

2015



POZIȚIONAREA  
MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI A  
ZONEI METROPOLITANE LA  
NIVEL EUROPEAN,  
NAȚIONAL, REGIONAL /  
CORELARE PUG CU  
DOCUMENTAȚII DE ORDIN  
SUPERIOR

PLANUL URBANISTIC GENERAL PLOIEȘTI 2015

# I. FOAIE DE CAPĂT

Proiect nr. 16942/22.09.2014	Actualizare și Revizuire Plan Urbanistic General al Municipiului Ploiești, Regulament Local de Urbanism aferent, Elaborare Strategie de Dezvoltare Urbană a Municipiului Ploiești și Plan de Amenajare a Teritoriului Metropolitan, precum și Documentațiile aferente
	<b>Faza 1 – Studii de fundamentare</b>
	<b>Poziționarea Municipiului Ploiești și a zonei metropolitane la nivel european, național, regional / Corelare PUG cu documentații de ordin superior: Strategia de Dezvoltare, PID Pol de Creștere Ploiești – Prahova, CSB2035, Axa Nord-sud Ploiești București Giurgiu, PDR Prahova</b>
Proiectant de specialitate:	<b>sc CCPEC srl și CCPEC/UAUIM</b> Adresa: Str. Academiei 18-20, 010014, București, România Tel: +40 21 307 71 12; Fax: +40 21 307 71 09 <i>urb. Reinhold Stadler</i> <i>urb. Mihai Alexandru</i> <i>arh. Cătălina Ioniță</i> <i>Colaboratori</i> <i>Masterand urb. Monica Pătrășcoiu</i> <i>Masterand urb. Laura Ferăstrău</i> <i>Masterand urb. Ioana Nenciu</i> <i>Student psg. Andreea Toma</i> <i>Ing.silvic Pieter Wieringa</i>
Beneficiar:	<b>Primăria Municipiului Ploiești</b> Adresa: Bdul Republicii nr.2 Tel.: +40/0244/515982; 516699 <a href="http://www.ploiesti.ro">www.ploiesti.ro</a>
Proiectant general:	<b>Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" - București</b> <b>Centrul de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting</b> Adresa: Str. Academiei 18-20, 010014, București, România Tel: +40 21 307 71 12; Fax: +40 21 307 71 09 <a href="http://www.uauiim.ro">www.uauiim.ro</a>
Șef proiect:	<i>arh. Florin Machedon</i>
Coordonator proiect:	<i>urb. Mihai Alexandru</i>
Director marketing:	<i>ec. Dana Racu</i>
Asociat:	<b>s.c. Mina-M s.r.l.</b> Adresa: Bd. Carol I, 65, Bucuresti-Sector 2, Bucuresti, 020917 021 312 6266
Subproiectanți de specialitate:	<b>sc UAUIM-CCPEC srl</b> <b>sc Mina-M srl</b> <b>sc MKBT Habitat srl</b> <b>sc Capitel Proiect srl</b> <b>sc Enviso srl</b> <b>sc AMEC srl</b> <b>sc Via Proiect srl cu consultant Universitatea Tehnică de Construcții București</b>
Data:	<b>Aprilie 2015</b>

---

## II. BORDEROU

---

<b>A</b>	<b>PIESE SCRISE</b>	<b>Pagina</b>
1	Foaie de capăt	2
2	Borderou	3
3	Memoriu	4

<b>B</b>	<b>PIESE DESENATE</b>		
	<i>NUME</i>	<i>SCARA</i>	<i>INDICATIV</i>
1	Structura urbană	1:10 000	U01
2			
3			
4			

---

### III. CUPRINSUL STUDIULUI

---

<b>I.</b>	<b>FOAIE DE CAPĂT .....</b>	<b>2</b>
<b>II.</b>	<b>BORDEROU .....</b>	<b>3</b>
<b>III.</b>	<b>CUPRINSUL STUDIULUI .....</b>	<b>4</b>
<b>IV.</b>	<b>REZUMATUL STUDIULUI .....</b>	<b>6</b>
<b>V.</b>	<b>POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI A ZONEI METROPOLITANE LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL, REGIONAL / CORELARE PUG CU DOCUMENTAȚII DE ORDIN SUPERIOR: STRATEGIA DE DEZVOLTARE, PID POL DE CREȘTERE PLOIEȘTI – PRAHOVA, CSB2035, AXA NORD-SUD PLOIEȘTI BUCUREȘTI GIURGIU, PDR PRAHOVA.....</b>	<b>7</b>
<b>1.</b>	<b>INTRODUCERE .....</b>	<b>8</b>
<b>2.</b>	<b>CONTEXT EUROPEAN .....</b>	<b>9</b>
2.1	Agenda teritorială a Uniunii Europene 2020 .....	9
a.	CARTA Verde a Coeziunii Teritoriale .....	11
b.	ESPON.....	13
i.	Relațiile urban-rural în Europa .....	13
ii.	Funcțiile urbane în Europa .....	16
iii.	Fluxuri de migrație care afectează regiunile Europei .....	16
iv.	ESPON FOCI (Future Orientations for Cities) .....	17
<b>3.</b>	<b>PROFILUL MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ÎN CONTEXTUL POLITICII DE POLI DE CREȘTERE.....</b>	<b>19</b>
<b>4.</b>	<b>ZONA METROPOLITANĂ PLOIEȘTI – RELAȚIILE CU TERITORIUL .....</b>	<b>22</b>
4.1.	Demografie și urbanizare .....	22
4.2.	Dezvoltare economică .....	24
4.3.	Aspecte de mediu.....	25
4.4.	Infrastructura de transport și Mobilitate .....	25



<b>5. ZONA METROPOLITANĂ PLOIEȘTI – ÎNCADRAREA ÎN CONTEXTUL STRATEGIC.....</b>	<b>27</b>
5.1. Conceptul Strategic București 2035 .....	27
5.2. PATJ Prahova (2002) .....	32
5.3. Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR).....	35
5.4. Master Plan General de Transport al României (MGT) .....	40
5.5. Axa de Dezvoltare Teritorială Ploiești – București - Giurgiu.....	43
5.6. Plan Integrat de Dezvoltare (PID) Pol de creștere PLOIEȘTI Prahova .....	46
5.7. Strategia de Dezvoltare Ploiești 2025 .....	48
<b>6. CORELAREA CU ALTE DOCUMENTAȚII DE ORDIN SUPERIOR – SINTEZĂ</b>	<b>50</b>
<b>7. STUDII DE CAZ – Comparatie 12 orașe.....</b>	<b>52</b>
<i>Orașe europene între 100 mii și 200 mii de locuitori (concluziile studiilor de caz prezentate succint în anexă) .....</i>	<i>52</i>
<b>8. EVOLUȚIA URBANISTICĂ A MUNICIPIULUI PLOIEȘTI DUPĂ 1990 .....</b>	<b>57</b>
<b>9. ANEXE .....</b>	<b>65</b>
9.1. ANEXE GENERALE .....	65
9.2. FIȘE SINTETICE – STUDII DE CAZ .....	67
9.2.1. TAMPERE, Finlanda.....	67
9.2.2. DEBRECEN, Ungaria .....	69
9.2.3. CORK, Irlanda .....	71
9.2.4. OVIEDO, Spania .....	73
9.2.5. CZESTOCHOWA, Polonia .....	75
9.2.6. GENT, Belgia .....	77
9.2.7. KARLSRUHE, Germania.....	79
9.2.8. RUSE, Bulgaria .....	81
9.2.9. GRAZ, Austria .....	83
9.2.10. LILLE, Franța .....	85
9.2.11. PORTO, Portugalia.....	87

---

## IV. REZUMATUL STUDIULUI

---

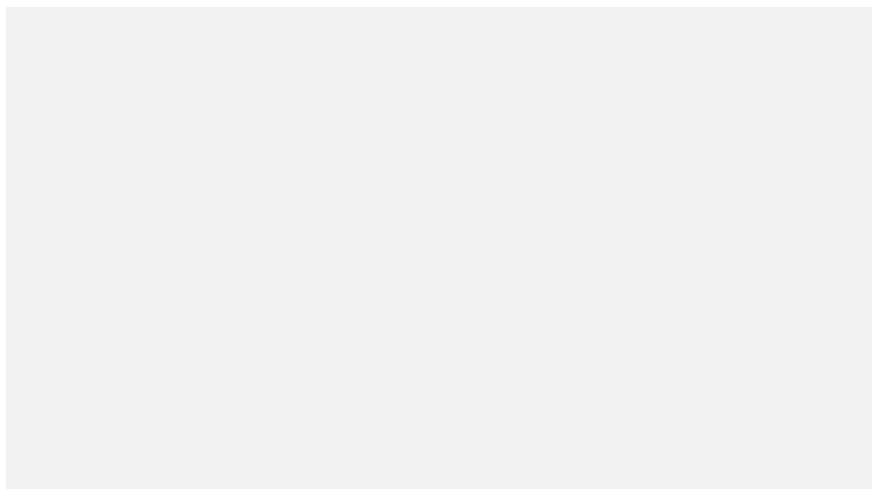
*Studiul de față își propune oferirea unei perspective asupra dezvoltării teritoriale de la niveluri superioare, încercând astfel să identifice principalele influențe și dinamici ale zonei de încadrare a zonei metropolitane a municipiului Ploiești, punând în evidență o serie de deziderate la nivel european, național, regional și județean.*

*Totodată, analizarea succintă a unor documentații de impact, cu rol în stabilirea unui cadru de dezvoltare pentru zona metropolitană Ploiești – din care menționăm lipsa unor comentarii asupra studiului Axei Ploiești București Giurgiu aflată încă în elaborare, dar care constituie o sursă importantă de avut în vedere în măsura în care aceasta este aprobată – are rolul de a identifica anumite riscuri și oportunități în dezvoltarea și consolidarea zonei metropolitane Ploiești, precum și o serie de proiecte și orientări prefigurate pentru dezvoltarea acestei zone pe termen mediu și lung.*

*O serie de analize succinte, pe paliere tematice este menită să evidențieze unele tendințe în dezvoltarea zonei metropolitane și să ofere o imagine de ansamblu asupra acesteia.*

*Studiile de caz, reprezentând situații de orașe cu o populație apropiată de cea a Ploieștiului au rolul de a oferi o bază de comparație pentru înțelegerea mai bună a Ploieștiului și dezvoltării sale. Acest subcapitol urmează a fi detaliat în privința problemelor și strategiilor pe care le adoptă în rezolvarea lor, în etapa următoare a studiului.*

*Printre elementele evidențiate în cadrul acestui studiu se pot menționa creșterea influenței Bucureștiului prin încercările de delimitare a zonei metropolitane proprii și prin alte numeroase studii la nivelul axei București Brașov, dar și necesitatea accelerării consolidării zonei metropolitane a Ploieștiului în special prin creșterea competitivității și a conectivității. Acest fapt nu se referă doar la competitivitate ci și la rezolvarea unor probleme de mediu, de coeziune socială și economică etc.*



**V. POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI A ZONEI  
METROPOLITANE LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL,  
REGIONAL /  
CORELARE PUG CU DOCUMENTAȚII DE ORDIN  
SUPERIOR: STRATEGIA DE DEZVOLTARE, PID POL  
DE CREȘTERE PLOIEȘTI – PRAHOVA, CSB2035, AXA  
NORD-SUD PLOIEȘTI BUCUREȘTI GIURGIU, PDR  
PRAHOVA**

---



---

# 1. INTRODUCERE

---

*Documentul face referire la zona metropolitană ca fiind constituită ca entitate juridică sub denumirea „Asociația de Dezvoltare Intercomunitară “Polul de Creștere Ploiești-Prahova”.*

*În analizele efectuate nu a fost inclus orașul Bușteni (membru în asociația de dezvoltare intercomunitară) deoarece aceste în momentul de față se află în afara zonei de influență a Ploieștiului. Zona metropolitană la care acest studiu se referă reprezintă o variantă extinsă față de propunerea fundamentată prin Planul de Amenajare a Teritoriului Intercomunal – PATICO Zona Metropolitană Ploiești, elaborat în 2004.*

Scopul studiului:

Înțelegerea dinamicii zonei metropolitane Ploiești și a teritoriului aferent din punct de vedere al: 1) demografiei și expansiunii urbane; 2) dezvoltării economice; 3) aspectelor de mediu; 4) infrastructurii de transport și mobilității și 5) a contextului strategic existent.

În acest sens prima parte a studiului va prezenta succint starea zonei de influență și a zonei metropolitane accentuând considerentele de expansiune, dezvoltare economică, mobilitate și mediu.

Partea a doua se va concentra pe analiza contextului strategic evidențiind principalele direcții de dezvoltare care fac afectează Ploieștiul și zona sa metropolitană.

---

## 2. CONTEXT EUROPEAN

---

### 2.1 AGENDA TERITORIALĂ A UNIUNII EUROPENE 2020

#### **Provocările și potențialele dezvoltării teritoriale / Forțele motrice și aspectele lor teritoriale**

Printre provocările și potențialul dezvoltării teritoriale se numără:

- Expunerea sporită la globalizare: transformările structurale după criza economică globală
- Provocările integrării europene și interdependența crescândă a regiunilor
- Provocări demografice și sociale diverse din punct de vedere teritorial, segregarea grupurilor vulnerabile
- Schimbările climatice și riscurile legate de mediu: efecte diverse din punct de vedere Geografic
- Provocările energetice se situează în prim-plan și amenință competitivitatea regională
- Pierderea biodiversității; patrimoniul natural, peisagistic și cultural vulnerabil

Printre provocările enumerate mai sus se pot recunoaște relativ ușor și provocările zonei metropolitane a Ploieștiului, puternic afectat în ultimele decenii de transformări economice și structurale în fața cărora coeziunea metropolitană constituie o sine qua non pentru lupta concertată în fața acestor probleme.

Schimbările demografice și cele în planul biodiversității sunt de asemenea probleme extrem de importante pentru care este necesară cooperarea la nivelul metropolitan.

#### **Priorități teritoriale pentru dezvoltarea Uniunii Europene**

1. Promovarea dezvoltării teritoriale policentrice și echilibrate
2. Încurajarea dezvoltării integrate în orașe, regiuni rurale și specifice

- 
3. Integrarea teritorială în regiunile funcționale transfrontaliere și transnaționale
  4. Asigurarea competitivității globale a regiunilor pe baza economiilor locale puternice
  5. Îmbunătățirea conexiunilor teritoriale pentru indivizi, comunități și întreprinderi
  6. Gestionarea și conectarea valorilor ecologice, peisagistice și culturale ale regiunilor

Din lista de priorități de mai sus, pentru zona metropolitană a Ploieștiului prezintă un interes deosebit dezvoltarea policentrică și echilibrată: situată pe culoarul de dezvoltare București-Brașov, deci între două centre urbane puternice, cu o dezvoltare apreciabilă în ultimii ani, zona metropolitană este supusă la numeroase influențe de ordin spațial, funcționale, cu schimbări în polarizarea teritorială.

Ideea de regiune funcțională, căreia i se supune cea de arie funcțională urbană – prin funcțională înțelegând funcționarea reală a teritoriului Ploieștiului împreună cu localitățile limitrofe aflate în aria sa de influență – este un deziderat pentru care este necesară în primul rând atingerea unui grad crescut de dezvoltare a zonei metropolitane ca, ulterior, în conjuncție cu alte arii funcționale ale altor orașe să contribuie la funcționalitatea regiunii (definind-o astfel de la interior către exterior și nu prin decizii politice aleatorii).

Importanța peisajului, a infrastructurii ecologice a regiunilor, economia puternică, competitivă, ameliorarea accesibilității și conectivității teritoriale afectează în mod direct zona Ploieștiului, aflată într-o zonă de tranziție între câmpie și deal, într-o zonă de dezvoltare continuă a infrastructurii, în special rutiere, dar cum importanță mare în conectivitatea cu centrul țării.

Lista de obiective tematice ale Agendei Europa 2020 este după cum urmează:

Obiectivul tematic 1: Consolidarea cercetării, dezvoltării tehnologice și a inovării;

Obiectivul tematic 2: Îmbunătățirea accesului, utilizării și calității tehnologiilor informației și comunicațiilor

Obiectiv tematic 3: Îmbunătățirea competitivității întreprinderilor mici și mijlocii, a sectorului agricol (pentru FEADR) și a sectorului de pescuit și acvacultură (pentru FEPAM);

Obiectiv tematic 4: Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele;

Obiectivul tematic 5: Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor;

Obiectiv tematic 6: Protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor;

Obiectiv tematic 7: Promovarea unor sisteme de transport durabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurii majore;

Obiectiv tematic 8: Promovarea ocupării forței de muncă și sprijinirea mobilității forței de muncă;

POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI A ZONEI METROPOLITANE LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL, REGIONAL / CORELARE DOCUMENTAȚII

---

Obiectiv tematic 9: Promovarea incluziunii sociale și combaterea sărăciei;

Obiectiv tematic 10: Investiții în educație, competențe și învățare pe tot parcursul vieții;

Obiectivul tematic 11: Consolidarea capacității instituționale și o administrație publică eficientă

## A. CARTA VERDE A COEZIUNII TERITORIALE

În 2006, Consiliul a adoptat Directivele Strategice Comunitare, care afirmă că „promovarea coeziunii teritoriale trebuie inclusă în efortul de a ne asigura că teritoriul Europei poate contribui la realizarea obiectivelor privind dezvoltarea și crearea de locuri de muncă”. Directivele strategice privind dezvoltarea rurală evidențiază și ele contribuția adusă la coeziunea teritorială de unele programe înrudite. Este tot mai mult recunoscută necesitatea promovării cooperării, a dialogului și a parteneriatului dintre diferitele niveluri de guvernare, organizațiile și oamenii care implementează politica în teren.

Date fiind aceste aspecte și schimbări cauzate de recenta extindere, necesitatea armonizării atuurilor pentru depășirea dificultăților unei economii globale și imperativul de a depune eforturi pentru o dezvoltare mai durabilă, Comisia a publicat Carta verde a Coeziunii Teritoriale și a lansat faza de consultare a acesteia.

Ea pune în discuție trei aspecte fundamentale ale dezvoltării orașelor:

### **Concentrarea** - depășirea diferențelor de densitate

Avantajele care decurg din aglomerație, concentrare, și anume, beneficii progresive de pe urma aglomerației și de pe urma grupării unor activități particulare în locații specifice, inclusiv largă disponibilitate a serviciilor de sănătate și relativ facilul acces la instituții de învățământ superior și la facilități de instruire, sunt multiple și se aplică și zonei metropolitane a Ploieștiului. Acestea se reflectă în nivele înalte ale PIB-ului per cap de locuitor, ale productivității, ale încadrării în muncă și ale activităților de cercetare și inovare din capitale și din majoritatea altor zone metropolitane dens populate în raport cu media națională.

Dezavantajele economice rezultate din congestie, precum și afectarea zonelor interne din orașele și probleme acute de degradare urbană și excludere socială.

---

Cu toate că cea mai mare parte a activității economice se concentrează în orașe și orașe mari, zonele rurale rămân o parte esențială a UE. Provocarea esențială este asigurarea unei dezvoltări teritoriale echilibrate și durabile a UE ca întreg, întărind competitivitatea economică și capacitatea ei de creștere, respectând în același timp nevoia de a conserva valorile sale naturale și asigurând coeziunea socială. Acestea implică evitarea concentrării excesive a creșterii și facilitarea accesului la beneficii progresive de pe urma aglomerației, în toate teritoriile.

### ***Conectând teritorii: depășirea factorului distanță***

Conectarea teritoriilor înseamnă mai mult decât asigurarea unor conexiuni bune de transport intermodal alături de accesul adecvat la servicii precum îngrijire medicală, educație și energie sustenabilă, acces la internet în bandă largă, conexiuni fiabile la rețele de energie și legături puternice între firme și centrele de cercetare.

Accesul la servicii de interes economic general, cum ar fi asistența medicală sau educația, reprezintă adesea o problemă în zonele rurale, unde, de exemplu, în regiunile îndepărtate, 40% din populație locuiește la mai mult de 30 de minute de deplasare cu automobilul față de un spital și 43% locuiește la mai mult de o oră de deplasare cu automobilul față de o universitate. Totuși, accesul la internet în bandă largă, care a devenit esențial pentru multe firme și persoane, este încă incomplet. În 2007, accesul gospodăriilor la internet în bandă largă este, în medie, cu 15 procente mai mic în zonele rurale decât în zonele urbane.

### ***Cooperare: depășirea factorului divizare***

Problema conectivității și a concentrării poate fi abordată eficient doar printr-o cooperare puternică la diverse niveluri.

Creșterea economică într-o economie mondială globalizată este tot mai mult determinată de structuri de cooperare multiple care implică diverse tipuri de protagoniști din sectorul public și privat.

Pentru a aborda în mod eficient aceste probleme, precum și altele, e necesar un răspuns din sfera politicilor, la o scară variabilă din punct de vedere geografic, implicând cooperarea, în unele cazuri, între autorități locale învecinate, în altele între țări, iar în altele între UE și țările învecinate.

Într-o serie de state membre au fost create organisme metropolitane reunind autorități de la niveluri diferite pentru abordarea unor chestiuni, precum dezvoltarea economică, transportul public, accesul la asistență medicală și la facilități de educație și instruire de nivel înalt, calitatea aerului și deșeurile, care se extind dincolo de granițele regionale.



---

## B. ESPON

Schema de dezvoltare a spațiului comunitar<sup>1</sup> (CE, 1999) a afirmat importanța dezvoltării spațiale policentrice și a constituirii unor noi relații urban-rural în teritoriu. Același document recomandă și formularea politicilor spațiale la nivelul Uniunii Europene, astfel încât orașele și regiunile urbane să fie dinamice, atractive și competitive. În acest context, sistemele urbane devin un vector al dezvoltării, întrucât asigură nu doar o dezvoltare policentrică, ci și posibilitatea instituirii de parteneriate urban-rural în teritoriile polarizate de aceste sisteme.

Modelul de dezvoltare policentric și relațiile urban-rural sunt de altfel elemente considerate prioritare în toate documentele europene recente (Agenda Teritorială a Uniunii Europene – Leipzig 2007<sup>2</sup>, Agenda Teritorială a Uniunii Europene 2020 – 2011), fiind relaționat cu dezvoltarea echilibrată a teritoriului și devenind astfel un instrument în politica de coeziune. În plus, dezvoltarea policentrică este considerată a fi și baza pentru atingerea unui nivel de accesibilitate mai ridicat (CE, 1999).

Principiile directoare pentru dezvoltarea teritorială durabilă a teritoriului european (Hanovra, 2000) menționează zece direcții principale pentru dezvoltarea teritorială, ce includ elemente precum accesibilitatea, mediul, patrimoniul natural și cultural, turismul, gestiunea riscurilor, precum și promovarea impulsurilor de dezvoltare generate de funcțiunile urbane și de ameliorarea relațiilor dintre orașe și sate. Definirea instituțională a unui sistem urban ca zonă metropolitană poate facilita atingerea acestor obiective, prin consolidarea relațiilor între elementele sistemului și cooperarea în vederea realizării de proiecte comune pe diferite domenii.

### i. Relațiile urban-rural în Europa

Prima fază a analizelor a fost făcută luând în considerare criteriile naționale pentru delimitarea urban-rural. Au rezultat două hărți ale UE 27 + 2 (Norvegia și Elveția) cu distribuția populației urbane și a celei rurale, ambele fiind armonizate cu densitatea populației în cifre absolute. În consecință, informația grafică nu este comparabilă între state, pentru fiecare stat aceasta rezultând direct din clasificarea națională a populației. Importanța acestor hărți constă în percepția statelor

---

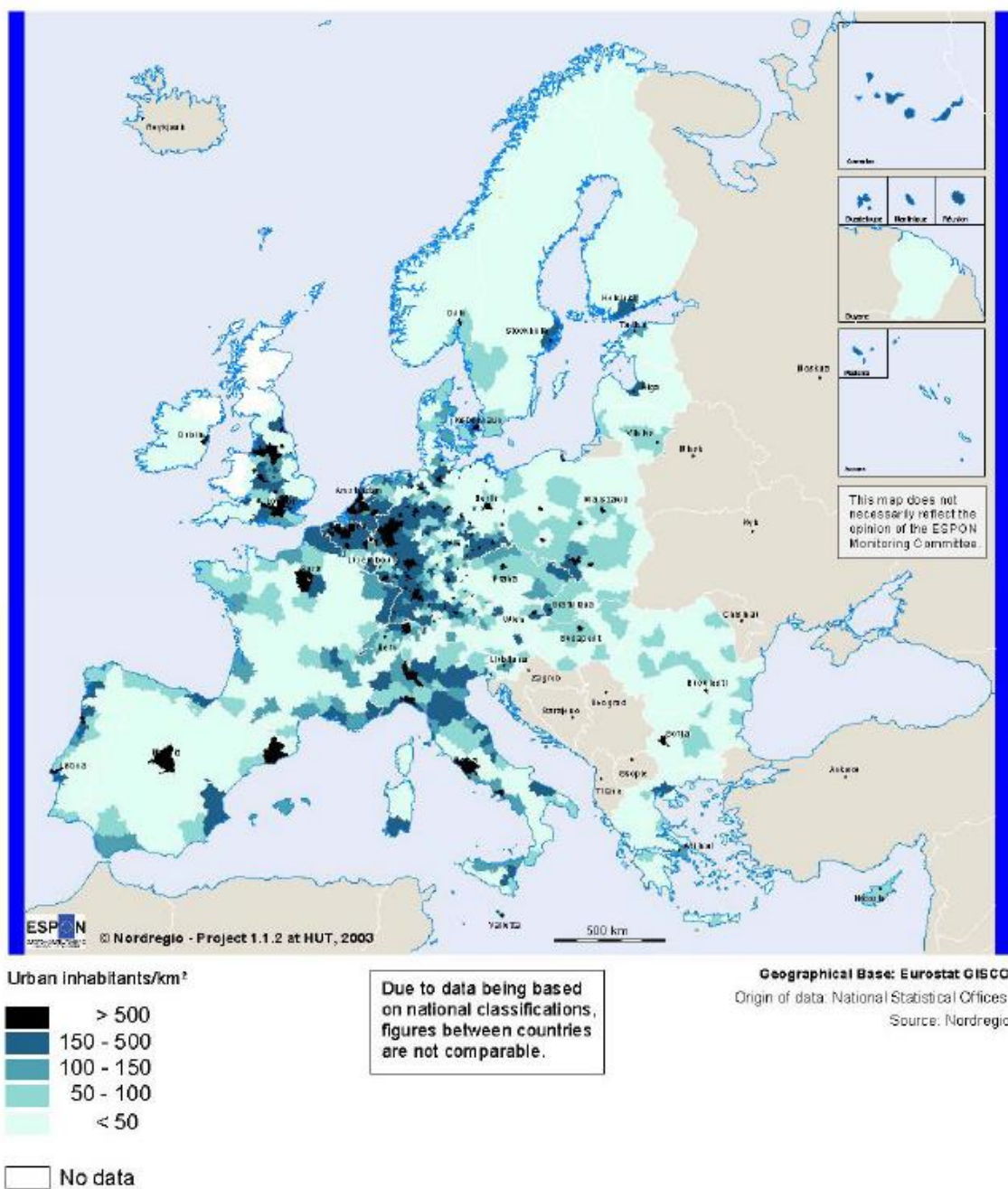
<sup>1</sup> *European Spatial Development Perspective/ESDP.*

<sup>2</sup> *Territorial Agenda of the European Union. Towards a More Competitive and Sustainable Europe of Diverse Regions.*

---

membre asupra distribuției populației urbane și rurale în cadrul teritoriului național (ESPON 1.1.2: 157).

Prima hartă (ilustrația 1) reprezintă densitatea populației urbane, armonizată cu densitatea populației și împărțită în cinci categorii ( $< 50 \text{ loc./km}^2$ ;  $50\text{-}100 \text{ loc./km}^2$ ;  $100\text{-}150 \text{ loc./km}^2$ ;  $150\text{-}500 \text{ loc./km}^2$  și  $> 500 \text{ loc./km}^2$ ). Reprezentarea nu aduce nici o informație nouă, atât pentru România, cât și pentru restul statelor europene: există densități ridicate ( $> 500 \text{ loc./km}^2$ ) în cadrul 'bananei albastre' și în cadrul regiunilor conținând capitalele. În cazul României, mai apar două categorii ale densității: în cadrul categoriei  $50\text{-}100 \text{ loc./km}^2$  apar zonele din centrul și sudul Transilvaniei (CJ, HD, SB, BV), pe axa de legătură între Transilvania și Muntenia (PH), în estul Moldovei (IS, GL), precum și în Dobrogea (CT). Restul țării se află în categoria  $< 50 \text{ loc./km}^2$ . Analiza nu face altceva decât să confirme, pe de o parte, consistența demografică a subsistemelor regionale urbane Transilvania, Muntenia și, parțial, a subsistemelor Moldova și Dobrogea, iar pe de alta, gradul de urbanizare relativ scăzut al României.



