



Anexa 3 - Analiza impactului asupra mediului al implementării proiectelor propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Câmpina 2021 - 2027

1. În elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Câmpina pentru perioada 2021-2027, factorii de decizie implicați au avut în vedere alternative privind dezvoltarea Municipiului Câmpina, prioritizând din lista completă de proiecte doar cele mai eficiente alternative de dezvoltare economică, socială și culturală, ținând cont de obiectivele de protejare a mediului înconjurător.

În contextul încălzirii globale ale cărei efecte sunt din ce în ce mai des întâlnite și de o anvergură nepreconizată, de cele mai multe ori, pentru a putea conserva într-un grad cât mai ridicat capitalul natural existent este esențială accelerarea tranziției către o economie circulară care să aibă emisii reduse de carbon, reziliență climatică și eficiența utilizării resurselor.

Proiectele propuse vor reduce impactul negativ asupra mediului crescând calitatea factorilor de mediu prin atingerea următoarelor obiective specifice stabilite în documentul strategic:

- Reducerea poluării atmosferice și fonice
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din traficul rutier motorizat
- Reducerea deplasărilor cu autoturisme particulare
- Creșterea gradului de utilizare a modurilor de transport alternative și al transportului public
- Încurajarea electromobilității

2. Influența proiectelor propuse asupra protecției mediului este una ridicată, deoarece în procesul de prioritizare al proiectelor propuse s-a avut în vedere elementul de departajare "impact asupra mediului înconjurător" pentru fiecare scenariu propus. Așadar, proiectele care au fost selectate sunt prioritare tocmai pentru că respectă componenta obiectivelor de protejare a mediului înconjurător sau aduc un plus de valoare în această direcție.

La proiectele de tip modernizare rețea stradală se va avea în vedere în momentul realizării documentației tehnico-economice ca fiecare proiect să crească dimensiunile de spațiu verde și/sau accesul la spațiu verde pentru beneficiarii proiectului.

La proiectele de managementul traficului se va avea în vedere în momentul realizării documentației tehnico-economice ca fiecare proiect să conducă la scăderea emisiilor de CO₂ prin fluidizarea traficului și prioritizarea transportului public.

La proiectele de mobilitate alternativa se va avea în vedere în momentul realizării documentației tehnico-economice ca fiecare proiect din domeniu să respecte indicatorii de rezultat stabiliți, mai exact ca proiectul să influențeze



pozitiv mediul prin creșterea cotei modale a deplasărilor cu mijloace de transport nepoluante.

Orice alt tip de intervenție neamintit va avea de asemenea în vedere la etapa de întocmire a documentației tehnico-economice prioritizarea protejării și valorificării mediului înconjurător.

3. Impactul implementării proiectelor propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Câmpina asupra mediului va avea un caracter pozitiv și va contribui în mod semnificativ la protejarea și valorificarea mediului înconjurător în Municipiul Câmpina. Efectele pozitive ale implementărilor vor fi de lungă durată pentru toate proiectele prioritare, iar durata de intervenție asupra amplasamentelor proiectelor care au potențialul de a genera schimbări pozitive asupra mediului înconjurător va fi stabilită prin documentația tehnico-economică realizată pentru fiecare proiect în parte.

Aceste documentații vor fi supuse ulterior etapei de încadrare pentru obținerea avizului de mediu, de asemenea pentru fiecare proiect în parte. Reversibilitatea impactului va fi analizată pentru fiecare domeniu de proiecte al planului (raportat la obiectivele specifice).

Mai jos sunt enumerate proiectele prioritare care prezintă posibile influențe asupra mediului:

- P31. Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă prin achiziția de autobuze ecologice
- P32. Innoirea parcului de vehicule destinat transportului public ecologic
- P4. Resistematizarea principalelor coridoare de transport pentru îndeplinirea obiectivelor de reducere a emisiilor GES la nivelul zonei funcționale urbane
- P5. Creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate N-S din municipiul Câmpina
- P49. Câmpina VeloCity - Sistem integrat de mobilitate alternativă de tip bike sharing
- P51. Retea de piste de biciclete pentru dezvoltarea mobilității alternative
- P42. Ride Sharing - School Bus - Platformă de ride sharing pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi
- P41. Reorganizarea traseelor și a graficelor de circulație în vederea reducerii costurilor și poluării, respectiv a creșterii eficienței transportului public în Municipiul Câmpina
- P75. Low-Emission Zone
- P52. Crearea de noi spații pietonale, shared-space și agreement
- P68. Eco-Parking Câmpina - Prima parcare pentru vehicule ecologice cu amprenta de carbon zero
- P11. Modernizarea coridorului de mobilitate urbană în zona Dealul Muscel din Municipiul Câmpina
- P46. Studiu pentru reglementarea circulației și reorganizarea traseelor vehiculelor de marfă, în vederea reducerii emisiilor GES
- P53. Modernizarea aleilor de blocuri din Municipiul Câmpina



