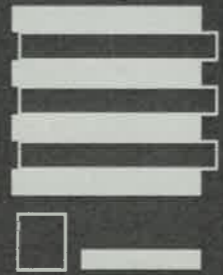
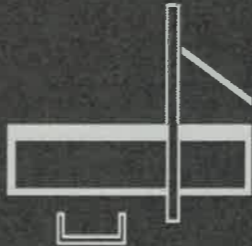
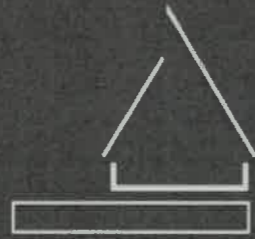
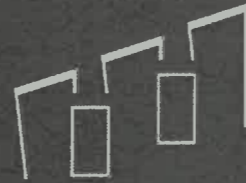
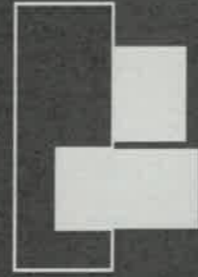
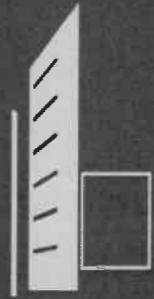
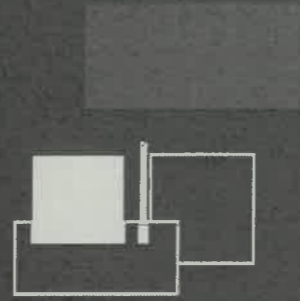
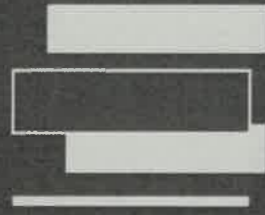


DIAGNOZĂ, VIZIUNE, OBIECTIVE ȘI PLAN DE ACȚIUNE

Regenerare urbană, creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate prin redirectionarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran și extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a Municipiului Câmpina

Beneficiar
Primăria Municipiului Câmpina







01.

INCADRARE ÎN ALTE DOCUMENTAȚII STRATEGICE

- corelare cu Strategia de Dezvoltare Locală a Municipiului Câmpina 2017-2023

02.

DIAGNOSTIC

- CONCLUZII ALE STUDIILOR DE FUNDAMENTARE
- Studiu geotehnic
 - Studiu de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație
 - Raport de diagnostic arheologic
 - Studiu peisagistic, rețeaua de spații verzi
 - Studiul de fundamentare privind regimul de înălțime, silueta și accente verticale
 - Studiul de fundamentare privind relația spațial-configurativă și funcțională a cadrului construit din zona studiată în raport cu cea învecinată
 - Raport de diagnostic arheologic
 - Studiu istoric
- Concluzii ale analizelor urbanistice

03.

VIZIUNE

04.

OBIECTIVE / PROIECTE

05.

PLAN DE ACȚIUNE



DIAGNOZĂ, VIZIUNE, OBIECTIVE ȘI PLAN DE ACȚIUNE

I. ÎNCADRARE ÎN ALTE DOCUMENTE STRATEGICE

Regenerare urbană, creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate prin redirectionarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran și extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a Municipiului Cămpina



PROIECTE PRIORITYRE PROPUSE PENTRU MUNICIPIUL CÂMPINA ÎN PERIOADA 2021-2027 ÎN ZONA DE STUDIU

1. „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 în zona centrală a Municipiului Câmpina”

Domeniul de intervenție: Infrastructură locală

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

Sursele de finanțare: PNRR, Buget Local, Alte surse de finanțare;

Proiectul de investiții conține tipurile de intervenții:

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

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

Domeniul de intervenție: Infrastructură locală

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

Sursele de finanțare: PORT 2021-2027, PNRR, Buget Local, Alte surse de finanțare;

Proiectul de investiții conține tipurile de intervenții:

- regenerarea spațiului urban central prin extinderea/modernizarea traseelor/ pistelor pentru pietoni și biciclete, inclusiv a trotuarelor, amenajarea de zone pietonale și modernizarea celor 2 parcuri existente (Parcul Milia și Parcul Regele Mihai);
- dotarea cu mobilier urban de tip smart;
- extindere și iluminat public cu LED, iluminat ornamental, wi-fi, inclusiv dotări și echipamente;
- supraveghere video;
- instalare sistem de monitorizare a poluării aerului.

3. Reabilitare și modernizare „Colegiul Național Nicolae Grigorescu”

Domeniul de intervenție: Resurse Umane, Educație și Formare Profesională

Obiective atinse: OS6: Îmbunătățirea calității, eficacității și a relevanței sistemului de educație și formare pentru piața muncii, pentru a sprijini dobândirea de competențe cheie, inclusiv a competențelor digitale și OS6.5: Reabilitarea/ extinderea/ modernizare/ dotarea unităților de învățământ care alcătuiesc infrastructura educațională pentru a crește performanțele și a preveni abandonul școlar

Sursele de finanțare: Fonduri CNI, POR 2021-2021, Buget Local, Granturi PPP, Alte surse de finanțare;

Proiectul de investiții conține tipurile de intervenții:

- Amenajarea unui teren de sport multifuncțional;
- Reabilitarea Sălii de Sport a CNNG;
- Amenajarea și dotarea curții școlii;
- Săli de clasă modernizate;
- Bibliotecă digitală;
- Sistem de iluminat arhitectural.



