în vederea adoptării.

Director executiv
Ionescu Balea Camelia

ROMANIA JUDETUL PRAHOVA
PRIMARIA MUNICIPIULUI CAMPINA
Adresa:Bd. Culturii nr.18, Tel. 0244336134, Fax: 0244371458
Email: web@primariacampina.ro www.primariacampina.ro

DIRECTIA A.D.P.P. - SERVICIUL A.D.P.P.

Nr. 17.470/ 23 APRILIE 2026

RAPORT DE SPECIALITATE

Având în vedere Proiectul de hotărare **Nr.45/22 aprilie 2026 privind aprobarea "Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina" (2024 - 2030)**, menționăm :

Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), pentru perioada 2024 – 2030, al Municipiului Câmpina definește noi viziuni pentru perioada 2024 - 2030 având în vedere contextul strategic existent la nivel global și european, precum și preocupările ce vizează mobilitatea urbană și transportul identificate pe plan național, regional și local.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) constituie o documentație strategică care se concentrează pe furnizarea de soluții complete de mobilitate, care să conducă la creșterea calității vieții pe termen lung pentru toate grupurile sociale, la creștere economică și, în același timp, protejează mediul și se adaptează la schimbările climatice. Un PMUD este o strategie de transport integrată, pe termen lung, cu obiective și ținte clare, care vizează o mai bună accesibilitate și calitate a vieții pentru oraș și zona sa urbană funcțională.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este:

- Durabil: nevoile de mobilitate ale generațiilor prezente și viitoare sunt satisfăcute la nivel municipal și regional.
- Strategic: există un proces, nu doar un plan.
- Integrat: planificarea mobilității stabilește o varietate de legături (spațiale, sectoriale, temporale).

Rolul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina este acela de a facilita, crea și dezvolta un sistem de transport durabil, care să corespundă așteptărilor și nevoilor de mobilitate și accesabilitate ale cetățenilor și mărfurilor, în cadrul unui mediu urban atractiv, sănătos și prietenos cu mediul.

Prin prezentul raport, se constată că proiectul de hotărâre, îndeplinește condițiile tehnico-juridice în vederea adoptării.

Șef Serviciu A.D.P.P.
Grigore Crijanovschi

ROMANIA JUDETUL PRAHOVA
PRIMARIA MUNICIPIULUI CAMPINA
Adresa:Bd. Culturii nr.18, Tel. 0244336134, Fax: 0244371458
Email: web@primariacampina.ro www.primariacampina.ro

DIRECTIA JURIDICA,SERVICIUL JURIDIC
COMPARTIMENTUL JURIDIC, CONTENCIOS

Nr. 17439 23. APR. 2026

RAPORT DE SPECIALITATE

Proiectul de hotărâre privind aprobarea „Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina" (2024 - 2030), supus aprobării consiliului local de d-na Irina-Mihaela Nistor – Primarul Municipiului Câmpina, este în concordanță cu dispozițiile legale invocate, respectiv: art. 25, alin. (1) și art. 46^1, lit. e) din Legea nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare; art. 8, alin. (1) - alin. (3) și art. 9, alin. (1) – alin. (3), alin. (7) și alin. (13) din Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă; art. 26, art. 27 și art. 28 din Ghidul din 2025 de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă, aprobat prin Ordinul ministrului dezvoltării regionale și administrației publice nr. 1779/2025 pentru aprobarea Ghidului de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă și pentru abrogarea art.15 și art.16 din Normele metodologice de aplicare a Legii nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, aprobate prin Ordinul viceprim - ministrului, ministrului dezvoltării regionale și administrației publice nr. 233/2016; Legea nr. 52 / 2003 privind transparența decizională în administrația publică republicată, cu modificările și completările ulterioare; art. 129, alin. (1), alin. (2), lit. b) și lit. d), alin. (4), lit.e) și alin.(7), lit.k) și lit.n) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

Opinia legală formulată prin prezentul raport de specialitate are la bază documentele înaintate Direcției juridice odată cu proiectul de hotărâre, respectiv: referatul de aprobare nr.17328/22 aprilie 2026 al dnei Irina-Mihaela Nistor - Primarul Municipiului Câmpina, prin care propune aprobarea "Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina" (2024 -2030); raportul informării și consultări publicului pentru *"Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă" Proiect nr.C10-14-106* înregistrat la Primăria Municipiului Câmpina sub nr. 36548/28.08.2025; avizul Grupului Național Suport pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (GNS – PMUD) din cadrul M.D.L.P.A. nr.9/2025; adresa M.D.L.PA. nr.284444/12.12.2025, înregistrată la Primăria Municipiului Câmpina cu nr.55238/17.12.2025; punct de vedere favorabile nr. 10 / 06.11.2025, nr. 1 / 11.02.2026 și nr. 7/ 20.04.2026 ale Comisiei Tehnice de Amenajarea Teritoriului și Urbanism a Municipiului Câmpina; avizele nr.134/06.11.2025 și nr.143/11.02.2026 emise de Comisia Municipală pentru Siguranța Circulației; notificările nr. 58123/11.02.2026 respectiv nr. 15254 / 07.04.2026, transmise către Grupul Național Suport pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (GNS – PMUD) din cadrul

M.D.L.P.A.; anunțul public referitor la elaborarea unui proiect de hotărâre cu caracter normativ înregistrat la Primăria Municipiului Câmpina sub nr. 8135/26.02.2026 și anunțul de afișare al acestuia înregistrat la Primăria Municipiului Câmpina sub nr. 8136/26.02.2026 emise de compartimentul administrație publică locală, agricol, relațiicu publicul, arhivă; adresă Civitta Strategy&Consulting S.A. înregistrat la Primăria Municipiului Câmpina sub nr. 13261/25.03.2026.

Prezentul raport are ca premiză legalitatea și valabilitatea înscrisurilor care au generat prezentul proiect de hotărâre, nu privește aspectele tehnice de specialitate ale documentației și nu înlocuiește obligația structurilor competente de a analiza documentația din punct de vedere al atribuțiilor ce le incumbă.

Șef serviciu Juridic,
Voicu Monica

Consilier Juridic
Modrogan Sorin Constantin

ROMANIA JUDETUL PRAHOVA
PRIMARIA MUNICIPIULUI CAMPINA
Adresa:Bd. Culturii nr.18, Tel. 0244336134, Fax: 0244371458
Email: web@primariacampina.ro www.primariacampina.ro

SECRETAR GENERAL
Nr.17.502/23 aprilie 2026

A V I Z

Secretarul General al Municipiului Câmpina, Județul Prahova, abilitat de dispozițiile art.243, alin.(1), lit."a" din O.U.G. nr.57/3 iulie 2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, analizând proiectul de hotarâre inițiat, însoțit de referatul de aprobare nr.17.328/22 aprilie 2026, formulat de d-na Irina-Mihaela Nistor – Primarul Municipiului Câmpina;

Având în vedere:

- raportul nr.17.468/23 aprilie 2026, întocmit de Arhitectul Șef al Municipiului Câmpina;
- raportul nr.17.501/23 aprilie 2026, întocmit de Direcția dezvoltare din cadrul Primăriei Municipiului Câmpina;
- raportul nr.17.470/23 aprilie 2026, întocmit de Direcția administrarea domeniului public și privat din cadrul Primăriei Municipiului Câmpina;
- raportul nr.17.439/23 aprilie 2026, întocmit de Direcția juridică din cadrul Primăriei Municipiului Câmpina,

acordă **AVIZ FAVORABIL,** din punct de vedere al legalității, **proiectului de hotărâre privind aprobarea "Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Câmpina" (2024 -2030),** motivat de prevederile:

- art.25, alin.(1) și art.46[1], lit.e) din Legea nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul, cu modificările și completările ulterioare;
- art.8, alin.(1) - alin.(3) și art.9, alin.(1) – alin.(3), alin.(7) și alin.(13) din Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă;
- art. 26, art. 27 și art. 28 din Ghidul din 2025 de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă, aprobat prin Ordinul ministrului dezvoltării regionale și administrației publice nr. 1779/2025 pentru aprobarea Ghidului de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă și pentru abrogarea art.15 și art.16 din Normele metodologice de aplicare a Legii nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, aprobate prin Ordinul viceprim - ministrului, ministrului dezvoltării regionale și administrației publice nr. 233/2016;
- Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Legii nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- art.129, alin.(1), alin.(2), lit.b) și lit.d), alin.(4), lit.e) și alin.(7), lit.k) și lit.n) și art.139, alin.(1) și alin.(3), lit.e), coroborat cu art.196, alin.(1), lit.a) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

SECRETAR GENERAL,
Elena Moldoveanu

red.L.B.