- P54. Creșterea accesibilității populației Municipiului Câmpina la soluții de mobilitate alternativă prin extinderea/modernizarea infrastructurii la nivelul cartierelor
- P55. Extinderea/ îmbunătățirea accesului pietonal și cu bicicleta către Zona de agrement Voila

4. Determinarea efectelor semnificative potențiale asupra mediului luând în considerare Criteriile relevante prevăzute în Anexa 1 din HG. nr. 1076/2004;

Relevanța documentului strategic pentru integrarea considerațiilor de mediu, mai ales din perspectiva promovării dezvoltării durabile:

Procesul de stabilire a principalelor efecte potențiale ce ar putea fi generate asupra mediului în urma implementării proiectelor propuse în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Câmpina a constat în evaluarea efectelor potențiale generate de fiecare scenariu asupra componentelor de mediu. Trebuie avut însă în vedere faptul că, deoarece Planul de Mobilitate Urbana Durabila are un domeniu larg de aplicare comparativ cu un proiect punctual, relația concretă cauză-efect se poate dovedi uneori dificil de previzionat.

Scopul principal al unui asemenea document este acela de a fundamenta deciziile de investiții prin actualizarea principalelor trăsături socio-economice și demografice ale urbei, însă, în același timp făcând referire la dezvoltarea spațială a orașului în timp și la elementele ce țin de cadrul construit și natural, atât din cadrul Unității Administrative Teritoriale, cât și din cadrul Zonei Urbane Funcționale.

Având în vedere că prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă este elaborat la începutul perioadei de programare 2021-2027, respectiv în perioada în care se conturează/ definitivează perspectivele de dezvoltare și strategiile la nivel European, la stabilirea setului de obiective generale și specifice de dezvoltare a Municipiului Câmpina se vor avea în vedere atât documentele strategice relevante existente în prezent, cât și comunicările oficiale privind alte strategii și viziuni de definire a măsurilor și planurilor de acțiune de la nivelul UE în perioada 2021- 2027.

Astfel, în vederea asigurării unei direcții strategice de dezvoltare sustenabilă și stabilirea unui portofoliu de proiecte aliniat cu o viziune de dezvoltare comunitară durabilă, prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Câmpina pentru perioada 2021-2027 este necesar a fi luate în calcul următoarele documente strategice trasate la nivele administrative superioare (nivel european, național, regional/județean):



STRATEGIA COMISIEI EUROPENE PENTRU O MOBILITATE SUSTENABILĂ ȘI INTELIGENTĂ

Pe 25 mai 2021 au fost adoptate concluziile privind Strategia Comisiei europene pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, care include o viziune pe termen mediu și lung pentru un sistem de transport și mobilitate fără impact asupra climei și mediului, digitalizat, rezilient, echitabil și competitiv.

În raportul privind concluziile adoptate, sunt evidențiate următoarele aspecte, care au fost avute în vedere în elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Câmpina 2021-2027:

- transportul European trebuie să devină mai sustenabil, incluziv, inteligent, sigur și rezilient, iar sectorul transporturilor trebuie să aducă contribuție majoră la îndeplinirea obiectivului de realizare a neutralității climatice a UE până în 2050, în conformitate cu Acordul de la Paris, precum și a obiectivului obligatoriu de reducere internă netă a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) în UE cu cel puțin 55 % până în 2030, comparativ cu 1990.
- în paralel cu reorientarea către moduri de transport mai sustenabile, toate modurile de transport ar trebui să contribuie la o reducere substanțială a emisiilor din sectorul transporturilor până în 2030 și până în 2050, într-un mod care să le mențină competitivitatea și să țină seama de potențialul lor de reducere a emisiilor
- soluțiile generatoare de emisii scăzute de dioxid de carbon și combustibili pentru transport cu conținut redus de carbon sau din surse regenerabile pot oferi soluții eficiente pentru tranziție și că ar trebui intensificate eforturile pentru a se evita introducerea pe piață a celor mai poluante mijloace de transport pentru fiecare mod de transport în parte.
- măsurile de politici din domeniul transporturilor ar trebui să reflecte principiile „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, indiferent de modul de transport.
- ar trebui să fie instituite stimulente care să promoveze adoptarea pe scară largă a unui transport mai sustenabil, inclusiv pentru reînnoirea și modernizarea vehiculelor, a navelor, a sistemelor și a flotelor de aeronave.
- digitalizarea și promovarea inovării în domeniul tehnologiilor verzi sunt forțe motrice esențiale pentru competitivitatea globală pe termen lung a sistemului de transport al UE, întrucât pot îmbunătăți sustenabilitatea, inclusiv prin reducerea poluării, pot aduce o mai mare eficiență, siguranță, securitate și confort și pot promova un ecosistem integrat de transport multimodal;
- politicile în materie de transport și mobilitate trebuie să reflecte abordarea identificată în Declarația de la Passau din 29 octombrie 2020, intitulată „Pactul inteligente pentru mobilitate – digitalizarea ca vector pentru realizarea unei mobilități a viitorului sustenabile, sigure, securizate și eficiente”.



- multimodalitatea necesită informații de călătorie și posibilități de emiteră a biletelor și de plată multimodale și interoperabile.
- pe lângă dezvoltarea și implementarea unor tehnologii inovatoare și neutre din punct de vedere climatic, este necesară și modificarea comportamentului utilizatorilor sistemului de transport și mobilitate pentru atingerea scopului.
- subliniază faptul că infrastructura trebuie pregătită pentru a sprijini automatizarea.
- dezvoltarea sistemelor de transport inteligente ar trebui să se bazeze în continuare pe o gamă largă de tehnologii de comunicații electronice, cum ar fi tehnologiile mobile și Wi-Fi, precum și pe servicii și infrastructuri care sunt esențiale din punct de vedere strategic, cum ar fi Galileo și EGNOS.
- pentru obținerea unui transport și a unei mobilități sustenabile și inteligente este necesară o infrastructură de transport multimodală rezilientă, modernă, și de înaltă performanță, care să contribuie la conectarea și integrarea tuturor statelor membre și regiunilor UE
- importanța promovării mobilității active, cum ar fi mersul cu bicicleta și mersul pe jos, utilizarea transportului public și a noilor servicii de mobilitate, gestionarea eficace a mobilității, multimodalitatea și mijloacele de transport sustenabile în toate tipurile de transport (rutier, feroviar, pe apă și aerian), astfel cum se solicită în Declarația de la Graz din 30 octombrie 2018, intitulată „Începutul unei noi ere: mobilitate curată, sigură și accesibilă pentru Europa”.
- transportul public a fost grav afectat de criza provocată de pandemia de COVID-19, iar răspunsul în materie de politici la criză ar trebui să vizeze restabilirea încrederii și consolidarea rezilienței transportului public, accelerând transformarea și modernizarea sustenabilă a acestuia și asigurând totodată accesibilitatea transportului, având în vedere rolul esențial al transportului public în coeziunea socială și teritorială
- politica în domeniul transporturilor ar trebui să fie favorabilă incluziunii, promovând disponibilitatea și accesibilitatea pentru toți, inclusiv pentru grupurile vulnerabile, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap, precum și copiii.



STRATEGIA NAȚIONALĂ PENTRU DEZVOLTAREA DURABILĂ A ROMÂNIEI (SNDDR) 2030

SNDDR 2030 reprezintă documentul ce fundamentează și stabilește obiectivele tematice de dezvoltare la nivel național.

Prin această strategie, România își stabilește cadrul național pentru susținerea Agendei 2030 și implementarea setului de 17 obiective de dezvoltare durabilă

Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă a României 2030 susține dezvoltarea României pe trei piloni principali, social, economic și de mediu.

Strategia este orientată către cetățean și se concentrează pe inovație, optimism, reziliență și încrederea că statul servește nevoile fiecărui cetățean, într-un mod echitabil, eficient și într-un mediu curat, în mod echilibrat și integrat.