DIAGNOZĂ, VIZIUNE, OBIECTIVE ȘI PLAN DE ACȚIUNE

II. DIAGNOSTIC

Regenerare urbană, creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate prin redirectionarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran și extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a Municipiului Cămpina

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

Din analiza datelor hidrogeologice și seismice, rezultă faptul că adâncimea de fundare trebuie să fie minimum 1.00 m de la cota terenului natural dar sub stratul de umplutura și sol vegetal iar fundarea se va face direct pe terenul natural fără procedee de îmbunătățire sau indirect dacă se constata ca terenul este unul mediu sau dificil de fundare.

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

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

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

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

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

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

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

Recomandările specifice zonelor de riscuri naturale și antropice:

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

II. DIAGNOSTIC

Concluzii ale studiilor de fundamentare - Studiu de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație

Legătura în teritoriu

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

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

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

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

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

Se recomandă crearea unei centuri sau rute ocolitoare pentru partea de sud-est a Municipiului, care să facă legătura dintre DJ 101 I și DJ 101 R, propunere care există în PMUD Câmpina și Studiu de Circulație pentru PUG.

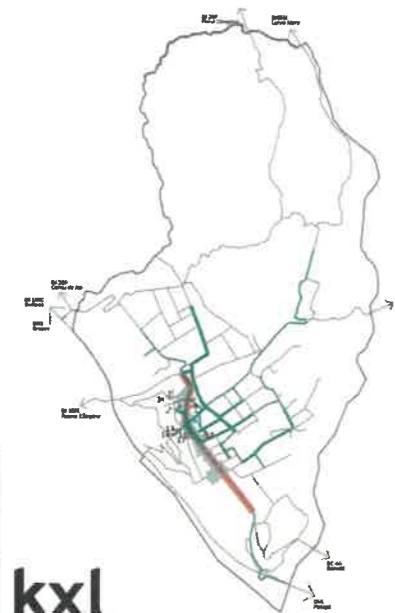
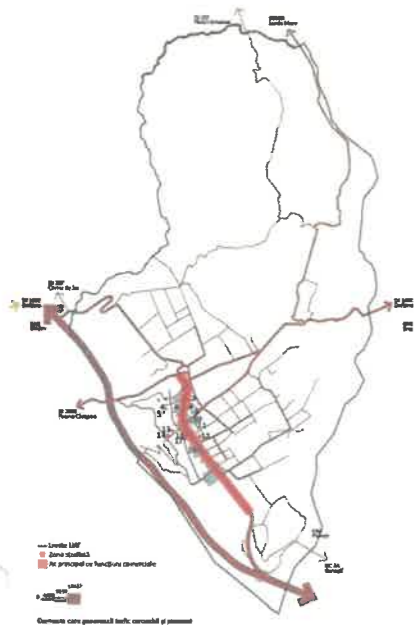
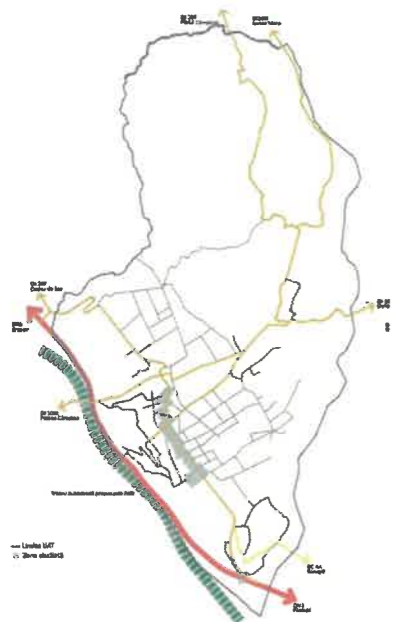
Rețea stradală

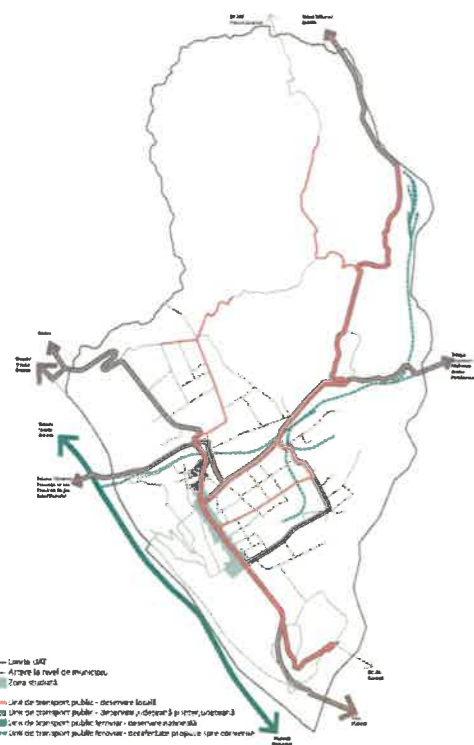
Municipiul Câmpina dispune în zona centrală de o rețea stradală densă, cu aspect neordonat, organică, însă clar ierarhizată. Câmpina este un oraș ușor de parcurs, cu dimensiuni reduse-medii și densitate a populației medie cu o bună conectivitate internă, cu distanțe scurte între obiective, ce ar putea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

Potențial de dezvoltare

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

Structură neplanificată a zonei centrale, dezvoltată longitudinal, cu un pas mic între intersecții, combinate cu o densitate mai mare a construcțiilor (distanțe între casă - principale puncte de interes pentru locuitori sunt mai mici), în special în zona centrală și de-a lungul străzilor principale, generează probleme de trafic în teritoriu. Structura compactă a zonei centrale, densitatea medie/mare și (ce determină posibilitatea unor deplasări mai scurte de 30 de minute cu bicicleta sau pietonale) reprezintă un avantaj, deoarece ar putea favoriza folosirea mobilității active (bicicleta, mersul pe jos), în detrimentul folosirii autoturismelor.





