



# SINTEZĂ STUDII DE FUNDAMENTARE

# SINTEZA ANALIZEI ȘI DISFUNCȚIONALITĂȚILOR

ETAPA A II-A

PLANUL URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL PLOIEȘTI 2017



# FOAIE DE CAPĂT

<b>Proiect nr.</b> <b>16942/22.09.2014</b>	<b>PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL PLOIEȘTI</b> <b>SINTEZA STUDIILOR DE FUNDAMENTARE</b> <b>ETAPA 2 - SINTEZA ANALIZEI ȘI</b> <b>DISFUNCȚIONALITĂȚILOR.</b>
<b>Beneficiar:</b>	<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>
<b>Proiectant general:</b>	<b>Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" - București 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.uauim.ro">www.uauim.ro</a>
<i>Șef proiect:</i>	<i>arh. Florin Machedon</i>
<i>Coordonator proiect:</i>	<i>urb. Andreea Popa</i>
<i>Director marketing:</i>	<i>ec. Dana Racu</i>
<b>Asociat:</b>	<b>s.c. Mina-M s.r.l.</b> Adresa: Bd. Carol I, 65, Bucuresti-Sector 2, Bucuresti, 020917 021 312 6266
<b>Subproiectanți de specialitate:</b>	<b>sc UAUIM-CCPEC srl</b> <b>sc Mina-M srl</b> <b>sc Capitel Proiect srl</b> <b>sc Enviso srl</b> <b>sc URBANTEAM srl</b> <b>PFA Tatiana Dimache</b> <b>sc Via Proiect srl cu consultant Universitatea Tehnică de Construcții București</b>
<b>Data:</b>	<b>Noiembrie 2017</b>
<b>Colectiv de elaborare</b>	<b>UAUIM- CCEPC</b> Dr.Urb. Andreea Popa Dr.Arh. Andrei Mitrea Dr.Urb. Ana Opriș Dr.urb. irina Pața Drd.Urb. Radu Pătrașcu Drd.Urb. Corina Chirilă Drd.urb. Nicolae Negrea Drd.urb. Caterina Roșca Ms.Urb. Vlad Văcaru

# CUPRINS

<b>I. POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI A ZONEI METROPOLITANE LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL, REGIONAL /CORELARE PUG CU DOCUMENTAȚII DE ORDIN SUPERIOR.....</b>	<b>11</b>
1. Concluzii.....	11
1.1. Provocările și potențialele dezvoltării teritoriale/Forțele motrice și aspectele lor teritoriale .....	11
1.2. Profilul Municipiului în contextul politicii de Poli de Creștere/Context Strategic.....	12
1.2.1. Conceptul Strategic București 2035 .....	12
1.2.2. PATJ Prahova .....	13
1.2.3. Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR) .....	13
1.2.4. Master Plan General de Transport al României (MGT) .....	14
1.2.5. Axa de dezvoltare Ploiești București Giurgiu.....	14
1.2.6. Plan Integrat de Dezvoltare (PID) - Pol de Creștere Ploiești Prahova .....	16
1.2.7. Strategia de Dezvoltare Ploiești 2035.....	16
1.3. Zona Metropolitană Ploiești și relațiile cu teritoriul .....	17
1.4 Corelarea cu alte documentații de ordin superior .....	18
2. Propuneri .....	19
3. Obsevații din avize .....	21
<b>II. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CENTRALITATEA ȘI COEZIUNEA URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ....</b>	<b>23</b>
1. Concluzii.....	23
1.1. Nivelul polarizării teritoriale pe domenii tematice .....	23
1.2. Aarii de centralitate intra-urbane .....	27
1.3. Noi aarii de centralitate.....	29
1.4. Centralitate și activități economice.....	30
1.5. Analiza dotărilor .....	31
1.5.1. Dotări de petrecere a timpului liber.....	31
1.5.2. Dotările de sănătate .....	31
1.5.3. Dotările comerciale - comerț mic și mediu .....	31
1.5.4. Dotările educaționale .....	32
2. Propuneri .....	32
3. Observații din avize .....	33
<b>III. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND EVOLUȚIA URBANISTICĂ ȘI METROPOLITANĂ, PATRIMONIUL CONSTRUIT ȘI ZONE PROTEJATE.....</b>	<b>35</b>
1. Concluzii.....	35
1.1. Disfuncționalități care afectează patrimoniul construit din Ploiești .....	35
1.2. Delimitarea zonelor construite protejate (ZCP) .....	35
1.3. Situri arheologice.....	38
1.4. Valorile care trebuie menținute și potențate sau reabilitate.....	38