ROMANIA JUDETUL PRAHOVA
PRIMARIA MUNICIPIULUI CAMPINA
Adresa:Bd. Culturii nr.18, Tel. 0244336134, Fax: 0244371458
Email: web@primariacampina.ro www.primariacampina.ro

Dosar II/M/b13
30548 28. AUG. 2025

Se aproba,
PRIMAR
Irina – Mihaela Nistor

RAPORTUL INFORMĂRII ŞI CONSULTARII PUBLICULUI pentru „ACTUALIZARE PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ" Proiect nr C10 - I4 - 706

Având în vedere că s-au respectat prevederile art. 57 – 61 din Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismului cu modificarile si completarile ulterioare si prevederile Ordinului 2701/2010 pentru aprobarea Metodologiei de informare şi consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului şi urbanism şi ale Hotărârii Consiliului Local nr. 38/2021 privind „Regulamentul local de implicare a cetățenilor în elaborarea şi revizuirea planurilor de urbanism şi amenajare a teritoriului" se întocmeşte prezentul Raport de finalizare a procedurii de informare şi consultare a publicului privind actualizarea PMUD.

Inițiator: Primăria Municipiului Câmpina

Elaborator: Asocierea S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A - lider, S.C. TTL Planning S.R.L. (Asociat 1) şi SC PLANNING CITIES SRL (Asociat 2) prin lider asociere S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A

Amplasament: mun. Câmpina

Informarea si consultarea publicului a constat in urmatoarele activități:

1. Publicarea Anunţului de intenţie din data de 23.05.2023 privind „Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă" pe pagina de internet a primăriei municipiului Câmpina - https://www.primariacampina.ro/comunicate-de-presa/comunicat-de-presa-demararea-proiectului-actualizare-plan-de-mobilitate-urbana-durabila/ aducându-se la cunoştinţa publicului interesat posibilitatea şi modul în care pot transmite observaţii, opinii, sugestii, necesare în vederea stabilirii cerinţelor de elaborare PMUD;
2. Publicarea Anunţului de intenţie nr. 7014/22.02.2023 privind Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă" - Ziarul „CAMPINA TV" în data de 23 februarie 2023;
3. Consultare publica – chestionar online si sondaj de opinie afişat la sediul primariei şi publicat online în Ziarul „CAMPINA TV" în data de 27 august 2024, la care au răspuns 1849 de persoane;
4. Afisarea pe site-ul primăriei municipiului Câmpina https://www.primariacampina.ro/categorie/anunturi/ a anunţului nr 33172/06.08.2025. În perioada 05.08.2025 – 19.08.2025, s-a desfăşoară Etapa de consultare publică privind **„Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă" Proiect nr C10 - I4 – 706.** Până la data de 19.08.2025 nu s-au înregistrat solicitări din partea societății civile pentru a participa la dezbatere. Pe perioada consultării nu au fost înregistrate opinii/observații din partea publicului referitor la P.M.U.D. În data de 26.08.2025, ora 14.00 a avut loc şedința de dezbatere publică.
5. În data de 26.08.2025 a fost întocmit Procesul verbal nr. 36156/26.08.2025 al dezbaterii publice privind „Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă"

Întrucât procedura de informare şi consultare a publicului cu privire la documentaţia de „Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă"a fost îndeplinită, considerăm oportună încheierea raportului de informare şi consultare a publicului.

	NUME SI PRENUME	FUNCTIA PUBLICA	SEMNATURA	DATA
INTOCMIT	Ionuț Cristian Bedreag	Consilier		28.08.2025
VERIFICAT	Elena Lavinia Stanchi	Manager proiect		

Nr. ex.: 2

Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice
și Administrației

Direcția Generală Dezvoltare
Regională și Infrastructură
Bd. Libertății nr. 16,
Latura Nord, sector 5
București, cod poștal 050706

T: +40 372 111 409
E: info@mdlpa.ro
www.mdlpa.ro

41494 / 29.09.2025
NRI-DMS-990777

Nr. 213035/24.09.2025

AVIZ nr. 9/2025

În temeiul prevederilor art. 6, lit. d) din *Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă*,

al art. 3, lit. b) din Anexa nr. 2 a *Ordinului nr. 3232/2022 privind constituirea, organizarea și funcționarea Grupului național suport pentru optimizarea Planurilor de mobilitate urbană durabilă*,

al art. 18, lit. h) din *Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul*, cu modificările și completările ulterioare,

al pct. ee), art. 5 din *Hotărârea Guvernului nr. 477/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației*, cu modificările și completările ulterioare,

al art. 15, 16, 22, 25 din *Ordinul nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism*,

MINISTERUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI

Emite următorul

AVIZ FAVORABIL

Articol unic:

(1) Se avizează favorabil documentația ***"Actualizarea planului de mobilitate urbană durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)"***, beneficiar Primăria municipiului Câmpina, județul Prahova;

(2) Elaboratorul și beneficiarul documentației răspund pentru exactitatea datelor și veridicitatea înscrisurilor și pentru respectarea în integralitate a legislației în vigoare cu incidență asupra documentației prezentată spre avizare.

(3) Vă recomandăm ca până la promovarea documentației spre aprobare să verificați corelarea tuturor pieselor scrise și desenate aferente documentației ***"Actualizarea planului de mobilitate urbană durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)"***, pentru evitarea posibilelor dificultăți în implementare.

(4) După aprobarea de către consiliul local, un exemplar al documentației împreună cu HCL de aprobare se transmite, în format electronic, Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației pentru preluarea în Observatorul teritorial național.

MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI,

CSEKE Attila

Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației

Direcția generală dezvoltare regională și infrastructură
Bd. Libertății nr. 16,
Latura Nord, sector 5
București, cod poștal 050706

T: +40-372 114 513
Fax: +40-372 114 533
www.mdlpa.gov.ro

Nr.284444/12.12.2025

Către: **Primăria municipiului Câmpina**
Doamnei Irina Mihaela NISTOR, primar

În atenția: **Domnului Andrei BĂNESCU, arhitect-șef**

Subiect: **Actualizare plan de acțiune PMUD Câmpina**

Stimată doamnă primar,

Referitor la adresa 50784/20.11.2025, transmisă către Grupul național suport pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (GNS-PMUD), vă comunicăm că în conformitate cu art. 9, alin. (12) din Legea 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă, "în situația actualizării planului de acțiune, entitățile competente de la nivel local notifică autoritatea publică de la nivel central responsabilă cu mobilitatea urbană în termen de 30 de zile de la aprobare" și că doar „în situația actualizării integrale, PMUD va fi avizat conform prevederilor art. 6 lit. d)."

Cu stimă,

MINISTRUL DEZVOLTĂRII,
LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI

CSEKE Attila

16.12.2025.