În cadrul SNDDR sunt prezentate țintele naționale pentru fiecare dintre obiectivele de dezvoltare durabilă specificate în Agenda 2030 pentru măsurile preconizate și ținte 2030, pentru eşalonarea rațională a eforturilor destinate atingerii acestui scop.

Obiectivele de dezvoltare durabilă asumate prin documentul strategic sunt următoarele:

- ❖ ODD 1: Eradicarea sărăciei în toate formele sale și în orice context
- ❖ ODD2: Eradicarea foametei, asigurarea securității alimentare, îmbunătățirea nutriției și promovarea unei agriculturi durabile
- ❖ ODD3: Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor, la orice vârstă
- ❖ ODD4: Garantarea unei educații de calitate și promovarea oportunităților de învățare de-a lungul vieții pentru toți
- ❖ ODD 5: Realizarea egalității de gen și împuternicirea tuturor femeilor și a fetelor
- ❖ ODD 6: Asigurarea disponibilității și managementului durabil al apei și igienei pentru toți
- ❖ ODD 7: Asigurarea accesului tuturor la energie la prețuri accesibile, într-un mod sigur, durabil și modern
- ❖ ODD 8: Promovarea unei creșteri economice susținute, deschisă tuturor și durabilă, a ocupării depline și productive a forței de muncă și asigurarea de locuri de muncă decente pentru toți
- ❖ ODD 9: Construirea unor infrastructuri rezistente, promovarea industrializării durabile și încurajarea inovației
- ❖ ODD 10: Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și între țări
- ❖ **ODD 11: Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile**
 - **orașele trebuie să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile. În plus, orașele trebuie să combată formele de înstrăinare.**



- asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți
- îmbunătățirea siguranței rutiere, în special prin extinderea rețelelor de transport public, acordând o atenție deosebită nevoilor celor aflați în situații vulnerabile, femei, copii, persoane cu dizabilități și în etate
- ❖ ODD 12: Asigurarea unor tipare de consum și producție durabile
- ❖ ODD 13: Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor
- ❖ ODD 14: Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor și a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă
- ❖ ODD 15: Protejarea, restaurarea și promovarea utilizării durabile a ecosistemelor terestre, gestionarea durabilă a pădurilor, combaterea deșertificării, stoparea și repararea degradării solului și stoparea pierderilor de biodiversitate
- ❖ ODD 16: Promovarea unor societăți pașnice și incluzive pentru o dezvoltare durabilă, a accesului la justiție pentru toți și crearea unor instituții eficiente, responsabile și incluzive la toate nivelurile
- ❖ ODD 17: Consolidarea mijloacelor de implementare și revitalizarea parteneriatului global pentru dezvoltare durabilă

MASTER PLANUL GENERAL DE TRANSPORT AL ROMÂNIEI

Master Planul General de Transport a fost adoptat în luna octombrie 2016 prin Hotărârea Guvernului numărul 666/2016. Documentul este un instrument strategic de planificare a investițiilor majore la nivel național pentru toate modurile de transport: rutier, feroviar, naval și aerian. Vizează exclusiv transportul între localități, măsurile de îmbunătățire a transporturilor urbane fiind identificate de planurile de mobilitate. Orizontul de timp al planificării este anul 2040, cu recomandarea de actualizare a modelului de transport național în anul 2030 și retestarea proiectelor propuse pentru intervalul 2030-2040, precizia prognozelor fiind limitată pentru orizonturi de timp mari.

Master Planul General de Transport al României trebuie să contribuie la o dezvoltare în mod durabil, unul dintre rezultatele sale estimate fiind: „*Un sistem de transport durabil (sustenabil)*”.

Măsurile propuse de prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă au fost dezvoltate pornind de la nevoile identificate în teren și au ținut cont de prioritățile stabilite la nivel național.



ROMANIA CATCHING-UP REGIONS – DEZVOLTARE URBANĂ SUSTENABILĂ 2021-2027

Documentul, emis de Banca Mondială, Comisia Europeană și Guvernul României, propune cinci obiective de politică, dintre care obiectivul 3 este în directă legătură și a fost avut în vedere în realizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă:

Obiectivul de politică 3: *O Europă mai conectată – Mobilitate și conectivitatea regională a tehnologiei informației și comunicațiilor;*

ACORD DE PARTENERIAT PENTRU PERIOADA 2021-2027

România este în curs de elaborare a unui nou de *Acord de parteneriat pentru perioada 2021-2027*, aflat în negociere cu Comisia Europeană, acesta urmând să fie documentul programatic-cheie prin care țara își stabilește prioritățile și modalitatea de cheltuire a fondurilor europene din perioada de programare 2021-2027.