2. Propuneri .....	40
3. Observații din avize .....	43
<b>IV. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CONDIȚIILE ECONOMICE, DEMOGRAFIA, LOCUIRE, TURISM .....</b>	<b>45</b>
1. Concluzii.....	45
1.1. Piața imobiliară în Ploiești și Zona Metropolitană.....	46
1.2. Profilul Economic al Municipiului Ploiești și al Zonei Metropolitane .....	47
1.2.1. Sectorul industrial.....	48
1.2.2. Sectorul serviciilor .....	48
1.2.3. Sectorul primar .....	49
1.2.4. Sectorul industriilor creative .....	49
1.3. Infrastructura turistică.....	49
2. Propuneri .....	50
3. Observații din avize .....	50
<b>V. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CONDIȚIILE SOCIALE ȘI DEZVOLTAREA COMUNITARĂ .....</b>	<b>52</b>
1. Concluzii.....	52
1.1. Probleme cheie ale municipiului Ploiești.....	52
1.2. Probleme cheie ale cartierelor municipiului Ploiești.....	53
1.3. Disfuncționalități cu privire la zonele cu locuire precară de pe teritoriului municipiul Ploiești .....	58
1.3.1. Problema actelor de identitate .....	58
1.3.2. Problema actelor de identitate .....	58
1.3.3. Zone nesistematizate, lipsite de infrastructură.....	59
2. Propuneri .....	60
2.1. Propuneri pentru îmbunătățirea calității vieții la nivel de oraș și de cartiere.....	60
2.2. Recomandări cu privire la zonele cu locuire precară de pe teritoriului municipiul Ploiești.....	66
2.2.1. Recomandări pentru autoritatea locală .....	66
2.2.2. Recomandări privind accesarea fondurilor europene.....	67
2.2.3. Recomandări privind modul de abordare a problemelor cu care se confruntă comunitățile defavorizate.....	68
2.2.4. Recomandări de măsuri/proiecte pentru autoritatea locală și comunitate .....	68
3. Observații din avize: .....	69
<b>VI. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND REABILITAREA, PROTECȚIA ȘI CONSERVAREA MEDIULUI NATURAL ȘI CONSTRUIT LA NIVEL URBAN ȘI METROPOLITAN .....</b>	<b>71</b>
1. Concluzii.....	71
1.1. Disfuncționalități privind calitatea aerului .....	72
1.2. Disfuncționalități privind starea și calitatea apei .....	75
1.2.1. Calitatea apelor de suprafață și subterane .....	75
1.2.2. Alimentare cu apă.....	75