55238 / 17.12.2025
NRI--DMS-1008864

ROMANIA JUDETUL PRAHOVA
PRIMARIA MUNICIPIULUI CAMPINA
Adresa:Bd. Culturii nr.18, Tel. 0244336134, Fax: 0244371458
Email: web@primariacampina.ro www.primariacampina.ro

Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism Câmpina
Nr……../……

Punct de vedere
Nr. 10 / 06.11.2025
privind documentația "Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)"
(ședință comună cu Comisia Municipală pentru Siguranța Circulației)

DATE GENERALE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI

Denumirea proiectului: Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)
Contract nr.: 22308/23.05.2024
Proiectant: Asocierea S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.-lider, S.C. TTL Planning S.R.L. (Asociat 1) și S.C. Planning Cities S.R.L. (Asociat 2) prin lider asociere S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.
Beneficiar: Municipiul Câmpina

OBIECTUL DOCUMENTAȚIEI

Conform prevederilor Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și Normelor metodologice de aplicare aprobate prin Ordinul nr. 233/2016, Planul de mobilitate urbană durabilă (P.M.U.D.), reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și Planului urbanistic general (P.U.G.) și constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

Planul de mobilitate urbană durabilă este un document strategic de politică publică ce are drept scop satisfacerea nevoilor de mobilitate ale persoanelor și activităților economice, pentru o mai bună calitate a vieții, adresându-se tuturor formelor de transport din întreaga aglomerație urbană, cu precădere transportului public și privat, de marfă și de pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.

Municipiul Câmpina a obținut finanțare prin P.N.R.R. pentru Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă conform Contract de finanțare nr. 127354 / 10.11.2022.

La momentul depunerii proiectului de finanțare, Municipiul Câmpina avea în derulare Contractul de servicii nr. 50618/08.12.2021 încheiat cu S.C. URBAN SCOPE S.R.L., obiectul contractului–prestare servicii pentru elaborarea/actualizarea documentelor de planificare strategică pentru perioada 2021-2027: Lotul nr. 1 – "Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2021-2027".

Ținând cont de modificările legislative apărute în urma actualizării Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, actualizare realizată prin Ordinul 904 /15.05.2023, documentațiile de urbanism finanțate prin componenta 10 - Fondul local din cadrul Planului național de redresare și reziliență sunt obligatorii a se elabora atât în format digital, cât și analogic, pe baza unor coordonate standard (Stereografic 1970), folosind o structură standardizată de straturi (layere) și respectarea unui set obligatoriu de informații. Toate elementele grafice și atributele aferente vor fi livrate într-un set de date spațiale în format GeoPackage, pentru o mai bună integrare în baza de date GIS națională.

Având în vedere că în contractul de servicii nr. 50618/08.12.2021 încheiat cu S.C. URBAN SCOPE S.R.L nu a fost inclusă și transpunerea în GIS, s-a obținut finanțarea prin PNRR și s-a încheiat contractul de servicii nr. 22308/23.05.2024 cu Asocierea S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.-lider, S.C. TTL Planning S.R.L. (Asociat 1) și S.C. Planning Cities S.R.L. (Asociat 2) prin lider asociere S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A, având ca obiect Serviciile de transpunere PMUD în GIS și obținerea avizului Comisiei GNS din cadrul Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.

În baza procesului verbal de predare – primire nr. 43766 / 09.10.2025 s-a predat și primit documentația finală PMUD ce include: Raportul privind adaptarea, corelarea și transpunerea în GIS cu baza de date aferentă, avizul Comisiei GNS din cadrul MDLPA nr . 9 / 2025, Decizia nr. 41 / 10463 / 29.07.2025 a ANMAP Prahova.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Câmpina este construit pe baza unei viziuni de dezvoltare, fiind operaționalizat printr-un portofoliu coerent de programe și proiecte .

Procesul de actualizare a portofoliului de proiecte din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina a presupus o analiză atentă și structurată a versiunii anterioare, având drept obiectiv asigurarea continuității strategice, precum și integrarea noilor priorități pentru perioada 2024-2030, beneficiind de un nivel mai ridicat de detaliere în ceea ce privește localizarea, estimarea bugetară și etapizarea implementării.

Conform art. 15, al. (7) din Ordinul nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, în baza Referatului nr. 48274/05.11.2025 întocmit de structura de specialitate Arhitect șef și a Referatului nr. 48375/06.11.2025 întocmit de Compartimentul Monitorizarea serviciilor publice, transport, avize, P.M.U.D. a fost analizat într-o ședința comună la care au participat membrii Comisiei tehnice de amenajare a teritoriului și urbanism, reprezentanții proiectantului, dna Ruxandra Sălăvăstru și dl. Bogdan Petrini, care au prezentat documentația, cât și membrii Comisiei Municipale pentru Siguranța Circulației.

Ca urmare a analizării documentației în ședința din data de 06.11.2025 a Comisiei Tehnice de Amenajare a Teritoriului și Urbanism a municipiului Câmpina, constituită conform Hotărârilor Consiliului Local Câmpina nr. 166/ 19.12.2024, și a rezultatului votului prezentat alăturat:

- voturi pentru: 11
- voturi împotrivă: 0
- abțineri: 0

se acordă:

PUNCT DE VEDERE FAVORABIL

pentru documentația: Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

Documentația Plan de Mobilitate Urbană Durabilă va fi aprobată prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Câmpina.

PREȘEDINTE,
IRINA-MIHAELA NISTOR

ROMANIA Județul Prahova PRIMĂRIA Municipiul Câmpina

ARHITECT ȘEF,
ANDREI BĂNESCU

	NUME ȘI PRENUME	FUNCȚIA PUBLICĂ	SEMNĂTURA	DATA
ÎNTOCMIT	Hodoboc-Velescu Nicoleta	Șef serviciu		12.11.2025
ÎNTOCMIT	Stanchi Lavinia Elena	Manager proiect		12.11.2025

ROMANIA JUDETUL PRAHOVA
PRIMARIA MUNICIPIULUI CAMPINA
Adresa:Bd. Culturii nr.18, Tel. 0244336134, Fax: 0244371458
Email: web@primariacampina.ro www.primariacampina.ro

Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism Câmpina
Nr....6751/.....18.FEB.2026

Punct de vedere
Nr. 1 / 11.02.2026
privind documentația "Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)"

DATE GENERALE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI

Denumirea proiectului: Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)
Contract nr.: 22308/23.05.2024
Proiectant: Asocierea S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.-lider, S.C. TTL Planning S.R.L. (Asociat 1) și S.C. Planning Cities S.R.L. (Asociat 2) prin lider asociere S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.
Beneficiar: Municipiul Câmpina

OBIECTUL DOCUMENTAȚIEI

Conform prevederilor Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și Normelor metodologice de aplicare aprobate prin Ordinul nr. 233/2016, Planul de mobilitate urbană durabilă (P.M.U.D.), reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și Planului urbanistic general (P.U.G.) și constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

Planul de mobilitate urbană durabilă este un document strategic de politică publică ce are drept scop satisfacerea nevoilor de mobilitate ale persoanelor și activităților economice, pentru o mai bună calitate a vieții, adresându-se tuturor formelor de transport din întreaga aglomerație urbană, cu precădere transportului public și privat, de marfă și de pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.

Municipiul Câmpina a obținut finanțare prin P.N.R.R. pentru Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă conform Contract de finanțare nr. 127354 / 10.11.2022.

La momentul depunerii proiectului de finanțare, Municipiul Câmpina avea în derulare Contractul de servicii nr. 50618/08.12.2021 încheiat cu S.C. URBAN SCOPE S.R.L., obiectul contractului–prestare servicii pentru elaborarea/actualizarea documentelor de planificare strategică pentru perioada 2021-2027: Lotul nr. 1 – "Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2021-2027".

Ținând cont de modificările legislative apărute în urma actualizării Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, actualizare realizată prin Ordinul 904 /15.05.2023, documentațiile de urbanism finanțate prin componenta 10 - Fondul local din cadrul Planului național de redresare și reziliență sunt obligatorii a se elabora atât în format digital, cât și analogic, pe baza unor coordonate standard (Stereografic 1970), folosind o structură standardizată de straturi (layere) și respectarea unui set obligatoriu de informații. Toate elementele grafice și atributele aferente vor fi livrate într-un set de date spațiale în format GeoPackage, pentru o mai bună integrare în baza de date GIS națională.