Acordul de Parteneriat și Programele Operaționale pentru perioada 2021-2027 au fost consolidate în urma unui proces intens de consultare inter-instituțională, negocieri informale cu Comisia Europeană, precum și pe baza unei valoroase contribuții din partea partenerilor socio-economici relevanți.

CONCEPTUL STRATEGIC DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ ROMÂNIA 2030

Conceptul Strategic de Dezvoltare Teritorială România 2030 (CSDT România 2030) este un document strategic privind dezvoltarea teritorială durabilă și integrată pe termen mediu și lung a României.

Obiectivul general al CSDT este asigurarea integrării României în structurile Uniunii Europene prin afirmarea identității regional-continentale, a rolului său în regiune, creșterea coeziunii spațiale și a competitivității și asigurarea unei dezvoltări durabile a României.

Obiectivul general este detaliat în cinci obiective strategice majore:

- ✓ Racordarea la rețeaua europeană a polilor și coridoarelor de dezvoltare spațială;
- ✓ Structurarea și dezvoltarea rețelei de localități urbane;
- ✓ Afirmarea solidarității urban-rural adecvată categoriilor de teritorii;
- ✓ Consolidarea și dezvoltarea rețelei de legături inter-regionale;
- ✓ Valorificarea patrimoniului natural și cultural.

CSDT România 2030 stabilește liniile directe de dezvoltare teritorială a României la scară regională, interregională, național, prin integrarea relațiilor relevante la nivel transfrontalier și transnațional, corelând conceptele de coeziune și competitivitate la nivelul teritoriului.



PLANUL NATIONAL DE RELANSARE SI REZILIENȚĂ (PNRR)

Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) este documentul strategic al României care stabilește domeniile și prioritățile de investiții precum și reformele elaborate pentru fiecare domeniu de investiții, în concordanță cu Recomandările Specifice de Țară (RST) și cu Regulamentele Comisiei Europene, a căror finanțare este asigurată din Facilitatea de Redresare și Reziliență (FRR) care are drept obiectiv general ameliorarea stării economice a României, consolidarea capacității de reziliență în perioade de criză pandemică și asigurarea unei creșteri economice pe termen lung.

Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) a fost lansat în dezbatere publică de către Ministerul Fondurilor Europene în luna octombrie 2020.

Obiectivul general al PNRR este de a stabili prioritățile naționale de investiții și direcțiile principale de reformă ale României în acord cu RST și Regulamentele Specifice ale Comisiei Europene pentru a asigura ameliorarea stării economice a României și a consolida capacitatea de reziliență la nivel național în perioade de criză pandemică.

Din obiectivul general al PNRR decurg o serie de obiective specifice, între acestea înscriindu-se și investițiile în infrastructură, respectiv **dezvoltarea infrastructurii specifice în domenii considerate strategice pentru România precum transporturi, schimbări climatice, energie și energie regenerabilă, mediu, eficiență energetică, modernizarea serviciilor publice locale, sănătate și educație pentru a moderniza serviciile publice prestate în interesul populației, fie pentru a îmbunătăți calitatea serviciilor publice prestate sau standardele de locuit ale populației, dar și pentru a îmbunătăți conectivitatea localităților urbane la rețelele de transport transeuropene** sau pentru a crește capacitatea de reziliență a localităților urbane;

Componenta de investiții a PNRR a fost elaborată pe baza a trei piloni și o serie de obiective specifice. Dintre domeniile de intervenție, unul dintre cele mai importante menționate în cadrul Pilonului 1, este reprezentat de **transportul durabil**.

PROGRAMUL OPERAȚIONAL REGIONAL 2021-2027

Spre deosebire de situația de până acum, când POR era gestionat de Ministerul Dezvoltării, în perioada de programare 2021-2027 POR va fi defalcat în 8 programe fiecare gestionat de Autoritatea de Management de la fiecare Agenție de Dezvoltare Regională (ADR) din fiecare regiune.