1.2.3. Gospodărirea apelor uzate .....	77
1.3. Disfuncționalități privind starea și calitatea solului .....	77
1.3.1. Disfuncționalități referitoare la calitatea solului.....	77
1.3.2. Disfuncționalități referitoare la construibilitate.....	78
1.4. Disfuncționalități privind biodiversitatea .....	78
1.5. Disfuncționalități privind spațiile verzi .....	79
1.6. Disfuncționalități privind nivelurile de zgomot .....	79
1.7. Disfuncționalități privind gestionarea deșeurilor .....	80
1.8. Disfuncționalități privind ricurile naturale și antropice.....	80
2. Propuneri : .....	82
2.1. Calitatea aerului .....	82
2.2. Starea și calitatea apei.....	84
2.3. Starea și calitatea solului .....	86
2.4. Biodiversitatea .....	87
2.5. Spațiile verzi.....	88
2.6. Zgomotul.....	89
2.7. Gestionarea deșeurilor .....	90
2.8. Patrimoniu istoric și cultural.....	91
2.9. Riscurile naturale și antropice .....	91
3. Observații din avize : .....	95
<b>VII. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND MORFOLOGIA, SPAȚIILE PLANTATE, PEISAJUL URBAN ȘI METROPOLITAN.....</b>	<b>97</b>
1. Analiza SWOT.....	97
1.1. Nivel metropolitan și municipal.....	97
1.2. Spații plantate la nivel metropolitan și urban .....	98
1.3. Peisajul urban și metropolitan al Ploieștiului .....	99
2. Concluzii.....	100
2.1. Diagnoză morfologică – nivel metropolitan și municipal .....	100
2.2. Diagnoza sistemului spațiilor plantate .....	101
2.2.1. Disfuncționalități de sistem.....	101
2.2.2. Constrângeri pentru dezvoltarea silviculturii urbane.....	102
2.2.3. Potențialul spațiilor plantate din municipiul Ploiești .....	103
2.3. Diagnoza peisajului urban și metropolitan al Ploieștiului .....	104
2.3.1. Evaluarea principalelor tipuri de peisaje identificate la scara zonei metropolitane Ploiești ....	105
3. Propuneri .....	106
3.1. Recomandări și propuneri ale studiului morfologic .....	106
3.2. Recomandări și propuneri ale studiului spațiilor plantate .....	106
3.2.1. Potențialul spațiilor plantate din municipiul Ploiești .....	110

3.3. Recomandări și propuneri ale studiului peisajului urban și metropolitan .....	115
4. Observații din avize .....	116
<b>VIII. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ECHIPAREA EDILITARĂ URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ .....</b>	<b>117</b>
1. Concluzii.....	117
1.1. Concluzii Gospodăria apelor .....	117
1.2. Concluzii Termoficare în Municipiu Ploiesti .....	117
1.3. Concluzii produse petroliere în Municipiul Ploiești .....	118
1.4. Disfuncționalități/Neconformități ale Zonei Metropolitane .....	118
1.4.1. Gospodăria apelor .....	118
1.5. Disfuncționalități / Neconformități ale Municipiului Ploiești.....	119
1.5.1. Gospodăria apelor .....	119
1.5.2. Termoficare .....	120
2. Propuneri .....	123
2.1. Propuneri si recomandări pentru Zona Metropolitană.....	123
2.1.1. Gospodăria apelor .....	123
2.1.2. Termoficare. Alimentare cu gaze naturale .....	125
2.1.3. Alimentare cu energie electrică.....	125
2.1.4. Telecomunicații .....	127
2.2. Propuneri si recomandări pentru Municipiul Ploiești .....	127
2.2.1. Gospodăria apelor .....	127
2.2.2. Termoficare .....	127
2.2.3. Alimentare cu gaze naturale.....	130
2.2.4. Alimentare cu energie electrică.....	130
2.2.5. Telecomunicații .....	134
3. Observații avize .....	137
<b>IX. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CIRCULAȚIA ȘI MOBILITATEA URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ....</b>	<b>139</b>
1. Concluzii.....	139
1.1. Disfuncționalități: .....	139
1.1.1. Disfuncționalități înregistrate în transportul rutier.....	139
1.1.2. Problematika parcării .....	140
1.1.3. Semaforizarea.....	140
1.1.4. Transportul public.....	140
1.1.5. Transportul cu bicicleta .....	140
1.1.6. Siguranța rutieră.....	140
2. Propuneri .....	141
3. Observații avize .....	141

**X. PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU POLUL DE CREȘTERE PLOIEȘTI (P.M.U.D. PLOIEȘTI) - PLANURI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU POLII DE CREȘTERE DIN ROMÂNIA – LOT 2: PLOIEȘTI**