Având în vedere că în contractul de servicii nr. 50618/08.12.2021 încheiat cu S.C. URBAN SCOPE S.R.L nu a fost inclusă și transpunerea în GIS, s-a obținut finanțarea prin PNRR și s-a încheiat contractul de servicii nr. 22308/23.05.2024 cu Asocierea S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.-lider, S.C. TTL Planning S.R.L. (Asociat 1) și S.C. Planning Cities S.R.L. (Asociat 2) prin lider asociere S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A, având ca obiect Serviciile de transpunere PMUD în GIS și obținerea avizului Comisiei GNS din cadrul Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.

În baza procesului verbal de predare – primire nr. 43766 / 09.10.2025 s-a predat și primit documentația finală PMUD ce include: Raportul privind adaptarea, corelarea și transpunerea în GIS cu baza de date aferentă, avizul Comisiei GNS din cadrul MDLPA nr . 9 / 2025, Decizia nr. 41 / 10463 / 29.07.2025 a ANMAP Prahova.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Câmpina este construit pe baza unei viziuni de dezvoltare, fiind operaționalizat printr-un portofoliu coerent de programe și proiecte .

Procesul de actualizare a portofoliului de proiecte din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina a presupus o analiză atentă și structurată a versiunii anterioare, având drept obiectiv asigurarea continuității strategice, precum și integrarea noilor priorități pentru perioada 2024-2030, beneficiind de un nivel mai ridicat de detaliere în ceea ce privește localizarea, estimarea bugetară și etapizarea implementării.

Documentația "Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)" a fost analizată în ședința comună - Comisia C.T.A.T.U. și Comisia Municipală pentru Siguranța Circulației, pentru care s-a emis Punctul de vedere nr. 10/06.11.2025 de către comisia C.TA.T.U. și Avizul nr. 134/06.11.2025 de către Comisia de Circulație.

Din portofoliul de proiecte propuse pentru perioada 2025-2035 s-a impus scoaterea investiției "Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate și prin redirecționarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran în zona centrală a Municipiului Câmpina". Acest aspect este justificat de faptul că pentru acest proiect nu au fost aprobați: Devizul general și indicatorii tehnico-economici, prevăzuți în Proiectul de Hotărâre nr.56 din 16 aprilie 2025, proiect respins de către Consiliul Local al municipiului Câmpina, conform Procesului verbal al Ședinței Consiliului Local încheiat la data de 23.04.2025.

De asemenea, prin Hotărârea Consiliului Local nr. 30 din 19 martie 2025 s-a aprobat încetarea valabilității H.C.L. nr. 90 din 18 mai 2023 privind aprobarea încheierii Acordului de parteneriat cu Unitatea Administrativ Teritorială Județul Prahova pentru realizarea obiectivului de investiții "Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate și prin redirecționarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran în zona centrală a Municipiului Câmpina", fapt ce confirmă lipsa unei finanțări pentru execuția lucrărilor aferente proiectului.

În acest sens s-a solicitat un punct de vedere din partea M.D.L.P.A. și s-a primit adresa nr. 284444/12.12.2025 înregistrată la Primăria Câmpina cu nr. 55238/17.12.2025. De asemenea s-a transmis către M.D.L.P.A., Comisia GNS și Notificarea nr. 5823/11.02.2026.

În baza referatelor nr. 5000/05.02.2026 din partea structurii Arhitect șef și referatul nr. 5785/11.02.2026 din partea Direcției dezvoltare, ca urmare a analizării documentației în ședința comună din data 11.02.2026 a Comisiei Tehnice de Amenajare a Teritoriului și Urbanism a municipiului Câmpina, constituită conform Hotărârilor Consiliului Local Câmpina nr. 166/ 19.12.2024, la care a participat și Comisia Municipală pentru Siguranța Circulației din cadrul Primăriei Câmpina, și a rezultatului votului prezentat alăturat:

- voturi pentru: 9
- voturi împotrivă: 0
- abțineri: 0

se acordă:

PUNCT DE VEDERE FAVORABIL
pentru documentația: Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

Documentația Plan de Mobilitate Urbană Durabilă va fi aprobată prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Câmpina.

PREȘEDINTE,
Irina Mihaela Nistor

ROMANIA - Județul Prahova - PRIMĂRIA Municipiul Câmpina

ARHITECT ȘEF,
Andrei Bănescu

	NUME SI PRENUME	FUNCTIA PUBLICA	SEMNATURA	DATA
INTOCMIT	Nicoleta Hodoboc-Velescu	Șef serviciu		11.02.2026
INTOCMIT	Lavinia Stanchi	Manager proiect		11.02.2026

2 ex.

ROMANIA JUDETUL PRAHOVA
PRIMARIA MUNICIPIULUI CAMPINA
Adresa:Bd. Culturii nr.18, Tel. 0244336134, Fax: 0244371458
Email: web@primariacampina.ro www.primariacampina.ro

Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului şi Urbanism Câmpina

Punct de vedere
Nr. 7 / 20.04.2026
privind documentaţia "Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)"

DATE GENERALE DE RECUNOAŞTERE A DOCUMENTAŢIEI

Denumirea proiectului: Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)
Contract nr.: 22308/23.05.2024
Proiectant: Asocierea S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.-lider, S.C. TTL Planning S.R.L. (Asociat 1) şi S.C. Planning Cities S.R.L. (Asociat 2) prin lider asociere S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.
Beneficiar: Municipiul Câmpina

OBIECTUL DOCUMENTAŢIEI

Documentaţia "Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)" a fost analizată în şedinţa Comisiei C.T.A.T.U a municipiului Câmpina pentru care s-au emis Punctele de vedere nr. 10/06.11.2025 şi nr. 1/11.02.2026.

În urma desfăşurării procedurii de transparenţă decizională a Proiectului de hotărâre nr. 29 / 20.02.2026 a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (2024-2030), au fost primite observaţii din partea publicului referitor la unele neconcordanţe apărute în conţinutul documentaţiei .

Aceste observaţii au fost transmise către elaboratorul PMUD - S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A, care în urma analizei, a intervenit asupra documentaţiei şi a transmis ulterior forma revizuita a acestuia.

Conform punctului de vedere al elaboratorului, transmis prin adresa înregistrată sub nr. 13261/25.03.2026, intervenţiile realizate au avut un caracter de clarificare şi corelare terminologică, fără a modifica structura scenariilor, conţinutul tehnic sau portofoliul de proiecte propus şi fără a afecta obiectul ori valabilitatea documentului supus aprobarii.

Menţionăm că a fost transmisă Notificarea nr. 15254/07.04.2026 către Grupul Naţional Suport pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (GNS – PMUD) din cadrul M.D.L.P.A.

Ca urmare a analizării documentaţiei în şedinţa din data 20.04.2026 a Comisiei Tehnice de Amenajarea Teritoriului şi Urbanism a municipiului Câmpina, constituită conform Hotărârii Consiliului Local Câmpina nr. 166/ 19.12.2014 şi a rezultatului votului prezentat alăturat:

- voturi pentru: 11
- voturi împotrivă: 0
- abţineri: 0

se acordă:

PUNCT DE VEDERE FAVORABIL
pentru documentaţia: Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

Documentaţia Plan de Mobilitate Urbană Durabilă va fi aprobată prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Câmpina.

PREŞEDINTE,
Irina Mihaela Nistor

ARHITECT ŞEF,
Andrei Bănescu

	NUME SI PRENUME	FUNCTIA PUBLICA	SEMNATURA	DATA
INTOCMIT	Nicoleta Hodoboc-Velescu	Şef serviciu		21.04.2026
INTOCMIT	Lavinia Stanchi	Manager proiect		21.04.2026

2 ex.