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

- Există numeroase accese ale blocurilor, generând astfel intersecții cu străzi de categoria a IV-a la mai puțin de 500 m. Din punct de vedere al traficului, zona analizată prezintă, în cazul orelor de vârf, aglomerări de-a lungul Bulevardului Carol I, Calea Doftanei și la principalele intersecții ale acestora. O zonă de conflict din punct de vedere al traficului se observă pe Strada Mihail Kogălniceanu, în punctul în care aceasta trece de la 4 benzi la 2 benzi, accentuată și de apropierea pieței agroalimentare, un generator de trafic important al Municipiului.

Profilele stradale au dimensiuni corespunzătoare pentru categoria din care fac parte. Acestea necesită însă configurări (introduceri de sensuri unice, realizarea de trotuare mai late pe anumite porțiuni, realizarea de piste de biciclete). Se observă că în zona centrală se respectă distanța între intersecțiile de străzi de categoria a II-a (500m), existând o singură intersecție între străzi de categoria a II-a – Bulevardul Carol I cu Calea Doftanei. Distanțele între străzile de categoria a III-a sunt în unele cazuri mai mici de 200 m.

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

2.4. Trafic auto

Probleme identificate:

- intersecțiile dese ale străzilor de categoria a III-a și a IV-a, ce au un pas nepotrivit categoriei din care fac parte în zona periferică a Municipiului (pas mai mic de 200 m pentru intersecții de străzi de categoria a III-a cu dublu sens);
- intersecții între străzi de categoria IV (exemplu Aleea Zânelor, Aleea Rozelor), și categoria II (Bulevardul Carol I). Acestea contribuie la problemele de trafic. Este recomandată evitarea unor astfel de intersecții pentru viitoarele propuneri;
- cele mai intense relații de circulație se manifestă pe direcția Bd. Carol 1, cu valori orare medii cuprinse între 400 și 450 veh/h/sens (pentru cele două vârfuri ale zilei);
- capacitatea de circulație redusă din cauza numărului foarte mare de autovehicule parcate pe sau parțial pe carosabil.
- densitatea mare de servicii și locuințe în zona centrală, care preia și o parte din traficul de tranzit, în contextul creșterii deplasărilor interjudețene în scop de muncă;
- lipsa unei centuri de ocolire;
- creșterea în fiecare an a numărului de vehicule în oraș;
- lipsa locurilor de parcare și folosirea carosabilului pentru parcare mașinilor / ocuparea trotuarelor cu autoturisme care duc la folosirea de către pietoni a spațiului carosabil;
- predominanța spațiului disponibil pentru vehicule în detrimentul celui pietonal;
- slaba calitate a marcajelor rutiere.
- lipsa infrastructurii și obstacolele reprezentate de autoturismele parcate pe carosabil și pe trotuare au dus la descurajarea utilizării bicicletelor.
- Risc crescut de accidente pe străzile principale;
- Trafic rutier intens din cauza lipsei unor elemente care să stimuleze mobilitatea urbană durabilă, respectiv deplasările cu transportul public, bicicleta și pietonale.



II. DIAGNOSTIC

Concluzii ale studiilor de fundamentare - Studiu peisagistic, rețeaua de spații verzi

fig. 29 - Sinteza analizelor

PUNCTE TARI

Peisaj

- Existența unor perspective favorabile către zonele muntoase

Mobilitate

- Fluxurile de circulație pietonală concentrate în zona studiată;

Vegetație, materiale și mobilier

- Structură vegetală amplă, valoroasă și vegetație îngrijită

- Existența unui aliniament vegetal ce funcționează ca o perdea de protecție față de circulația carosabilă

Fond construit

- Zone generoase de servicii la parter ce atrag fluxuri pietonale.

PUNCTE SLABE

Peisaj și compoziție

- Regim de înălțime variat și tratări de fațade diferite;

- Centru istoric slab definit cu funcțiuni limitate;

Mobilitate

- Ax principal slab dezvoltat din punct de vedere al ca pacității și confortului pietonului;

- Zona centrală sufocată de parcuri și trafic rutier;

Spații verzi, vegetație, materiale și mobilier

- Spații publice lipsite de caracter sau slab definite, ce au doar rol ornamental;

- Spații publice organizate izolat - ce nu sunt legate într-un sistem;

- Aree deficitare din punct de vedere al prezenței și echipării spațiilor plantate la nivelul locuințelor colective;