.....	143
1. Concluzii.....	143
1.1. P.M.U.D. – Componenta de nivel strategic (Etapa I).....	143
1.1.1. Analiza situației existente (capitolul II) – Disfuncționalități / neconformități și probleme identificate.....	143
2. Prognoze.....	145
2.1. Modelul de transport.....	145
3. Propuneri.....	149
3.1. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane pentru trei scenarii alternative.....	149
3.1.1. Obiective strategice.....	149
3.1.2. Obiective operaționale.....	150
3.1.3. Scenariul de referință.....	152
3.1.4. Scenariul 1: Scenariul de bază.....	155
3.1.5. Scenariul 2: Optimizarea rețelei de transport existente.....	155
3.1.6. Scenariul 3: Către un nou management al mobilității - Orientat pe un transport public puternic și pe politici severe pentru un transport durabil.....	156
3.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor.....	156
3.3. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane.....	156
3.3.1. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale.....	156
3.3.2. La nivelul metropolitan (polului de creștere Ploiești).....	157
3.3.3. La nivelul municipiului Ploiești.....	157
3.3.4. La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate.....	157
3.4. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale.....	157
3.5. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport.....	158
3.5.1. Transport public și intermodalitate.....	158
3.5.2. Rețeaua rutieră/stradală - utilizarea eficientă a spațiului public, reorganizarea circulației, îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de mediu.....	164
3.5.3. Facilități de parcare.....	165
3.5.4. Logistică urbană.....	165
3.5.5. Încurajarea și creșterea confortului deplasărilor pietonale.....	166
3.5.6. Transport public - operare.....	166
3.5.7. Managementul rețelei rutiere/stradale.....	170
3.5.8. Implementarea unei politici de parcare eficiente și integrate.....	173
3.5.9. ITS și managementul mobilității.....	173
3.5.10. Logistică urbană.....	175

3.5.11. Sporirea integrării între planificarea urbană și a transporturilor în zone cu nivel ridicat de complexitate .....	175
3.6. Evaluarea impactului mobilității în cadrul celor 3 scenarii.....	182
3.6.1. Concluziile analizei economice .....	183
3.7. Componenta de nivel operațional - Cadrul de prioritizare a proiectelor pe termen scurt, mediu și lung .....	184
3.7.1. Cadrul de prioritizare.....	184
3.7.2. Prioritățile stabilite .....	186
3.8. Planul de acțiune .....	187
3.8.1. Intervenții asupra rețelei stradale .....	187
3.9. Transportul public .....	190
3.9.1. Extinderea infrastructurii de transport .....	191
3.9.2. Înnoirea flotei de vehicule de transport public .....	196
3.9.3. Operarea transportului public. Politici .....	196
3.10. Transport de marfă.....	231
3.11. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă) .....	232
3.12. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare).....	234
3.12.1 Amenajarea centrului de management al traficului .....	234
3.12.2. Extinderea sistemului de management al traficului, prin integrarea de noi intersecții semaforizate cu funcționare în regim adaptiv și sistem de comunicații.....	235
3.13. Parcări.....	236
3.13.1. Implementarea unei politici de parcare eficiente și integrate .....	238
3.14. Zonele cu nivel ridicat de complexitate.....	239
3.14.1. Cartiere rezidențiale .....	242
3.15. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare.....	242
<b>XI. STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ PENTRU POLUL DE CREȘTERE PLOIEȘTI 2014-2020</b>	<b>244</b>
1. Analiză SWOT : .....	244
2. Concluzii.....	251
2.1. Piramida nevoilor de dezvoltare .....	251
2.1.1. Piramida nevoilor cetățenilor .....	251
2.1.2. Piramida nevoilor sectorului privat .....	252
2.1.3. Aspecte transversale .....	252
2.2. Diagnostic sectorial .....	253
2.2.1. Dezvoltare spațială și zonificarea teritoriului .....	253
2.2.2. Dinamica demografică.....	254
2.2.3. Structura economică .....	254