ROMANIA JUDEȚUL PRAHOVA
PRIMARIA MUNICIPIULUI CAMPINA
Adresa:Bd. Culturii nr.18, Tel. 0244336134, Fax: 0244371458
Email: web@primariacampina.ro www.primariacampina.ro

COMISIA MUNICIPALĂ PENTRU SIGURANȚA CIRCULAȚIEI
Dosar II / K / a.26
Nr. 136045/06.11.2025
Exemplar unic

COMISIA MUNICIPALĂ PENTRU SIGURANȚA CIRCULAȚIEI
AVIZ NR. 134 din 06.11.2025, ora 14.00

Privind:

ANALIZA PROBLEMELOR DIN DOMENIUL CIRCULAȚIEI RUTIERE PE RAZA MUNICIPIULUI CÂMPINA (CONFORM ORDINE DE ZI NR.135985/03.11.2025)

Obiectivul principal al propunerilor supuse spre analiză Comisiei municipale pentru siguranța circulației este acela de a îmbunătăți circulația rutieră/pietonală pe raza municipiului Câmpina, în vederea asigurării desfășurării fluente a circulației pe drumurile publice.

La **06.11.2025**, la ședința comună a Comisiei tehnice de amenajare a teritoriului și a Comisiei municipale pentru siguranța circulației, din partea celei de a doua comisii au fost prezenți 10 membri. De asemenea, a participat domnul Adrian Nicolae Vintilă (pct. *Diverse*).

Se acordă:

AVIZ FAVORABIL/NEFAVORABIL

Pentru

Membrii Comisiei au aprobat în unanimitate Ordinea de zi înregistrată sub nr.**135985/03.11.2025**, la punctul *Diverse* fiind analizată solicitarea nr.136018/05.11.2025.

1. Solicitarea Direcției Arhitect Șef, înregistrată sub nr.683/03.11.2025, privind analiza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă în ședință comună a Comisiei Municipale pentru Siguranța Circulației și a Comisiei Tehnice de Amenajare a Teritoriului și Urbanism.
Membrii Comisiei avizează favorabil, în unanimitate, proiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, în concordanță cu avizul Comisiei tehnice de amenajare a teritoriului și urbanism nr.10/06.11.2025.

2. Diverse
Analiza solicitării domnului Adrian Nicolae Vintilă, înregistrată sub nr.136018/05.11.2025, privind aprobarea restricționării circulației la 10.11.2025, intervalul 09^{00}-10^{00}, pentru accesul unei macarale

și a unui trailer, în vederea amplasării postului de transformare autorizat prin Autorizația de construire nr.145/19.09.2025 (strada Rahovei nr.4).

Reprezentantul Poliției Municipiului Câmpina transmite domnului Adrian Nicolae Vintilă obligativitatea solicitării prelungirii avizului Biroului Rutier. De asemenea, comunică membrilor Comisiei că solicitanții au obligația obținerii prealabile a acordului Poliției Municipiului Câmpina pentru instituirea restricțiilor de circulație pe sectoarele de drum afectate (documentația depusă conținând și un grafic de lucrări, respectiv avizul de spargere), în vederea acordării avizului Comisiei municipale pentru siguranța circulației.

Membrii Comisiei avizează favorabil, în unanimitate, solicitarea nr.136018/05.11.2025, ținând cont de Autorizația de construire nr.145/19.09.2025 și Avizul de spargere nr.143/13.10.2025.

Comisia municipală pentru siguranța circulației (constituită conform Dispoziției nr. 946/12.11.2024, modificată prin Dispoziția nr.210/02.04.2025)):

- Irina Mihaela Nistor - Primar – Președinte *absent*
- Livia Lupu – Viceprimar – Membru (înlocuitor președinte Comisie)
- Adina Gîrbăcică - Administrator Public – Membru
- Elena Moldoveanu - Secretar General – Membru
- Monica Voicu – Reprezentant Direcția Juridică – Membru
- Eliza Oprescu - Director executiv Direcția Administrarea Domeniului Public și Privat – Membru
- Grigore Crîjanovschi – Șef Serviciu Administrarea Domeniului Public și Privat – Membru
- Marius Vișan - Director Executiv Poliția Locală – Membru
- Cătălin Grancea - Reprezentant Poliția Municipiului Câmpina – Membru
- Andrei Bănescu - Arhitect-șef – Membru
- Bianca Ștefan - Șef Serviciu Control-Dispecerat din cadrul Poliției Locale – Membru (care îndeplinește și funcția de Secretar al Comisiei)

ROMANIA JUDEȚUL PRAHOVA
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CÂMPINA
Adresa: Bd. Culturii nr. 18, Tel. 0244330134, Fax: 0244371458
Email: web@primariacampina.ro www.primariacampina.ro

COMISIA MUNICIPALĂ PENTRU SIGURANȚA CIRCULAȚIEI
Dosar II / K / a.26
Nr. 130974/11.02.2026
Exemplar unic

COMISIA MUNICIPALĂ PENTRU SIGURANȚA CIRCULAȚIEI
AVIZ NR. 143 din 11.02.2026, ora 13.30

Privind:

ANALIZA PROBLEMELOR DIN DOMENIUL CIRCULAȚIEI RUTIERE PE RAZA MUNICIPIULUI CÂMPINA (CONFORM ORDINE DE ZI NR.50/06.02.2026)

Obiectivul principal al propunerilor supuse spre analiză Comisiei municipale pentru siguranța circulației este acela de a îmbunătăți circulația rutieră/pietonală pe raza municipiului Câmpina, în vederea asigurării desfășurării fluente a circulației pe drumurile publice.

La **11.02.2026**, la ședința comună a Comisiei tehnice de amenajare a teritoriului și a Comisiei municipale pentru siguranța circulației, din partea celei de a doua comisii au fost prezenți 10 membri.

Se acordă:

AVIZ FAVORABIL/NEFAVORABIL

Pentru

Membrii Comisiei au aprobat în unanimitate Ordinea de zi înregistrată sub nr.**50/06.02.2026**.

1. Solicitarea Direcției Arhitect Șef, înregistrată sub nr.50/06.02.2026, privind analiza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă – actualizare punctuală a documentației ce a fost avizată în ședința comună a Comisiei municipale pentru siguranța circulației și a comisiei tehnice de amenajare a teritoriului și urbanism din 06.11.2025.

Membrii Comisiei avizează favorabil, în unanimitate, proiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, în concordanță cu avizul Comisiei tehnice de amenajare a teritoriului și urbanism nr.1/11.02.2026.

2. Diverse

-

Comisia municipală pentru siguranța circulației (constituită conform Dispoziției nr. 946/12.11.2024, modificată prin Dispoziția nr.210/02.04.2025):

- Irina Mihaela Nistor - Primar – Președinte
- Livia Lupu – Viceprimar – Membru

- Adina Gîrbăcică - Administrator Public – Membru
- Elena Moldoveanu - Secretar General – Membru
- Iulian Anton – Director Executiv Direcția Juridică – Membru
- Eliza Oprescu - Director executiv Direcția Administrarea Domeniului Public și Privat – Membru *absent*
- Grigore Crîjanovschi – Șef Serviciu Administrarea Domeniului Public și Privat – Membru
- Marius Vișan - Director Executiv Poliția Locală – Membru
- Dragoș Ionescu - Reprezentant Poliția Municipiului Câmpina – Membru
- Andrei Bănescu – Reprezentant Direcția Arhitect-șef – Membru
- Bianca Ștefan - Șef Serviciu Control-Dispecerat din cadrul Poliției Locale – Membru (care îndeplinește și funcția de Secretar al Comisiei)

ROMANIA JUDETUL PRAHOVA
PRIMARIA MUNICIPIULUI CAMPINA
Adresa:Bd. Culturii nr.18, Tel. 0244336134, Fax: 0244371458
Email: web@primariacampina.ro www.primariacampina.ro

Nr. 5823 11. FEB. 2026

Către,

GNS PMUD

Bd. Libertății nr. 16, Latura Nord, sector 5, București, cod poștal 050706

NOTIFICARE

În urma analizării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Câmpina în vederea emiterii raportului de specialitate pentru proiectul de hotărâre ce urmează a fi pus în transparență decizională s-a constatat necesitatea scoaterii din portofoliul de proiecte propuse pentru perioada 2025-2035 a investiției *"Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate și prin redirecționarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran în zona centrală a Municipiului Câmpina".*

Acest aspect este justificat de faptul că pentru investiția menționată mai sus nu au fost aprobați: Devizul general și indicatorii tehnico-economici prevăzuți în Proiectul de Hotărâre nr.56 din 16 aprilie 2025, proiect respins de către Consiliul Local al municipiului Câmpina, conform Procesului verbal al Ședinței Consiliului Local încheiat la data de 23.04.2025;

De asemenea prin Hotărârea Consiliului Local nr.30 din 19 martie.2025 s-a aprobat încetarea valabilității H.C.L. nr. 90 din 18 mai 2023 privind aprobarea încheierii Acordului de parteneriat cu Unitatea Administrativ Teritorială Județul Prahova pentru realizarea obiectivului de investiții, fapt ce confirmă lipsa unei finanțări pentru execuția lucrărilor aferente proiectului.