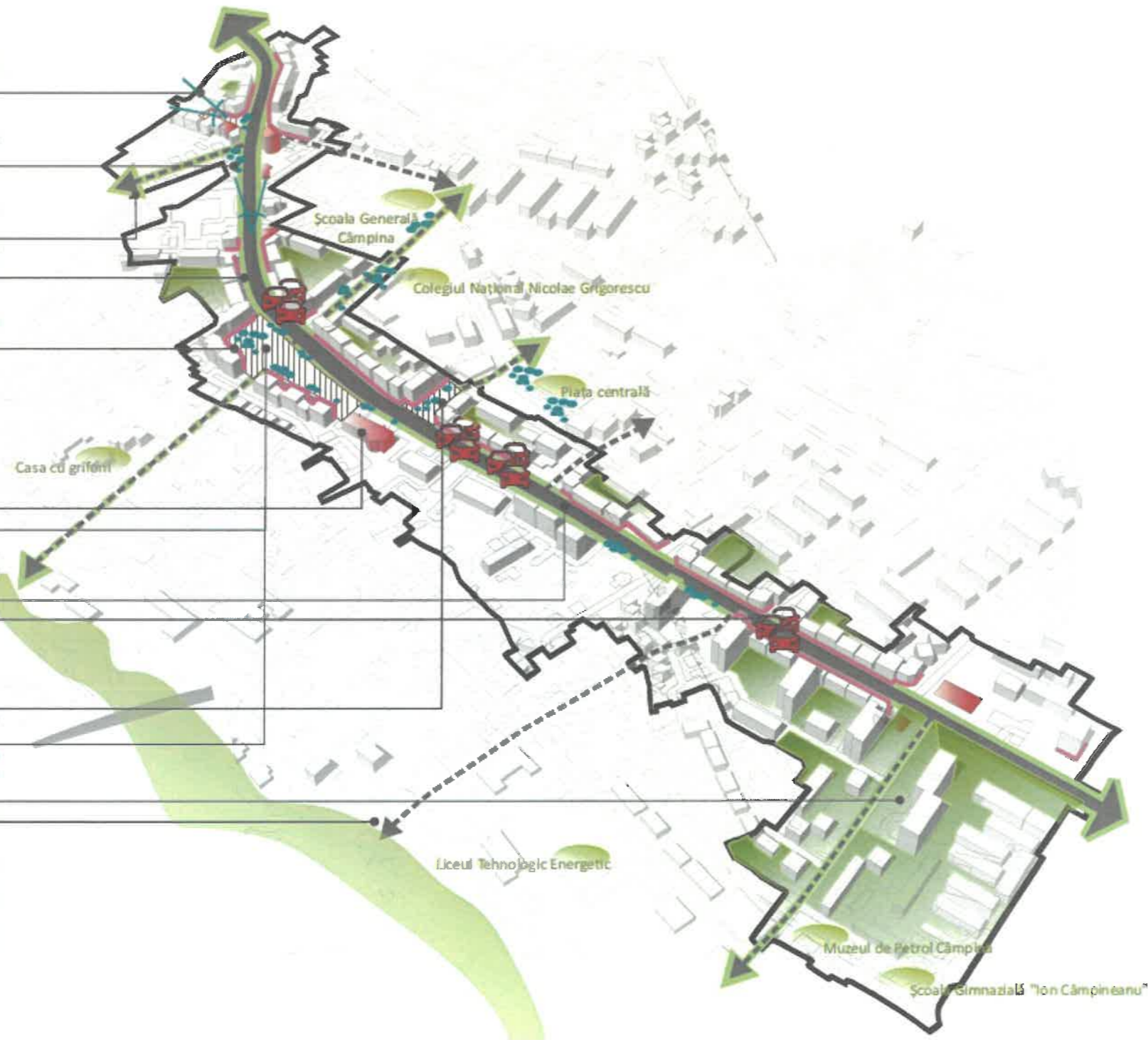
- Discontinuitatea sistemului de spații publice/verzi;

Fond construit

- Construcții noi dezvoltate spontan ce creează dezordine în peisaj; (Clădire fosta Bancă Comercială)

- Elemente de patrimoniu nevalorificate ca elemente emblematice și de identitate ale orașului;

- Structură clădire abandonată - Intersecția Str. 1 Decembrie 1918 și B-dul Carol I.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

3 – Spații publice aferente locuințelor colective

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

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

4 – Spații dedicate locurilor de joacă

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

Tipul, configurația și capacitatea acestui tip de spațiu trebuie să răspundă caracterului zonei în care este amplasat.

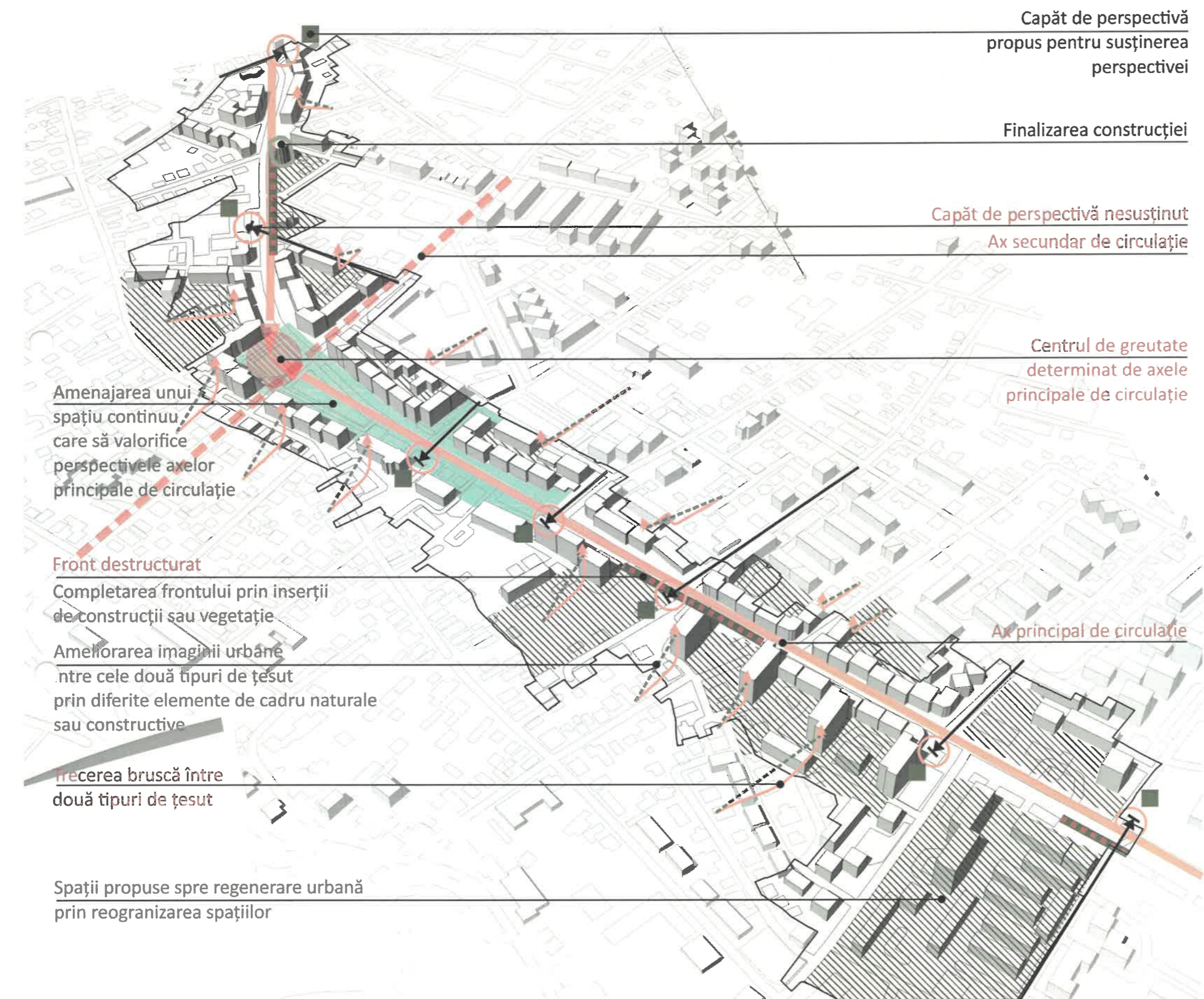
Spațiul public trebuie să ofere locuri de joacă pentru copii, iar aceste locuri trebuie amplasate cu atenție în funcție de cerere. Utilizarea comună a locurilor de joacă de către copii va contribui la incluziunea socială. Aferent locului de joacă trebuie să existe un spațiu pentru părinții ce supraveghează copii.