2.2.4. Structura forței de muncă .....	255
2.2.5. Calitatea mediului și controlul poluării .....	255
2.2.6. Accesibilitate și mobilitate.....	256
2.2.7. Conectivitate energetică și informatică.....	256
2.2.8. Utilități publice .....	257
2.2.9. Spațiul public .....	257
2.2.10. Locuire .....	257
2.2.11. Educație .....	258
2.2.12. Sănătate și servicii sociale .....	258
2.2.13. Cultură și recreere .....	259
3. Propuneri .....	259
3.1. Diagnostic sectorial .....	259
3.1.1. Dezvoltare spațială și zonificarea teritoriului .....	259
3.1.2. Dinamica demografică .....	261
3.1.3. Structura economică .....	263
3.1.4. Structura forței de muncă .....	265
3.1.5. Calitatea mediului și controlul poluării .....	267
3.1.6. Accesibilitate și mobilitate.....	269
3.1.7. Conectivitate energetică și informatică.....	271
3.1.8. Utilități publice .....	273
3.1.9. Spațiul public .....	275
3.1.10. Locuire .....	277
3.1.11. Educație .....	279
3.1.12. Sănătate și servicii sociale .....	281
3.1.13. Cultură și recreere .....	283
3.2. Viziune și obiective de dezvoltare .....	285
<b>ANEXA 1.....</b>	<b>288</b>



## Tabel de figuri

Figură 1 Sinteza sub-zonelor de dezvoltare ale Axei PBG .....	15
Figură 2 Axa PBG: relații longitudinale și transversale în sudul României .....	16
Figură 3 Fenomenul de urbanizare.....	24
Figură 4 Dinamica populației 2008-2013.....	25
Figură 5 Dinamica absorbției de locuințe 2008-2013.....	26
Figură 6 Navetism.....	27
Figură 7 Ploiești _DENSITATEA POPULAȚIEI PE CARTIERE (loc/ha) .....	28
Figură 8 Delimitarea zonelor cu vocație diferită de centralitate.....	31
Figură 9 Zone istorice de referință (elaborare și prelucrare Irina Oana Călinescu) .....	36
Figură 10 Zone istorice de referință și Zone protejate (elaborare și prelucrare Irina Oana Călinescu) .....	37
Figură 11 ZCP propusă ca înfășurătoare integratoare a ZCP aprobată prin PUG 2002 și ZCP aprobată prin PUZ ZC - 2004 (elaborare și prelucrare Irina Oana Călinescu) .....	37
Figură 12 Concentrarea populației (stânga) și a cifrei de afaceri (dreapta) în zona de sud a României.....	48
Figură 13 Zone dezirabile pentru locuire în municipiul Ploiești .....	54
Figură 14 Tendințe și potențial de intervenție în plan morfologic asupra țesutului urban .....	101
Figură 15 Schema sintetică a diagnozei privind spațiile plantate la nivelul orașului Ploiești.....	103
Figură 16 Schemă reprezentând modalitatea “vectorială” de integrare a celor 4 dimensiuni ale peisajului prin .....	104
Figură 17 Scala de evaluare calitativă integrată a peisajului după cele 4 dimensiuni .....	105
Figură 18 Coridor verde (2) propus între Parcul Bucov și Parcul Tineretului pe direcția Nord-Est .....	110
Figură 19 Coridorul Sud-Estic propus .....	111
Figură 20 Coridor verde propus Brazi-Parcul Tineretului (6) cu zonele vegetalizate, situate în foste incinte industriale și terenuri aparținând cailor ferate .....	112
Figură 21 Centura verde a Ploieștiului .....	112
Figură 22 Cele 6 coridoare verzi propuse pentru formarea rețelei verzi a orașului .....	114
Figură 23 Schema de alimentare apă a orașului Baicoi.....	125
Figură 24 Echipamente de producție energie termică 2015-2035.....	129
Figură 25 Evoluția cererii de călătorie în modelul național de transport.....	146
Figură 26 Prognoza populației municipiului Ploiești .....	147
Figură 27 Prognoza populației localităților din polul de Creștere Ploiești .....	147
Figură 28 Coeficienți de creștere a populației.....	147
Figură 29 Rate anuale de creștere a numărului mediu de salariați.....	148
Figură 30 Prognoza numărului de salariați.....	148
Figură 31 Prognoza indicelui de motorizare pentru polul de creștere Ploiești .....	149
Figură 32 .....	152
Figură 33 *Exceptând traficul de tranzit și de marfă.....	153
Figură 34 Distribuția modală a călătorilor .....	153
Figură 35 Vehicule – kilometru [1 000] Autoturisme .....	153
Figură 36 Lungimea medie a călătoriei.....	154
Figură 37 Nivelul de serviciu al rețelei rutiere (la nivelul anului 2020). Scenariu de referință .....	155
Figură 38 Provocări pentru îmbunătățirea accesibilității și a performanței transportului public în Ploiești ..	158
Figură 39 Impactul strategiei căilor de tramvai dedicate asupra traficului rutier din Ploiești.....	159
Figură 40 Măsurile de infrastructură propuse pentru transportul public. Scenariul 1 .....	160
Figură 41 Măsurile de infrastructură propuse pentru transportul public. Scenariul 2 .....	161
Figură 42 Măsurile de infrastructură propuse pentru transportul public, Scenariul 3 .....	162
Figură 43 Măsurile propuse pentru operarea transportului public în municipiului Ploiești, Scenariul 1 (linii principale).....	167
Figură 44 Măsurile propuse pentru operarea transportului public în municipiului Ploiești, Scenariul 2 (linii principale).....	168