*Ilustrația 1: Densitatea populației urbane bazată pe clasificările naționale*

*Sursa: ESPON 1.1.2: 402.*

---

## ii. Funcțiile urbane în Europa

Proiectul ESPON 1.4.3 face parte din suita studiilor și a proiectelor de suport științific, având ca scop analiza rezultatelor proiectului ESPON 1.1.1 și actualizarea tipologiei Ariilor Funcționale Urbane (AFU). Actualizarea AFU cuprinde, pe lângă corecturi minore, și integrarea Ariilor Morfologice Urbane <sup>3</sup> (AMU) în definiția AFU. În esență, peste ariile bazinelor de navetă, corespunzătoare AFU, au fost suprapuse arii coerente morfologic. Ulterior, AFU au fost analizate folosind următoarele criterii (ESPON 1.4.3: 9): funcția de decizie, calculată după numărul sediilor centrale și al filialelor companiilor internaționale importante; funcția de nod de transport, aproximată pe diferitele tipuri de transport; funcția de nod de producție și de diseminare a cunoștințelor, calculată după numărul universităților, al institutelor de cercetare și dezvoltare (C&D) și al centrelor de producție care folosesc înalta tehnologie; funcția de turism, estimată după încărcarea turistică și după profilul cultural, iar, la final, profilul industrial la nivel de LAU 2 (NUTS 5).

Suplimentar, proiectul a produs un indice de policentricitate morfologică, format din poziția relativă a AFU studiate în ierarhia națională și din ponderarea acestora cu mărimile demografice ale celorlalte clase de AFU (250.000 și 50.000 locuitori). Concluzia analizei este următoarea: nivelul de eficiență economică se corelează (slab) cu gradul de monocentricitate. Explicația ține de poziția privilegiată a nodurilor majore de servicii avansate pentru producători în cadrul economiei globale.

## iii. Fluxuri de migrație care afectează regiunile Europei

Proiectul DEMIFER analizează efectele fluxurilor demografice și migratorii asupra competitivității regionale și asupra coeziunii prin intermediul a patru scenarii de prognoză demografică: Europa socială dinamică (*Growing Social Europe/GSE*), Europa socială limitată (*Limited Social Europe/LSE*), Europa piețelor în expansiune (*Expanding Market Europe/EME*) și Europa piețelor aflate în dificultate (*Challenged Market Europe/CME*) (ESPON DEMIFER: 25f. și ESPON DEMIFER D4, D5 și D6. Pentru tipologia regională, cf. D3). Rezultatele cheie sunt următoarele, indiferent de scenariul adoptat: mortalitatea scăzută și natalitatea constantă sau crescută, migrația constantă între țările monitorizate de ESPON și imigrația ascendentă din exteriorul UE (MDRT, 2010: 7).

În toate cele patru scenarii, România constituie bazinul principal de emigrare (ilustrația 10), cu scăderi demografice proiectate pentru perioada 2005-2050 între 25-50% (GSE și LSE) și 50-68%

---

<sup>3</sup> *Morphological Urban Area/MUA.*

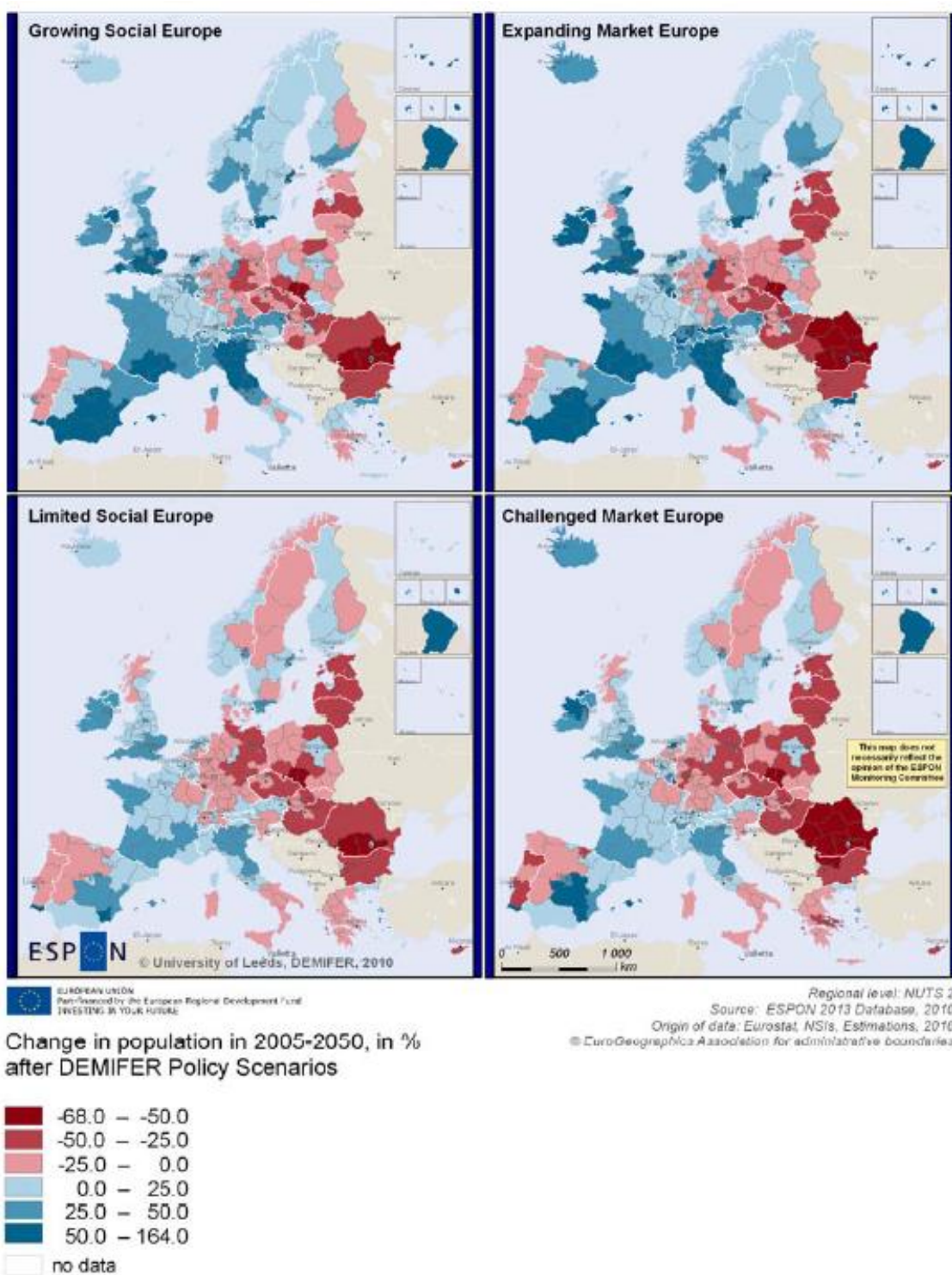
---

(EME și CME). Astfel, scenariul GSE implică scăderi de populație 25-50%, rezultate în urma fluxurilor migratorii și a îmbătrânirii, în Regiunea Vest, Nord-Vest, Centru și Nord-Est, în vreme ce Regiunile Sud-Est, Sud și Sud-Vest, scăderi de 50-68%. În scenariul LSE, scăderile demografice maxime (50-68%) sunt limitate la Regiunile Sud-Vest și Sud, restul țării înscriindu-se între limitele 25-50%. În cazul EME, ponderea este inversată și accentuată, Regiunea Vest este în intervalul 25-50%, restul țării aflându-se în intervalul 50-68%. Pentru CME, șapte regiuni de dezvoltare pierd 50-68% din populație. Singura excepție în toate cele patru scenarii de la tendințele de diminuare demografică regională este Regiunea București-Ilfov, care înregistrează creșteri demografice, în special din fluxuri migratorii (0-25% în cazul LSE și CME și 25-50% în cazul GSE și EME). Între țările Europei Centrale, Estice și de Sud-Est, care sunt în principiu puternic afectate din perspectivă demografică indiferent de scenariu, România este cea mai dezavantajată zonă. Rezultatele directe ale acestei situații sunt pe de o parte o forță de muncă insuficientă și incapabilă de a susține sistemul de asigurări sociale, iar pe de alta, probabilitatea mare de creștere a ratei imigrării și presiunea rezultată asupra sistemelor de integrare a imigranților.

#### iv. ESPON FOCI (Future Orientations for Cities)

Din proiectul FOCI au fost selectate pentru scopul textului de față doar secțiunile referitoare la relațiile între oraș și regiune (ESPON FOCI: 46ff. și ESPON 2013 FOCI SR: 166-291). Rezultatele cheie sunt următoarele: procese de metropolizare sunt încetinite în Europa de Vest și accelerate în Europa Centrală și de Est, polarizarea socială urbană este în creștere, iar relația între nucleul urban și zona de influență depinde de doi factori: de gradul de urbanizare și de nivelul de dezvoltare economică (MDRT, 2010: 17). Ca studii de caz au fost alese orașele incluse în runda a treia a programului Urban Audit: în cazul României, studiile relațiilor între oraș și regiune s-au limitat la București și la Regiunea Sud-Est, ca macroregiune metropolitană. Sintetic, caracteristicile acestea sunt următoarele: pe de o parte apartenența la categoria polilor naționali de creștere înconjurați de regiuni rurale, iar pe de alta, schimbările de peste 0,50 a raportului PIB/locuitor între anii 1995 și 2004, sau cu alte cuvinte, creșterea majoră a disparităților între metropolă și regiune. În cadrul acestui tip de regiune metropolitană, *hinterland*-ul regional nu are un rol semnificativ în dezvoltarea metropolitană (ESPON FOCI: 50).





*Ilustrația 4: Evoluția demografică 2005 – 2050, în funcție de scenariul DEMIFER adoptat*

*Sursa: ESPON DEMIFER: 34.*

### 3. PROFILUL MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ÎN CONTEXTUL POLITICII DE POLI DE CREȘTERE

Municipiul Ploiești este reședința județului Prahova și reprezintă totodată unul din cei 7 poli de creștere a României fiind încadrat în regiunea de dezvoltare Sud Muntenia. La nivelul sistemului de așezări Ploieștiul, respectiv județul Prahova reprezintă legătura între două axe de importanță națională<sup>4</sup>: axa Giurgiu-București-Ploiești<sup>5</sup> și culoarul turistic Valea Prahovei<sup>6</sup>. Cu o populație de 235.393 locuitori municipiul Ploiești este cel mai populat oraș din cadrul regiunii de dezvoltare fiind urmat de Pitești cu 177635 locuitori și Târgoviște cu 94458 locuitori. Deși Ploieștiul deține cea mai mică masă urbană compactă din rândul polilor de creștere, continuitatea sistemului de așezări care în conjoară este bine conturată dezvoltându-se în lungul principalelor axe de transport (figura 2).

Municipiu / Reședință de județ	Populație rezidentă 1992	Populație rezidentă 2002	Populație rezidentă 2011
Ploiești	252.715	232.452	209.945
Pitești	179.337	168.756	155.383
Târgoviște	98.117	89.429	79.610
Călărași	76.952	71.046	65.181
Giurgiu	74.191	69.587	61.353
Slobozia	56.048	57.320	45.891
Alexandria	58.478	50.591	45.434

Figură 1 Evoluția demografică a polilor de creștere; sursă: INS recensământ 1992-2002-2011

Profilul de centru industrial de importanță națională este dat de prezența a patru rafinării<sup>7</sup> care prelucrează cantități însemnate de petrol care sunt ulterior transportate prin conducte către București, Constanța și Giurgiu. Puterea economică a polului de creștere Ploiești este susținută și de o bună deservire cu infrastructură de transport. În acest sens Ploieștiul este racordat pe cale rutieră la centrele urbane învecinate prin: DN1 (București și Brașov); DN 1B (Buzău); DN 1D (Urziceni); DN1A (București și Brașov); DJ 72 (Târgoviște). În ceea ce privește calea ferată municipiul Ploiești se află pe magistrala 300 care face legătura între București, Ploiești, Brașov, Sighișoara, Cluj-Napoca și

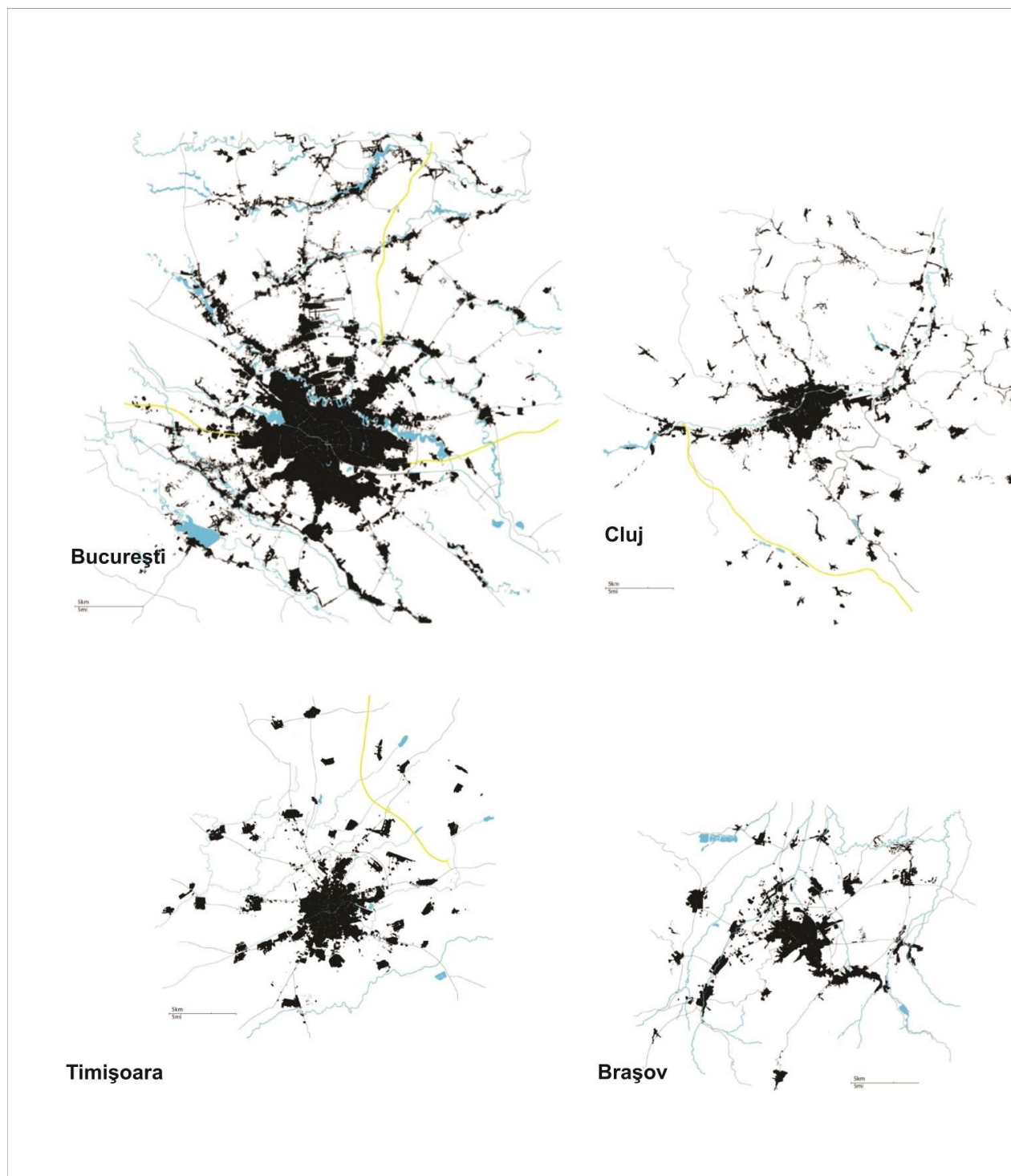
<sup>4</sup> În cazul axei Giurgiu-București-Ploiești este vorba chiar de o axă de dezvoltare deosebit de importantă în contextul cooperării transfrontaliere cu Bulgaria: potențialul sistem urban Giurgiu – Ruse.

<sup>5</sup> Studiu: „Axa de dezvoltare teritorială Ploiești - București – Giurgiu - axă structurantă a dezvoltării sudului României – Faza 1 Analiza teritorială.”

<sup>6</sup> Plan de amenajare a teritoriului zonal (PATZ) Interorășenesc SINAIA – BUȘTENI – AZUGA – PREDEAL – RÂȘNOV – BRAȘOV (POIANA BRAȘOV)

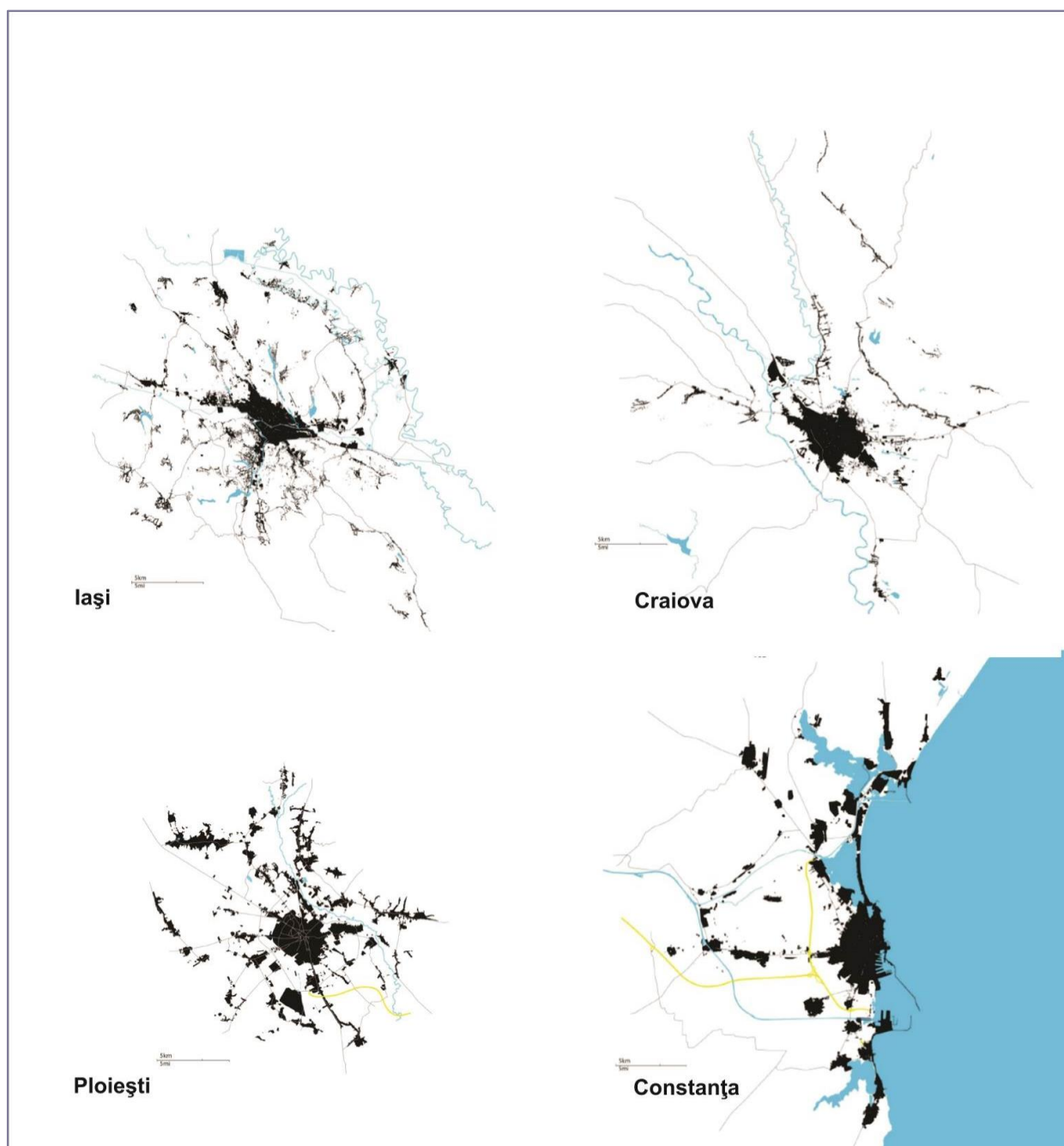
<sup>7</sup> Rafinării marie: Petrobrazi, Petromidia; rafinării mici: Astra Ploiești (în faliment) și Vega Ploiești.

Oradea. De asemenea municipiul este inclus și în magistrala 500 care face legătura între București, Ploiești, Buzău, Focșani, Bacău și Suceava.



Figură 2 Masa urbană a polilor de creștere Cluj, Timișoara, Brașov și a Bucureștilui; Sursă: raport Banca Mondială – Enhanced Spatial Planning as a precondition for Sustainable Urban Development





Figură 3 Masa urbană a polilor de creștere Iași, Craiova, Ploiești și Constanța; Sursă: raport Banca Mondială – Enhanced Spatial Planning as a precondition for Sustainable Urban Development

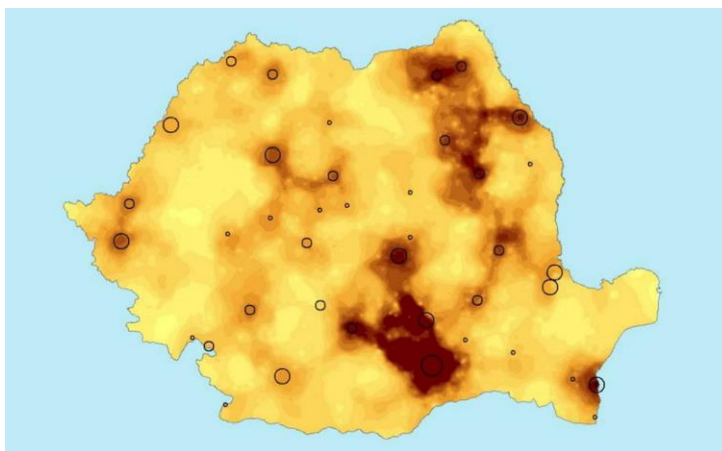
---

## 4. ZONA METROPOLITANĂ PLOIEȘTI – RELAȚIILE CU TERITORIUL

---

### 4.1. DEMOGRAFIE ȘI URBANIZARE

În ceea ce privește mărimea demografică și densitatea Ploieștiului se încadrează într-un culoar de polarizare care pornește de la capitală, București și se încheie cu zona metropolitană Brașov. Acest culoar este format în totalitate de orașe cu un Indice de Dezvoltare Socială a Localității ISDL peste medie (55)<sup>8</sup>.



Figură 4 Model gravitațional folosind infrastructura existentă Sursă: raport Banca Mondială - Competitive Cities Reshaping the Economic Geography of Romania

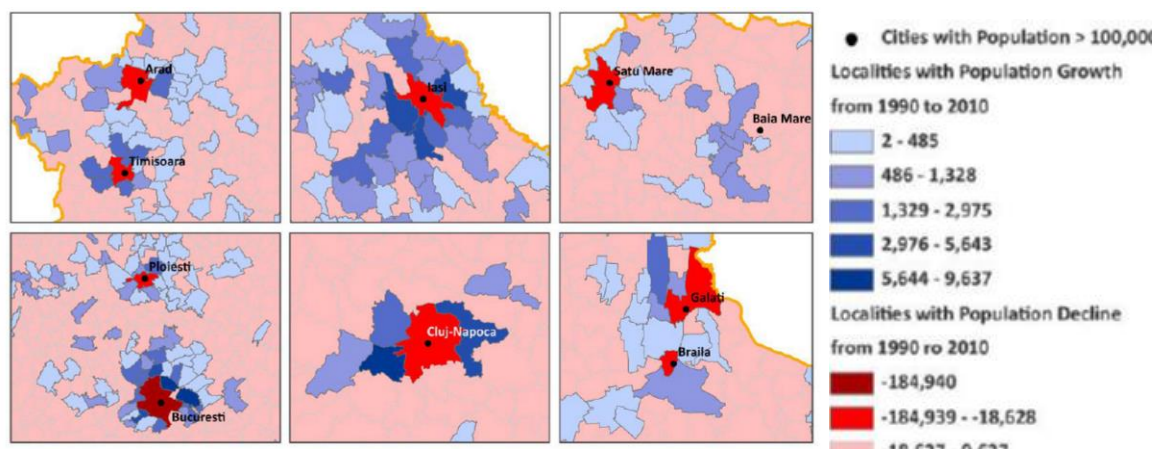
Modelul gravitațional elaborat de Banca Mondială prezintă o intensitate ridicată și pe direcția Vest unde Ploieștiul se află în relație cu municipiile Târgoviște și Pitești.

Totodată din Ploiești pornește o axă secundară care tinde către Nord-Est, gruparea de Municipii: Bacău-Suceava-Iași care reprezintă fostul culoar pan European IX.

În ceea ce privește evoluția demografică ploieștiul se încadrează într-o tendință regională de migrare a populației din centrele urbane către așezările suburbane. Această tendință se manifestă la toți poli de creștere incluzând și cazul Bucureștiului. Migrarea populației către suburbii este un proces susținut preponderent de existența infrastructurii de transport care facilitează o accesibilitate sporită și de posibilitatea de a accesa un cadru locativ mai generos.

---

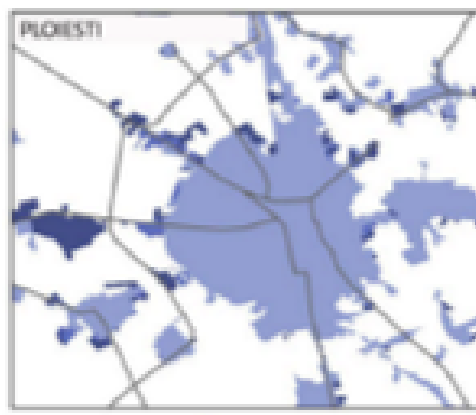
<sup>8</sup> Conform D. Sandu, 2011. Dezvoltare Regională în România - Granițe socioculturale în mișcare.



Figură 5 Poli de creștere care prezintă creșterea masei demografice Sursă: raport Banca Mondială - Competitive Cities Reshaping the Economic Geography of Romania

În cazul Ploieștiului comunele Târgșoru-Vechi și Blejoi au înregistrat o creștere puternică a populației în intervalul 1992-2011 (10-50%). Comuna Târgșoru-Vechi s-a extins preponderent în lungul DN1A (sat Zahanaua), în partea sudică a DJ 102. Comuna Blejoi a crescut mizând pe accesibilitatea oferită de DN1A extinzându-se preponderent pe partea de N.E. a DC 10A. O creștere de maxim 10% se poate constata și în cazul comunelor Ariceștii-Rahtivani și Păulești. Comunele Bărcănești și Bucov stagnează în ceea ce privește populația variind între o scădere cu 2% și creșteri de maxim 2%. Boldești-Scăeni, Băicoi, Dumbrăveni și Municipiul Ploiești prezintă în schimb scăderi ale populației de până la 20%.

În ceea ce privește expansiunea urbană, cele mai dinamice zone s-au constituit la intrările în oraș dinspre Brașov pe DN1 și DN1B dinspre Mizil/Buzău. De asemenea, o zonă în lungul DN 72 (direcția Târgoviște), după intersecția cu centrul Ploiești s-a dezvoltat în ultimi ani un conglomerat de centre logistice. Noi dezvoltări care însumează activități comerciale/industriale și de depozitare apar și în lungul centurii orașului, cu precădere pe segmentul care DN1-DN1A. Dezvoltările rezidențiale cele mai însemnate apar în comuna Târgșoru-Vechi.



Figură 6 Zonele de expansiune urbană Ploiești (2002-2011); Sursă: raport Banca Mondială - Enhanced Spatial Planning as a precondition for Sustainable Urban Development

## 4.2. DEZVOLTARE ECONOMICĂ

În ceea ce privește dezvoltarea economică a Ploieștiului și a zone sale metropolitane activitatea dominantă rămâne în continuarea industria petrolului prin intermediul celor patru rafinării. Profilul economic<sup>9</sup> a orașelor incluse în zona metropolitană se bazează pe comerțul cu ridicata și amănuntul (în creștere) și pe industria prelucrătoare. Boldești Scăeni este singurul oraș cu o pondere mai relevantă a companiilor care înregistrează activități profesionale, științifice și tehnice (11% din totalul companiilor). Doar municipiul Ploiești are un procent mai ridicat de companii active în acest domeniu (13.3% din totalul companiilor).

Table 9. Local and regional indicators for major cities in Romania

		Driving time buffer from city center			60 min. from city border
		20 min.	40 min.	60 min.	
Timișoara	Population	350,000	452,000	767,000	945,000
	% of National Firm Revenues	3.16%	3.41%	5.43%	6.00%
Cluj-Napoca	Population	360,000	482,000	620,000	905,000
	% of National Firm Revenues	3.29%	3.48%	3.71%	4.47%
Iași	Population	328,000	423,000	582,000	943,000
	% of National Firm Revenues	1.47%	1.52%	1.60%	2.20%
Craiova	Population	302,000	470,000	787,000	1,080,000
	% of National Firm Revenues	1.43%	1.60%	2.70%	2.94%
Constanța	Population	312,000	492,000	620,000	716,000
	% of National Firm Revenues	2.51%	4.12%	4.54%	4.67%
Brașov	Population	328,000	485,000	615,000	868,000
	% of National Firm Revenues	2.65%	2.83%	2.98%	3.54%
Ploiești	Population	305,000	556,000	2,724,000*	3,554,000*
	% of National Firm Revenues	2.89%	3.44%	43.17%*	47.24%*
București	Population	1,842,000	2,150,000	2,525,000	4,020,000
	% of National Firm Revenues	37.82%	41.15%	41.61%	50.58%

Data Source: National Institute of Statistics and ListăFirme

\*Includes figures for Bucuresti and its surroundings

Figură 7 Performanța companiilor din jurul polilor de creștere; Sursă: raport Banca Mondială - Competitive Cities Reshaping the Economic Geography of Romania

În ultimii ani pe baza dezvoltării infrastructurii de transport în zona metropolitană a crescut ponderea companiilor specializate pe comerț, logistică și activități industriale care sunt localizate preponderent în lungul penetrantelor majore (DN1, DN 72 și DN1B) și a centurii. În acest context zonele de Sud-Vest și Vest au beneficiat cel mai mult de extinderea infrastructurii de transport reușind să atragă cea mai mare pondere de activități economice. Finalizarea autostrăzii București-Ploiești și a centurii (tronsonul Sud-Vest) a întărit relațiile cu capitala facilitând astfel accesul locuitorilor Ploieștiului la zona cu gradul cel mai ridicat de productivitate la nivel național și astfel la locuri de muncă mai bine plătite. În acest sens putem constata (figura 7) că în izocrona de 60 de

<sup>9</sup> Analiza companiilor înregistrate în cele trei orașe folosind baza de date de pe [www.listaфирme.ro](http://www.listaфирme.ro)

---

minute a Ploieștiului se află companii care cumulează 43 % din totalul veniturilor la nivel național și o populație de 2.7 milioane.