Anexăm:

-Hotărârea Consiliului Local nr. 90 din 18 mai 2023;

-Hotărârea Consiliului Local nr.30 din 19 martie.2025;

- Proiectul de Hotărâre nr.56 din 16 aprilie 2025.

Primar,
IRINA MIHAELA NISTOR

ROMANIA - Județul Prahova - Municipiul Câmpina - PRIMĂRIA

Arhitect Șef
ANDREI BĂNESCU

	NUME SI PRENUME	FUNCTIA PUBLICA	SEMNATURA	DATA
ÎNTOCMIT	Elena Lavinia Stanchi	Manager Proiect		11.02.2026

ex: 2

Document care conține date cu caracter personal protejate de prevederile Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din data de 27 aprilie 2016

ROMANIA JUDETUL PRAHOVA
PRIMARIA MUNICIPIULUI CAMPINA
Adresa:Bd. Culturii nr.18, Tel. 0244336134, Fax: 0244371458
Email: web@primariacampina.ro www.primariacampina.ro

Nr. 15254 07. APR. 2026

Către,

MINISTERUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI

Direcția Generală Dezvoltare Regională și Infrastructură

GNS PMUD

Bd. Libertății nr. 16, Latura Nord, sector 5, București, cod poștal 050706

NOTIFICARE

În urma desfășurării procedurii de transparență decizională a proiectului de hotărâre nr. 29 / 20.02.2026 a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (2024-2030), au fost primite observații din partea publicului referitor la unele neconcordanțe apărute în conținutul documentației .

Aceste observații au fost transmise către elaboratorul PMUD - S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A, care în urma analizei, a intervenit asupra documentației și a transmis ulterior forma revizuita a acestuia.

De asemenea menționăm faptul că intervențiile realizate au avut un caracter de clarificare și corelare terminologică, fără a modifica structura scenariilor, conținutul tehnic sau portofoliul de proiecte propus și fără a afecta obiectul ori valabilitatea documentului supus aprobarii.

Anexăm la prezenta:

- forma revizuită a PMUD;
- raspunsul elaboratorului în care sunt menționate intervențiile efectuate.

Primar,
IRINA MIHAELA NISTOR

Arhitect Șef
ANDREI BĂNESCU

	NUME SI PRENUME	FUNCTIA PUBLICA	SEMNATURA	DATA
ÎNTOCMIT	Elena Lavinia Stanchi	Manager Proiect		07.04.2026

ex: 2

Document care conține date cu caracter personal protejate de prevederile Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din data de 27 aprilie 2016

13261 / 25. MAR. 2026

civitta

Către: **Municipiul Câmpina**
Adresă: bld. Culturii, nr. 18, Câmpina, jud. Prahova
În atenția: Doamnei primar Irina Nistor
Spre știința: Doamnei Lavinia Elena Stanchi – Manager proiect
Domnului Andrei Bănescu – manager asistent

De la: **Civitta Strategy & Consulting S.A.**
Adresă: Strada Ion Slătineanu, nr. 3, parter și etaj 1, Sector 1, București

Ref: ***Răspuns la adresa nr. 11554/17.03.2026 privind petiția înregistrată la Primăria municipiului Câmpina cu nr. 9774/09.03.2026***

---

25 Martie 2026 Nr. CVT_260325_01/25.03.2026

Stimată Doamnă,
Stimate Domn,

Referitor la petiția înregistrată la Primăria municipiului Câmpina cu nr. 9774/09.03.2026 prin care ni se solicită formularea unui punct de vedere cu privire la presupusa *"inconsistență PMUD (nulitate absolută a actului, Legea nr. 24/2000)"* respectiv faptul că titlul oficial al proiectului de hotărâre și anunțul aferent indică perioada 2024-2030, în timp ce în cuprinsul documentației apar referiri la perioada 2024-2035, vă comunicăm următoarele:

- Documentația a fost elaborată pentru perioada 2024-2030, în corelare cu ciclurile de finanțare și cu programarea investițiilor asumate la nivel local.
- În același timp, documentația include un orizont de perspectivă extins până în anul 2035, utilizat în mod uzual în cadrul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru fundamentarea scenariilor de mobilitate și evaluarea impactului pe termen lung al măsurilor propuse.
- Utilizarea ambelor repere temporale (2030 – orizont de implementare, respectiv 2035 – orioznt de perspectivă) nu reprezintă o neconcordanță de conținut, ci reflectă structura metodologică specifică acestui tip de document strategic, în care analiza și modelarea sunt realizate pe un orizont mai extins decât cel de implementare.
- În vederea asigurării unei prezentări unitare, formulările referitoare la orizontul de timp au fost uniformizate la nivelul întregii documentații, prin delimitarea clară între orizontul de implementare și cel de perspectivă.
- Intervențiile realizate au avut un caracter de clarificare și corelare terminologică, fără a modifica structura scenariilor, conținutul tehnic sau portofoliul de proiecte propus și fără a afecta obiectul ori valabilitatea documentului supus aprobării.
- În anexa la prezenta adresă sunt prezentate punctual intervențiile realizate, în scopul asigurării transparenței și trasabilității modificărilor.

Vă transmitem documentul revizuit în format editabil (.docx) și .pdf.

Anexă la adresa nr. CVT_260325_01/25.03.2026

NR CRT	TIP INTERVENȚIE	MOD DE REZOLVARE
1	Clarificare metodologică și privind orizontul de timp	În **cap 3.6.1. Rețeaua prognozată de transport urban – dezvoltare și perspectivă de referință (p.185)** A fost introdusă clarificarea: *Analiza de prognoză a fost realizată pentru orizonturile de timp 2027 (termen scurt) și 2035 (orizont de perspectivă), considerate relevante pentru evidențierea evoluțiilor sistemului de mobilitate. Orizontul intermediar 2030, corespunzător implementării scenariului „Do something", este reflectat implicit prin rezultatele obținute pentru orizontul 2027 și prin tendințele evidențiate la orizontul de perspectivă 2035, întrucât diferențele față de anul 2027 sunt limitate, iar structura rețelei de transport nu suferă modificări semnificative care să influențeze distribuția fluxurilor.*
2	Clarificare privind orizontul de timp	**Sub tabelul 22. Perechile O-D din matricile modale (p.186)** a fost introdusă clarificarea: *Pe termen scurt și lung (orizonturi 2027 și 2035) se identifică o tendință de creștere a mobilității generale.*
3	Clarificare privind orizontul de timp	În **cap 3.6.2. Prognoza matricelor de mobilitate pentru scenariul de referință (p. 188)** a fost introdusă clarificarea: *Este adevărat că nu vor apărea diferențe majore în repartiția fluxurilor de trafic pe rețea între acești ani, întrucât rețeaua de drumuri rămâne în mare parte neschimbată, diferențele dintre orizonturile 2027 și 2035 fiind generate în principal de creșterea volumelor de trafic.*
4	Clarificare privind orizontul de timp	În **cap 4. Evaluarea impactului actual al mobilității urbane (p. 191)** a fost introdusă clarificarea: *Analiza este realizată pentru anul de bază 2024, precum și pentru orizonturile de prognoză 2027 (termen scurt) și 2035 (orizont de perspectivă), acestea permițând evaluarea evoluției sistemului de mobilitate atât în etapa inițială de implementare (2024-2030), cât și pe termen lung.*
5	Clarificare privind orizontul de timp și corectare terminologică	În **cap. 4.1. Eficiența economică (p. 192)**, în relație cu tabelul 23 a fost introdusă clarificarea: *Valorile sunt raportate pentru anul de bază 2024, precum și pentru anii de prognoză 2027 și 2035, acesta din urmă fiind utilizat ca orizont de perspectivă.* A fost clarificată denumirea **Tabelului 23**. Indicatori globali de performanță ai rețelei (2024-2035), cu Indicatori de performanță ai rețelei – an de bază și ani de prognoză. Sub tabelul 23. A fost introdusă clarificarea: *Se observă o tendință de creștere a valorilor indicatorilor pe termen lung (orizont 2035), în absența unor intervenții structurale, ceea ce justifică necesitatea implementării măsurilor propuse prin PMUD în perioada 2024-2030.*
6	Clarificare privind orizontul de timp și completare explicativă	În **cap. 4.2. Impactul asupra mediului (p. 193)** a fost introdusă clarificarea: *Evaluarea impactului asupra mediului este realizată pentru aceleași orizonturi de analiză (2027 și 2035), în vederea*