Figură 45 Măsurile propuse pentru operarea transportului public în municipiului Ploiești, Scenariul 3 (linii principale).....	169
Figură 46 Măsurile propuse pentru transport public la nivelul polului de creștere Ploiești, scenariul 2 .....	170
Figură 47 Clase de artere (drumuri). Funcționalitate (Sursă: Normativ pentru amenajare intersecții la nivel pe drumurile publice, indicativ AND 600 – draft actualizare 2015) .....	171
Figură 48 Planificarea tramei stradale după funcția străzilor (Sursă: Normativ pentru amenajare intersecții la nivel pe drumurile publice, indicativ AND 600).....	171
Figură 49 Relația dintre sistemul de clasificare funcțională a drumurilor și accesibilitatea teritoriului, respectiv mobilitatea populației. (Sursa: US Department of Transportation, Federal Highway Administration, Highway Functional Classification Concepts, Crite .....	172
Figură 50 Clase de artere (drumuri). Funcționalitate .....	173
Figură 51 ITS. Funcțiuni asigurate – comparație pe scenarii.....	174
Figură 52 Exemplificări bune-practici de reorganizare a arterelor de rang superior - Reamenajarea unor bulevarde în Paris (reducerea carosabilelor, lărgirea trotuarelor, crearea de piste pentru biciclete, plantarea unor copaci etc.) a. Reamenajare Bulevard Magent.....	177
Figură 53 Libertate și confort de mișcare pentru pietoni, în întregul spațiu urban, fără bariere fizice și psihologice (fără diferențe de nivel și diferențe majore de textură: trotuar-carosabil) .....	179
Figură 54 Străzi înguste din zonele rezidențiale centrale și de cartier utilizate “în comun” (ca în modelul “sharedspace”), dar în mod nereglementat și neregulamentar (Foto: Google Earth).....	180
Figură 55 Utilizare “în comun” a spațiului străzii, reglementată (stradă shared-space).....	180
Figură 56 Zone rezidențiale cu rețea rutieră interioară favorabilă utilizatorilor nemotorizați: străzi partajate .....	182
Figură 57 Intersecție partajată (“shared-space”), Lons le Saunier - Franța .....	182
Figură 58 Centralizator costuri și beneficii economice .....	183
Figură 59 Indicatorii performanței economice a proiectului .....	183
Figură 60 Bugetul municipiului Ploiești și ponderea cheltuielilor legate de transport .....	184
Figură 61 Bugetul operațional aferent PMUD Ploiești .....	185
Figură 62 Perioada 2016-2023 .....	188
Figură 63 Perioada 2024-2030 .....	189
Figură 64 Tip profil transversal (cu piste pentru biciclete) pentru drumuri din mediul rural.(a) Exemplu recomandat fără șanț deschis, cu rigolă carosabilă (b) Exemplu recomandat fără șanț deschis, cu canalizare .....	190
Figură 65 Perioada 2016-2023 .....	191
Figură 66 Propunere traseu troleibuz către Parcul Industrial Ploiești .....	191
Figură 67 Reamenajarea terminalului de tramvai de la Gara Ploiești Sud în situația extinderii liniei de tramvai către Hipodrom .....	192
Figură 68 Diferite exemple de stații: (stânga) stație autobuz în Paris, (mijloc) îmbunătățiri punctuale ale accesibilității în Nantes, (dreapta) stație tramvai în Orléans .....	193
Figură 69 Exemplu de punct intermodal în Nantes.....	195
Figură 70 Exemplu de terminal intermodal (incluzând troleibuze) în Brașov .....	195
Figură 71 Măsurile propuse pentru operarea transportului public în municipiului Ploiești, (linii principale)...	197
Figură 72 Măsurile propuse pentru operarea transportului public în municipiului Ploiești, (linii principale și secundare).....	228
Figură 73 Linii de transport județean ce deservește zona limitrofă a municipiului Ploiești.....	229
Figură 74 Măsurile propuse pentru transport public la nivelul polului de creștere Ploiești.....	230
Figură 75 Perioada 2014-2023 .....	231
Figură 76 Perioada 2024-2030 .....	231
Figură 77 Perioada 2016-2023 .....	232
Figură 78 Propuneri de amenajare a infrastructurii pentru biciclete în etapa I. Profile transversale .....	233
Figură 79 Perioada 2016-2023 .....	234
Figură 80 Perioada 2016-2023 .....	234