#### 4.3. ASPECTE DE MEDIU

În ceea ce privește resursele de cadru natural, zona metropolitană beneficiază de suprafețe împădurite preponderent în partea nordică care face trecerea spre regiunea turistică Valea Prahovei. Parcul Bucov reprezintă de asemenea un element de cadru natural deosebit de atractiv pentru locuitorii din zona metropolitană. În partea sudică a zonei metropolitane se află situl natura 2000 Coridorul Ialomiței (ROSCI 0290) care traversează comunele: Rafov, Puchenii Mari, Dumbrava și Cocorăști Colț. Aceași parte sudică a zonei metropolitane este afectată de poluarea apelor subterane. În ceea ce privește fondul forestier în partea de Nord Vest și cea Sudică a zonei metropolitane există zone agrosilvice degradate ecologic prin salinizare, acidifiere, ploi acide, poluare cu hidrocarburi și produse petroliere<sup>10</sup>.

#### 4.4. INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT ȘI MOBILITATE

În ceea ce privește infrastructura de transport Ploieștiul este bine racordat la așezările învecinate și centrele urbane din apropiere. Pe cale rutieră principalul culoar de acces este reprezentat de DN1 care leagă Ploieștiul de capitală și de zona turistică Valea Prahovei. DN1B asigură legătura cu Mizil și Buzău. În apropierea orașului Urlați DN1B se ramifică în DN1D și face legătura cu Urziceni. DN1A reprezintă o axă de conexiune secundară cu Bucureștiul și Brașovul fiind folosită preponderent de vehicule de mare tonaj. Legătura cu municipiul Târgoviște este asigurată prin DN 72. Finalizarea autostrăzii A3 a întărit foarte mult relația Ploieștiului cu capitala fapt care a permis extinderea izocronei de 60 de minute până la orașul Voluntari.

În ceea ce privește transportul în comun pe calea ferată, Ploieștiul funcționează ca un punct nodal în care se întâlnesc magistralele 300 (către Oradea) și 500 (către Suceava). În acest context frecvența trenurilor care circulă către București este foarte ridicată (la fiecare 30 de minute). Liniile secundare facilitează legătura Ploieștiului cu așezările învecinate și alte centre regionale cum ar fi:

Linia 701 – Urziceni

Linia 304 – Boldești-Scăeni, Văleni de Munte, Măneciu

Linia 306 – Slănic

Linia 302 – Moreni

---

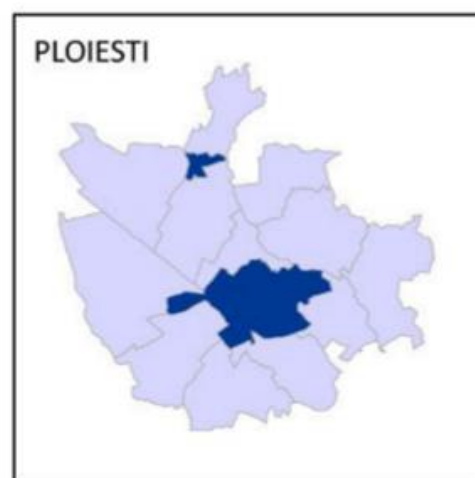
<sup>10</sup> Conform Planului de Amenajare a Teritoriului Județean PATJ – Prahova.





Figură 8 Izocrona de accesibilitate pentru Ploiești Sursă: raport Banca Mondială - Competitive Cities Reshaping the Economic Geography of Romania

Ploieștiul deține un sistem de transport în comun public bine conturat care reușește în cea mai mare parte să servească nevoile locuitorilor. Totuși acest sistem nu este extins la nivelul zonei metropolitane fapt care scade accesibilitatea către așezările învecinate. Ținând cont de densitatea scăzută a populației în aceste așezări, transportul în comun este sub pragul rentabilității. Plopeni este singura așezare care are o densitate de peste 30 de locuitori / ha, fapt care permite un transport în comun rentabil.



Figură 9 Așezări cu o densitate de peste 30 locuitori / ha (albastru); Sursă: raport Banca Mondială – Enhanced Spatial Planning as a precondition for Sustainable Urban Development

---

În consecință, legăturile Ploieștiului cu centrele urbane învecinate sunt puternice la nivel macroteritorial, acesta beneficiind de o infrastructură foarte dezvoltată și de plasarea pe un ax strategic de dezvoltare (axul București-Ploiești-Brașov).

La nivelul zonei metropolitane investițiile recente în infrastructura rutieră (centura și autostrada A3) au susținut dezvoltarea prin atragerea a noi investitori, preponderent de pe palierul serviciilor logistice și a activităților industriale. Legătura cu așezările urbane din zona metropolitană, trebuie întărită astfel încât acestea să poată avea un acces facil la locuri de muncă și dotări de importanță municipală. În ceea ce privește mediul natural, se resimte în continuare nevoie reduceri poluării apelor subterane în zona de sud și protecția zonelor împădurite care înconjoară municipiul Ploiești.

## 5. ZONA METROPOLITANĂ PLOIEȘTI – ÎNCADRAREA ÎN CONTEXTUL STRATEGIC

---

---

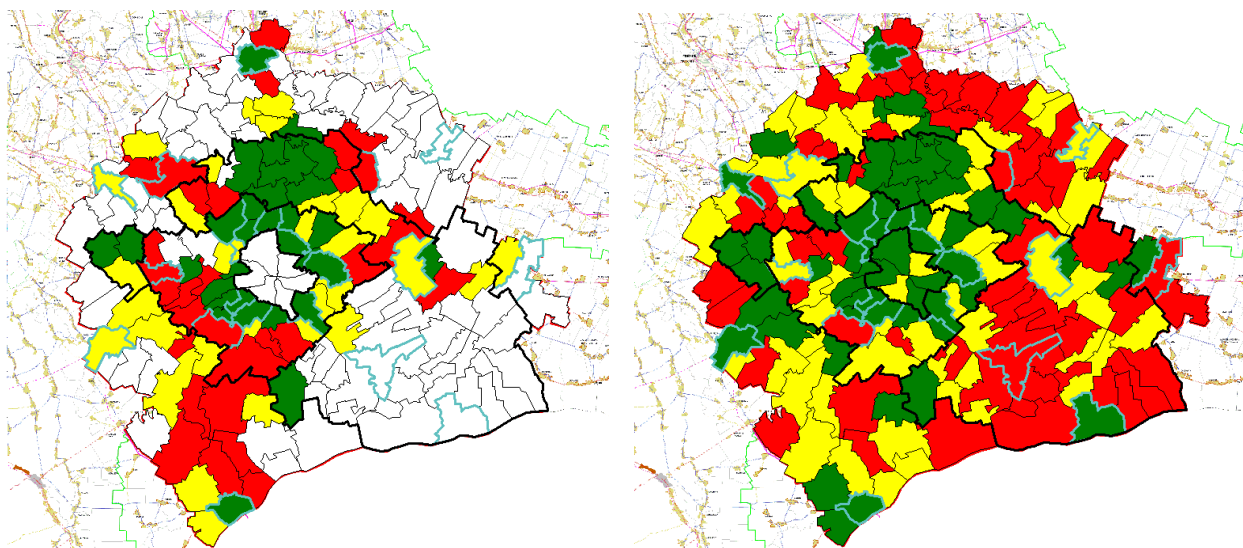
*Rolul acestei părți este de a evidenția principalele condiționări, oportunități, direcții de dezvoltare sau proiecte fundamentate la nivelul documentelor strategice superioare care influențează Ploieștiul și zona lui metropolitană.*

---

### 5.1. CONCEPTUL STRATEGIC BUCUREȘTI 2035

Conceptul Strategic București 2035 pornește de la nevoia capitalei de a deține un document strategic de dezvoltare urbană care să stabilească prioritățile pe termen scurt, mediu și lung. Acest document nu se oprește la limitele administrative ale capitalei ci include și zona de influență a Bucureștiului în procesul de planificare strategică. Deși scopul CSB2035 este consolidarea entității urbane a Bucureștiului în sine, proiectul subliniază importanța crucială pe care o are valorificarea teritoriului de susținere și influență al capitalei care constituie o resursă esențială pentru creșterea

competitivității Bucureștiului și pentru ambiția sa de a-și asuma un rol de mare centru urban de importantă macro-regională. O bună relație de sinergie cu teritoriul adiacent este o condiție pe care Bucureștiul trebuie să îl îndeplinească pentru a putea concura cu metropolele europene din următorul rang (Budapesta, Ljubljana, etc.)<sup>11</sup>. Astfel deja din faza analizei a fost elaborat un raport de expertiză denumit "Reprezentare și modelare matematică - București și Regiunea 8" a cărui preocupare era relația între București și teritoriul său de influență. Folosind soft-ul de asistare a deciziei și modelare matematică „Map Decision” a fost analizat teritoriul maxim de influență pe baza datelor statistice din anii 1992-2002 (recensământ) și 2008 (INS -fișa localității). Cu ajutorul unui indice de integrare care evalua performanța UAT-urilor și relația acestora cu capitala a fost conturată zona de influență și suport a capitalei. Așezările incluse în zona de influență și suport prezentau în cea mai mare parte valori ridicate la indicele de locuire, dinamica populației și procentul populației care lucra în sectorul terțiar (peste 25% pe axa Giurgiu-București-Ploiești).



Figură 10 st. Indicele de integrare la nivelul zonei de analiză CSB 2035; dr. Indicele de integrare în cadrul zonei de influență și suport București CSB 2035 Sursa: CSB 2035

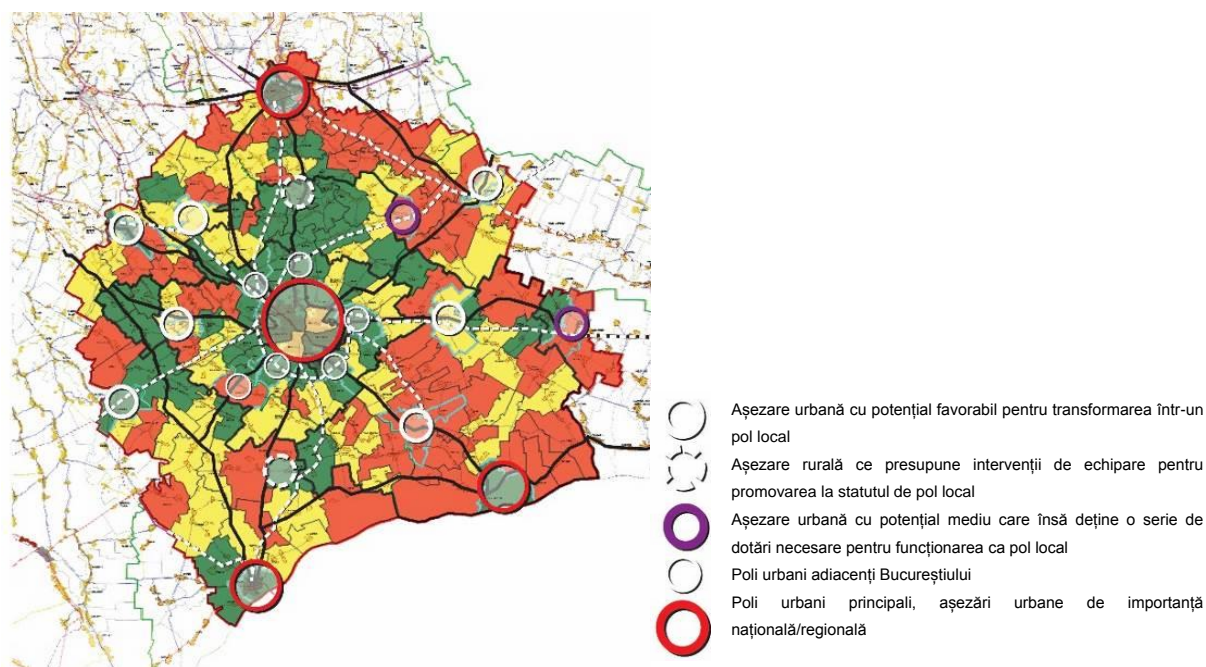
Datorită apropierii legăturii puternice la nivel de infrastructură prin DN1 Ploieștiul alături de Băcănești și Bucov au fost incluse în zona de influență a Bucureștiului. Cele două așezări din cadrul zonei metropolitane Ploiești au obținut valorile necesare pentru a fi incluse în zona de influență a Bucureștiului. Totuși din analizele comparative care se limitează doar la zona de influență putem constata că Băcănești și Bucov au obținut cele mai mici scoruri la nivelul indicelui de integrare.

<sup>11</sup> Obiectiv încă neatins, menționat în PUG 2000.



Una din problemele principale identificate în cadrul raportului "Reprezentare și modelare matematică - București și Regiunea 8" este:

*„Lipsa unui sistem de poli teritoriale care să susțină o dezvoltare echilibrată și să contrabalanseze capacitatea de atracție a Bucureștiului.”*



Figură 11 Structura de poli urbani propuși în CSB 2035; Sursa: CSB 2035

Pentru a aborda această problemă a fost propus un sistem de poli urbani care să echilibreze capacitatea de polarizare a capitalei. Așadar pentru a susține obiectivul strategic la nivelul zonei de influență a Bucureștiului au fost conturate două direcții majore de acțiune:

1. Crearea unei forme administrative la nivelul Bucureștiului și a teritoriului acestuia de influență (instituționalizarea unei zone metropolitane).
2. Întărirea și revitalizarea sistemului de poli teritoriale.

La nivel teritorial viziunea prevedea astfel:

*„În 2035 Municipiul București și teritoriul său de susținere și influență funcționează conform modelului de dezvoltare urbană de tip "descentralizare concentrată"<sup>12</sup>. Un sistem de poli regionali alături de diversele axe de dezvoltare generate de influența capitalei echilibrează dezvoltarea teritorială și asigură serviciile și dotările necesare așezărilor adiacente. Acest principiu este aplicat prin intermediul unei instituții responsabile cu gestiunea și dezvoltarea la nivel teritorial. Noua împărțire a regiunilor (NUTS 2) ține cont de principiile europene și de necesitățile de dezvoltare și gestiune a teritoriului de*

<sup>12</sup> Aplicat în Germania, menționat în studiul de caz al Berlinului

---

*suport si influenta a Bucurestiului, iar Capitala este centrul acesteia. " (Raport de expertiză CSB 2035 -"Reprezentare și modelare matematică - București și Regiunea 8" – pag. 77).*

În faza II, partea teritorială a Conceptului Strategic București se concentrează pe conturarea unei zone metropolitane și elaborarea unor politici, programe și proiecte majore. Zona metropolitană propusă pentru București se oprește la limita zonei metropolitane Ploiești. Principalele criterii pentru delimitarea zonei metropolitane București au fost:

- 1.Indicele de integrare
- 2.Izocronele de accesibilitate,
- 3.Proiecte propuse, în derulare sau resurse importante pentru dezvoltarea Bucureștiului.
- 4.Studiile anterioare ale ZMB (aglomerația urbană București definită prin PUG 2000; PATZ ZMB aprobat prin HCGMB 176/2005 și proiect ZMB Vasile Gherasim).

Implementarea unei zone metropolitane funcționale pentru București prevedea în primul rând ajustarea legislației pe acest subiect (legea 350/2001), aspect detaliat și în cadrul raportului de expertiză pe „Management Urban”. Totuși pentru a susține cooperarea pe orizontală între UAT-uri până la implementarea unei zone metropolitane, CSB 2035 propunea elaborarea a două tipuri de politici:

- 1.Politici intercomunale de investiții privind dezvoltarea și modernizarea infrastructurii sociale
- 2.Politici intercomunale de investiții privind furnizarea serviciilor publice și echiparea teritoriului

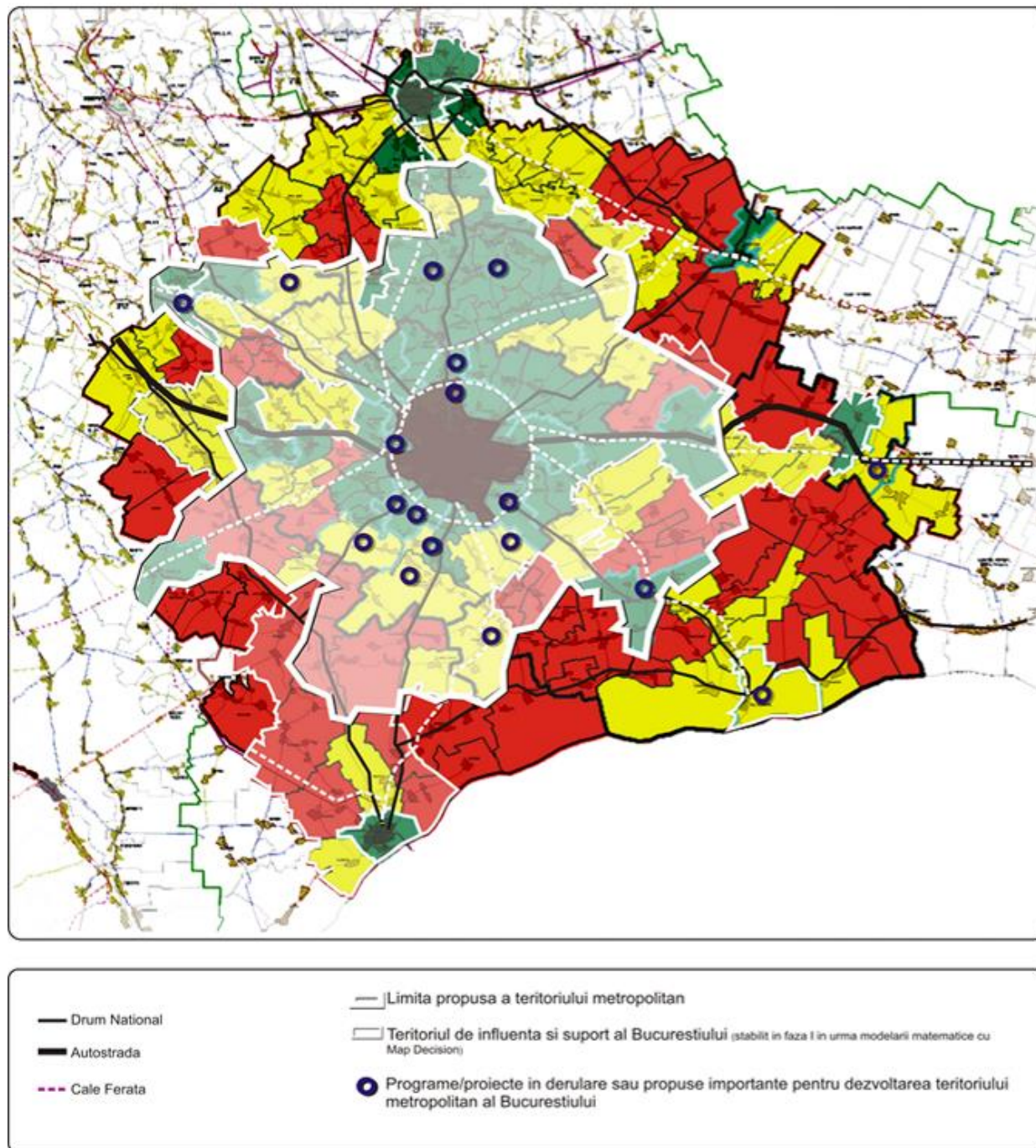
Aceste două politici susțin cooperarea pe orizontală pe baza agențiilor de dezvoltare intercomunitară (ADI) constituite în baza legii 51/2006.

În consecință, Conceptul Strategic București 2035 prevede o structură policentrică susținută prin intermediul unei zone metropolitane care să întărească capitala dar și relațiile ei cu centrele urbane din apropiere (Ploiești, Giurgiu, Pitești). Zona metropolitană propusă se bazează pe acel ax de forță N-S (Giurgiu-București-Ploiești), motiv pentru care aceasta se oprește la limita sudică a zonei metropolitane Ploiești. Rețeau TEN-T reprezintă unul din documentele esențiale care au fundamentat existența acestei axe iar racordarea capitalei a cele trei culoare pan europene (IV, VII și IX) este evidențiată în unul din obiectivele strategice din CSB 2035: „ Racord la marile axe de transport și conectare la fluxuri informaționale globale”. Schimbarea coridoarelor pan Europene (rețeaua TEN-T Core) la sfârșitul anului 2012 scade importanța axului N-S deoarece coridorul IX Giurgiu-Iași nu mai reprezintă o prioritate pentru Uniunea Europeană. Fostele coridoare TEN-T IV și IX au fost comasate și înlocuite de coridorul Rhine-Dunăre. În acest sens Ploieștiul este legat de București doar prin partea feroviară a coridorului Rhin-Dunăre. Deși la nivel european conexiune București-Ploiești scade ca importanță, finalizarea autostrăzii A3<sup>13</sup> care legă cele două orașe crește influența (implicit aria ipotetică de influență) Bucureștiului asupra Ploieștiului. Acest lucru este

---

<sup>13</sup> Continuarea A3 către Brașov-Sibiu face parte din scenariile prioritare fundamentate de Masterplanul General de Transport al României.

datorat extinderii izocronei de 60 minute pe cale rutieră până la Ploiești fapt care încurajează și mai mult navetismul între cele două orașe și așezările învecinate.



Figură 12 Limita Zonei Metropolitane București - Propunere CSB 2035; Sursa: CSB 2035

---

## 5.2. PATJ PRAHOVA (2002)

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean (PATJ) Prahova a fost aprobat în anul 2002. Acest document strategic a stat la baza unui număr însemnat de intervenții de modernizare a infrastructurii de transport și a constituirii zonei metropolitane Ploiești.

La nivelul sistemului de așezări, PATJ Prahova prevede continuarea procesului de descentralizare a serviciilor publice și întărirea rolului autorităților locale. Pentru a susține dezvoltarea unor centre „polarizatoare intercomunale” documentul strategic propune realizarea dotărilor necesare pentru deservirea zonelor de influență ale acestora. În vederea întăririi sistemului de așezări, documentația de urbanism prevede avansarea la rangul de oraș a comunelor: Cornu, Brazi, Florești, Măneciu, Filipeștii de Pădure și Valea Călugărească. Ploieștiul este susținut, conform propunerilor PATJ, de centrele industriale Boldești Săceni și Brazi.

Pentru a întări relația între Ploiești și așezările învecinate, PATJ Prahova pune bazele zonei Metropolitane Ploiești. Aceasta urma să cuprindă următoarele așezări: Brazi, Păulești, Bucov, Bărcănești, Berceni și Târgșoru Vechi.

În ceea ce privește infrastructura de transport PATJ Prahova pune accentul pe legătura cu București și Brașov<sup>14</sup> prin intermediul autostrăzii A3 (tronsonul București-Ploiești este funcțional deja). Adicional este menționată și autostrada București-Albița<sup>15</sup> care ar facilita o mai bună conexiune cu orașul Urlați și ulterior cu Buzău. Legătura cu Buzău este sporită și prin propunerea unui drum expres. Pentru a reduce fluxurile de autovehicule rutiere de mare tonaj care tranzitau orașul PATJ Prahova prioritizează construirea unei centuri ocolitoare pentru Ploiești (proiect implementat). De asemenea, pentru a întări relația între Ploiești și centrele urbane apropiate au fost propuse spre modernizare următoarele drumuri naționale:

- DN1A Ploiești – Buftea
- DN 1B tronsonul Ploiești – Buzău
- DN 72 tronsonul Găiești – Ploiești
- DN 1D Albești – Urziceni (reabilitare primară)

---

<sup>14</sup> Coridorul IV – Pan – European

<sup>15</sup> Coridorul IX Pan – European



---

După acest amplu proces de modernizare și extindere a infrastructurii de transport inițiat de PATJ Prahova, starea drumurilor naționale și județene este bună sau foarte bună.

La nivelul transportului feroviar PATJ Prahova propune o linie ferată de mare viteză pe direcția București-Ploiești-Brașov<sup>16</sup>. Lucrările de modernizare a acestei linii au fost finalizate în 2013-2014, totuși viteza de deplasare pe această rută nu a crescut semnificativ.

Pe palierul dedicat conservării și protejarea mediului Prahova evidențiază la nivelul analizei problemele de mediu care afectează Ploieștiul și zona lui metropolitană: poluarea aerului, poluarea apelor subterane și degradarea zonelor agrosilvice din N.E (Boldești Scăeni). Pentru ameliorarea acestor probleme, PATJ Prahova prevede:

Reabilitarea Ecologică a zonelor afectate de produse petroliere și sau exploatare miniere (sol și pânză freatică). Această măsură este propusă pentru zone de Sud și Sud Est a municipiului Ploiești (Berceni, Bărcănești, Brazi, Rafov, Puchenii Mari și Tinosu)

-Lucrări de desecare și drenaj pe terenuri cu risc de ridicare a nivelului freatic. Această măsură este propusă pentru așezările din Sud-Estul municipiului Ploiești cum ar fi: Rafov, Dumbrava sau Drăgănești.

Extinderea în zone deficitare a suprafețelor împădurite și a altor forme de vegetație forestieră pentru ameliorarea topoclimatului și a peisajului natural. Această măsură este propusă pentru așezările din nordul Ploieștiului: Blejoi, Păulești, Valea Călugărească, Urlați etc. Această măsură susține o trecere gradată de la peisajul industrial tipic municipiului Ploiești și a zonei sale metropolitane către valea Prahovei.

În consecință prin implementarea măsurilor și proiectelor propuse de PATJ Prahova au fost create condițiile pentru ranforsarea sistemului de așezări pe baza investițiilor în infrastructura de transport. Totodată continuarea procesului de descentralizare, întărirea polilor locali și constituirea zonei metropolitane Ploiești reprezintă pași esențiali către o dezvoltare urbană coerentă și o administrare eficientă.

---

<sup>16</sup> Proiect de infrastructură majoră preluat ulterior și de PATN secțiunea I –Rețele de Transport  
POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI A ZONEI METROPOLITANE LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL,  
REGIONAL / CORELARE DOCUMENTAȚII



---

### 5.3. STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI (SDTR)

*\*Deoarece SDTR se află încă în procesul de consultare publică referirile la acest document strategic sunt încă orientative*

Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR) reprezintă un instrument de planificare integrată la nivel național elaborat pentru orizontul 2035. Acest document de planificare strategică preia astfel trei roluri esențiale:

1. *Informarea a autorităților publice centrale și locale, asupra direcțiilor generale și a obiectivelor de dezvoltare a teritoriului național pe termen lung;*
2. *Fundamentarea a politicilor de dezvoltare de la diferite paliere administrative;*
3. *Informarea factorilor interesați de la nivel european și global asupra potențialului de dezvoltare și asupra avantajelor competitive ale teritoriului național.*

Viziunea de dezvoltare a teritoriului național are la bază întărirea poziției României și racordarea la principalele axe de dezvoltare continentale și globale. Pentru a obține un grad ridicat în ceea ce privește coeziunea teritorială SDTR se concentrează pe cinci zone specifice: zone urbane, zone rurale, zone montane, zone transfrontaliere și zone costiere.

În acest context SDTR propune:

1. *Sustinerea dezvoltării policentrice a teritoriului național;*
2. *Sprijinirea dezvoltării zonelor economice cu vocație internațională;*
3. *Asigurarea unei conectivități crescute a orașelor mici și mijlocii cu orașele mari;*
4. *Sustinerea dezvoltării infrastructurii de bază prin asigurarea accesului tuturor localităților la servicii de interes general;*
5. *Intărirea cooperării între autoritățile publice de la diferite niveluri administrative în scopul asigurării unei dezvoltări armonioase a teritoriului național.*

Sursa: „ [http://www.sdtr.ro/45/Ce\\_este\\_SDTR](http://www.sdtr.ro/45/Ce_este_SDTR) ”

---

Toate aceste propuneri vin în favoarea Ploieștiului și a zonei sale metropolitane. Astfel sprijinirea dezvoltării policentrice a teritoriului național, asigurarea unei conectivități crescute a orașelor mici și mijlocii cu orașele mari și întărirea cooperării între autoritățile publice reprezintă propuneri menite să întărească și să susțină funcționarea unei zone metropolitane a Ploieștiului. De asemenea, sprijinirea dezvoltării zonelor economice cu vocație internațională este benefică pentru sistemul de centre industriale Brazi-Ploiești-Mizil.