NR CRT	TIP INTERVENȚIE	MOD DE REZOLVARE
		evidențierii efectelor cumulate ale evoluției traficului în lipsa intervențiilor și a potențialelor beneficii ale măsurilor propuse. Sub **Tabelul 94. Valorile poluanților generate de modurile de transport pe bază de combustibili fosili** a fost introdusă precizarea: *Deși se observă o tendință de reducere a emisiilor la orizontul de perspectivă 2035, această evoluție este influențată și de factori externi (înnoirea parcului auto), subliniind necesitatea intervențiilor locale pentru accelerarea tranziției către mobilitate sustenabilă în perioada de implementare 2024-2030.*
7	Clarificare privind orizontul de timp	În **cap. 4.3. Accesibilitate (p. 195)** a fost introdusă precizarea: *Analiza accesibilității este realizată pentru scenariul de referință, pe baza orizonturilor 2027 și 2035, pentru a evidenția evoluția cererii de transport în lipsa unor intervenții majore.*
8	Clarificare privind orizontul de timp și completare explicativă	În **cap. 4.4. Siguranță (p. 201)** a fost introdusă precizarea: *Creșterea estimată a numărului de accidente la orizontul 2035 evidențiază necesitatea implementării unor măsuri dedicate creșterii siguranței rutiere în perioada 2024-2030, în special pentru protejarea participanților vulnerabili la trafic.*
9	Clarificare privind orizontul de timp și completare explicativă	În **cap. 4.5. Calitatea vieții (p. 203)** a fost introdusă precizarea: *Tendința de creștere a nivelului de zgomot la orizontul de perspectivă 2035 confirmă presiunea exercitată de traficul rutier asupra mediului urban și necesitatea implementării unor măsuri de reducere a traficului motorizat în perioada 2024-2030.*
10	Clarificare privind orizontul de timp	În **cap. 5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane (p. 205)** a fost introdusă precizarea: *Viziunea și portofoliul de proiecte propuse prin actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina sunt structurate în corelare cu orizontul de implementare al planului (2024-2030),* ***fiind completate de o perspectivă strategică extinsă până în anul 2035, care oferă un cadru de planificare pe termen lung.*** *(...)Viziunea privind mobilitatea durabilă în municipiul Câmpina reflectă angajamentul autorităților locale de a promova un sistem de transport accesibil, sigur, durabil, incluziv și eficient, în concordanță cu nevoile actuale și viitoare ale comunității,* ***în corelare cu orizontul de implementare 2030 și perspectiva de dezvoltare 2035.***
11	Clarificare privind orizontul de timp	În **cap. 5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale (p. 205)**, textul a fost clarificat astfel: *Orizontul de implementare al PMUD este anul 2030, acesta reprezentând o etapă intermediară în atingerea viziunii de dezvoltare pe termen lung.* *În perspectiva dezvoltării pe termen lung (orizont 2035) municipiul Câmpina dispune de un sistem de transport accesibil, sigur, durabil, incluziv și eficient, care asigură conexiuni optime cu principalele noduri urbane, sprijinind totodată și dezvoltarea economică sustenabilă.*
12	Corectare / uniformizare	A fost clarificată denumirea **Figurii 131. Repartiția modală**

NR CRT	TIP INTERVENȚIE	MOD DE REZOLVARE
	terminologică	**actuală – orizont 2024 și cea previzionată – 2035 orizont de perspectivă (p. 206)**
13	Clarificare privind orizontul de timp	În **cap. 5.1.1. Nivelul periurban / metropolitan (p. 206)** a fost introdusă clarificarea: ***În perspectiva dezvoltării pe termen lung (orizont 2035)**, municipiul Câmpina este un nod strategic în rețeaua națională de transport, beneficiind de conexiuni rapide și eficiente cu principalele centre economice și urbane, precum București și Ploiești.*
14	Clarificare privind orizontul de timp și corectare terminologică	În **cap. 5.1.2. Nivelul local** a fost introdusă clarificarea: ***În perspectiva dezvoltării pe termen lung (orizont 2035)**, municipiul Câmpina se afirmă ca un exemplu de bune practici în dezvoltarea mobilității urbane sustenabile, printr-o strategie integrată care prioritizează transportul public, mersul pe jos și utilizarea bicicletei.* La **pag. 208**, formularea în 2035 municipiul Câmpina dispune de (...) a fost înlocuită cu: ***În același orizont de perspectivă**, municipiul Câmpina, dispune de o infrastructura logistică susținută de centre de consolidare a mărfurilor și un regulament intern de distribuție eficient.*
15	Clarificare privind orizontul de timp	În **cap. 5.1.3. Nivelul cartierului** a fost introdusă clarificarea: *În perspectiva dezvoltării pe termen lung (orizont 2035), cartierele din Câmpina reprezintă un model de calitate a vieții și dezvoltare durabilă, oferind un echilibru optim între spațiile verzi, infrastructura modernă și mobilitatea sustenabilă.*
16	Clarificare metodologică și privind orizontul de timp	În **cap. 7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale (p. 213)** a fost introdusă precizarea: *Evaluarea acestora este realizată utilizând modelul de transport pentru orizontul de perspectivă 2035, în vederea evidențierii impactului cumulativ al intervențiilor propuse și a diferențelor dintre scenarii, fără a modifica orizontul de implementare al planului (2030).*
17	Clarificare metodologică și privind orizontul de timp	În **cap. 7.1. Eficiența economică (p. 215-216)** au fost introduse precizările: *Analiza la orizontul 2027 reflectă efectele pe termen scurt ale intervențiilor propuse, în timp ce evaluarea la orizontul de perspectivă 2035 evidențiază impactul cumulativ al acestora și diferențele structurale dintre scenarii.* *Orizontul intermediar 2030 nu este analizat distinct în cadrul modelului de transport, întrucât proximitatea acestuia față de anul 2027 nu ar evidenția diferențe semnificative în ceea ce privește performanța scenariilor, din perspectiva indicatorilor analizați. (...)* *Rezultatele obținute pentru orizontul de perspectivă 2035 fundamentează alegerea scenariului optim, care este ulterior corelat cu orizontul de implementare al PMUD (2030), prin selectarea și etapizarea proiectelor aferente scenariului „Do something".*
18	Clarificare metodologică și privind orizontul de timp	În **cap. 7.2. Impactul asupra mediului (p. 216)** au fost introduse precizările: *Evaluarea emisiilor este realizată pentru orizontul de timp 2027, care reflectă efectele pe termen scurt ale intervențiilor*