POR 2021-2027 va avea o alocare de 11.068.930.000,00 euro, din care:

- 8.759.540.000 euro FEDR
- 2.323.690.000 euro Buget de stat.

Programul Operațional Regional 2021-2027 pentru regiunea Sud-Muntenia 2021-2027, este un document strategic de programare care acoperă domeniile: specializare



inteligentă și inovare, IMM-uri, digitalizare, eficiență energetică, dezvoltare urbană, mobilitate și conectivitate, biodiversitate, infrastructura educațională, turism și cultură/patrimoniu cultural.

Programul Operațional Regional pentru regiunea Sud-Muntenia 2021-2027, care face obiectul negocierii cu Comisia Europeană, va fi implementat în conformitate cu prevederile cadrului strategic comun european 2021-2027 și ale Regulamentelor europene aferente. Programul nu prezintă conexiune cu alt program operațional pe același sector (nu există subordonare ierarhică), dar pot fi identificate legături orizontale și sinergii cu programe operaționale privind alte sectoare la același nivel – PODD, POT, POCID, POCU, POS.

Priorități de investiții care se vor finanța în cadrul programului operațional și care prezintă legătură directă cu mobilitatea urbană durabilă sunt:

Axa Prioritară 4 – Sud-Muntenia – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Obiectiv Specific FEDR: *Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile.*

Axa Prioritară 5 – Sud-Muntenia – O regiune mai accesibilă

Obiectiv Specific FEDR: *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.*

PLANUL DE DEZVOLTARE REGIONALĂ SUD-MUNTENIA 2021-2027

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă va asigura o corespondență directă cu obiectivele, direcțiile de acțiune și măsurile propuse la nivel regional, prin PDR Sud-Muntenia 2021-2027, principalele puncte comune fiind prezentate într-un capitol anterior.

În momentul finalizării documentului strategic la nivel regional, se va urmări asigurarea corelării direcțiilor de acțiune, a obiectivelor strategice și portofoliului de proiecte din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Câmpina cu elementele corespunzătoare stabilite în Planul de Dezvoltare Regională Sud-Muntenia 2021-2027.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE LOCALĂ A MUNICIPIULUI CÂMPINA PENTRU PERIOADA DE PROGRAMARE 2021-2027

„Strategia de Dezvoltare Locală a Municipiului Câmpina pentru perioada de programare 2021-2027” este un document cadru de referință care stabilește direcții strategice clare pentru viitorul orașului și al cetățenilor, facilitând luarea unor decizii importante în toate domeniile de activitate.

Corelarea dintre PMUD și SDL a Municipiului Câmpina a fost prezentată anterior.



PLANUL DE ACȚIUNE PENTRU ENERGIE DURABILĂ ȘI CLIMĂ AL MUNICIPIULUI CÂMPINA

Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă al Municipiului Câmpina reprezintă un document programatic, care definește acțiunile și măsurile ce vor fi întreprinse la nivel local, în vederea atingerii obiectivului general de reducere a emisiilor de CO₂.

Proiectele și măsurile propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Câmpina sunt în deplină concordanță cu obiectivele și direcțiile de acțiune indicate în PAEDC, ambele având drept unul dintre scopurile principale reducerea emisiilor datorate transportului și îmbunătățirea calității mediului în spațiul urban, cele două documente fiind elaborate în aceeași perioadă.

5. Completări cu concluziile rezultate în urma analizării documentului strategic prin criteriile menționate și măsurile de prevenire, reducere a efectelor.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Câmpina are ca rol planificarea mobilității urbane durabile integrate pe toate palierele importante din localitate și corelarea cu contextul macro al municipiului cu regiunea din care acesta face parte, iar acest demers de elaborare a documentului strategic poate prezenta provocări legate de mentalități, lipsa fondurilor publice locale, dezinteresul locuitorilor și al agenților economici pentru dezvoltarea comunității, precum și altele.

Principalele disparități existente la nivelul UAT-ului care au reieșit țin de gestionarea capacității de trafic prin intermediul rețelei stradale existente și promovarea mobilității prietenoase cu mediul, promovarea modurilor de deplasare alternative și a intermodalității.

Impactul scenariului optim selectat asupra mediului a fost evaluat prin intermediul rezultatelor modelului de transport realizat în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă și este prezentat în continuare.