În urma analizei și compunerea unor indici cu un grad ridicat de complexitate SDTR încadrează Ploieștiul în cinci tipuri de axe sau zone de dezvoltare teritorială:

- 1) Axe de Competitivitate națională se conturează în jurul principalilor poli de creștere, inclusiv Ploiești care este încadrat între două aglomerări urbane cu valori ridicate în ceea ce privește indexul de competitivitate: București și Brașov<sup>17</sup>.
- 2) Accesibilitatea rutieră încadrează Ploieștiul împreună cu Constanța, București și Pitești într-un sistem de centre urbane conectate prin infrastructuri avansate <sup>18</sup> (autostrăzi).
- 3) Coeziune Teritorială: conform culoarelor de care prezintă o coeziune teritorială ridicată Ploieștiul este legat direct de Brașov-Sibiu. În acest sens este evidențiată legătura între Ploiești și Valea Prahovei. Conexiunea cu culoarele în care se încadrează capitala este întreruptă de așezările poziționate în Nordul județului Ilfov și Sudul județului Prahova<sup>19</sup>.
- 4) Axa centrelor universitare leagă Bucureștiul de Ploiești, Târgoviște și Pitești reprezentând alături de Brașov cea mai mare aglomerare de universități la nivel național <sup>20</sup>. Această axă este susținută prin măsuri de reabilitarea, modernizarea, extinderea și echiparea campusurilor universitare, cu prioritate în centrele universitare cu peste 5.000 de studenți în sistemul public printre care se încadrează și Ploieștiul.
- 5) În ceea ce privește dezvoltarea teritorială în mediul rural așezările din zona metropolitană a Ploieștiului au obținut valori ridicate<sup>21</sup>. Culoarul cu așezări rurale dezvoltate continuă de Ploiești spre Nord în lungul a DN1 până la Câmpina. Acest aspect este menționat în cadrul SDTR ca o tendință la nivel național în care așezările din vecinătatea marilor centre urbane prezi

---

<sup>17</sup> Conform index de Competitivitate Teritorială la nivel național (SDTR pag. 107)

<sup>18</sup> Conform index accesibilitate rutieră (SDTR pag. 106)

<sup>19</sup> Conform index de Coeziune teritorială (SDTR pag. 105).

<sup>20</sup> Indicele de accesibilitate demografică a Universităților în teritoriu (SDTR pag. 99).

<sup>21</sup> Conform index de Dezvoltare Teritorială din mediul rural (SDTR pag. 112).



---

Toate aceste tendințe de dezvoltare teritorială evidențiate în cadrul analizelor SDTR evidențiază legăturile puternice între București – Ploiești și Brașov fapt care susține o gândire integrată a teritoriului care leagă cele centre urbane majore.

În partea de propunere SDTR listează cinci obiective generale:

### **Obiective Generale**

0.1 Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband;

0.2 Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive;

0.3 Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane;

0.4 Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială;

0.5 Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.

Pentru cazul Ploieștiului și a zonei sale metropolitane obiectivele generale 0.3 și 0.5 reprezintă un sprijin esențial pentru întărirea relațiilor teritoriale și implicit a sistemului de așezări.

Obiectivele listate în SDTR urmează a fi îndeplinite prin intermediul unor **măsuri structurate pe trei paliere:**

1. Măsuri pentru sistemul teritorial conectiv
2. Măsuri pentru sistemul teritorial de așezări
3. Măsuri pentru sistemul teritorial cu componente naturale

Pentru un sistem teritorial conectiv SDTR pune accentul pe continuarea procesului de construire a autostrăzilor. O prioritate ridicată este acordată finalizării Autostrăzii A1 (coridorul IV) și A3 (Autostrada Transilvania și Autostrada Comarnic-Brașov). Rolul acestei măsuri este de a conecta cele mai dinamice centre urbane: București, Ploiești, Brașov, Târgu Mureș, Cluj-Napoca și Oradea<sup>22</sup>. Extinderea A1 către Craiova sau legătura Pitești – Brașov sunt proiecte aflate în planul secundar. Deși acest concept de dezvoltare a infrastructurii rutiere este favorabil pentru Ploiești el nu este în conformitate cu prioritățile Uniunii Europene (rețeaua TEN-T Core). În acest context implementarea

---

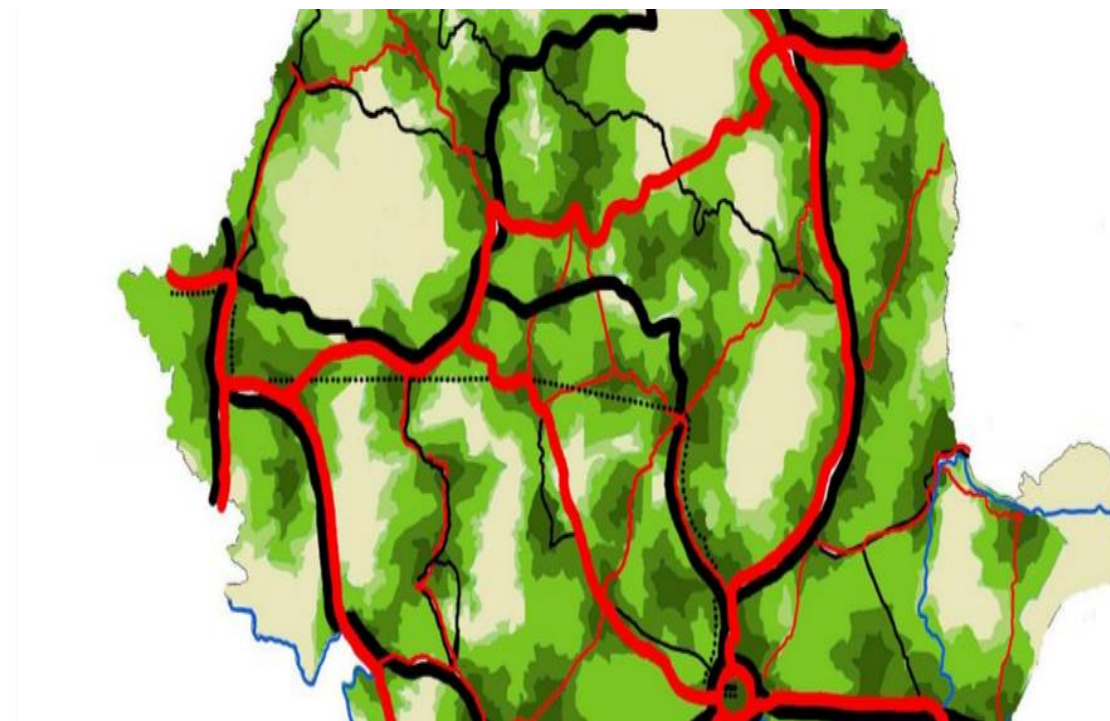
<sup>22</sup> trei din cei 7 poli de creștere și 2 dintre cei 13 poli de dezvoltare urbană din România

autostrăzii Ploiești-Brașov nu va putea folosi fonduri europene nerambursabile rămânând a fi finanțată prin fonduri naționale sau în parteneriat public-privat.

La nivelul căii ferate SDTR susține întărirea legăturii București-Brașov, parte a coridorului pan european feroviar Rhin – Dunăre. Așadar este promovat proiectul de instalare a unei lini ferate de mare viteză pe această rută care cumulează cel mai ridicat număr de pasageri la nivel național.

Zona metropolitană Ploiești fiind încadrată în grila aglomerațiilor urbane de rang II ( peste 150.000 locuitori) urmează a beneficia de întărirea infrastructurii de transport care leagă centrul urban de așezările învecinate.

Pentru sistemul teritorial de așezări SDTR pune accentul pe dezvoltarea spațială policentrică și echilibrată pentru a susține coeziunea teritorială. În acest sens SDTR deține o măsură care vizează „sprijinirea proceselor de dezvoltare localizate la nivelul axelor de dezvoltare de la nivel național și macroregional”. Ploieștiul se încadrează în această măsură fiind parte a axei de dezvoltare interregională București-Brașov. Funcționarea zonei metropolitane Ploiești este susținută de măsura care vizează „Consolidarea sistemelor urbane cu potențial de creștere și realizarea unei conectivități crescute a acestora cu localitățile din aria funcțională urbană”. În cadrul acestei măsuri este prevăzută ameliorarea și eficientizarea serviciilor publice și asigurarea legăturilor între centrele urbane și așezările învecinate. În completare este inclusă și nevoia urgentă de a contura și clasifica ariile funcționale urbane. Pe baza măsurilor pentru întărirea și conturarea sistemului teritorial de așezări în 2035 Ploieștiul se încadrează în axa zonelor urbane funcționale Giurgiu-București-Ploiești fiind bine relaționat cu centrele urbane Brașov (Nord) și Târgoviște/Pitești (Vest).



Figură 14 Accesibilitate locală și conectivitate națională – orizont 2035 . Conceptul de infrastructură rutieră SDTR; Sursa: SDTR

Măsurile pentru sistemul teritorial cu componente naturale au relevanță pentru Ploiești preponderent la nivelul siturilor Natura 2000 listate în partea sudică a municipiului. Așadar pentru situl Natura 2000 Coridorul Ialomiței -ROSCI 0290 care traversează așezările Independența, Buda, Rafov, Tinosu sau Miroslovești sunt prevăzută dezvoltarea rețelelor turistice în scopul valorificării peisajelor. De asemenea, SDTR propune și măsuri de protejare a habitatelor naturale în fața schimbărilor climatice, măsură care vizează și situl natura 2000 aflat în partea sudică a municipiului Ploiești. În vederea ameliorării factorilor de mediu în centrele urbane SDTR propune o măsură de dezvoltarea spațiilor verzi la nivel urban și a centurilor verzi în jurul marilor orașe. Această măsură susține întărirea și extinderea masivelor vegetale din jurul Ploieștiului pentru a reduce poluarea provenită de la zonele industriale.



Figură 15 Rețeaua de așezări în 2035 SDTR; Sursa: SDTR

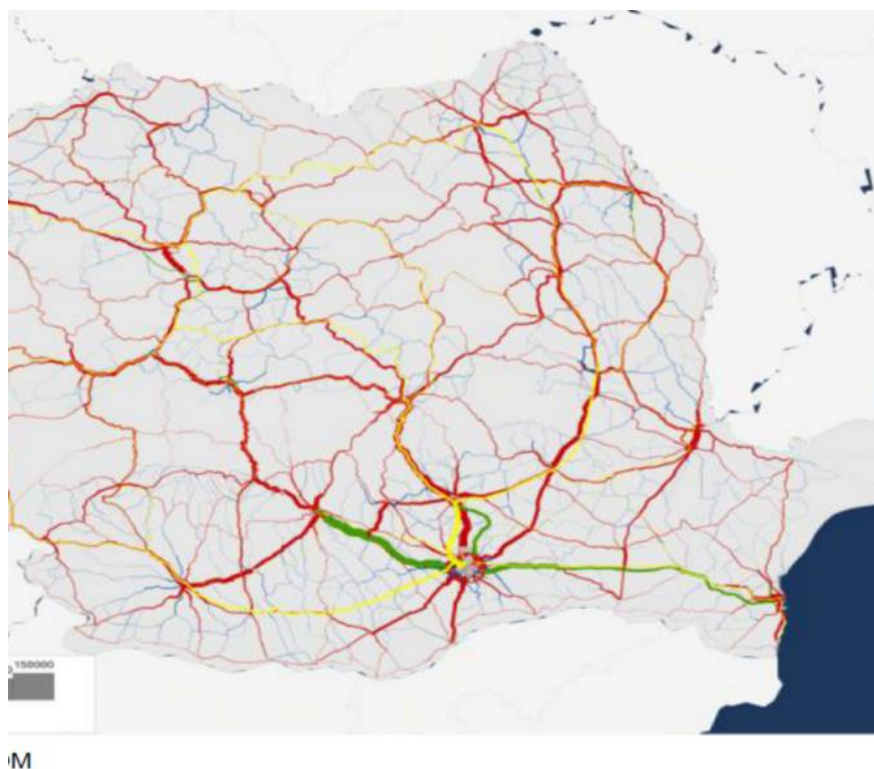
În consecință, deși se află încă în consultare publică Strategia de Dezvoltare Teritorială a României SDTR susține prin studiile de fundamentare și propunerile listate întărirea axului București Ploiești cu posibilități de extindere către Giurgiu și Brașov. Acest lucru este evidențiat prin măsurile pentru infrastructura de transport (Autostrada A3 și tren de mare viteză București Brașov) și măsurile

pentru sistemul teritorial de aşezări. Este de luat în considerare totuşi faptul că autostrada A3 nu face parte din reţeaua rutieră TEN-T Core, motiv pentru care aceasta nu poate beneficia de suport financiar din partea Uniunii Europene. O altă prioritate la nivel naţional în domeniul dezvoltării teritoriale este întărirea zonelor metropolitane şi conturarea ariilor urbane funcţionale reprezintă fapt care susţine intervenţiile la nivelul zonei metropolitane Ploieşti.

#### 5.4. MASTER PLAN GENERAL DE TRANSPORT AL ROMÂNIEI (MGT)

*\*Deoarece Master Planul general de Transport al României se află încă în procesul de consultare publică referirile la acest document strategic sunt încă orientative*

Masterplanul General de Transport al României reprezintă documentul strategic care urmează să stabilească priorităţile în ceea ce priveşte investiţiile pentru infrastructura de transport la nivel naţional. Acest document va stabili astfel reţeaua majoră de transport la nivel naţional pe două orizonturi de timp: 2020 şi 2030.



Figură 16 - Volume zilnice de pasageri în România, pe moduri, anul 2011; sursa: MGT 2030



Importanța municipiului Ploiești în cotextul regional reiese deja din partea de analiză unde sunt evidențiate valorile ridicate a fluxurilor de pasageri pe axa București-Ploiești. Fluxurile ridicate se nu se rezumă doar la circulația auto ci includ și deplasările cu trenul. În ceea ce privește transportul de mărfuri în schimb culoarul cel mai des frecventat este Constanța-București-Pitești-Sibiu împreună cu culoarul Dunării.

Pentru a susține această cerere de transport puternică pe axul București-Ploiești-Brașov, MGT propune două scenarii (ES și EES) care listează realizarea autostrăzii A3 ca o prioritate inclusă în orizontul 2014-2020. Cel mai favorabil scenariu pentru Ploiești este EES care pe lângă completarea A3, mai prevede două drumuri expres (orizont 2020-230) care să întărească legăturile municipiului cu Târgoviște și Buzău. Pe baza analizei multicriteriale cele două scenarii au valori similare și exced scenariul bazat pe baza priorităților listate de Uniunea Europeană prin intermediul rețelei TEN-T. Din acest motiv a priorizat MGT prioritizează interesul național și susține scenariile ES și EES, favorabile pentru axa București-Ploiești-Brașov.

	Cod	Descrierea proiectului	TEN-T	Punctaj	Lungime	EIRR	Cost (preturi 2014)	Cost cumulat	Perioada de implementare
	H0	Masuri de siguranta rutiera	n/a	n/a	n/a	18.5%	150.0	150.0	2014-2020
1	Nivel 1 recomandat	H7	Autostrada Sibiu-Brasov	Comprehensive TEN-T link	74.3	103.0	17.3%	689.8	2014-2020
2		H8	Autostrada Ploiesti-Comarnic	Comprehensive TEN-T link	48.7	48.6	12.5%	1,000.3	2014-2020
3		H6	Autostrada Craiova-Pitesti	Comprehensive TEN-T link	47.3	114.7	12.2%	1,870.6	2014-2020
4		H1	Autostrada Comarnic-Brasov	Comprehensive TEN-T link	29.3	54.4	8.8%	2,987.5	2014-2020
5		H12	Autostrada Brasov-Bacau	Comprehensive TEN-T link	20.1	157.9	7.1%	5,055.2	2021-2030
1	OR18B	Largire la 4-benzi Centura Bucuresti Sud	Core TEN-T link	100.0	35.0	14.5%	175.7	5,230.9	2014-2020

Figură 16 Scenariul ES – Proiecte și perioada de implementare; sursa: MGT 2030

	Cod	Descrierea proiectului	TEN-T	Punctaj	EIRR	Cost (preturi 2014)	Cost cumulat	Perioada de implementare
	H0	Masuri de siguranta rutiera	n/a	n/a	18.5%	150.0	150.0	2014-2020
1	Nivel 1 recomandata	H7	Autostrada Sibiu-Brasov	Comprehensive TEN-T link	57.6	17.3%	689.8	2014-2020
2		H8	Autostrada Ploiesti-Comarnic	Comprehensive TEN-T link	39.4	12.5%	1,000.3	2014-2020
3		H6	Autostrada Craiova-Pitesti	Comprehensive TEN-T link	34.4	12.2%	1,870.6	2014-2020
4		H1	Autostrada Comarnic-Brasov	Comprehensive TEN-T link	15.5	8.8%	2,987.5	2014-2020
5		H12	Autostrada Brasov-Bacau	Comprehensive TEN-T link	14.9	7.1%	5,055.2	2021-2030
1	OR18B	Largire la 4-benzi Centura Bucuresti Sud	Core TEN-T link	71.0	14.5%	175.7	5,230.9	2014-2020

Figură 17 Scenariul EES – Proiecte și perioada de implementare; sursa: MGT 2030

	Cod	Descrierea proiectului	TEN-T	Punctaj	Lungime	EIRR	Cost (preturi 2014)	Cost cumulat	Perioada de implementare
	H0	Masuri de siguranta rutiera	n/a	n/a	n/a	18.5%	150.0	150.0	2014-2020
1	OR18B	Largire la 4-benzi Centura Bucuresti Sud	Core TEN-T link	100.0	35.0	14.5%	175.7	175.7	2014-2020
2	H2	Autostrada Sibiu-Pitesti	Core TEN-T link	74.7	119.7	12.1%	2,471.2	2,646.9	2014-2020
2a	H11a	Autostrada Ploiesti-Bacau	Core TEN-T link	63.6	200.0	11.0%	1,700.0	4,346.9	2021-2030
3	H11	Autostrada Bacau-Suceava-Siret	Core TEN-T link	63.6	224.7	11.0%	1,781.3	6,128.1	2021-2030
4	H15	Autostrada Targu Mures-Iasi-Ungheni	Core TEN-T link	39.4	285.0	8.7%	5,056.3	11,184.4	2021-2030
5	H28	Autostrada Lugoj - Craiova	Core TEN-T link	28.5	246.3	7.7%	2,399.2	13,583.6	2021-2030
6	H9	Autostrada Bucuresti-Alexandria-Craiova	Core TEN-T link	23.0	195.0	7.2%	1,189.8	14,773.4	2021-2030
7	H10	Autostrada Craiova-Calafat	Core TEN-T link	2.3	70.0	5.2%	419.2	15,192.6	2021-2030
8	H29	Autostrada Drobeta - Calafat	Core TEN-T link	0.0	76.9	4.5%	482.0	15,674.6	2021-2030
9	H27	Autostrada Timisoara - Moravita	Core TEN-T link	0.0	76.9	3.7%	470.4	16,145.1	Dupa 2030

Figură 18 Scenariul TEN-T – Proiecte și perioada de implementare; sursa: MGT 2030

La nivel feroviar MGT pune accentul pe reabilitarea infrastructurii de transport la viteza de proiectare fără a lua în considerare includerea unui tren de mare viteză. Acest aspect scade practic șansele pentru realizarea liniei de mare viteză pe ruta Constanța-București-Ploiești-Brașov-Sibiu-Arad listată în PATN secțiunea I. Municipiul Ploiești beneficiază în schimb de electrificarea și modernizarea rutelor CF secundare: Ploiesti – Slanic, Ploiesti – Urziceni și Ploiesti – Maneciu. În acest sens este întărit caracterul de nod feroviar al municipiului Ploiești. Petru a susține în continuare profilul de pol industrial a Ploieștiului (petrol și textile) MGT propune măsuri pentru ameliorarea transportului de marfă pe calea ferată.

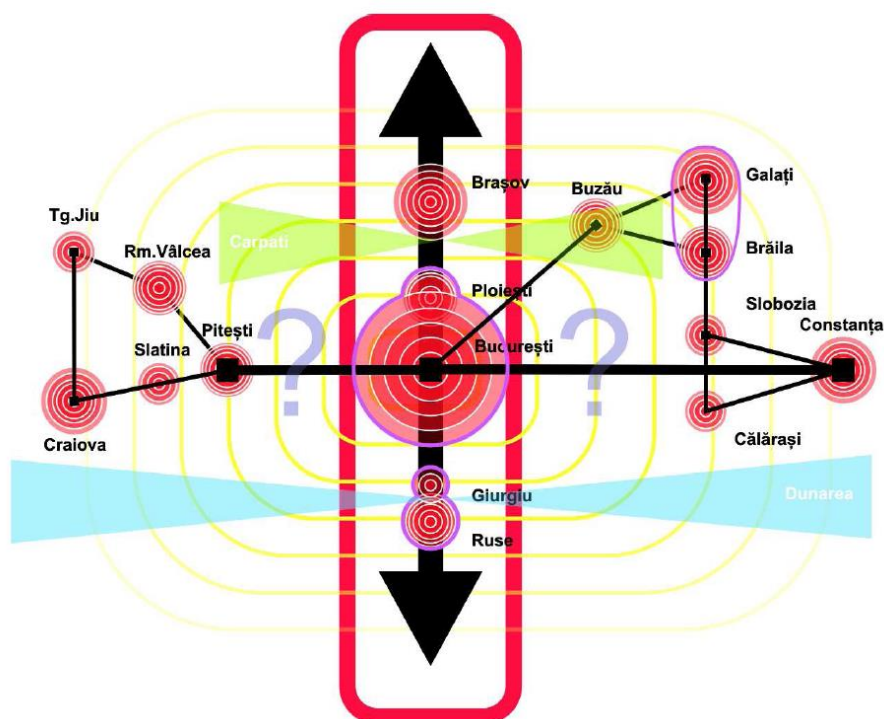
În consecință, miza cea mai mare pentru municipiul Ploiești în privința Masterplanului General de Transport (MGT) constă în extinderea autostrăzii A3 cu tronsoanele: Ploiești-Comarnic; Comarnic-Brașov și Brașov-Sibiu. Deoarece aceste culoar nu este încadrat în rețeaua TEN-T Core, poate exista riscul ca după negocierile cu Comisia Europeană să fie prioritizat culoarul Pitești-Sibiu în defavoarea Ploieștiului.

## 5.5. AXA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ PLOIEȘTI – BUCUREȘTI - GIURGIU

Axa de dezvoltare teritorială Ploiești București Giurgiu (șef proiect Gabriel Pascariu) este un proiect strategic care vizează fundamentarea axei ca parte determinantă a sudului României.

Deși este un document nefinalizat și aflat în curs de aprobare de către beneficiar – Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației publice – analiza extrem de complexă pe care o întreprinde la nivelul ariei studiate este extrem de valoroasă.

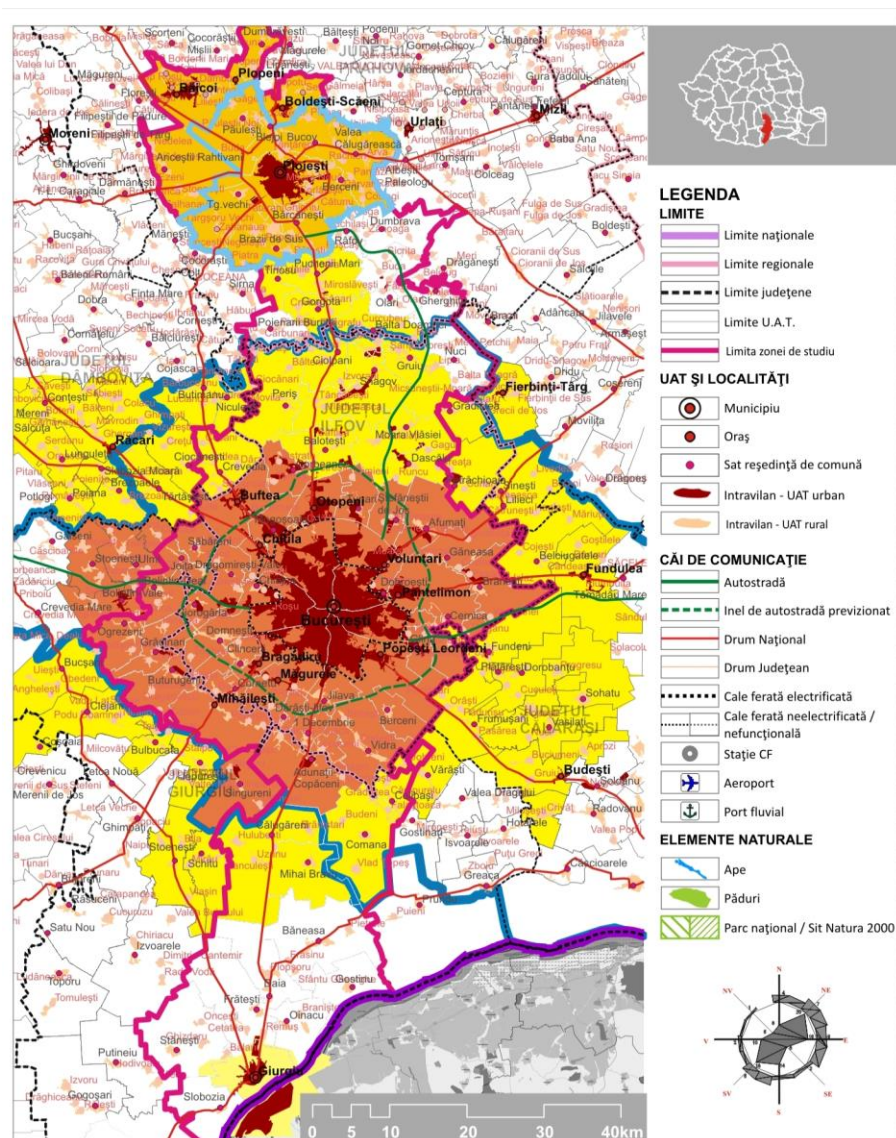
Figura de mai jos sintetizează relațiile și direcționalitatea acestora precum și importanța lor pentru sudul României. Se observă marcarea zonei Ploieștiului pe axa nord-sud înspre Brașov, fiind considerat un contribuitor important la dezvoltarea acesteia, dar și un nod de legătură prin relația sub-carpatică cu zona Buzăului și Râmnicul Vâlcea, un rol ce poate fi în viitor exploatat de zona sa metropolitană.



Figură 19 Axa PBG: relații longitudinale și transversale în sudul României. Sursa: Axa PBG, șef proiect: arh. Gabriel Pascariu / întocmit urb. Mihai Alexandru

Axa PBG: relații longitudinale și transversale în sudul României. Sursa: Axa PBG, șef proiect: arh. Gabriel Pascariu / întocmit urb. Mihai Alexandru

În studiu sunt studiate și identificate o parte a celor discutate până acum și așa cum o arată figura de mai jos, există un interes foarte marcant al polarizării și influenței fiecărui oraș la nivelul axei nord-sud. Se evidențiază totuși un interes scăzut în partea sudică a zonei metropolitane Ploiești, fapt care constituie o șansă pentru creșterea influenței regionale a Ploieștiului în viitor. Realizarea recentă a autostrăzii București Ploiești poate constitui un vector important în transformarea acestei zone într-o zonă de articulare între cele două orașe (zone de influență).