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



II. DIAGNOSTIC

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



II. DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Siluețele transversale se caracterizează, în majoritatea cazurilor, printr-o creștere bruscă a înălțimii la limita zonei studiate, mai exact la intersecția dintre cele două tipuri de țesut. Creșterea înălțimii poate avea conotații pozitive, accentuându-se astfel caracterul central, dar se observă necesitatea unor măsuri pentru ameliorarea disfuncțiilor pe limita zonei de studiu. Având în vedere faptul că situl are un caracter longitudinal, invitând utilizatorul spațiului urban la un parcurs dinamic, se pot remarca diferite tipuri de secvențe vizuale create de morfologia fiecărui segment, care se desfășoară de la nord la sud sau în sens opus. Lipsește, însă, o marcă funcțională pe spațiul public a acestor secvențe, care să susțină importanța traseului la nivel de oraș sau teritoriu.

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



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

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

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

-poziția 434 a LMI, cod PH-II-m-B-16390, beciul casei, municipiul Câmpina, Bd. Carol I 71A, suprapus de blocuri, datare sf. sec. XVIII;

-poziția 435 a LMI, cod PH-II-m-B-16391, beciul casei, municipiul Câmpina, Bd. Carol I 71B, suprapus de blocuri, datare 1861;

Aceleași structuri apar puțin diferit în Lista Monumentelor Istorice/2015:

-poziția 446 a LMI, cod PH-II-m-B-16391, beciul casei, municipiul Câmpina, strada 1 Decembrie 1918, nr. 15, suprapus de blocuri, datare 1861;

-poziția 447 a LMI, 1861 cod PH-II-m-B-16390, beciul casei, municipiul Câmpina, Bd. Carol I 71A, suprapus de blocuri, datare sf. sec. XVIII.

Dintr-o eroare regretabilă în Lista Monumentelor Istorice nu figurează toate siturile arheologice identificate pe teritoriul municipiului Câmpina, cu toate că aceste cercetări au fost întreprinse anterior anului 2015, mai precis în anii 1988 și 2002. Spre deosebire de Lista Monumentelor Istorice (LMI), în Repertoriul Arheologic Național (RAN) sunt incluse cinci situri arheologice dintre care patru sunt situate în zona istorică a municipiului Câmpina și au legătură cu vechea configurație urbană a acestuia din secolele XVII-XIX.

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

1. Beciurile unei foste prăvălii cu locuință de factură sătească de la Câmpina, Cod RAN 131265.07; Cod LMI PH-II-m-B-16390.

2. Hanul și vama medievală de la Câmpina-Odor, Cod RAN 131265.04 Cercetări arheologice au fost întreprinse în anul 1988 de către Ștefan Olteanu și Nina Grigore.

3. Ansamblul de arhitectură medievală aflat în incinta Colegiului Național Nicolae Grigorescu, Cod RAN 131265.02.

4. Școala domnească de la Câmpina, Cod RAN 131265.06; Cod LMI PH-II-m-B-16400, Școala Domnească este în prezent o anexă a Colegiului Național „Nicolae Grigorescu”, sfârșitul secolului al XVIII-lea