NR CRT	TIP INTERVENȚIE	MOD DE REZOLVARE
		propuse, precum și pentru orizontul de perspectivă 2035, care evidențiază impactul cumulativ al acestora asupra nivelului emisiilor de gaze cu efect de seră. *Orizontul 2030 este reflectat implicit prin rezultatele obținute pentru anul 2027 și prin tendințele evidențiate la orizontul de perspectivă 2035, fără a fi necesară o analiză distinctă, întrucât diferențele față de orizontul 2027 nu ar fi semnificative din perspectiva indicatorilor analizați.*
19	Clarificare metodologică și privind orizontul de timp	În **cap. 7.3. Accesibilitate (p. 217)** au fost introduse precizările: *Evaluarea accesibilității este realizată pentru orizontul de timp 2027, care reflectă efectele pe termen scurt ale intervențiilor propuse, precum și pentru orizontul de perspectivă 2035, care evidențiază impactul cumulativ al acestora asupra cererii de mobilitate și asupra distribuției modale.* *Orizontul 2030 este reflectat implicit prin rezultatele obținute pentru anul 2027 și prin tendințele evidențiate la orizontul de perspectivă 2035, fără a fi necesară o analiză distinctă, întrucât diferențele față de orizontul 2027 nu ar fi semnificative din perspectiva indicatorilor analizați.*
20	Clarificare metodologică și privind orizontul de timp	În **cap. 7.4. Siguranță (p. 218)** au fost introduse precizările: *Evaluarea impactului asupra siguranței este realizată pentru orizontul de timp 2027, care reflectă efectele pe termen scurt ale intervențiilor propuse, precum și pentru orizontul de perspectivă 2035, care evidențiază impactul cumulativ al acestora asupra siguranței rutiere.* *Orizontul 2030 este reflectat implicit prin rezultatele obținute pentru anul 2027 și prin tendințele evidențiate la orizontul de perspectivă 2035, fără a fi necesară o analiză distinctă, întrucât diferențele față de orizontul 2027 nu ar fi semnificative din perspectiva indicatorilor analizați.*
21	Clarificare metodologică și privind orizontul de timp	În **cap. 7.5. Calitatea vieții (p. 220)** au fost introduse precizările: *Evaluarea impactului asupra calității vieții, prin intermediul nivelului de zgomot, este realizată pentru orizontul de timp 2027, care reflectă efectele pe termen scurt ale intervențiilor propuse, precum și pentru orizontul de perspectivă 2035, care evidențiază impactul cumulativ al acestora asupra mediului urban și a confortului populației.* *Orizontul 2030 este reflectat implicit prin rezultatele obținute pentru anul 2027 și prin tendințele evidențiate la orizontul de perspectivă 2035, fără a fi necesară o analiză distinctă, întrucât diferențele față de orizontul 2027 nu ar fi semnificative din perspectiva indicatorilor analizați.*
22	Clarificare metodologică	În **Etapa 2. Componenta de nivel operațional, cap. 1.1 Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung (p. 222)** a fost introdusă precizarea: *Evaluarea scenariilor se realizează utilizând modelul de transport pentru orizontul de perspectivă 2035, în vederea evidențierii impactului cumulativ al intervențiilor propuse și a fundamentării alegerii scenariului optim.*
23	Clarificare metodologică și corectare terminologică	În **Etapa 2. Componenta de nivel operațional, cap. 1.2. Anvelopa bugetară și costul proiectelor (p. 226)** au fost

NR CRT	TIP INTERVENȚIE	MOD DE REZOLVARE
		introduse precizările: *Pentru implementarea PMUD au fost luate în considerare 3 scenarii. **Scenariul maxim include proiecte cu orizont de realizare ulterior anului 2030, fiind corelat cu analiza realizată pentru orizontul de perspectivă 2035 și reflectând direcțiile de dezvoltare pe termen lung**. Cele 3 scenarii sunt cumulative, însemnând că scenariul mediu (Do something) include și scenariul minim (Do minimum), iar scenariul maxim (Do maximum) include și scenariile minim și mediu.* *Astfel, în baza analizelor realizate, a fost selectat scenariul 2 (Do something) drept scenariul care va fi implementat în cadrul PMUD. (...) **corespunzătoare orizontului de implementare al PMUD (2024-2030), cu etapizarea investițiilor în intervalul 2025-2030.*** A fost clarificată denumirea **Tabelului 42. Scenarii aferente realizării investițiilor la nivelul UAT Câmpina, lei.**
24	Clarificare privind orizontul de timp	În **Etapa 2. Componenta de nivel operațional, cap. 2 Planul de acțiune** a fost introdusă precizarea: *Proiectele sunt etapizate în funcție de orizontul de implementare (2024-2030), precum și de etapele ulterioare de dezvoltare, unele intervenții fiind corelate cu orizontul de perspectivă 2035, în vederea asigurării coerenței cu analiza strategică pe termen lung.*
25	Clarificare privind orizontul de timp	În **Etapa 3. Monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), cap. 1. Stabiliri proceduri de evaluare a implementării (p. 289)** a fost introdusă precizarea: *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Câmpina este construit pe baza unei viziuni de dezvoltare până în anul 2030, **completată de o perspectivă strategică extinsă până în anul 2035**, fiind operaționalizat printr-un portofoliu coerent de programe și proiecte.*
26	Clarificare privind orizontul de timp și corectare terminologică	În **Etapa 3. Monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), cap. 1.1. Indicatori de monitorizare și indicatori de succes (KPI) p.290** a fost introdusă precizarea: *Indicatorii cheie de succes **sunt definiți pentru orizontul de perspectivă 2035, în vederea evaluării impactului pe termen lung al măsurilor propuse, în corelare cu orizontul de implementare al planului (2030).*** A fost corectată denumirea **Tabel 44. Indicatori de monitorizare ai PMUD Câmpina**
27	Corectare / uniformizare terminologică și clarificare privind orizontul de timp	A fost corectat titlul **Anexei 1 - Corelare între proiectele și măsurile incluse în portofoliul de proiecte al PMUD (2021-2027) cu cele din *PMUD (2024-2030)*** și a fost introdusă precizarea: *Procesul de actualizare a portofoliului de proiecte din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina a presupus o analiză atentă și structurată a versiunii anterioare (2021–2027), având drept obiectiv asigurarea continuității strategice, precum și integrarea noilor priorități pentru perioada **2024-2030. În același timp, pentru a asigura coerența cu analiza și***

NR CRT	TIP INTERVENȚIE	MOD DE REZOLVARE
		modelarea realizate pentru orizontul de perspectivă 2035, unele proiecte sunt corelate și evaluate și din perspectiva impactului lor pe termen lung, fără a modifica orizontul principal de implementare al planului (2030). A fost corectată denumirea **Tabel. 45 Corelarea proiectelor din portofoliul PMUD (2021-2027) și versiunea actualizată a documentului, PMUD (2024-2030) cu referire la orizontul de perspectivă 2035**
28	Corectare / uniformizare terminologică și clarificare metodologică	A fost corectat titlul **Anexei 2 - Portofoliul de proiecte al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina (2024-2030)** și au fost introduse următoarele precizări: *Portofoliul de proiecte aferent Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului Câmpina este structurat în corelare cu scenariile analizate în cadrul modelului de transport.* *Selectarea scenariului optim de dezvoltare („Do something"), corespunzător orizontului de implementare 2030, este detaliată în capitolul 7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale.* *Prezentul portofoliu include atât proiectele aferente scenariului selectat pentru implementare, cât și proiecte asociate etapelor ulterioare de dezvoltare, în vederea asigurării coerenței cu rezultatele modelării realizate pentru orizontul de perspectivă 2035.* *Cod de culoare utilizat în tabel:* • *Gri deschis – proiecte aferente scenariului de bază („Do minimum") – incluse în scenariul selectat;* • *Gri închis – proiecte suplimentare aferente scenariului „Do something" (orizont 2030 – implementare);* • *Gri mediu – proiecte aferente scenariului „Do maximum" – dezvoltări pe termen lung (orizont de perspectivă 2035).*

Vă mulțumim pentru colaborarea excelentă pe parcursul proiectului.

Cu deosebită considerație,

Civitta Strategy & Consulting S.A.
prin reprezentant Ruxandra Sălăvăstru