Figură 81 Posibile locații pentru parcuri colective în zona centrală .....	236
Figură 82 Perioada 2016-2023 .....	237
Figură 83 Perioada 2024-2030 .....	237
Figură 84 Durata de parcare și tariful de parcare pe zonă de parcare.....	238
Figură 85 Reglementarea cu privire la parcare rezidențială.....	238
Figură 86 Perioada 2016-2023 .....	240
Figură 87 Perioada 2016-2023 .....	240
Figură 88 Exemplificare buna-practica: Spațiu “utilizat în comun”, partajat (“shared-space”), cu o slabă diferențiere a carosabilului și circulației pietonale (nivel comun, textură asemănătoare deși sesizabil diferențiată), în zone centrale și/sau comerciale sau .....	241
Figură 89 Exemplificare bune practici: pietonale cu tramvai.....	241
Figură 90 Plan de intervenție .....	241
Figură 91 Plan de amenajare a cartierului Malu Roșu ca “zonă rezidențială” (v. Planșa 9.1.1.2 Concept zonă.....	242
Figură 92 . Perioada 2016-2023.....	243
Figură 93 Cele 6 coridoare verzi propuse pentru formarea rețelei verzi a orașului .....	251
Figură 94 Dezvoltarea spațială și zonificarea teritoriului .....	260
Figură 95 Dinamica demografică.....	262
Figură 96 Structura economică .....	264
Figură 97 Structura forței de muncă la nivelul PC.....	266
Figură 98 Calitatea mediului și controlul poluării.....	268
Figură 99 Accesibilitate și mobilitate.....	270
Figură 100 Conectivitate energetică și informatică.....	272
Figură 101 Utilități publice (apă, canal, salubritate) .....	274
Figură 102 Spațiul public (suprafețe verzi) în Polul de Creștere Ploiești.....	276
Figură 103 Dinamica fondului de locuințe.....	278
Figură 104 Educație .....	280
Figură 105 Sănătate și servicii sociale .....	282
Figură 106 Cultură și recreere .....	284

**Prezentul document, care conține rezultatul studiilor de fundamentare și analiza diagnostic, are la baza extrase din următoarele studii de fundamentare:**

- I. POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI A ZONEI METROPOLITANE LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL, REGIONAL /CORELARE PUG CU DOCUMENTAȚII DE ORDIN SUPERIOR
- II. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CENTRALITATEA ȘI COEZIUNEA URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ
- III. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND EVOLUȚIA URBANISTICĂ ȘI METROPOLITANĂ, PATRIMONIUL CONSTRUIT ȘI ZONE PROTEJATE
- IV. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CONDIȚIILE ECONOMICE, DEMOGRAFIA, LOCUIRE, TURISM
- V. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CONDIȚIILE SOCIALE ȘI DEZVOLTAREA COMUNITARĂ
- VI. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND REABILITAREA, PROTECȚIA ȘI CONSERVAREA MEDIULUI NATURAL ȘI CONSTRUIT LA NIVEL URBAN ȘI METROPOLITAN
- VII. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND MORFOLOGIA, SPAȚIILE PLANTATE, PEISAJUL URBAN ȘI METROPOLITAN
- VIII. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ECHIPAREA EDILITARĂ URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ
- IX. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CIRCULAȚIA ȘI MOBILITATEA URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ
- X. PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU POLUL DE CREȘTERE PLOIEȘTI (P.M.U.D. PLOIEȘTI) - PLANURI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU POLII DE CREȘTERE DIN ROMÂNIA – LOT 2: PLOIEȘTI
- XI. STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ PENTRU POLUL DE CREȘTERE PLOIEȘTI 2014-2020