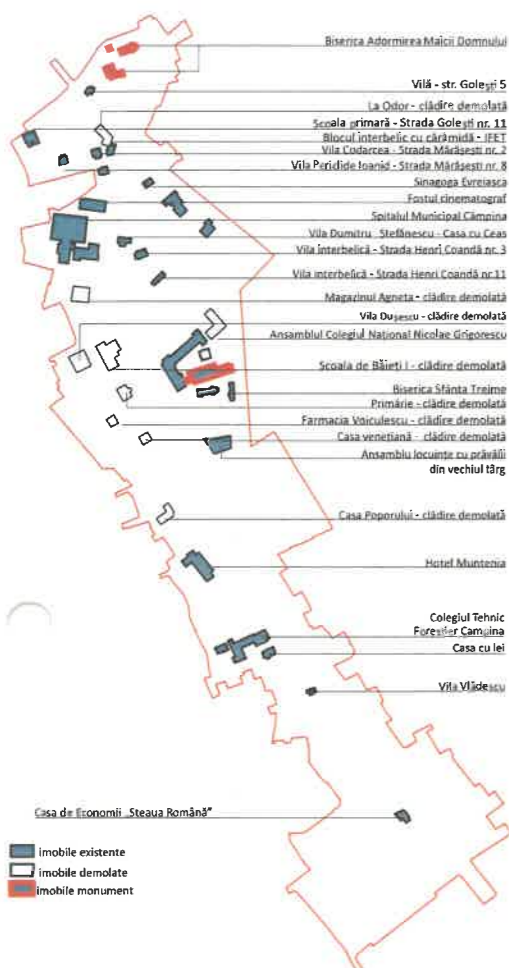
Informațiile despre vechiul nucleu urban al Câmpiniei ca și despre organizarea spațială a localității sau vechea tramă stradală, în perioadele medievale și moderne, pe care le avem în prezent sunt insuficiente. De aceea nu se poate preciza care era întinderea localității într-o anumită perioadă sau cum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

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

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

II. DIAGNOSTIC

Concluzii ale studiilor de fundamentare - Studiu istoric



Asupra zonei de studiu aferentă PUZ ”Regenerare urbană, creșterea mobilității urbane nepoluate prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate prin redirecționarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran și extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a municipiului Câmpina” sunt delimitate următoarele subzone și zone istorice de referință.

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

Zona istorică de referință (ZIR) reprezintă o ”zonă din teritoriul administrativ care se definește și delimitează prin studiul istoric general și care prezintă caracteristici coerente din punct de vedere urbanistic, arhitectural și istoric care vor fi preluate în modul de dezvoltare viitor al teritoriului” Ea este similară unei unități teritoriale de referință (UTR - specifică documentațiilor de urbanism) și desemnează o zonă de țesut urban construit, spațiu public urban sau spațiu plantat ce prezintă caracteristici morfologice și tipologice comune, sunt generate de același fenomen de evoluție urbană (ex. parcelare), construite în aceeași perioadă sau prezintă o coerență compozițională urbană mare deși nu fac parte din aceeași epocă constructivă.

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

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

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

ZIR. 1 - Ansamblul urban dispărut al târgului Câmpinei

ZIR. 2 - Ansamblul Colegiului Național Grigorescu și Bis. Sf. Treime

ZIR. 3 - Vila D. Ștefănescu „Casa cu ceas”

ZIR. 4 - Ansamblu Vila dr. Gheorghiu „Casa cu lei” și Colegiul Forestier

ZIR. 5 - Ansamblul Bis. Adormirea Maicii Domnului „de la Han”

ZIR. 6 - Ansamblu Piața centrală

SIR 6.1 - Ansamblu istoric târg Câmpina

SIR 6.2 - Ansamblu piață și locuințe colective cu comerț la parter

ZIR. 8 - Ansamblu locuințe colective dezvoltate în jurul unor spații publice

SIR 8.1 - Parc Măria și Mihai I

SIR 8.2 - Ansamblul Piața Ceasului

ZIR. 9 - Ansamblu dotări urbane

SIR 9.1 - Spitalul municipal și Cinematograful

SIR 9.2 - Hotel Muntenia, Posta și sediul BCR

SIR 9.3 - Școala centrală Câmpina

ZIR. 10 - Zona destructurată

SIR 10.1 - Zona destructurată - Sinagoga

SIR 10.2 - Zona destructurată - Benzinărie sud

ZIR. 11 - Ansamblu blocuri de locuințe și servicii

SIR 11.1 - Ansamblu blocuri de locuințe și servicii cu înălțime medie-mare și cu învelitoare din ceramică

SIR 11.2 - Ansamblu blocuri de locuințe cu înălțime medie din anii 50-60

SIR 11.3 - Ansamblu blocuri de locuințe cu înălțime medie din anii 70-80

SIR 11.4 - Ansamblu blocuri de locuințe cu înălțime mare din anii 70-80

SIR 11.5 - Ansamblu blocuri de locuințe cu înălțime mare din anii 80-90

ZIR. 12 - Țesut tradițional locuințe

SIR 12.1 - Țesut tradițional locuințe în zona construită protejată

SIR 12.2 - Țesut tradițional locuințe în afara zonei construite protejate

SIR 12.3 - Țesut tradițional locuințe de periferie



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

Sunt necesare îmbunătățiri pe plan economic:

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

Sunt necesare îmbunătățiri pe plan social:

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

Sunt necesare îmbunătățiri din punct de vedere al traficului:

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

Sunt necesare îmbunătățiri din punct de vedere al mediului:

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

Sunt necesare îmbunătățiri din punct de vedere al imaginii urbane:

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

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

DIAGNOZĂ, VIZIUNE, OBIECTIVE ȘI PLAN DE ACȚIUNE

III. VIZIUNE

Regenerare urbană, creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate prin redirectionarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran și extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a Municipiului Cămpina

accesibilitate

participare la viața urbană

conectivitate

shared space

integrare

mai verde

siguranță

poluatorul plătește

consultare participare

atractivitate

principiul responsabilității cetățenești

principiul interesului public

principiul interesului public

funcționalitate

siguranță



Zona Centrală a Municipiului Câmpina - un spațiu contemporan, definitiv pentru oraș, atât pentru imaginea sa cât și la nivel funcțional, care conectează cele mai diverse activități urbane destinate unei comunități vibrante, diverse, grijulii cu natura și cu patrimoniul construit și interesată de sustenabilitate.