Astfel, impactul asupra mediului a fost calculat cu ajutorul „Anexei 6b – Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor”, în care au fost introduși parametri rezultați în urma rulării modelului de transport pentru fiecare scenariu și orizont de timp.

În plus, pe baza prognozelor realizate a fost calculată distribuția modală pentru anii de prognoză, din care au fost extrase valorile pentru modurile de transport alternative (transport public, bicicletă, mers pe jos).

Prin urmare, parametrii pe baza cărora este calculat impactul asupra mediului sunt următorii:

- Emisii CO_{2echiv} (tone/zi)



- Emisii CO₂ (tone/zi)
- Emisii N₂O (Kg/zi)
- Emisii CH₄ (Kg/zi)
- Repartiția modală (procent utilizare transport public/bicicletă/mers pe jos)

Emisii CO₂, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 3
Emisii CO ₂ echiv (tone/zi)	2027	2.796,87	2.655,31
	2035	3.196,86	2.881,34

Emisii CO₂, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 3
Emisii CO ₂ (tone/zi)	2027	2.718,06	2.583,92
	2035	3.106,93	2.804,40

Emisii N₂O, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 3
Emisii N ₂ O (Kg/zi)	2027	223,20	201,25
	2035	254,77	217,03

Emisii CH₄, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 3
Emisii CH ₄ (Kg/zi)	2027	534,55	496,80
	2035	609,23	533,03

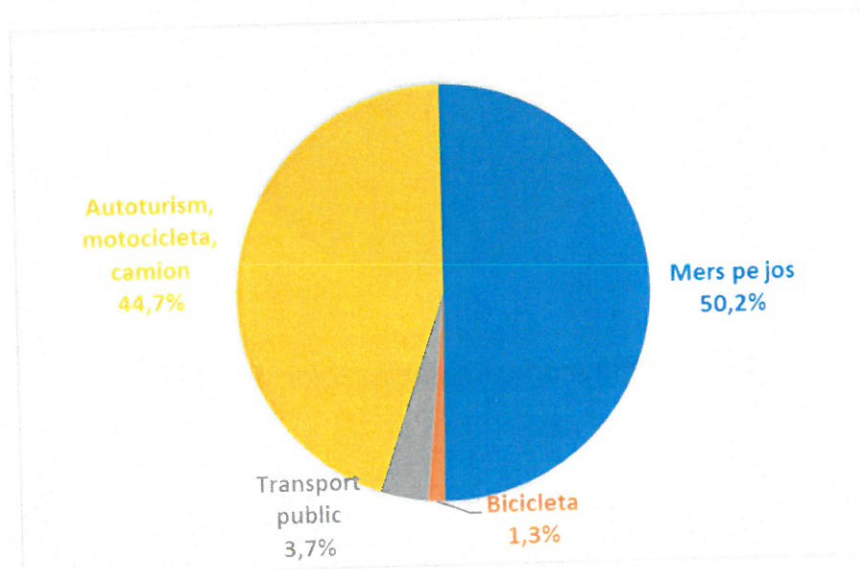
După cum se observă, pentru toți indicatorii Scenariul 3 aduce îmbunătățiri semnificative, în raport cu Scenariul 1 (continuarea situației actuale).

Același impact pozitiv al implementării scenariului se constată și în ceea ce privește cotele modale ale deplasărilor alternative, așa cum rezultă din graficele de mai jos, cu impact pozitiv direct asupra factorilor de mediu, datorită reducerii deplasărilor cu vehiculele personale.