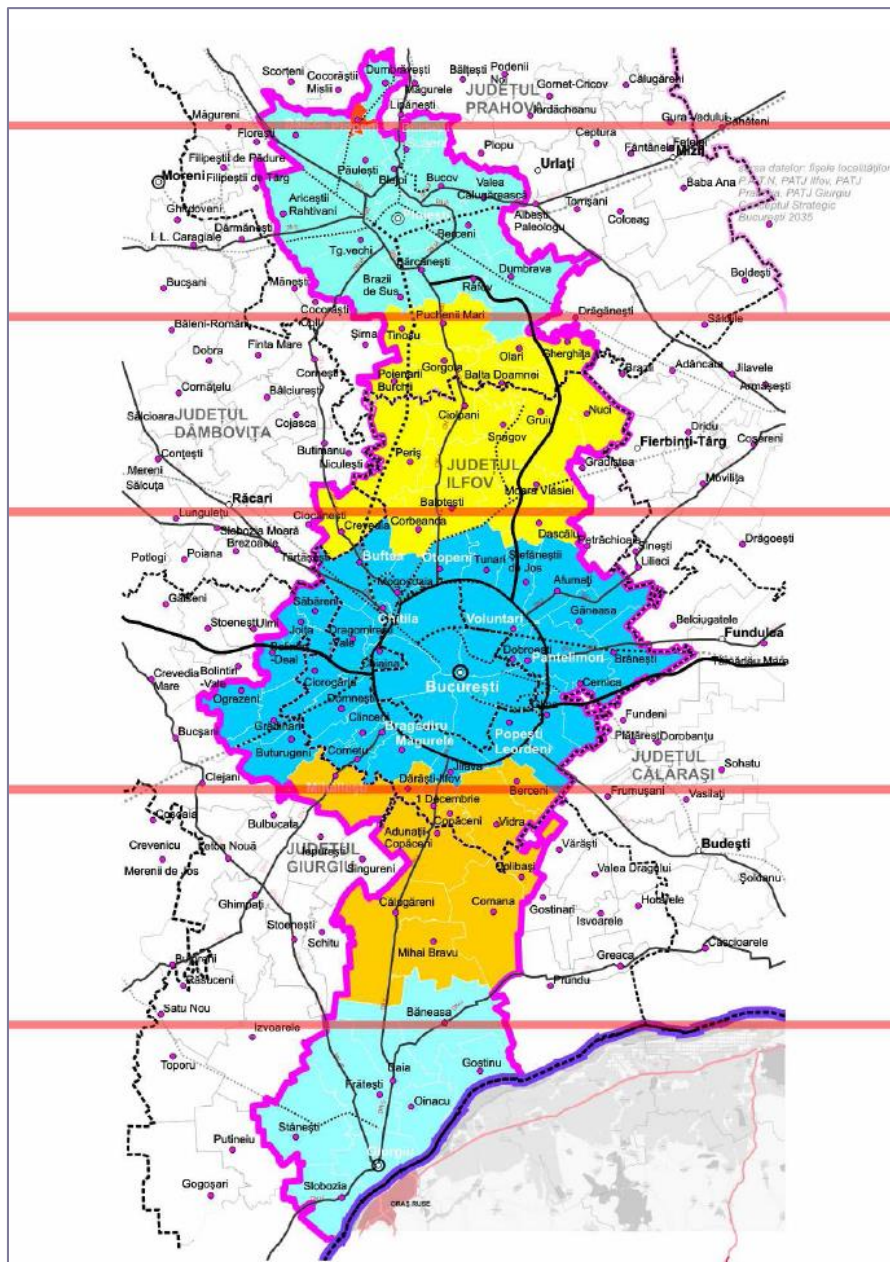


Figură 20 Axa PBG în studii teritoriale de nivel regional, județean, metropolitan. Sursa: Axa PBG, șef proiect: arh. Gabriel Pascariu / întocmit urb. Mihai Alexandru



Pe de altă parte, atât localitățile rurale cât și cele urbane prezintă un anumit decalaj în gradul de dezvoltare, neîmplinind nici măcar criteriile stabilite încă din 2007 prin legea 100/2007, criteriile de altfel în multe privințe minimale. Acest fapt presupune întârzierea procesului de dezvoltare în ansamblu a zonei axei, aceste decalaje fiind în unele cazuri greu recuperabile. (V.**Error! Reference source not found.**)

Într-o sinteză realizată la nivelul axei PBG, studiul concluzionează prin faptul că zona axei se poate subîmpărți în 5 sub-zone cu niveluri diferite de dezvoltare care au nevoie de măsuri diferite pentru viitor. Ploieștiul și zona sa metropolitană sunt identificate ca sub-zonă distinctă, fiind din acest punct de vedere o încurajarea unei dezvoltări endogene, marcată doar axial prin axele de transport. Este deci preferată și încurajată consolidarea zonei sale metropolitane, putând funcționa, în viitor ca un vector inclusiv pentru uat-urile din nordul județului lfov.



Figură 21 Sinteza sub-zonelor de dezvoltare ale Axei PBG. Sursa: Axa PBG, șef proiect: arh. Gabriel Pascariu

POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI A ZONEI METROPOLITANE LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL, REGIONAL / CORELARE DOCUMENTAȚII

---

## 5.6. PLAN INTEGRAT DE DEZVOLTARE (PID) POL DE CREȘTERE PLOIEȘTI PRAHOVA

Planul Integrat de Dezvoltare a polului de creștere Prahova (2009-2025) a fost elaborat în vederea unei dezvoltări coerente la nivelul Ploieștiului și a zonei sale de influență. De asemenea, acest plan a avut și rolul de a fundamenta proiecte finanțabile prin intermediul Programului Operațional Regional.

Pentru operaționalizarea acestui Planul Integrat de Dezvoltare, Municipiul Ploiești alături de Consiliul Județean Prahova, orașele Băcoi, Boldești-Scăieni, Plopeni și comunele Ariceștii-Rahtivani, Bărcănești, Berceni, Blejoi, Brazi, Bucov, Dumbrăvești, Păulești, Târgșoru-Vechi și Valea Călugărească s-au alăturat pentru a forma Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Polul de Creștere PloieștiPrahova”<sup>23</sup>. Scopul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară este dezvoltarea economică și socială, precum și protecția mediului înconjurător în baza proiectelor de dezvoltare cuprinse în Planul Integrat de Dezvoltare.

Asociația continuă astfel procesul de implicare în proiecte europene finanțate după implementarea cu succes a unor proiecte precum: CiViTAS-SUCCESS (2005-2009), EQPUPTI – URBACT, SPICYCLES, PRACTISE sau BIONIC. Aceste proiecte sunt orientate preponderent în jurul ameliorării transportului în comun, ameliorarea consumului energetic și folosirea biocombustibilului.

**Viziunea pentru 2025 a PID-Pol de creștere Prahova** se concentrează pe două direcții majore:

*1) întărirea rolului de centru regional competitiv și 2) funcționarea în sinergie a municipiului Ploiești și a așezărilor din zona lui de influență.*

Prima direcție caută să valorifice potențialul industrial al Ploieștiului printr-un proces de re tehnologizare (trecerea la tehnologii avansate nepoluante) și creșterea competitivității la nivelul cercetării. Reorientarea polului de creștere către economia cunoașterii se va face mizând pe întărirea și valorificarea relațiilor cu așezările periurbane astfel încât acestea să poată atrage la rândul lor investiții din sectorul privat și noi rezidenți. Această abordare încearcă să valorifice poziția Ploieștiului pe axul de dezvoltare București-Brașov cât și existența zăcămintelor de țiței care pus bazele specializării în industria petrolului.

**Obiectivul general** pentru îndeplinirea viziunii accentuează importanța dezvoltării teritoriale echilibrate la nivelul Polului de creștere:

---

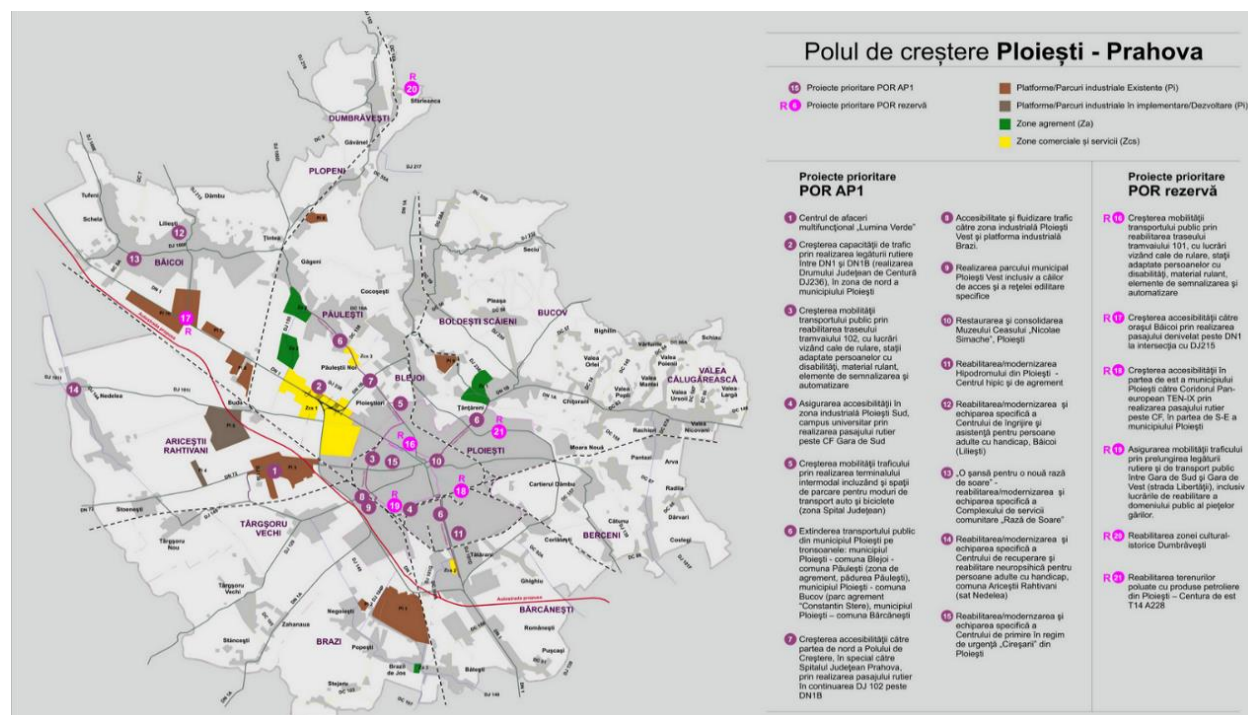
<sup>23</sup> Suprafața asociației este mai mare decât cea a zonei metropolitane propuse prin „PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI INTERCOMUNAL PATICO - ZONA METROPOLITANA PLOIESTI”.

„Sprijinirea unei dezvoltări echilibrate teritorial și durabile ținând seama de nevoile și resursele specifice ale polilor de creștere”

**Obiectivele strategice** se referă la:

1. Susținerea dezvoltării economice durabile integrate prin energii și tehnologii noi la nivelul Polului de Creștere Ploiești
2. Dezvoltarea teritorială durabilă prin îmbunătățirea infrastructurii urbane și a relațiilor funcționale dintre zonele urban – rural și economic-industrial în cadrul Polului de Creștere Ploiești-Prahova
3. Dezvoltarea capitalului uman prin asigurarea accesului egal al tuturor cetățenilor din Polul de Creștere

Cele trei obiective strategice susține reorientare polului de creștere către cercetare prin generarea unui climat favorabil pentru activități de cercetare în domeniul eficienței energetice și a energiilor alternative. Pentru a reuși Planul Integrat de Dezvoltare mizează pe ameliorarea și extinderea infrastructurii de transport și întărirea rolului de centru educațional.



Figură 22 Proiecte prioritare pentru polul de creștere Prahova; sursa: Planul Integrat de Dezvoltare a polului de creștere Prahova

Proiectele prioritare listate în Planul Integrat de Dezvoltare a polului de creștere Prahova prevăd investiții în: infrastructura de transport pentru a întări legătura între Ploiești și așezările învecinate; dezvoltarea unor parcuri industriale și zone comerciale; și completarea respectiv reabilitarea dotărilor socio-educative (ex. centrul de primărie în regim de urgență Cireșani).

---

În consecință Planul Integrat de Dezvoltare a polului de creștere Prahova (2009-2025) pune accentul pe importanța relației între Ploiești și așezările învecinate incluse în zona lui de influență prin: 1) ameliorarea infrastructurii și extinderea serviciilor de transport în comun; 2) completarea dotărilor socio-educaționale; și 3) dezvoltarea unor noi zone cu activități economice.

## 5.7. Strategia de Dezvoltare Ploiești 2025

Strategia Ploieștiului acționează într-un cadru de:

- **Competitivitate**, în scopul consolidării unei economii locale nepoluante și cu o valoare adăugată ridicată;
- **Coeziune socială și teritorială**, în scopul asigurării accesului egal la infrastructura urbană de servicii și utilități;
- **Civism**, în scopul asigurării unui parteneriat cu comunitatea de la formulare la implementarea deciziei publice.

Pentru perioada 2007-2025 infrastructura existentă susține orientarea comunității către o permanentă cunoaștere și performanță, ca formă de adaptare la provocările competiției tehnologice. Ploieștiul și-a creat energia necesară dezvoltării pornind de la resurse naturale. Astăzi consolidarea unei comunități orientată către cunoaștere și performanță reprezintă energia necesară pentru dezvoltarea viitoare. *Viziunea de dezvoltare a municipiului*

Ploiești pe perioada 2007-2025 conține angajamentul unei resurse strategice cruciale: locuitorii, comunitatea de afaceri și universitară, în direcția consolidării reputației Ploieștiului în piața cercetării și a realizării de tehnologii avansate nepoluante.

Localizarea de noi firme va face posibilă depășirea obstacolelor către creșterea unei economii locale.

Șansele de ocupare a unor locuri de muncă cu o valoare adăugată reprezintă certitudinea funcționării unei piețe de muncă locale atractive și competitive. O economie matură va susține în final coeziunea socială a cetățenilor municipiului Ploiești.

### Obiectiv strategic 1:

Ploiești, un oraș competitiv: Valorificarea oportunităților de dezvoltare a cercetării, infrastructurii urbane și tehnologiei

Ploieștiul este capabil să atragă firme și investitori, să crească accesibilitatea/mobilitatea și să ofere un cadru de parteneriat pentru administrație, mediul de afaceri și cel universitar.

---

## **Obiectiv strategic 2:**

Ploiești un oraș accesibil: Asigurarea accesului tuturor cetățenilor la serviciile orașului

Ploieștiul este capabil să ridice standardul de calitate a vieții, să mențină un echilibru între calitate-preț pentru serviciile și utilitățile publice, reducând disparitățile dintre cetățeni și dintre cartierele municipiului.

În privința impactului teritorial posibil al noului PUG este de notat că strategia preia ideile din PIDU, dar mizează ca element central pe orașul Ploiești. Este o vedere dinăuntru înspre afară care fixează dezvoltarea orașului Ploiești ca precondiție a reușitei metropolitane. O analiză mai detaliată a stadiului de implementare a strategiei va fi făcut în etapa a II-a a proiectului, ca parte a elaborării strategiei de dezvoltare a municipiului Ploiești.

Așa cum o relevă parțial studiile de specialitate elaborate pentru prezentul proiect, obiectivele strategiei sunt încă în mare măsură valabile, deși ușor nerealiste în raport cu posibilitățile efective ale orașului.

Din punct de vedere al competitivității, așa cum reiese și din analiza economică întreprinsă de sc Capital Proiect și sc MKBT Habitat srl, dezvoltarea în domeniul cercetării și a infrastructurii urbane este încă încă discretă.

Există îmbunătățiri la nivelul accesibilității, fără ca acestea să se adreseze tuturor: ele pun în continuare în evidență un dezechilibru între zonele dense și mai bine văzute atât de investitori cât și de locuitori și zonele în care marginalitatea este extremă.



---

## 6. CORELAREA CU ALTE DOCUMENTAȚII DE ORDIN SUPERIOR – SINTEZĂ

---

O parte din documentațiile analizate sunt de ordin superior din punct de vedere ierarhic și la nivelul impunerilor pe care le provoacă în dezvoltarea Ploieștiului, iar altele sunt pe nivel orizontal bazându-se mai mult pe cooperarea (posibilă) a unor unități.

În prima situație, PUG-ul municipiului Ploiești trebuie să preia și să detalieze o serie de propuneri – precum cele din PATJ Prahova sau eventual de la nivelul PATN. PATJ-ul județului Prahova datează din 2004 fiind în unele aspecte depășit de dezvoltarea orașului, dar și de anumite dezvoltări apărute în special în perioada boom-ului imobiliar. Dacă acestea sunt încă de actualitate este un răspuns ce poate fi dat numai parțial în acest studiu, dar cert este că având în vedere faptul că ele depind la rândul de documentații de ordin superior sau în orice caz de considerente care provin inclusiv de la nivel județean, este recomandată deci reactualizarea PATJ-ului.

Numeroase tipuri de parteneriate, asocieri, decizii sunt în discuție la nivelul teritoriului ploieștean, fără ca acestea să aibă o aplicare imediată: zona metropolitană București ș.a. aceasta constituind de fapt o oportunitate pentru municipiu dacă reușește să capitalizeze o oarecare întârziere în procesele decizionale administrative pentru a-și consolida zona metropolitană.

Consolidarea este însă necesară și la nivelul orașului, acolo unde, așa cum este arătat în mai multe dintre studiile de fundamentare ale prezentului proiect, se evidențiază o anumită pierdere de centralitate în favoarea zonei vestice.

Creșterile periferice, relativ recente, atât în domeniul imobiliar cât și în domeniul industrial și comercial sunt în măsură să scadă atractivitatea unui oraș cu numeroase "blocaje": zone industriale în declin cu terenuri cu statut incert, menținute în această stare și de depozite de compuși poluanți, diverse servituți care stopează dezvoltarea orașului, diverse elemente de risc industrial, antropic și buzunare de marginalitate mențin orașul într-o stare de așteptare, provocând un efect de lock-down.

Corelarea PUG-ului cu dezideratele de cooperare intercomunală de la nivelurile orizontale sau superioare nu se poate face atâta timp cât orașul este încorsetat și menținut în această stare. O dezvoltare echilibrată se poate face numai prin rebalansarea dezvoltării și către zonele rămase într-un decalaj evident, redând astfel șansele unei dezvoltări coerente a orașului.



---

O alternativă la eliminarea servituților și blocajelor menționate este întoarcerea orașului către propria existență, către propriile resurse și către o valorificare inteligentă a teritoriului propriu, înainte de a propune largi dezvoltări care rămân neîmplinite, blocând, din nou, resurse importante de teren. Conducerea dezvoltării trebuie să țină cont de efectele pe termen lung ale unor proiecte nereușite sau prea optimiste care sacrifică resursele pentru a valorifica locuri care au deja echipare, densitate, poziționare bună în oraș.

Contextul strategic superior promovează în continuare axa de dezvoltare București-Ploiești fiind vizibile două variante extinse către Giurgiu sau Brașov. Axa Ploiești-Brașov are este bazată pe elementele de cadru natural și susținută preponderent de gradul ridicat de atractivitate a Văii Prahovei. Această axă poate fi potențată prin întărirea infrastructurii de transport, extinderea autostrăzii A3 către Brașov-Sibiu (prioritate MGT) sau introducerea unui tren de mare viteză (PATN secțiunea I sau PATJ Prahova). În ceea ce privește prioritățile Uniunii Europene la nivel de infrastructură, Axa București-Ploiești a pierdut din importanță fiind inclusă doar în culoarul feroviar al rețelei TEN-T Core, coridorul Rhin-Dunăre. În acest sens rămâne ca pe parcursul următoarelor luni să fie hotărât la nivel național care vor fi prioritățile în infrastructură și dacă Ploieștiul va beneficia de extinderea autostrăzii A3.

Ploieștiul va trebui să valorifice relația puternică cu Bucureștiul și să găsească o modalitate prin care zonele metropolitane a celor două centre urbane majore să poată coopera. De asemenea pentru a valorifica eforturile depuse prin Planul Integrat de Dezvoltare a polului de creștere Prahova, Ploieștiul trebuie în continuare să susțină întărirea relațiilor cu așezările învecinate incluse în zona de influență și zona metropolitană. Constituirea și întărirea zonelor metropolitane reprezintă una din prioritățile precizate în cadrul Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR). De asemenea, este importantă continuarea procesului de tranziție către un centru regional competitiv la nivelul cercetării și a noilor tehnologii luând în considerare și reducerea gradului de poluare cauzat de activitățile industriale încă funcționale.

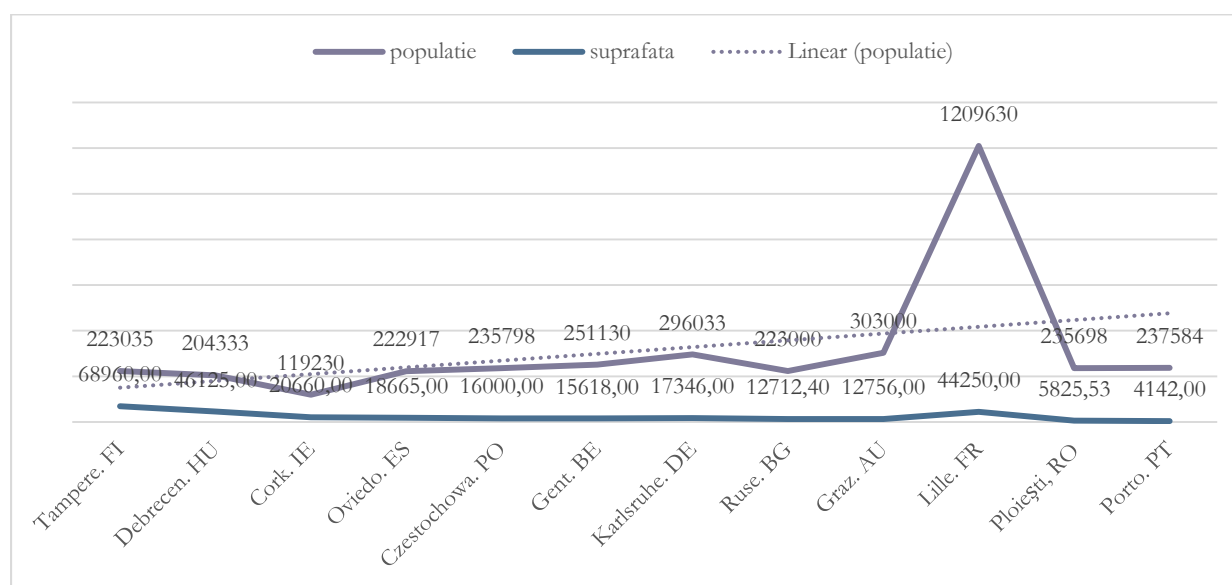
În acest sens, Ploieștiul va trebui să continue procesul de ramforsare a zonei metropolitane și valorificarea poziției pe axa București-Brașov concentrându-se pe tranziția către o economie bazată pe cunoaștere. Provocările sintetizate în politicile europene în domeniu induc necesitatea și urgența unei eficientizări cât mai rapide a dezvoltării urbane, evitând disparitățile și decalajele, mizând pe cooperare și pe creșterea accesibilității și conectivității teritoriilor.

## 7. STUDII DE CAZ – Comparație 12 orașe

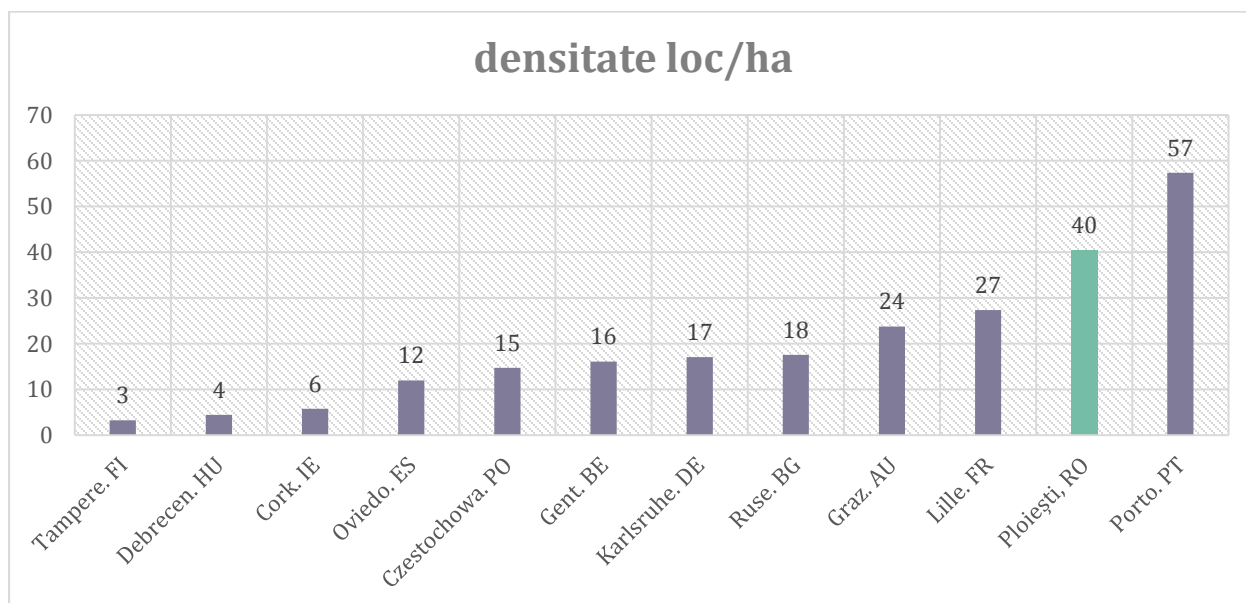
### *ORAȘE EUROPENE ÎNTRE 100 MII ȘI 200 MII DE LOCUITORI (CONCLUZIILE STUDIILOR DE CAZ PREZENTATE SUCCINT ÎN ANEXĂ)*

Dintre orașele europene având populația cuprinsă între 100.000 și 200.000 de locuitori, 11 se evidențiază ca relevante în comparație cu cazul Ploieștiului datorită faptului că sunt orașe de rangul 2.

Considerându-le după densitate (nr.de locuitori/ha) putem poziționa Municipiul Ploiești între Lille și Porto cu o densitate dublă față de media orașelor studiate.



Figură 23 Grafic – poziționarea celor 12 orașe în funcție de populație și suprafață



Figură 24 Grafic – Poziționarea celor 12 orașe în funcție de denistate (locuitori/ha)

## DATE GENERALE – PROFILUL ORAȘULUI

Rang: orașele studiate sunt ....  
 Localizare: sunt în general centre regionale ...  
 Populație: cuprinsă între  
 Suprafața: cuprinsă între  
 Spații verzi: .....

## EVOLUȚIA DEMOGRAFICĂ -

Anul 1990 se evidențiază ca un prag important în evoluția demografică, după acest an populația orașelor studiate stagnează sau scade ușor și constant. De asemenea structura populației reflectă trendul european: îmbătrânirea ...