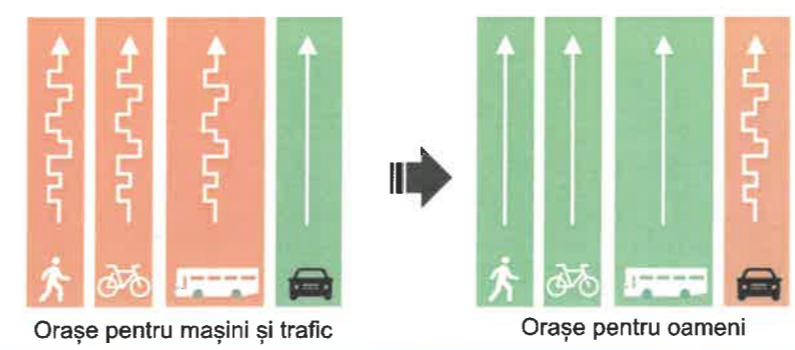
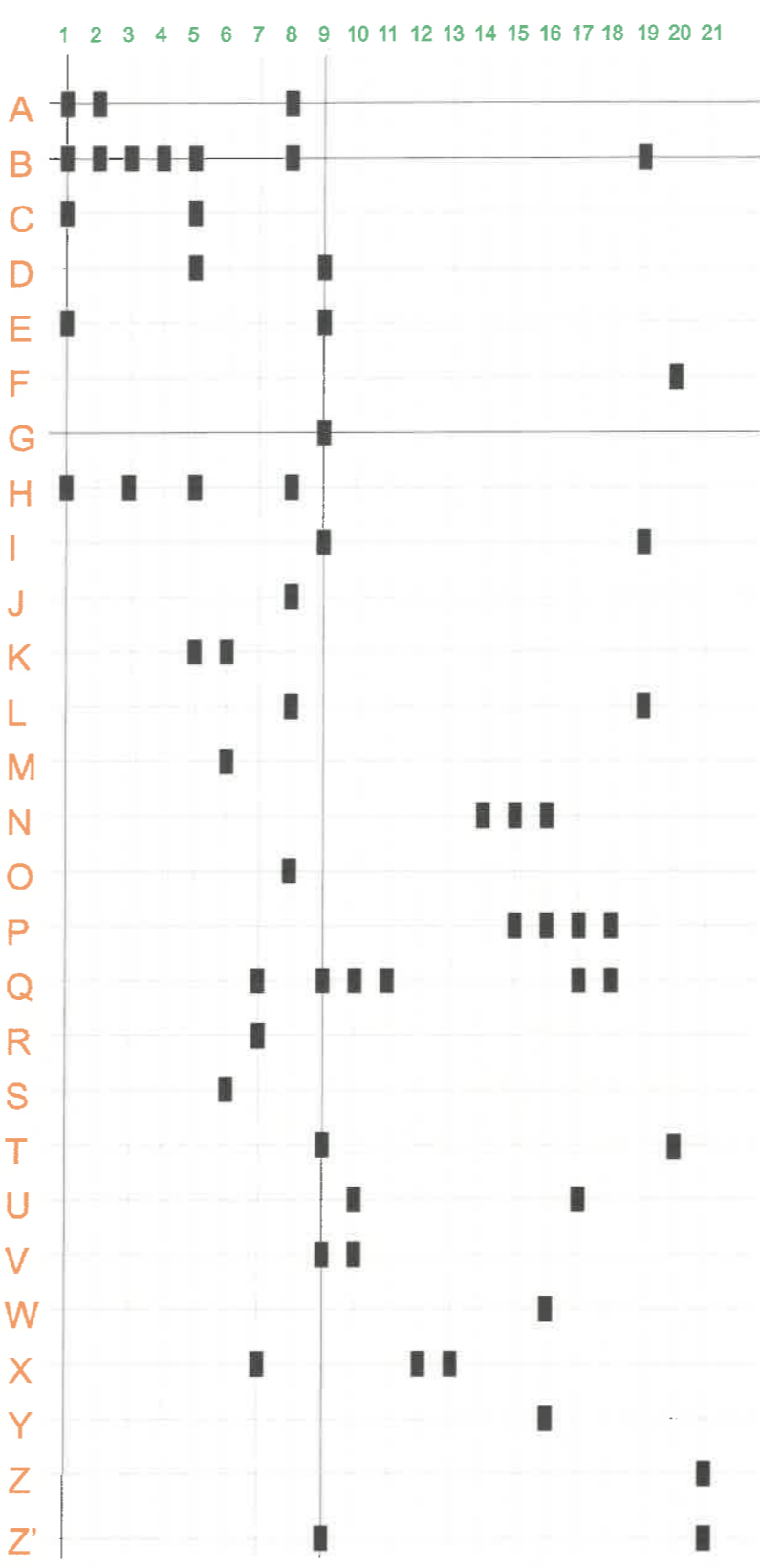
DIAGNOZĂ, VIZIUNE, OBIECTIVE ȘI PLAN DE ACȚIUNE

IV. OBIECTIVE ȘI PROIECTE

Regenerare urbană, creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate prin redirectionarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran și extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a Municipiului Cămpina