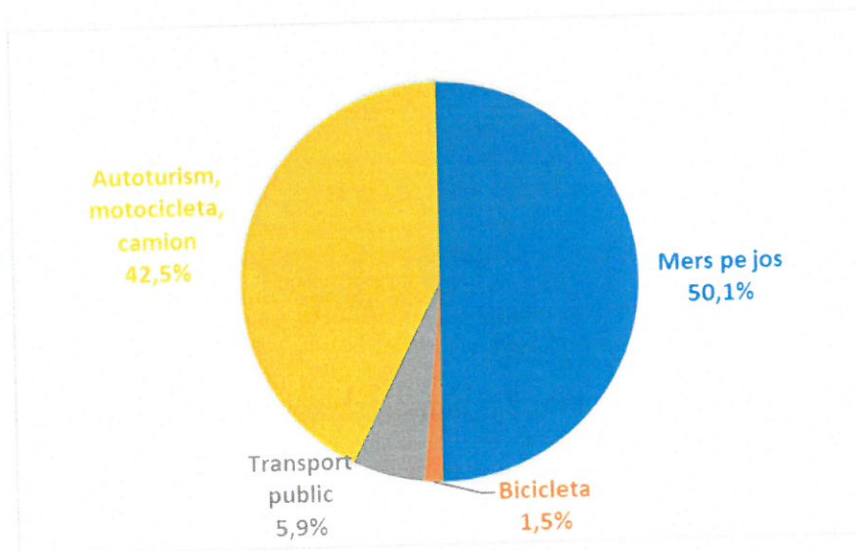


Repartiția modală pe anii de prognoză

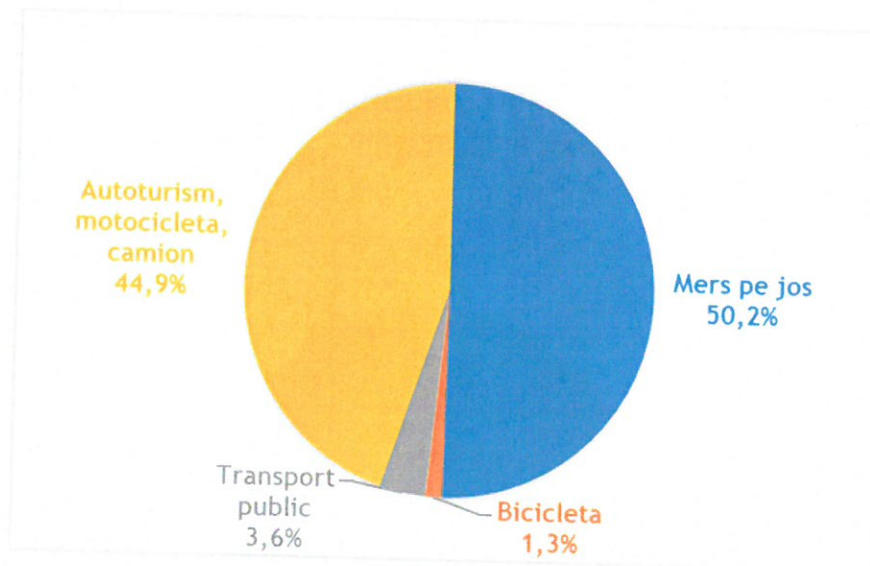
Ca urmare a analizelor efectuate cu ajutorul modelului de transport și a matricelor de calcul, au rezultat următoarele repartiții modale:



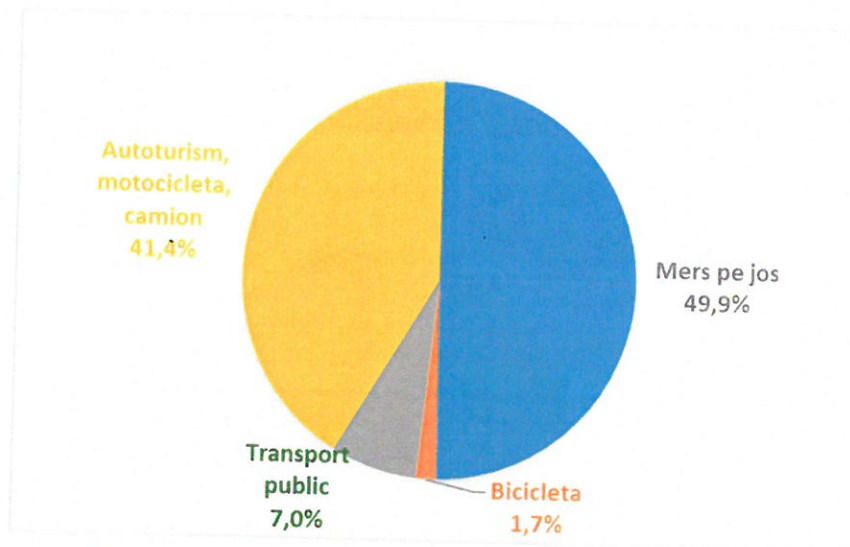
Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2027



Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 3, 2027



Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2035



Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 3, 2035

ÎNTOCMIT,
SC. URBAN SCOPE S.R.L.