## ECONOMIE ȘI INDUSTRIE

## INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT

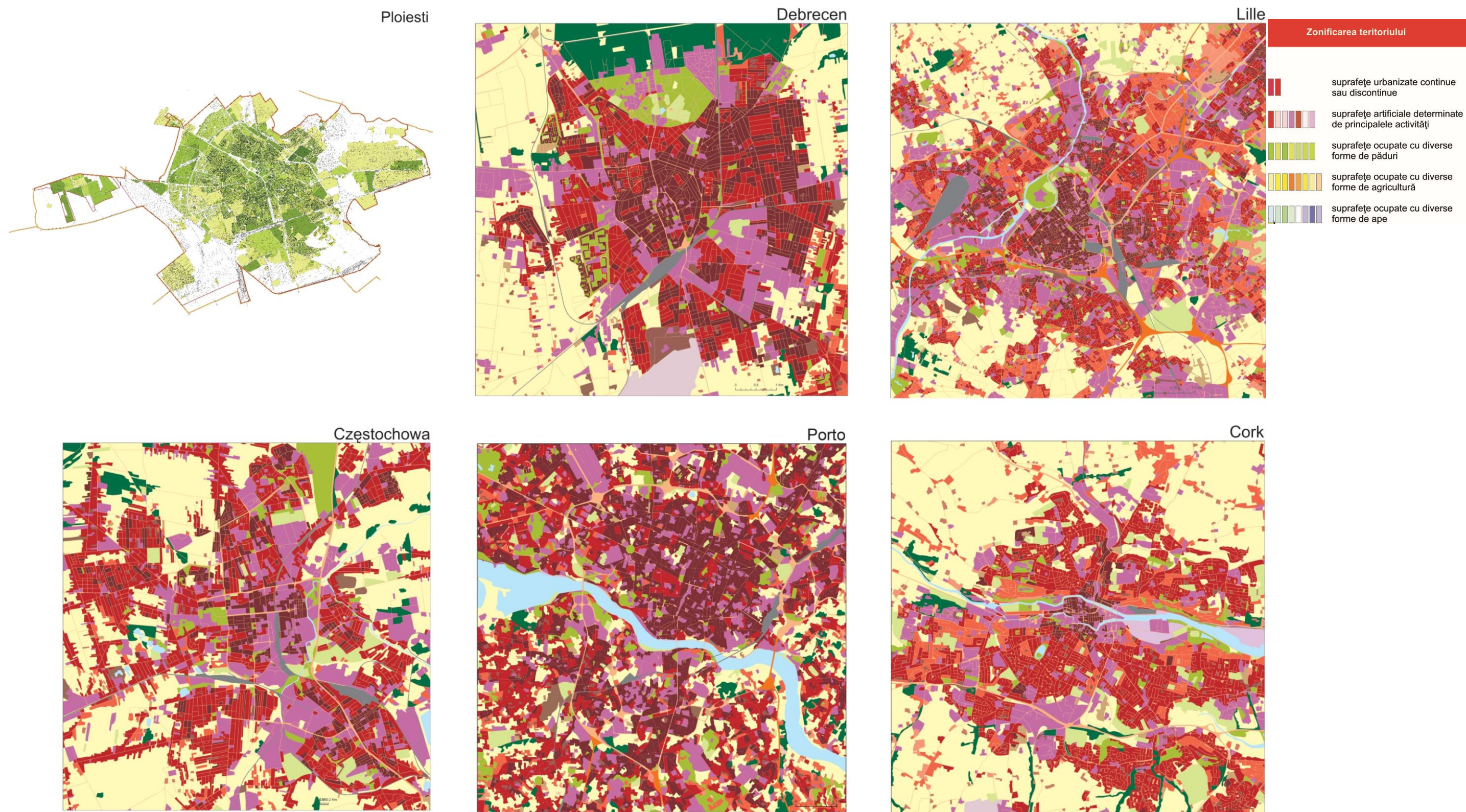






Figură 25 Tampere, Ruse, Gent, Oviedo, Karlsruhe și Graz, zonificarea teritoriului. Extrase la aceeași scară din EEA Urban Atlas





Figură 26 Ploiești, Debrecen, Lille, Czestochowa Porto și Cork, , zonificarea teritoriului. Extrase la aceeași scară din EEA Urban Atlas

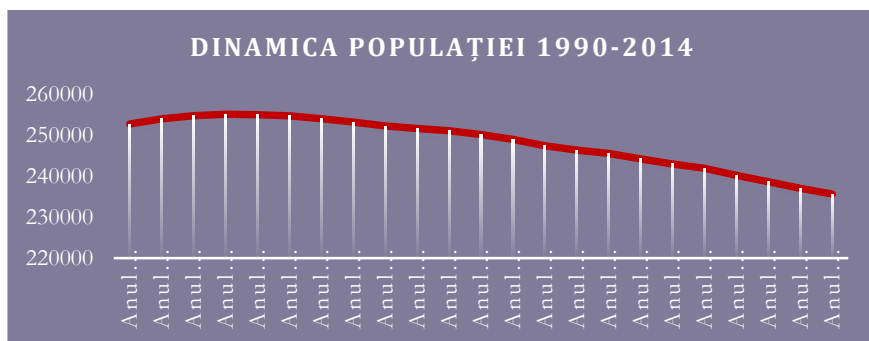


## 8. EVOLUȚIA URBANISTICĂ A MUNICIPIULUI PLOIEȘTI DUPĂ 1990

---

*Cele câteva date<sup>24</sup> prelucrate mai jos oferă o imagine de sinteză a dezvoltării Ploieștiului în ultimii 15-20 de ani, punând în evidență o serie de aspecte relevante pentru considerarea ideii de dezvoltare urbană în viitor:*

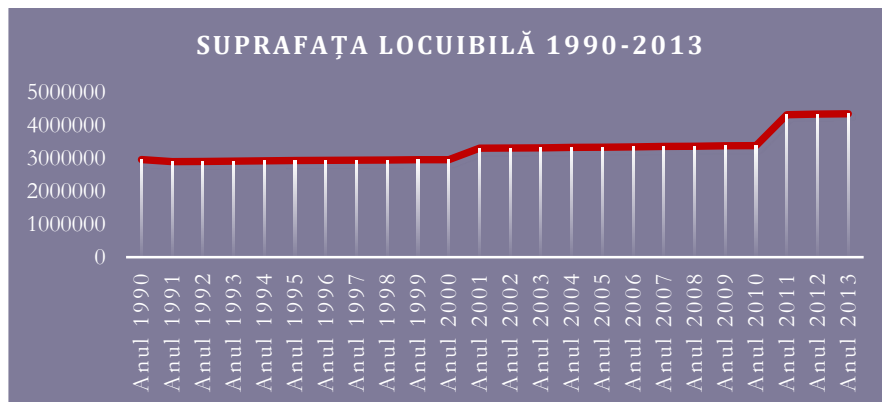
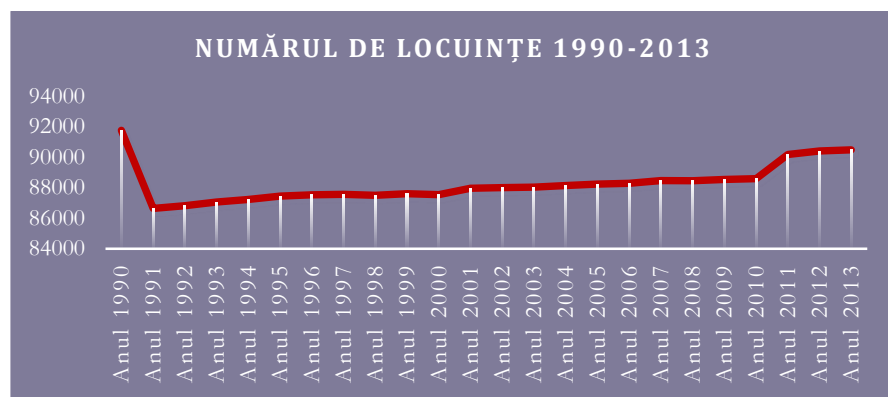
- cu populație în continuă scădere (și grad ridicat de îmbătrânire), accentuată în ultimii ani, orașul Ploiești se află într-un moment posibil de reconsiderare a dezvoltării proprii, înțelegând aici faptul că accentul trebuie să fie pus pe calitatea amenajărilor, pe creșterea atractivității și pe claritatea viziunii, dar mai ales, pe realismul acesteia.



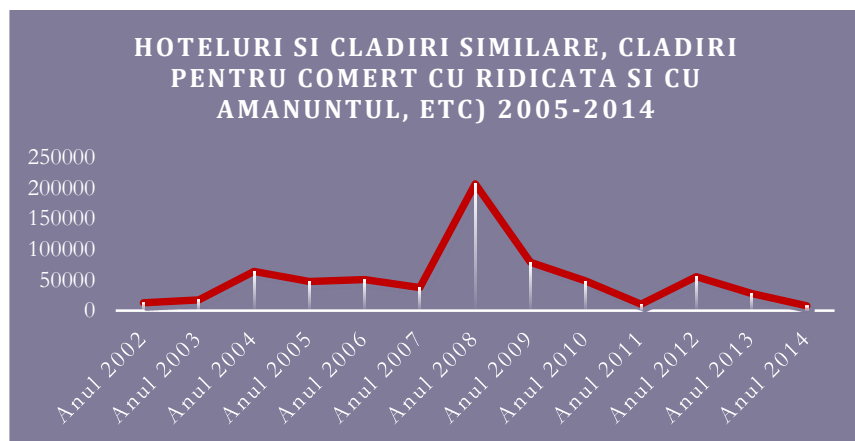
- opus tendinței de descreștere a populației, numărul de locuințe este într-un trend ușor ascendent, într-un ritm relativ egal cu creșterea suprafeței locuibile (în general suprafața locuibilă crește mai repede decât ritmul de creștere al numărului de locuințe) ceea ce presupune și un consum relativ de teren aflat, și el, în creștere. Accentuarea acestei creșteri între 2010-2011 a impus chiar un ritm mai ridicat al consumului de teren, fapt confirmat și în urma analizării autorizațiilor de construire.

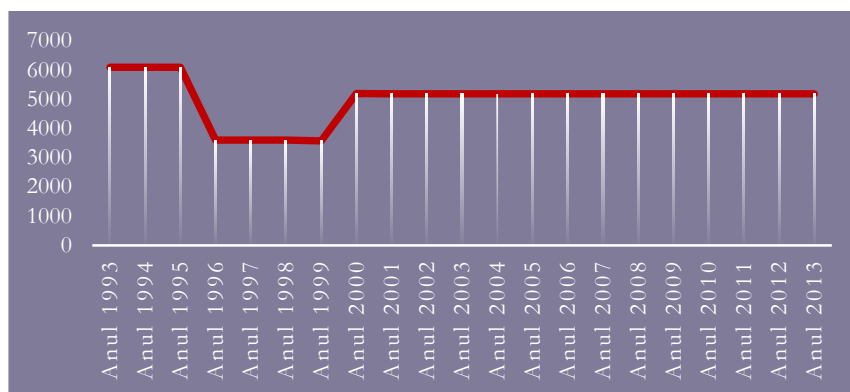
---

<sup>24</sup> Sursa datelor utilizate pentru graficele prezentate în această secțiune este această este INS, Tempo Online, extrase în perioada martie-aprilie 2015

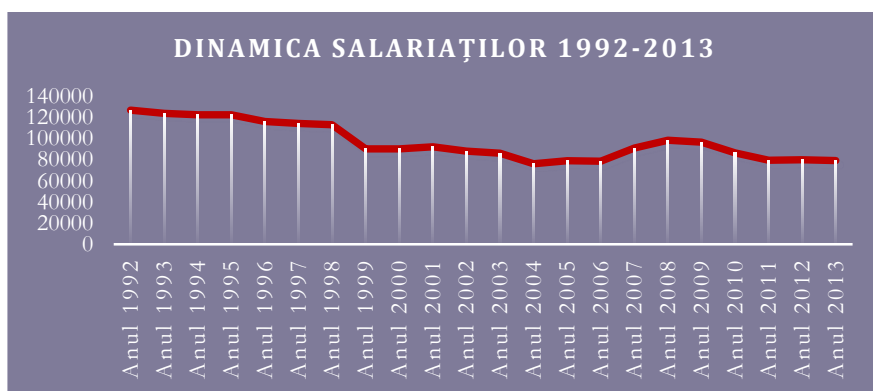


În același timp, este important de observat că există o fluctuație importantă a construcției de hoteluri și facilități comerciale, atingând un vârf între 2007-2008 și scăzând dramatic către 2011, urmat de o recuperare către 2012 și din nou de o scădere înspre 2014, fapt care la nivel metropolitan se vede diferit, semn că Ploieștiul pierde din atractivitatea pentru astfel de spații. Ceea ce graficul nu arată este o stagnare aproape totală a construcției de instituții publice, atât ca număr cât și ca metri pătrați construiți.





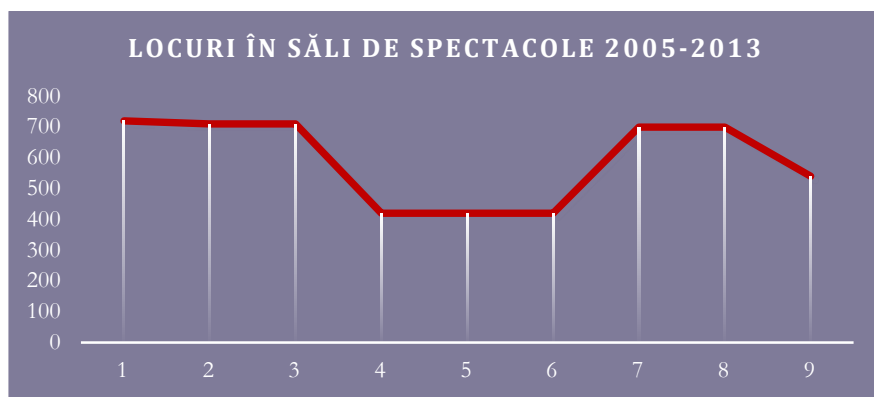
În aproximativ același interval de timp considerat pentru comentariile de mai sus, intravilanul municipiului rămâne relativ constant cu excepția unei fluctuații în jurul anilor 1995-2001, fapt care este un lucru bine de menținut și în dezvoltarea viitoare, având în vedere trendurile demografice și economice.



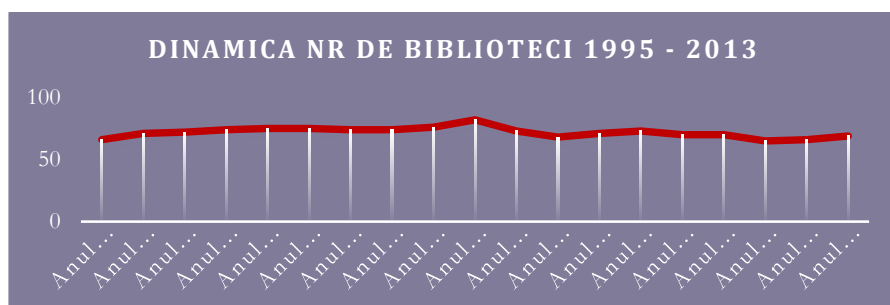
Un trend negativ, mai puțin accentuat ca cel al populației se evidențiază și la nivelul numărului de salariați, aflat în continuă scădere cu excepția câtorva fluctuații.

Cuplând cele mai sus menționate cu analiza la fața locului unde, în multiple cazuri, se constată disparități însemnate la nivelul municipiului, se poate constata o pierdere a calității urbane per ansamblu.

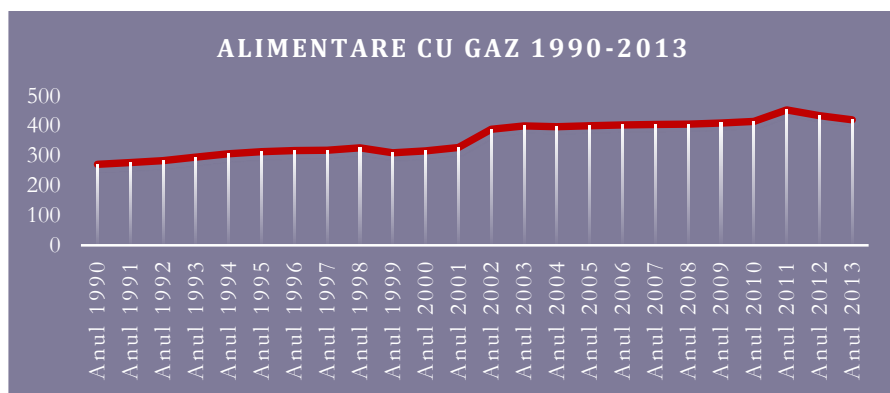
Aceasta nu este compensată nici prin sporirea numărului de echipamente culturale sau prin dezvoltarea tehnico-edilitară. Dezvoltare urbană înseamnă tocmai o trecere – în intervale mai mari de timp – de la un stadiu la altul de evoluție, ceea ce este infirmat de datele următoare.

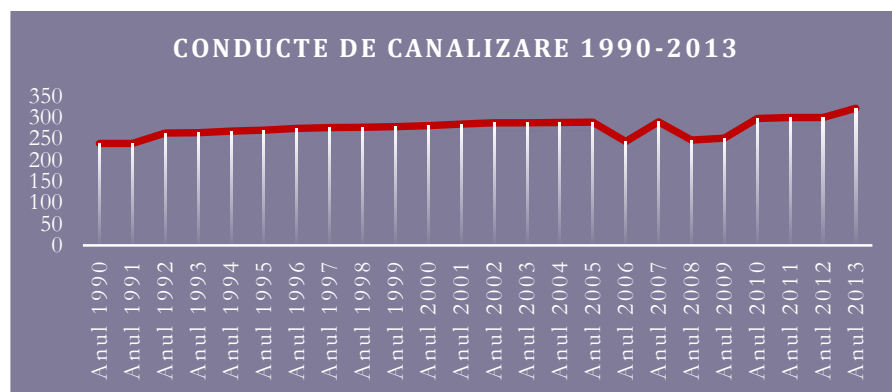


Din cauza scăderii numărului de locuitori se poate afirma că numărul de locuri de fapt crește raportat la numărul locuitorilor, deși stagnarea numerică nu este un semn pozitiv, cu atât mai puțin scăderea din ultimii doi ani.

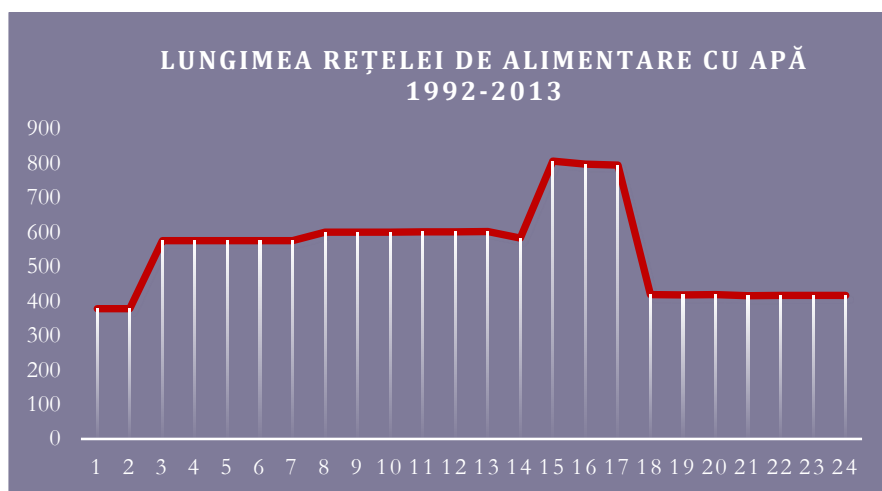


O situație similară este relevantă și de situația bibliotecilor.





Echiparea edilitară urmărește și ea trendul ascendent al evoluției numărului de locuințe și al suprafeței locuibile, cu excepția rețelelor de alimentare cu apă care în ultimii ani înregistrează o scădere importantă.





**zone de dezvoltare previzionate în 1997 cu grad mare de neîmplinire**



**propuneri de funcțiuni previzionate în 1997 a căror destinație s-a schimbat sau nu a intrat în declin**

Figură 27 Propunerea de dezvoltare anticipată în faza de propunere a PATICO





Figură 28 Dinamica agenților economici în perioada 1997-2013 Sursa datelor: ONRC  
POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI A ZONEI METROPOLITANE LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL,  
REGIONAL / CORELARE DOCUMENTAȚII



## 9. ANEXE

### 9.1. ANEXE GENERALE

ANEXĂ 1 Fișă privind nivelul de îndeplinire a criteriilor cf legii 100/2007 a localităților urbane de la nivelul Axei PBG. Sursa: Axa PBG, șef proiect: arh. Gabriel Pascariu

Axa de dezvoltare teritorială Ploiești - București - Giurgiu - axă structurantă a dezvoltării sudului României – Faza 1 Analiza teritorială

Nr. crt.	Denumire municipiul / oraș	Județ	Indicatori minimali conf. Legii 100 / 2007																Nr. ind. îndepliniți
			1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	
Indicatorii minimali conform legii																			
Municipii																			
	București	B	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	NU				DA	11	
	Ploiești	PH	DA	DA	DA	DA	NU	DA	DA	DA	DA	DA	DA				NU	10	
	Giurgiu	GR	DA	DA	DA	DA	NU	NU	DA	DA	DA	DA	DA				NU	9	
Orașe																			
	Băicoi	PH	DA	DA	DA	DA	DA	NU	NU	DA	DA	DA	NU	DA			NU	8	
	Boldești-Scăeni	PH	DA	DA	DA	DA	DA	NU	NU	DA	DA	NU	NU	DA			NU	7	
	Bragadiru	IF	DA	DA	DA	DA	DA	NU	NU	NU	NU	NU	NU	NU			DA	6	
	Buștea	IF	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	NU	NU	DA			DA	10	
	Chitila	IF	DA	DA	DA	DA	DA	NU	NU	NU	NU	NU	NU	NU			NU	5	
	Măgurele	IF	NU	DA	DA	DA	DA	NU	NU	DA	NU	DA	NU	DA			DA	7	
	Mihăilești	GR	NU	DA	NU	NU	NU	NU	NU	DA	NU	NU	DA	DA			DA	4	
	Otopeni	IF	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	NU	DA	NU			DA	10	
	Pantelimon	IF	DA	DA	DA	DA	DA	NU	NU	NU	NU	NU	NU	NU			NU	5	
	Plopeni	PH	NU	DA	DA	DA	DA	NU	NU	DA	DA	NU	DA				NU	7	
	Popești-Leordeni	IF	DA	DA	DA	DA	DA	NU	NU	NU	NU	NU	DA	DA			DA	7	
	Voluntari	IF	DA	DA	DA	DA	DA	NU	DA	DA	NU	NU	NU	NU			NU	7	
Nr. de UAT care îndeplinesc cerințele			12	15	14	14	14	3	5	11	5	5	8				7		
Nr. de UAT care nu îndeplinesc cerințele			3	0	1	1	1	12	10	4	10	10	7				8		

Indicator 17 – Depozite controlate de deșeuri nu mai este valabil

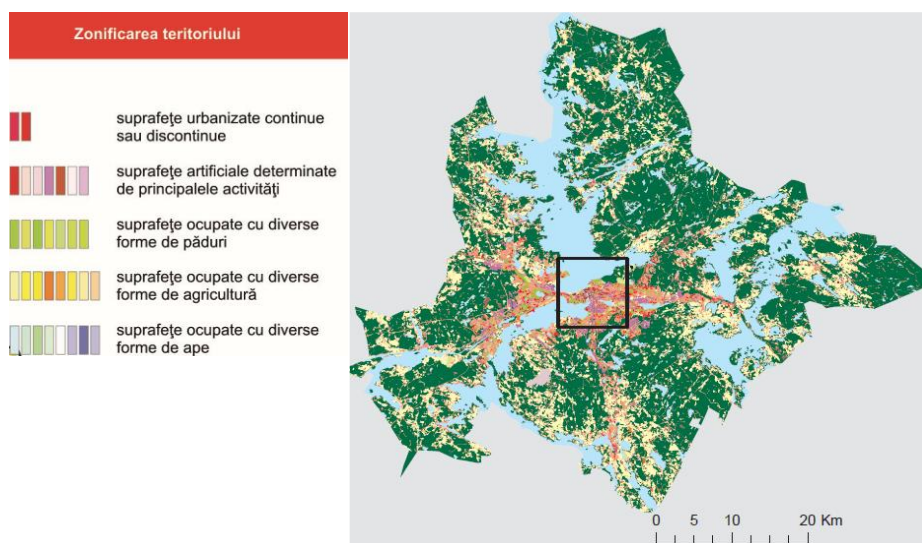
Surse date: INS și prelucrări

Indicator 17 – Depozite controlate de deșeurii nu mai este valabil  
Surse date: INS și prelucrări

ORAS	POPULATIE	SUPRAFATA (HA)	DENSITATE LOC/HA
TAMPERE. FI	223035	68960,00	3
DEBRECEN. HU	204333	46125,00	4
CORK. IE	119230	20660,00	6
OVIEDO. ES	222917	18665,00	12
CZESTOCHOWA. PO	235798	16000,00	15
GENT. BE	251130	15618,00	16
KARLSRUHE. DE	296033	17346,00	17
RUSE. BG	223000	12712,40	18
GRAZ. AU	303000	12756,00	24
LILLE. FR	1209630	44250,00	27
PLOIEȘTI, RO	235698	5825,53	40
PORTO. PT	237584	4142,00	57

## 9.2. FIȘE SINTETICE – STUDII DE CAZ

### 9.2.1. TAMPERE, Finlanda



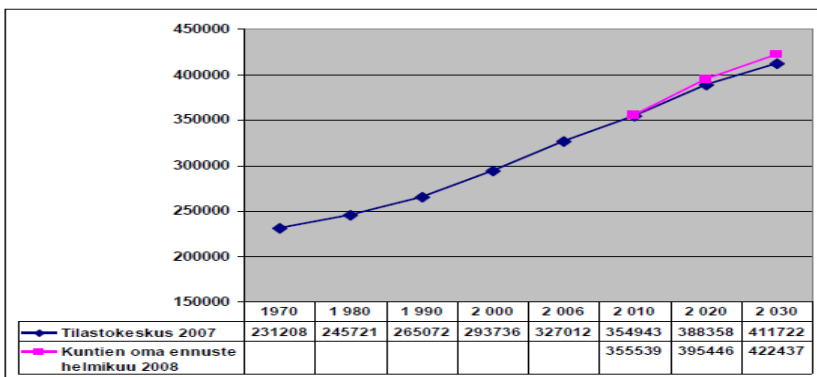
Figură 29 Tampere, încadrarea în zonificarea funcțională a regiunii sursa: EEA Urban Atlas

#### DATE GENERALE

Rang: a doua zonă urbană și al treilea oraș după Helsinki și Espoo;  
Localizare: localizat în Sudul Finlandei - la aprox. 500 km N de Helsinki; Regiune Pirkanmaa;  
Populație: populația orașului - 223,035 (în 2014) / populația incluzând suburbiile: 359,31;  
Suprafața: 689,6 km<sup>2</sup> / 68960,00 ha  
Particularități: spațiile verzi ocupă 2,400 ha din suprafața orașului

#### EVOLUȚIA DEMOGRAFICĂ

Evoluția demografică este constantă între 1970-2010 iar previziunile pentru 2030 se bazează pe ritmul de creștere stabilit în ultimii 40 de ani.

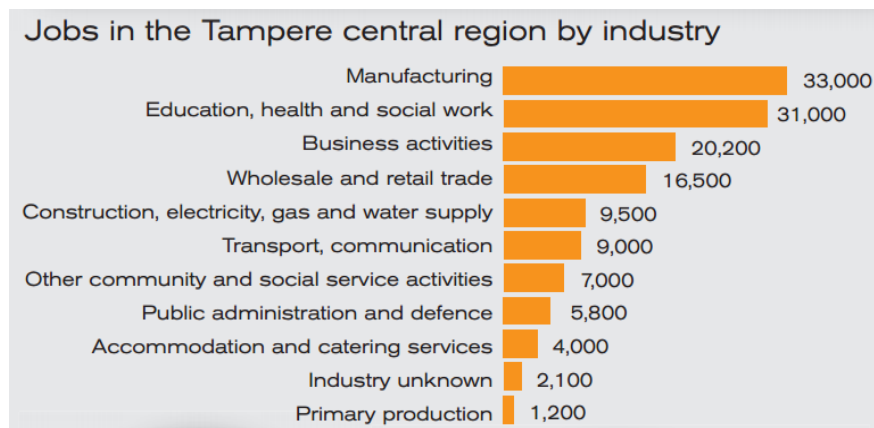


Figură 30 Tampere, Evoluția demografică. sursa: <http://www.stat.fi/>

#### ECONOMIE ȘI INDUSTRIE

POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI A ZONEI METROPOLITANE LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL, REGIONAL / CORELARE DOCUMENTAȚII



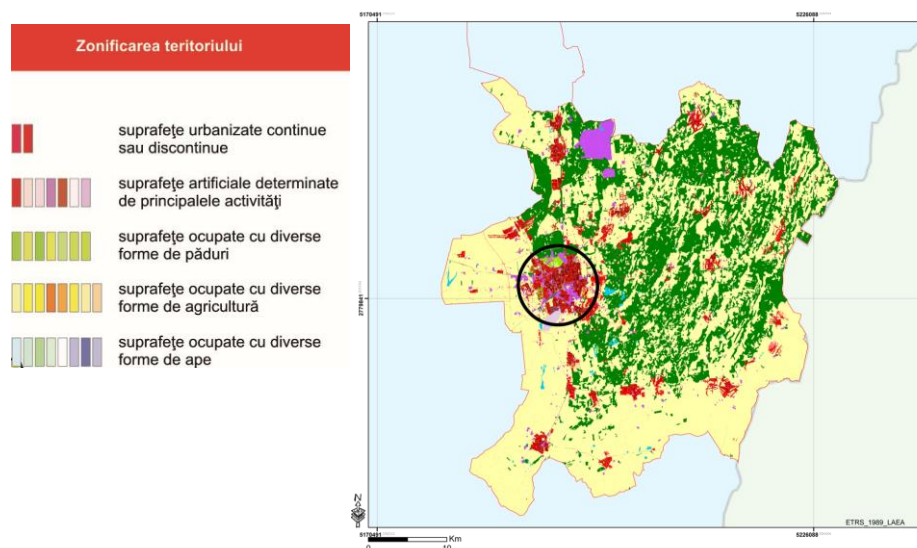


Figură 31 Tampere, distribuția locurilor de muncă pe sectoare de activitate Sursa:

## INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT

- Transport rutier:
  - Tampere este un nod important de cale ferată în Finlanda, conectează Bothnian Corridor la rețeaua de cale ferată din Finlanda. Tampere este una dintre cele mai mari terminale pentru transportul combinat în Finlanda (deși operațiunile de transport au fost oprite pentru moment) fiind singurul nod principal (feroviar-rutier) în transportul de marfă propus prin rețeaua globală TEN - T în Finlanda
  - există legături de cale ferată directe la Helsinki, Turku și Turku Harbour, Oulu, Jyväskylä și Pori.
  - Există, de asemenea legături rutiere (linii de autobuz) frecvente la destinații din întreaga Finlanda.
- Aeroport: - Tampere este deservit de Aeroportul Tampere-Pirkkala, situat în municipiul Pirkkala aproximativ 13 km sud-vestul orașului. Aeroportul deservește mai mult de jumătate de milion de pasageri în fiecare an.
- Transport feroviar: Compania națională feroviară, VR, oferă servicii extinse din diferite părți ale Finlandei la Tampere cu conexiuni spre sud la Helsinki, sud-vest, până la Turku, vest la Pori, și nord la Jyväskylä și Laponia. Gara principală Tampere este situată în centrul orașului, la capătul de est al străzii principale Hämeenkatu.
- Transport naval: în timpul verii există traseu care vine de pe ambele lacuri - Lacul Näsijärvi și Lacul Pyhäjärvi
- Transport public: Rețeaua de transport public în Tampere în prezent constă exclusiv într-o rețea de autobuze., este organizată în comun între opt municipalități: Tampere, Pirkkala, Nokia, Kangasala, Lempäälä, Ylojarvi, Vesijärvi și Orivesi. Transport public regional ce folosește sistemul de transport public din zona orașului Tampere Există intenția de a construi un sistem de metrou ușor în oraș pentru a înlocui unele dintre cele mai populare Linii de autobuz, precum și inițierea unei rețele feroviare specială, destinată navetiștilor, pe liniile de cale ferată care leagă Tampere de orașele învecinate Nokia și Lempäälä

### 9.2.2. DEBRECEN, Ungaria



Figură 32 Debrecen, încadrarea în zonificarea funcțională a regiunii sursa: EEA Urban Atlas

#### DATE GENERALE

**Rang:** este al doilea cel mai mare oraș din Ungaria, situat în estul țării, la 220 km de Budapesta; a fost cel mai mare oraș din Ungaria în secolul 18;

**Localizare:** centrul regional al regiunii Marii Câmpii de Nord și reședința județului Hajdu-Bihar;

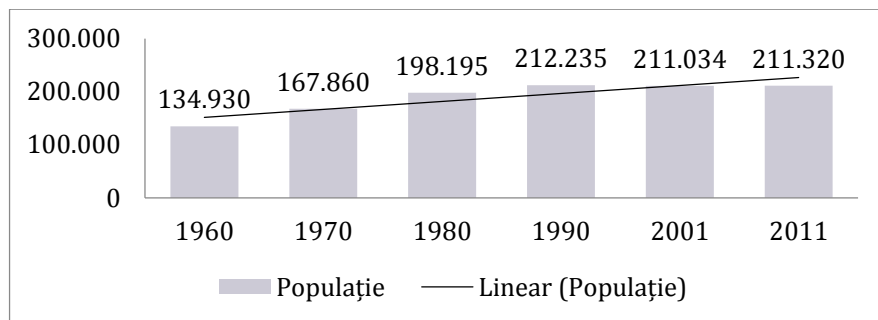
**Populație:** populația orașului - 204333 locuitori (în 2013)

**Suprafața:** 461,25 km<sup>2</sup> / 68960,00 ha

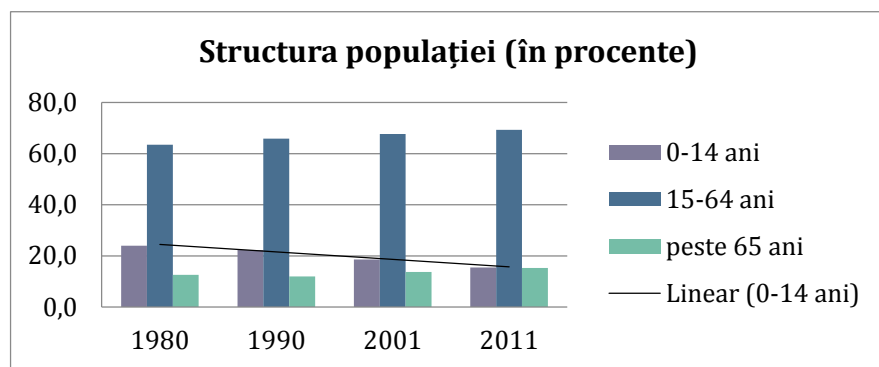
**Spații verzi:** 2,400 ha din suprafața orașului

#### EVOLUȚIA DEMOGRAFICĂ

După anul 1990 se constată o stagnare a numărului locuitorilor în jurul valorii de 211.000 de locuitori iar structura populației reflectă o îmbătrânire ușoară a populației deoarece scade sectorul de vârstă 14 ani în timp ce sectorul peste 64 de ani rămâne constant.