IV. OBIECTIVE ȘI PROIECTE

- | | |
|---|--|
| A Conectivitate sporită între zona centrală și cartierele orașului | 1 Proiect de realizare a unui pasaj subteran pe direcția Bulevardului Carol I (650 ml) și pe direcția Căii Doftanei (200 ml) |
| B Trafic decongestionat în zonă | 2 Proiect de realizare a unui sistem de senzori unici - inel de circulație (3300 ml) |
| C Conectivitate ridicată la transport public | 3 Proiect de amenajare intersecție (realizare sens giratoriu) la intersecția dintre Bd. Nicolae Bălcescu și Strada Orizontului) - 3700 mp |
| D Accesibilitatea fizică crescută pentru persoanele cu mobilitate redusă | 4 Proiect de amenajare intersecție (sens giratoriu) dintre Bd. Carol I, Strada 1 Decembrie 1918 și Strada Mărășești (2100 mp) |
| E Numărul accidentelor rutiere redus cu peste 50% pe arterele principale | 5 Proiect de modernizare a stațiilor de transport în comun și dotarea lor cu echipamente de temporizare |
| F Nivel crescut de conștientizare în rândul locuitorilor cu privire la siguranța în trafic și necesitatea unei mobilități durabile. | 6 Proiect de reglementare a unor exigențe pentru mijloacele de transport în comun în vederea îmbunătățirii calității serviciului |
| G Traficul de tranzit eliminat din zonele de socializare din centrul orașului | 7 Proiecte de reorganizare a spațiilor comune aferente insulelor de locuițe colective (accesuri de tip shared-space, parcări - aproximativ 1200 locuri, spații publice amenajate și specializate) |
| H Volum al traficului de tranzit diminuat până la jumătate în zona centrală a orașului | 8 Proiect de modificare a profilelor stradale pentru introducerea de piste de biciclete (2300 ml) |
| I Circulație pietonală care primează în detrimentul celei carosabile | 9 Proiect de amenajare dală urbană cu rol de spațiu public multifuncțional (3,2 ha) |
| J Infrastructură reconfigurată și adaptată pentru sistemul velo pe principalele artere identificate și pe traseele turistice | 10 Proiecte de intervenții de vitalizare (reparații alei, replantări / toaletări arbori, schimbare / restaurare mobilier urban, etc.) - 2900mp |
| K Transport în comun eficient, sigur și atractiv | 11 Proiect de hotărâre pentru aprobarea unei comisii de estetică urbană la nivel de oraș |
| L Poluare a mediului redusă cu până la 50% prin prioritizarea deplasărilor nemotorizate și nepoluante | 12 Proiect de hotărâre pentru aprobarea unui regulament privind calcularea necesarului de locuri de parcare pentru toate funcțiunile |
| M Sisteme de transport public nepoluante utilizate în proporție de până la 100% | 13 Proiecte de hotărâre pentru aprobarea politicii orașenești de parcare pe spațiul public - ticketing |
| N Patrimoniul cultural protejat și valorificat | 14 Proiecte de clasare a imobilelor cu valoarea istorică, arhitecturală și ambientală identificate prin studiu istoric realizat pentru faza PUZ |
| O Sistem de spații publice și verzi conectat la nivel pietonal și velo | 15 Proiecte de restaurare a monumentelor istorice aflate în stare de degradare |
| P Fond construit aflat în stare bună, care respectă prescripțiile regulamentului local de urbanism | 16 Proiecte de consolidare a imobilelor cu risc seismic |
| Q Imagine urbană ameliorată | 17 Proiecte integrate de reamenajare a spațiilor comerciale de la parterul blocurilor, în zona dalei urbane |
| R Numărul parcărilor spontane din spațiul pietonal redus cu aproape 75% în decursul a 10 ani; | 18 Proiect de încurajare a reabilitării și modernizării fațadelor imobilelor private, |
| S Sistem de transport public modernizat, eficient și cu o atractivitate crescută bazat pe introducerea tehnologiei de vârf în operare în cadrul tuturor nivelurilor acestuia | 19 Proiecte de realizare a centrelor pentru închiriere biciclete și trotinete electrice |
| T Spațiu public durabil, cu materiale și vegetație sustenabile | 20 Contracte eficiente de mentenanță a spațiilor publice |
| U Spațiu public valorificat la maxim pentru activități urbane | 21 Proiect de integrare a problemelor de mentenanță, asistență și control într-un sistem digital la nivel de oraș |
| V Suprafață de spații verzi majorată cu până la 30% atât pe spațiile publice cât și pe cele private | - gestionarea activităților interne din cadrul instituțiilor |
| W Mixitate funcțională atât la nivelul imobilelor cât și la nivelul spațiilor publice | - interacțiunea cu cetățenii. |
| X Populație sănătoasă | - culegerea, gestionarea și analiza datelor din teren GIS |
| Y Străzi și spații verzi eliberate de autoturisme parcate spontan | - call-center automatizat |
| Z SMART CITY | - Soluții de InfoKiosk |
| Z' Mediu economic atractiv | - e-ticketing parcări, închirieri biciclete etc |
| | - Iluminat Public Inteligent / Telegestiune iluminat stradal |



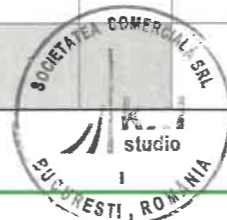
DIAGNOZĂ, VIZIUNE, OBIECTIVE ȘI PLAN DE ACȚIUNE

V. PLAN DE ACȚIUNE

Regenerare urbană, creșterea mobilității urbane nepoluante prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate prin redirectionarea circulației rutiere printr-un pasaj subteran și extinderea, modernizarea și dotarea spațiului pietonal din zona centrală a Municipiului Câmpina

V. PLAN DE ACȚIUNE

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





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

B-dul Expoziției, nr. 7, Sector 1, București

Tel: +40 21 224 52 82

www.kxl.ro