Figură 33 Debrecen, evoluția demografică 1960-2011. Sursa datelor: <http://www.ksh.hu/>



Figură 34 Debrecen, evoluția structurii populației pe grupe de vârstă. Sursa datelor: <http://www.ksh.hu/>

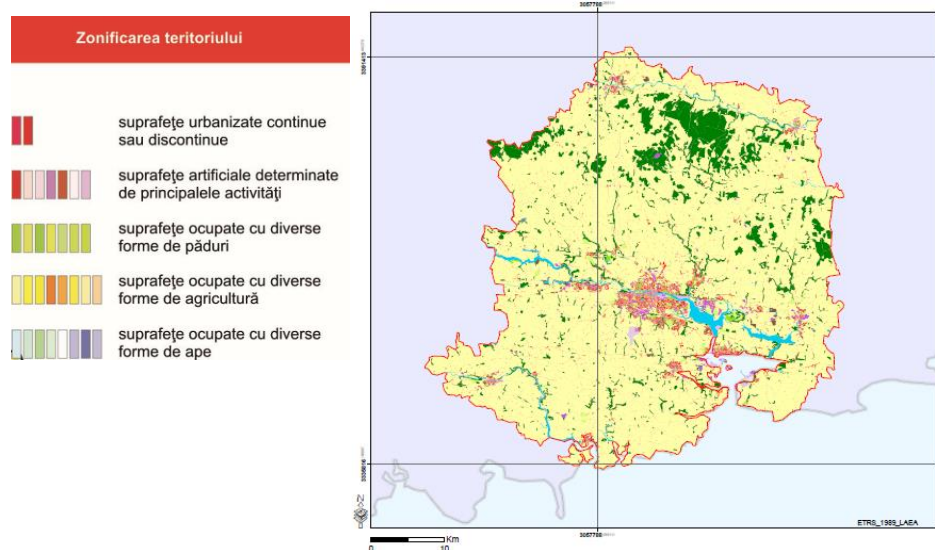
## ECONOMIE ȘI INDUSTRIE

- destinație turistică principală în Ungaria; are o ofertă bogată în domenii precum sănătate (ape termale - atrag turiști atât de la nivel local cât și străini) și turism și unul dintre cele mai importante centre universitare din Ungaria (Colegiul Calvinist Debrecen, fondat în 1538);
- atractivitatea ridicată pentru investitori datorită forței de muncă (un bazin larg: 350000 de persoane locuiesc la o distanță de o oră față de oraș) și 50% din populație are studii vocaționale sau diplome de liceu;
- orașul este un centru important de comerț și afaceri la nivel regional: se concentrează pe investiții străine directe: XANGA Investment & Development (companie de investiții cu capital privat oferă consultanță și ghidare pentru afaceri noi), Parcul Industrial Regional pentru Inovare Debrecen (din 1997), Parcul Științific farmaceutic (Richter Gedeon), DELOG (Debrecen Logistics Service Centre and Industrial Park), Parcul Științific al Universității din Debrecen, Parcul de Afaceri al aeroportului Debrecen, Parcul Industrial Vest, Parcul Industrial Daniella;
- tipuri de activități:
  - industrii tradiționale (industria agricolă și de procesare, industria alimentară);
  - noi sectoare industriale (IT, biotehnologie, sănătate);

## INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT

- Transport rutier: legătură importantă prin autostrada M35 (2 ore distanță față de Budapesta);
- Transport aerian: aeroportul internațional Debrecen (al doilea cel mai mare aeroport din Ungaria) - recent modernizat pentru a putea avea mai multe zboruri internaționale, aeroportul Oradea (1 ore 20 minute distanță);
- Transport feroviar: legătură îmbunătățită cu Budapesta prin Planul Național de Dezvoltare 2004-2006; există mai multe gări, cea mai importantă fiind gara principală;
- orașul are potențial de dezvoltare a unui nod de transport important și a unui centru de schimb de marfă datorită proximității față de Ucraina și România;
- Transport public: autobuze, troleibuze, tramvaie;
- sistem de piste pentru biciclete;
- Intermodal Community Transport Logistics Center.

### 9.2.3. CORK, Irlanda



Figură 35 Cork, încadrarea în zonificarea funcțională a regiunii sursa: EEA Urban Atlas

#### DATE GENERALE

Rang: al doilea cel mai mare oraș din Irlanda după Dublin;  
Localizare: localizat în S-V Irlandei - la aprox. 260 km SV de Dublin;  
Populație: populația orașului - 119,230 (în 2011) / incluzând suburbiile: 399,216  
Suprafața: 206.6 km<sup>2</sup>  
Spații verzi: 607 ha sp. publice deschise

#### EVOLUȚIA DEMOGRAFICĂ

Evoluția demografică: 1986-2002

Age Range	0-14	15-24	25-44	45-64	65+	Total Population
<b>Cork City</b>						
1986	25%	22%	24%	18%	11%	133,271
1991	23%	21%	26%	19%	11%	127,253
1996	20%	21%	27%	20%	12%	127,187
2002	17%	20%	29%	21%	13%	123,062
<b>The State</b>						
2002	21%	16%	30%	21%	11%	3,917,203

Figură 36 Cork, evoluția demografică 1986-2002, sursa: <http://www.corkcoco.ie>

- Structura populației (2011): 0-14 ani: 20,9% / 15-64 ani: 42,3% / > 65 ani: 36,8%

#### ECONOMIE ȘI INDUSTRIE

- Cork – parte din regiunea Munster – economia regiunii contribuie cu 25% din totalul PIB-ului Irlandei (2004)

POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI A ZONEI METROPOLITANE LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL, REGIONAL / CORELARE DOCUMENTAȚII

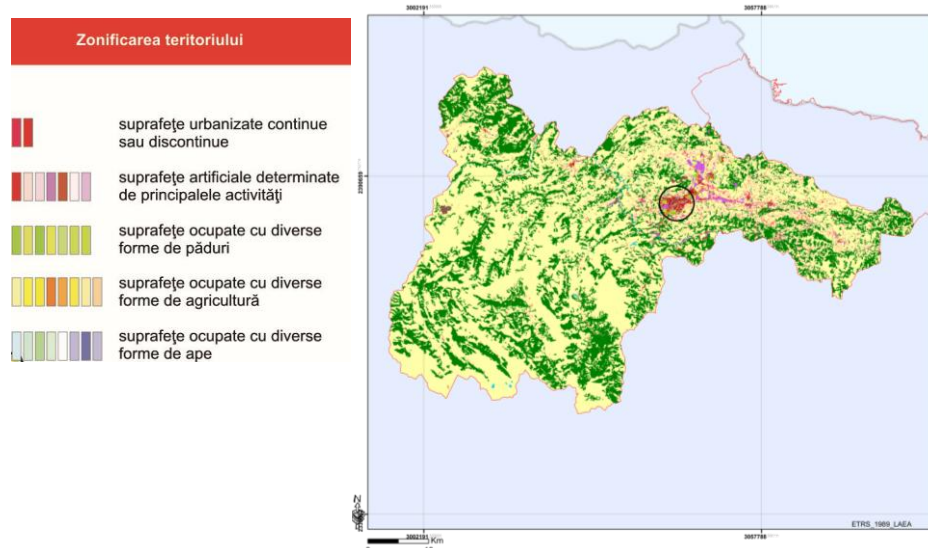
- Cork a beneficiat de o economie ridicată (un combinat siderurgic, un șantier naval, o fabrică de asamblare de mașini, o fabrică de anvelope și un sector textil prosper) în mijlocul secolului al XX-lea. Cu toate acestea, impozitele mari, reglementări excesive, concurența de la centrele mari de activitate economică, precum și eliminarea bruscă a tarifelor de protecție la calitatea de membru al comunității economice europene a cauzat un declin în anii 1970.
- Cork deține din cele mai mari două organizații irlandeze (vânzare cu amănuntul) magazinele Dunnes și grupul Musgrave.

## INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT

- Transport rutier:
  - important nod rutier și ferat
  - M8-N40, N8, N27, E30, N28,
  - Cork City Council sustine un sistem de car sharing operat de Mendes GoCar în parteneriat cu Cambio Mobility Services
- Aeroport: aeroportul Cork Airport - unul din aeroporturile principale din Cork; este situat în sudul orașului și este cunoscut ca Ballygarvan. Există peste 15 linii de zbor către peste 68 destinații cu peste 60 de zboruri/zi
- Transport feroviar: pe o rută majoră de transport feroviar fiind unul dintre cele mai dezvoltate din Irlanda din acest punct de vedere: 8 stații, principala rută fiind la Dublin Heuston
  - Kent Station Cork este gara principală din oraș. De aici, există rute către destinații din întreaga Irlanda. Principala linie de la Cork la Dublin, are plecări în fiecare jumătate de oră de la Cork. Servicii InterCity sunt de asemenea disponibile pentru Kilarney și Tralee, precum și la Limerick, Ennis, Athenry și Galway (prin Limerick Junction și linia de cale ferată Limerick la Galway)
- Transport fluvial: Portul Cork este situat la Ringaskiddy, 16 km SE prin intermediul N28. Există servicii directe către Franța și Marea Britanie. A existat o propunere pentru taxi de apă
- Transport public: transportul public este gestionat de compania națională Bus Éireann
  - Rutele de transport în comun ale orașului conectează centrul orașului la principalele suburbii, colegii, centre comerciale și locuri de interes.
  - Liniile de transport de mare distanță pleacă din terminalul Parnell Place către destinații din întreaga țară. Servicii din oră în oră către Killarney/Tralee, Waterford, Athlone și Shannon Airport/Limerick/Galway și șase curse spre Dublin pe zi. Există și o cursă pe zi (Eurolines) care leagă Cork cu Victoria Coach Station (Londra) via South Wales și Bristol.
  - Începând cu 2012, piste pentru biciclete și standuri de biciclete, iar din 2014, a fost lansat un sistem de închiriere de biciclete publice
  - Liniile de metrou se îndepărtează, de asemenea, de la Kent Station și oferă legături în zona Metropolitană Cork.



#### 9.2.4. OVIEDO, Spania



Figură 37 Oviedo, încadrarea în zonificarea funcțională a regiunii sursa: EEA Urban Atlas

#### DATE GENERALE

Rang: ...

Localizare: este localizat în nordul Spaniei, fiind capitala principatului Asturia;

Populație: populația orașului - 222.917 (în 2014) / populația incluzând suburbiile: 359,31;

Suprafața: 186,65 km<sup>2</sup>;

Spații verzi: spații verzi (suprafața totală = 2.211.030 m<sup>2</sup>): / 586 de parcuri, variind în mărime de la 6m<sup>2</sup> de spațiu verde plantat la 400 m<sup>2</sup>;

mai multe categorii de spații verzi:

Categoria A (grădini cu zone de flori - 233,7 m<sup>2</sup>);

Categoria B (grădini cu gazon și copaci - 1.227.054 m<sup>2</sup>);

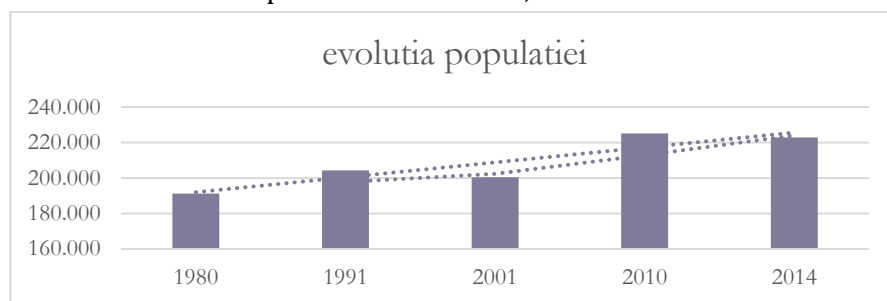
Categorii speciale pentru anumite zone (Zona Campo San Francisco - 50,1 m<sup>2</sup>, zona Monte Alto - 400,6 m<sup>2</sup>, zona Winter Park - 147,5 m<sup>2</sup>).

prezintă o tendință de creștere;

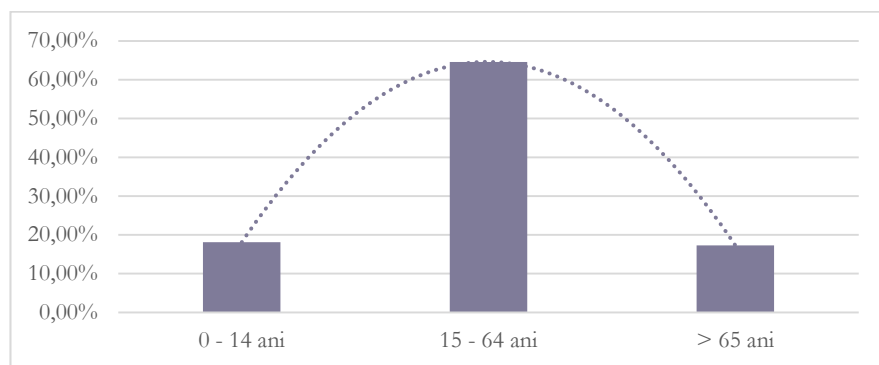
suprafața medie pe cap de locuitor: 9,4 m<sup>2</sup>.

#### EVOLUȚIA DEMOGRAFICĂ

Evoluția demografică: o creștere semnificativă în perioada 2001-2010;



Figură 38 Evoluția populației. Sursa datelor: [www.urbistat.it](http://www.urbistat.it)



Figură 39 Structura populației pe grupe mari de vârstă. Sursa datelor: [www.urbistat.it](http://www.urbistat.it)

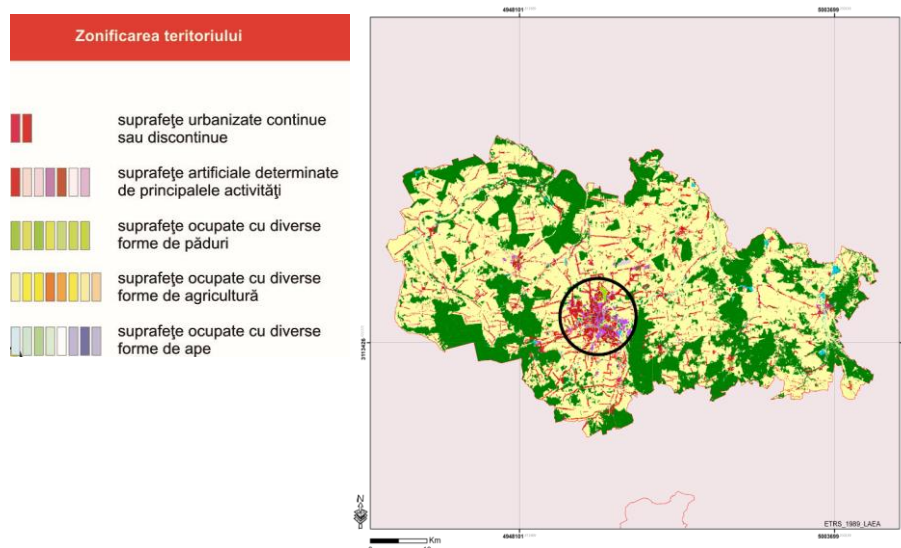
## ECONOMIE ȘI INDUSTRIE

- economia orașului este dependentă de sectorul terțiar (există un număr ridicat de clădiri de birouri în zona centrală);
- număr mare de locuri de muncă în administrația publică datorită poziției în cadrul principatului;

## INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT

- Transport public: 13 linii de autobuz (fac legătura și cu localitățile din jurul orașului);
- Transport aerian: aeroportul Asturias (Ranon)- 45 km;
- orașul este localizat în nodul central de comunicații al principatului;
- Transport rutier:
  - intersecția autostrăzii A-66 (drumul Castiliei) cu drumul interior al autostrăzii Cantabria (care formează joncțiunea A-63 și A-64);
  - drumurile naționale N-630, N-634;
- Transportul feroviar:
  - este foarte dezvoltat și este centrul în care celer două companii care oferă servicii în Asturias, Renfe Operadora și FEVE, oferă cele mai multe servicii suburbane;
  - trei gări: Gara de Nord, gara La Corredoria și Lamaquique.

### 9.2.5. CZESTOCHOWA, Polonia



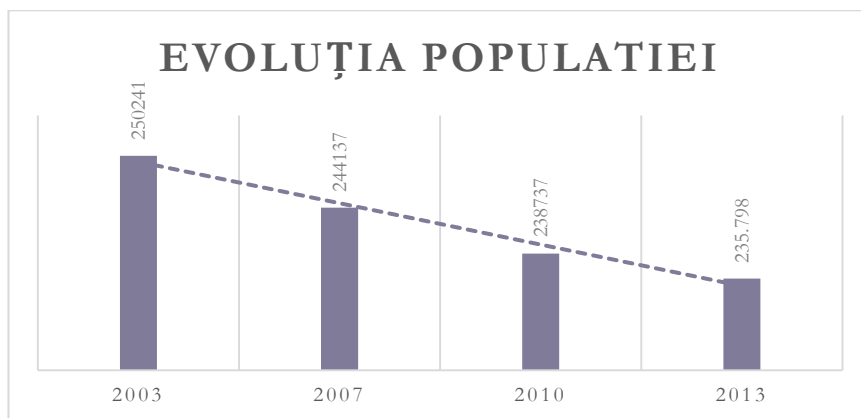
Figură 40 Czetochowa, încadrarea în zonificarea funcțională a regiunii sursa: EEA Urban Atlas

#### DATE GENERALE

Rang: este al 13-lea cel mai populat oraș din Polonia  
Localizare: localizat în provincia Silezia - cea mai mare zonă urbană din Europa Centrală și Europa de Est  
Populație: populația orașului - 235 798 (în 2013);  
Suprafața: 160 km<sup>2</sup>  
Spații verzi: 2 400 ha din suprafața orașului

#### EVOLUȚIA DEMOGRAFICĂ

Populație în scădere constantă.



Figură 41 Czetachawa, evoluția demografică în 10 ani, Sursa datelor: sursa: www.data.un.org

#### ECONOMIE ȘI INDUSTRIE

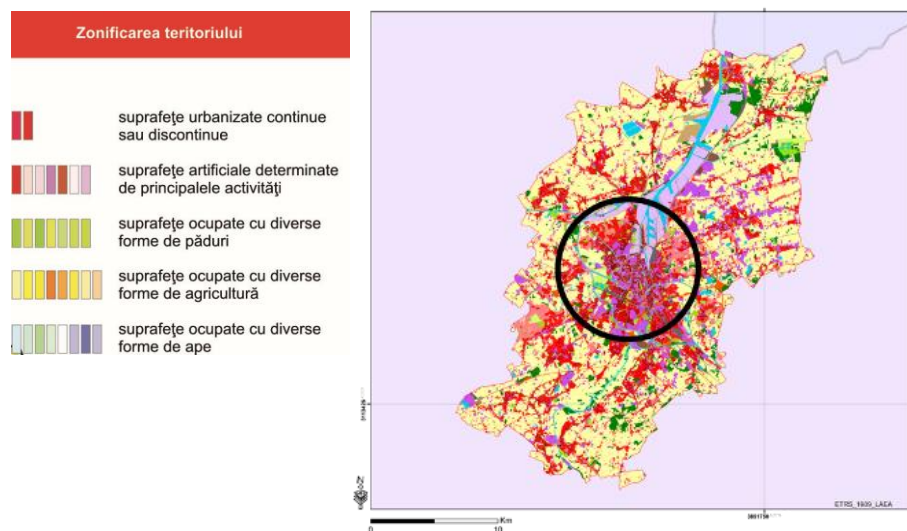
POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI A ZONEI METROPOLITANE LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL, REGIONAL / CORELARE DOCUMENTAȚII

- 
- Cel mai mare hub economic, cultural și administrativ din partea de nord a Voievodatul Silezia.
  - Potențial turistic important;
  - Industрии dominante: automotive, metalurgie, industria sticlei, textile;
  - PIB: Provincie Silezia este în al doilea loc în Polonia, în termeni de populație și PIB (13% din PIB).
  - Companii:
    - Aproape 26 de mii de companii;
    - 387 companii cu participare străină: TRW Automotive (USA), Guardian (USA), ISD (Ucraina), Stoelzle (Austria), Brembo (Italia), BST Safety Textiles, CF Gomma (Italia), AIR Products (USA), ITM Polska (Franța) Process Electronic (Franța) Metro Group (Germania);

## INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT

- Transport rutier:
  - Drumuri principale - E75 (DN A1) legătura cu Varșovia (la nord-est) și Katowice (la sud);
  - 3 drumuri naționale: A43 la Wieluń, A46 și A91 pentru Opole la Piotrków Trybunalski;
- Aeroport: 2 aeroporturi internaționale în proximitate – Katowice-Pyrzowice (50 km), – Kraków-Balice (120 km);
- Transport feroviar și transport public:
  - Este un hub major de cale ferată, situat la intersecția a două linii importante - vest-est (de la Lubliniec la Kielce) și nord-sud (de la Varșovia la Katowice);
  - 6 stații de cale ferată;
  - Rețea extinsă de tramvaie și autobuze (3 linii de tramvai, 23 linii de autobuz, 11 linii de navetă, transport de noapte)

## 9.2.6. GENT, Belgia



Figură 42 Gent, încadrarea în zonificarea funcțională a regiunii sursa: EEA Urban Atlas

### DATE GENERALE

Rang: al doilea oraș ca număr de locuitori din Belgia; Este capitala și cel mai mare oraș al provinciei Flandra de Est,

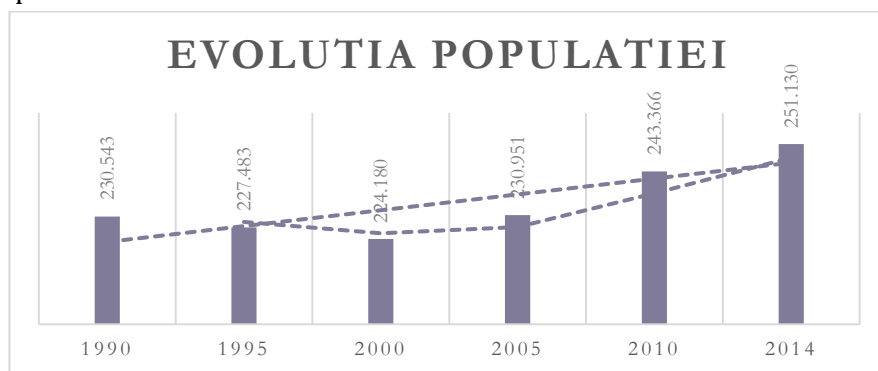
Localizare: în regiunea Flandra, din partea de nord a Belgiei;

Populație: populația orașului - 251 130 (în 2014);

Suprafața: 156.18 km<sup>2</sup>

### EVOLUȚIA DEMOGRAFICĂ

În anul 2000 se constată un punct de inflexiune în trendul demografic, tendința schimbându-se de la descrescător la crescător recuperând declinul ante 2000.



Figură 43 Gent, evoluția demografică între 1990-2014, Sursa datelor: <http://www.citypopulation.de/php/belgium-oostvlaanderen.php?cityid=44021>



---

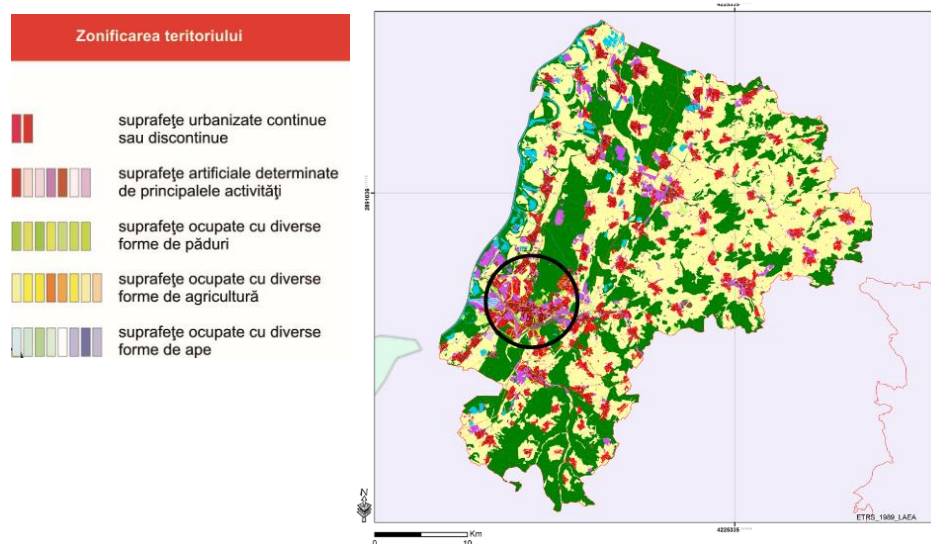
## ECONOMIE ȘI INDUSTRIE

- Cel mai mare oraș universitar, Universitatea Ghent și o serie de companii orientate spre cercetare sunt situate în partea centrală și de sud a orașului - Ablynx, Innogenetics, CropDesign, Bayer CropScience.
- Industрии principale: hârtie, metale, automobile, chimică, biotehnologie;
- Locuri de muncă în turism din ce în ce mai multe;
- PIB per capita: 29.376 \$(2010)
- Șomaj: 4.7 % (2012)
- Companii:
  - ArcelorMittal, Volvo Cars, Volvo Trucks, Volvo Parts, Honda, Stora Enso
- Clustere:
  - ICT – Cluster
  - The Materials Research Cluster

## INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT

- Transport rutier:
  - 2 autostrăzi (E40: Ghent - Bruges - Ostend la vest, și Bruxelles – Leuven - Liège la est; E17: Gent - Sint-Niklaas - Anvers la nord, Kortrijk - Lille la sud)
  - 2 inele rutiere (unul conectează municipalitățile din exterior – R4 și unul cartierele din interior – R40);
  - Cea mai mare zonă destinată ciclismului din Europa, cu aproape 400 km (250 km) de piste pentru biciclete și mai mult de 700 de străzi cu sens unic;
  - Prima stradă pentru biciclete din Belgia - mașinile sunt considerate "oaspeții" și trebuie să rămână în urma bicicletelor.
- Aeroport: 64 km ( Antwerp International Airport ), 66km (Brussels Airport)
- Transport feroviar și transport public:
  - 5 stații de cale ferată:
  - Rețea extinsă de tramvaie și autobuze
- Transport maritim:
  - Al 3-lea port al Belgiei;

### 9.2.7. KARLSRUHE, Germania



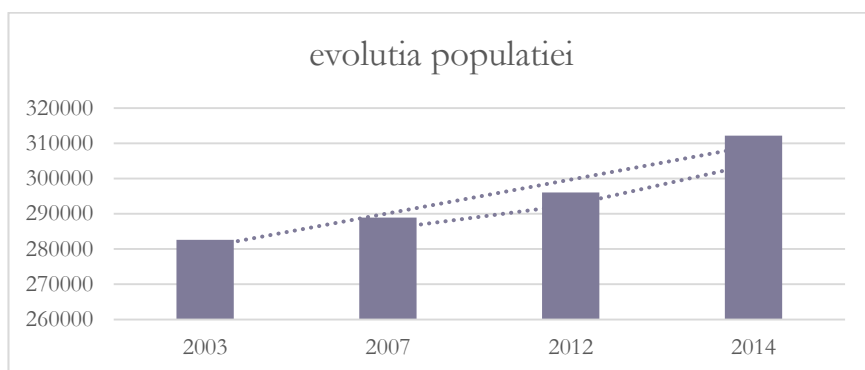
Figură 44 Karlsruhe încadrarea în zonificarea funcțională a regiunii sursa: EEA Urban Atlas

#### DATE GENERALE

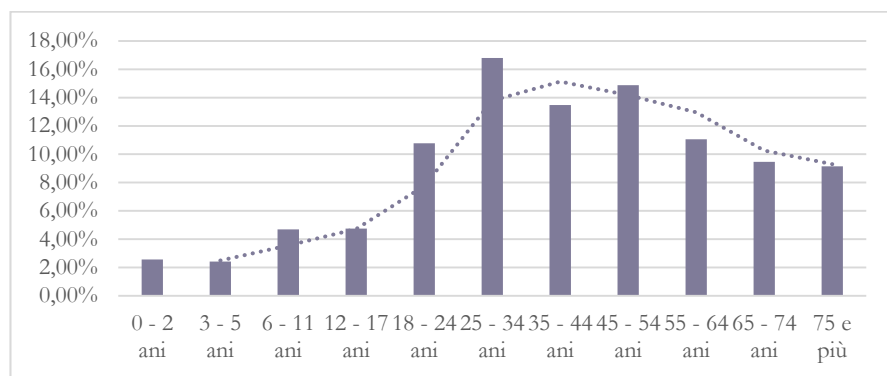
Rang: al doilea cel mai mare oraș din landul Baden-Württemberg, compus din 27 de cartiere  
Localizare: în sud-vestul Germaniei;  
Populație: populația orașului - 296 033 (în 2012);  
Suprafața: 173.46 km<sup>2</sup>

#### EVOLUȚIA DEMOGRAFICĂ

Dina anul 2003 se observă o creștere demografică lentă dar constantă cu cca 10.000 de locuitori la 2-3 ani.



Figură 45 Karlsruhe, evoluția populației. Sursa datelor: <https://www.destatis.de>



Figură 46 Karlsruhe, ponderea populației pe categorii de vârstă în 2012. Sursa datelor: <http://www.urbistat.it/>

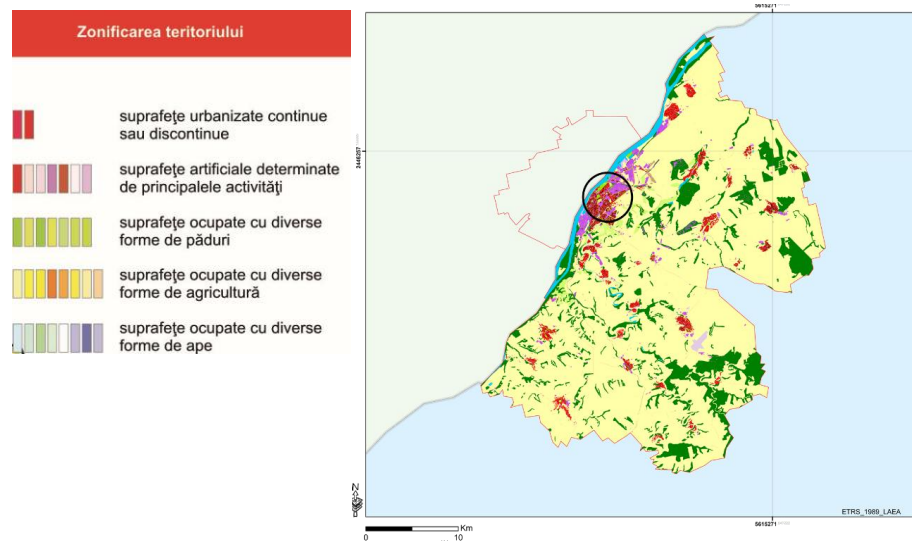
## ECONOMIE ȘI INDUSTRIE

- Cea mai mare rafinărie de petrol din Germania - în Karlsruhe, la marginea de vest a orașului, direct pe râul Rin;
- Technologieregion Karlsruhe - confederație de orașe din regiune, scop - promovarea industriilor de înaltă tehnologie;
- Aproximativ 20% din locurile de muncă din regiune sunt în cercetare și dezvoltare;
- EnBW, una dintre cele mai mari companii de utilități electrice din Germania, are sediul central în oraș.
- PIB per capita: 40.299 \$(2010)
- Șomaj: 4.3% (2013)
- Clustere: Automotive Engineering Network (AEN) / CyberForum Karlsruhe / EnergieForum / K3 Kultur- und Kreativwirtschaftsbüro Karlsruhe (Office of Culture and Creative Industries Karlsruhe) / BOO-Games / ClusteriX / CLOE - Clustered Links over Europe / IT2Rhine

## INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT

- Transport rutier: drumuri principale E52, E35, Autobahn 65
- Aeroport: 45 km( Baden Airpark), 1h-1h.30 distanță autoturism/tren până la aeroporturile din Frankfurt și Stuttgart;
- Transport feroviar și transport public:
  - Șapte linii de tramvai și o rețea de rute de autobuz.
  - Sistem integrat cu noduri intermodale;
  - Stadtbahn este bine cunoscut în cercurile de transport din întreaga lume pentru pionierat privind conceptul de tramvaie care operează pe linii de tren, pentru a face sistemul de transport public mai eficient și atractiv (cunoscut drept sistemul modelul tramvai-tren Karlsruhe);
- Transport maritim:
  - Două porturi pe Rin - transport nave de marfă, în special pentru produse petroliere.

## 9.2.8. RUSE, Bulgaria



Figură 47 Ruse, încadrarea în zonificarea funcțională a regiunii sursa: EEA Urban Atlas

### DATE GENERALE

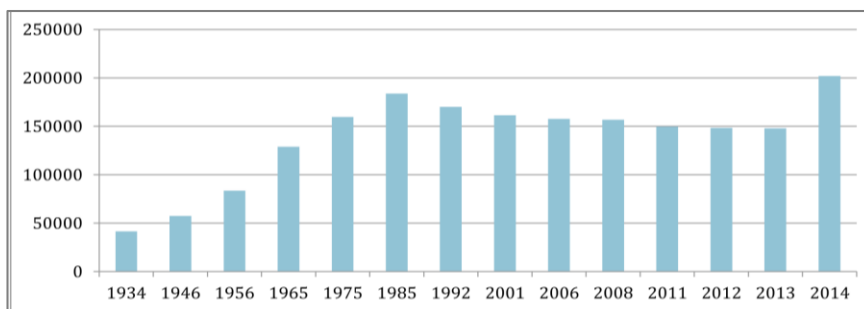
**Rang:** este capitala provinciei Ruse (formată din 8 municipalități) și al cincilea cel mai mare oraș din Bulgaria;

**Localizare:** localizat în nordul Bulgariei, la 300 km de Sofia și la 75 km de București;

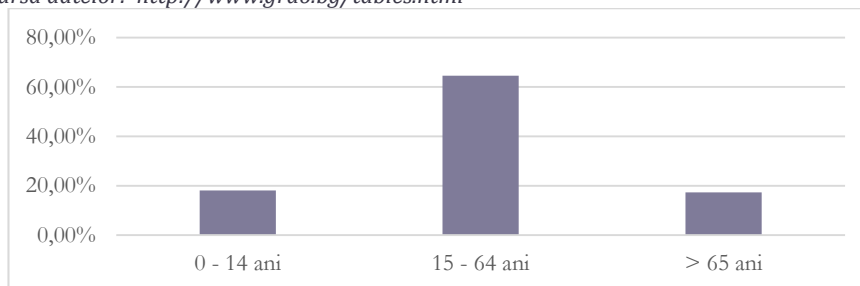
**Populație:** populația orașului -201966 (în 2014);

**Suprafața:** 127,12 km<sup>2</sup>

### EVOLUȚIA DEMOGRAFICĂ



Figură 48 Ruse, evoluția populației. Sursa datelor: <http://www.grao.bg/tables.html>



Figură 49 Ruse, ponderea populației pe categorii de vârstă în 2011. Sursa datelor: <http://www.grao.bg/tables.html>

---

## ECONOMIE ȘI INDUSTRIE

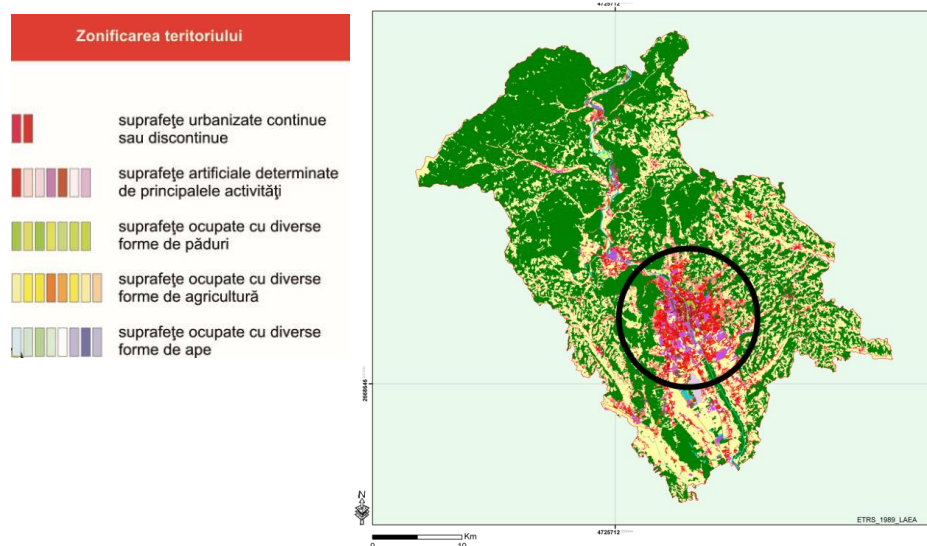
- economia orașului este bazată pe industria ușoară (industria alimentară, textile, confecții);
- industria de mașini și construcții navale este bine dezvoltată;
- salariul mediu anual: 3880 euro;
- rata șomajului: 12.5%
- companii mari:
  - Faza (prima fabrică de șosete și unde dintre cele mai mari companii din Bulgaria)
  - Arston S (confecții)
  - Vripack (una dintre companiile de top din lume în design de iahturi - are un studio de arhitectură și inginerie)
  - Zhiti (important producător de fire din oțel, cuie, elemente de fixare, plase din zale)
  - Sirma Prista (produse lactate)
- clustere:
  - RegCEP: regional clusters in energy planning: clustere mixte (parteneri Ruse Business Centre Ruse Energy Agency - eficiență energetică, energie regenerabilă, proiecte pilot pentru clustere)
  - SCIAT - Danube: cluster specializat și institutul de haine și textile Dunărea (SCIAT) este o organizație non-profit de angajatori ", pentru profesioniștii din industria T&C (textile&clothing) din Bulgaria (Universitatea "Angel Kunchev", o școală profesională și un ONG vocațional (din Ruse) fac parte din cluster)
  - se dorește realizarea Clusterului pentru logistică și transport intermodal Ruse

## INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT

- Transport rutier:
  - important nod rutier și ferat (insuficient dezvoltat)
  - E70, E85
- Aeroport: la 15km (fost aeroport militar, momentan închis dar există planuri pentru redeschiderea acestuia pentru zboruri interne, chartere și transport de marfă) - cel mai apropiat aeroport este Aeroportul Henri Coandă de la București (70 km);
- Transport feroviar: 2 gări pentru transport de persoane, 2 gări pentru transport de marfă (prin oraș trece prima linie de cale ferată din Bulgaria, linia Ruse-Varna realizată în 1866);
- Transport fluvial: cel mai mare port la Dunăre din Bulgaria;
- Transport public: aproximativ 30 de linii de autobuze și troleibuze, linii suburbane de autobuze (operate de mai multe companii private bulgare).



## 9.2.9. GRAZ, Austria

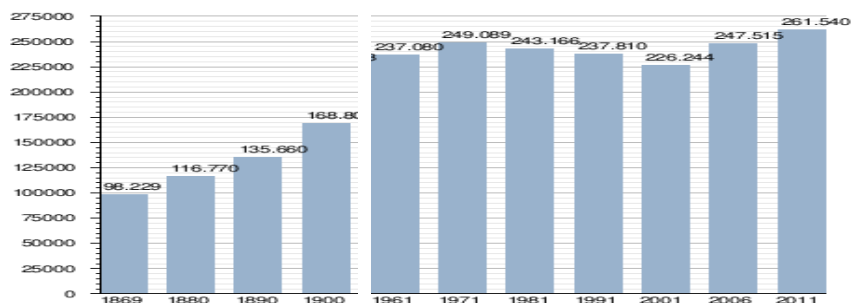


Figură 50 Graz încadrarea în zonificarea funcțională a regiunii sursa: EEA Urban Atlas

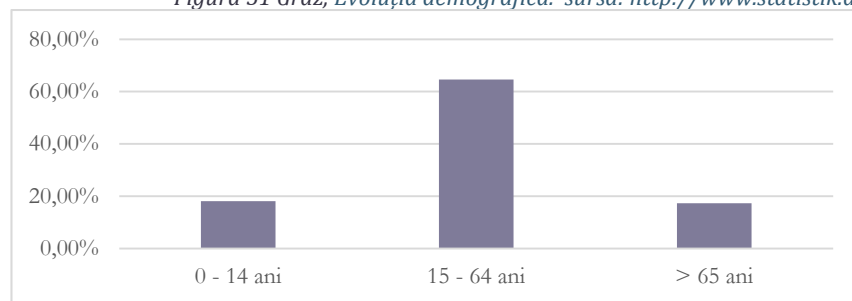
### DATE GENERALE

Rang: al doilea cel mai mare oras din Austria (dupa Viena); organizat în 17 cartiere  
 Localizare: localizat în nordul SE Austriei - la 150 km SV de Viena; Stat Federal (Regiune, Provincie) - Styria (Steiermark) - echivalentul regiunilor de dezvoltare din România  
 Populație: populația orașului - 303000 (în 2014);  
 Suprafața: 127,56 km<sup>2</sup>  
 Spații verzi: 70% din suprafata orasului (incluzand parcurile, gradinile si curtile verzi ale caselor)

### EVOLUȚIA DEMOGRAFICĂ



Figură 51 Graz, Evoluția demografică. sursa: <http://www.statistik.at>



Figură 52 Graz ponderea populației pe categorii de vârstă în 2011. Sursa datelor: <http://www.statistik.at>

POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI A ZONEI METROPOLITANE LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL, REGIONAL / CORELARE DOCUMENTAȚII

---

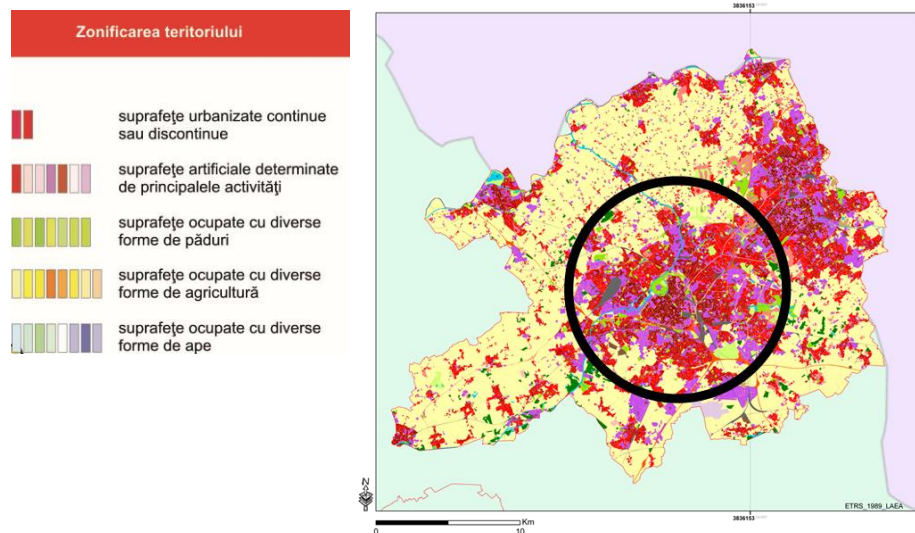
## ECONOMIE ȘI INDUSTRIE

- locuri de muncă - în 2003 erau cca. 185000 de angajați în aprox. 10700 companii, din care aproximativ 70% lucrează în sectorul serviciilor (servicii publice, comerț, finanțe și asigurări)
- companii mari: MAGNA STEYR Fahrzeugtechnik AG & Co KG - producător de automobile care a făcut parte în trecut din concernul Steyr-Daimler-Puch / ANDRITZ AG - companie de inginerie mecanică în domeniile hidroenergetic, celuloză și hârtie, separare solid-lichid, linii pentru producția și prelucrarea oțelului inoxidabil, sisteme și utilaje pentru producția de peleti alimentari și peleti din biomasa / STIEFELKÖNIG - retailer de încălțăminte / AVL LIST - companie pentru dezvoltarea de sisteme de propulsie / GRAWE - compania de asigurări Grazer Wechselfeuer
- clustere: AutoCluster Steiermark - sau cunoscut și ca "ACStyria" este o asociație liberă de cca. 180 de companii din Stiria, care sunt toate active în industria de aprovizionare pentru automobile; centrul ACStyria este în Graz; clusterul avea în 2006 cca. 44000 angajați;

## INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT

- Transport rutier: important nod rutier și de cale ferată
  - Autostrada A9 (Pyhrn Autobahn - AXA NORD - SUD în Austria - conectare cu A1 în Slovenia) și Autostrada A2 (Sud Autobahn - Viena - ITALIA)
  - drumul național B67 - importanta arteră de tranzit între zonele din oraș
  - drumuri naționale B65 - Gleissdorfer Strasse, B72 - Weizner Strasse și B73 - Kirchbacher Strasse
- Aeroport: - aeroportul internațional GRAZ localizat la cca. 10 km de centrul orașului; cca. 1 milion de pasageri anual;
- Transport feroviar: Calea Ferată de Sud - este o cale ferată principală în Austria care leagă Viena de Spielfeld-Strass (granita cu Slovenia) / Calea Ferată Styriana (Steirisch Ostbahn) - este o secțiune a Căii Ferate de Vest din Ungaria; trenuri regionale (locale) - S-Bahn Steiermark / trenuri InterCity - legături directe Graz cu: Viena, Salzburg, Innsbruck / trenuri EuroCity - legături directe Graz cu: Marburg an der Drau și Laibach (Slovenia), Zagreb (Croatia), Frankfurt am Main (Germania), Zurich (Elveția) - Euronight train
- Transport public: 66 km linii de tramvai / 250 km linii de autobuz / 120 km piste de biciclete (traseul "Murradweg" trece prin Graz - ruta turistică de 475 km porneste din Lungau (Salzburg) până în sudul regiunii Styria, către Slovenia și Croatia / 250 km linii de autobuz incluzând traseele de noapte / 15 poduri peste râul Mur / aproximativ 1100 km de străzi și sosele în oraș

## 9.2.10. LILLE, Franța



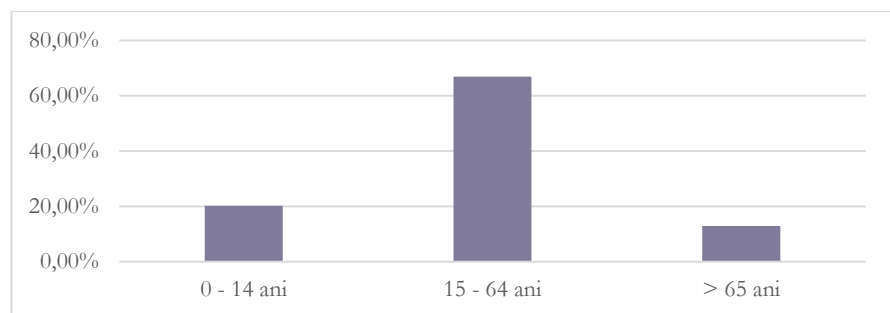
Figură 53 Lille, încadrarea în zonificarea funcțională a regiunii sursa: EEA Urban Atlas

### DATE GENERALE

Rang: Lille: centrul administrativ al zonei metropolitane Lille  
Localizare: zona principală din punct de vedere economic; situat în nordul Franței, pe râul Deûle;  
Populație: populația orașului -1209630 (în 2011);  
Suprafața: 442.5 km<sup>2</sup> (zona urbană), 7200 km<sup>2</sup> (zona metropolitană).

### EVOLUȚIA DEMOGRAFICĂ

- evoluție foarte lentă a numărului populației: în perioada 2006-2011 populația a crescut cu numai 0,73%;



Figură 54 Lille, ponderea populației pe categorii de vârstă în 2011. Sursa datelor: <http://www.statistik.at>

### ECONOMIE ȘI INDUSTRIE

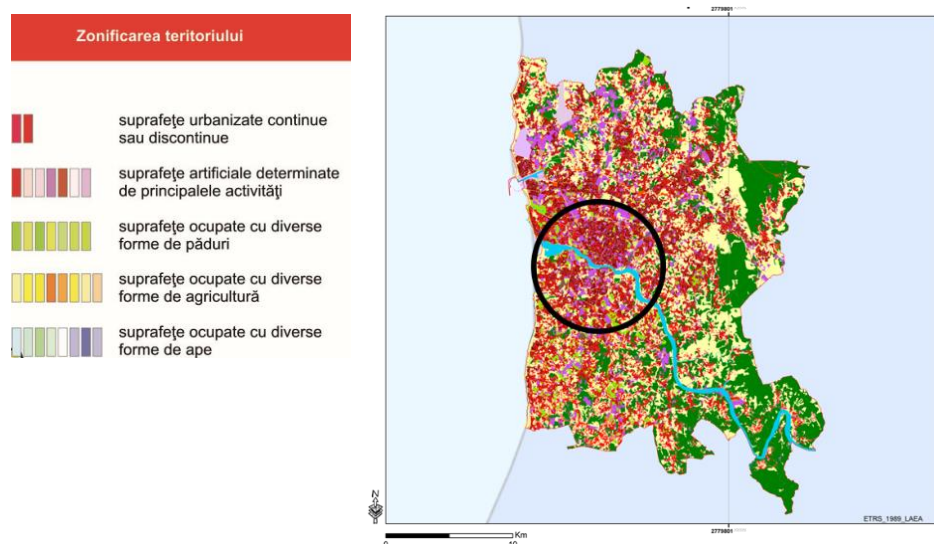
- regiunea nu este o mare producătoare de valoare adăugată dar este înconjurată de importante zone economice europene;

- 4 centre de excelență, 6 clustere competitive (finanțare de Guvern pentru a crește competitivitatea prin inovare, furnizarea de noi industrii creative și de noi tehnologii în regiune, stimularea creării de noi locuri de muncă);
- aproape 70% dintre companii activează în domeniile comerț, transport, servicii;
- 20% - administrație publică, învățământ, sănătate, acțiuni sociale

## INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT

- Transport rutier: orașul este legat prin 5 autostrăzi - A27, A23, A1, A25, A22 (este propusă o a șasea autostradă A24);
- Transport aerian: aeroportul internațional Lille Lesquin este situat la 15 minute de centrul orașului (11 km) și este destinat atât transportului de persoane cât și celui de marfă (al patrilea loc);
- Transport feroviar:
  - important nod de cale ferată rapidă la nivel european;
  - este situat pe linia Eurostar (1 oră 20 minute față de Londra) și pe rețeaua TGV (1 oră distanță față de Paris);
  - două gări alăturate: Lille-Europe (trenuri de mare viteză și internaționale), Lille-Flandres (trenuri regionale de viteză redusă și trenuri regionale belgiene).
- Transport fluvial:
  - deschidere către râul Deûle;
  - al treilea cel mai mare port francez;
  - utilizat în principal pentru transport de marfă.
- Transport public:
  - sistem de transport public mixt (unul dintre cele mai moderne la nivel național);
  - autobuze, tramvaie și un sistem de metrouri automate (prima linie de metrou automat din lume - 1983);
  - metrou: 2 linii (45 km) cu 60 de stații;
  - tramvai: două linii interurbane care leagă centrul orașului de comunitățile alăturate (Roubaix, Tourcoing) și are 45 de stații;
  - autobuze: 68 de rute care acoperă întreaga metropolă dintre care 8 ajung până în Belgia.
- aproximativ 1100 km de strazi si sosele in oras

### 9.2.11. PORTO, Portugalia



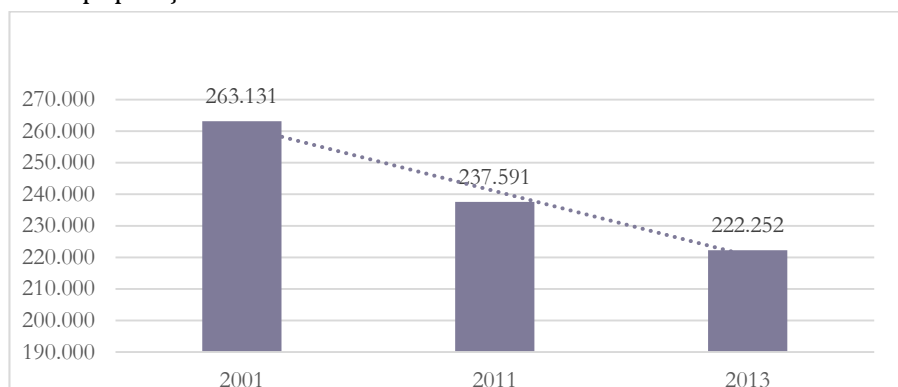
Figură 55 Porto, încadrarea în zonificarea funcțională a regiunii sursa: EEA Urban Atlas

#### DATE GENERALE

**Rang:** este al doilea oraș în mărime și importanță din Portugalia  
**Localizare:** este capitala regiunii Nord, subregiunea Grande Porto, districtul Porto pe râul Douro, aproape de coasta Oceanului Atlantic;;zona metropolitană are 17 municipalități;  
**Populație:** populația orașului -237 584 (în 2011); zona metropolitană : 1,762,524 (2011);  
**Suprafața:** 41.42 km<sup>2</sup> (zona urbană), 1,883.61 km<sup>2</sup> (zona metropolitană).

#### EVOLUȚIA DEMOGRAFICĂ

Se remarcă o scădere constantă a populației.



Figură 56 Porto, evoluția demografică, sursa datelor: Evoluția demografică. sursa: <http://www.citypopulation.de/php/portugal-admin.php?adm2id=1141312>

#### ECONOMIE ȘI INDUSTRIE

- Este cel mai important oraș din zona de nord puternic industrializată;
- Regiunea și orașul cu cele mai multe întreprinderi mici și mijlocii; cel mai mare contribuitor la exporturile țării, singura regiune care exportă mai mult decât importă;
- Exporturi: vin, textile, ceramică;

POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI A ZONEI METROPOLITANE LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL, REGIONAL / CORELARE DOCUMENTAȚII



- Sectorul serviciilor joacă un rol esențial în economie, cu mai mult de 50% din totalul locurilor de muncă legate de industriile de servicii (cele mai mari companii din Portugalia au birouri în centrul orașului - Ambar, Bial, BPI, Sonae și Unicer);
- Industria financiară este importantă, Banca Comercială Portugheză (BCP) oferă managementul privat și de servicii financiare de-a lungul prin intermediul a 800 de sucursale în Portugalia, cu sediul în centrul orașului Porto;
- PIB Grande Porto: 43% din regiunea de Nord(2004)
- Salariul minim lunar: 475 euro;
- Șomaj: 47% zona metropolitană(2012)
- Companii mari:
  - Altri, Ambar, Amorim, Bial, Cerealis, BPI, CIN, EFACEC, Frulact, Lactogal, Millennium bcp, Porto Editora, Grupo RAR, Sonae, Sonae Indústria, Unicer (localizate predominant în aria metropolitană)
- Clustere:
  - 3 mari domenii: TIC, electronice; sănătate, echipamente medicale și farmaceutice; biotehnologie și agricultură (localizate în aria metropolitană)

## INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT

- Transport rutier:
  - Orasul este conectat la Valencia de autostrada A28, la Estarreja de A29, la Lisabona de către A1, la Amarante de A4 și A3 la Braga de. Există, de asemenea un inel exterior A41care conectează toate orașele mari din jurul orașului , care leagă Porto de alte autostrăzi metropolitane importante, cum ar fi A7, A11, A42, A43 și A44;
- Aeroport: la 15km NV de centrul orașului; modernizat în 2004, 4.5 milioane de pasageri anual;
- Transport feroviar și transport public:
  - Gara principală din Porto- în partea de est a orașului - conectată la liniile spre Douro (Greutate Ruler / Ta / Pocinho), Minho (Barcelos / Viana do Castelo / Valencia) și spre Nord (pe linia principală spre Aveiro, Coimbra și Lisabona).
  - Gara – nor intermodal - metrou ușor și servicii de transport feroviar suburban conectate la centrul orașului;
  - Un singur operator de servicii pentru: metrou, autobuze și tramvaie;
- Transport maritim: Principalul port joacă un rol major în economia orașului și reprezintă peste 20% din totalul exporturilor străine din Portugalia;