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

Înțelegerea dinamicii zonei metropolitane Ploiești trebuie să plece de la înțelegerea contextului strategic în care municipiului și teritoriul aferent se situează. Astfel, studiul oferă o perspectivă 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.

Printre elementele evidențiate în cadrul acestui studiu se pot menționa creșterea influenței Bucureștiului 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..

## 1. Concluzii

### 1.1. Provocările și potențialele dezvoltării teritoriale/Forțele motrice și aspectele lor teritoriale

În baza analizei contextului european, au reieșit o serie de provocări și de direcții potențiale de dezvoltare teritorială, printre care 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 situate în prim-plan care 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 ale 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

- Promovarea dezvoltării teritoriale policentrice și echilibrate;
- Încurajarea dezvoltării integrate în orașe, regiuni rurale și specifice;
- Integrarea teritorială în regiunile funcționale transfrontaliere și transnaționale;
- Asigurarea competitivității globale a regiunilor pe baza economiilor locale puternice;
- Îmbunătățirea conexiunilor teritoriale pentru indivizi, comunități și întreprinderi;
- 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.

În ceea ce privește '*Carta Verde a Coeziunii Teritoriale*', sunt puse în discuție trei aspecte fundamentale ale dezvoltării:

- **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 larga 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.
- **Cooperarea, depășirea factorului divizare:** Problema conectivității și a concentrării poate fi abordată eficient doar printr-o cooperare puternică la diverse niveluri
- **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.

## 1.2. Profilul Municipiului în contextul politicii de Poli de Creștere/Context Strategic

La nivelul sistemului de așezări, Ploieștiul, respectiv județul Prahova reprezintă legătura între două axe de importanță națională: axa Giurgiu-București-Ploiești și culoarul turistic Valea Prahovei. Deși Ploieștiul deține cea mai mică masă urbană compactă din rândul polilor de creștere, continuitatea sistemului de așezări care îl înconjoară este bine conturată dezvoltându-se în lungul principalelor axe de transport.

Pentru a evidenția mai clar *perspectivele de dezvoltare ale Municipiului și ale zonei sale metropolitane*, studiul a luat în calcul o serie de documente strategice care afectează în mod direct sau indirect Ploieștiul și teritoriul său de influență. Astfel, au fost sintetizate următoarele documente: **Conceptul Strategic București 2035, PATJ Prahova (2002), Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR), Master Planul General de Transport al României (MGT), Axa de Dezvoltare Teritorială Ploiești - București - Giurgiu, Planul Integrat de Dezvoltare (PID) - Pol de Creștere Ploiești Prahova și Strategia de Dezvoltare Ploiești 2025.**

Reies astfel o serie de priorități de dezvoltare în funcție de fiecare document strategic în parte, corelate într-o măsură mai mare sau mai mică între ele.

### 1.2.1. Conceptul Strategic București 2035

**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. Rețeaua 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 care legă cele două orașe crește influența (implicit aria ipotetică de influență) Bucureștiului asupra Ploieștiului.** Acest lucru este datorat extinderii izocroniei de 60 minute pe cale rutieră până la Ploiești fapt care încurajează și mai mult navetismul între cele două orașe și așezările învecinate.

### 1.2.2. PATJ Prahova

**PATJ Prahova** creează condițiile pentru rafirmarea 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.

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 Scăeni și Brazi.

### 1.2.3. Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR)

Propunerile existente în **Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR)** 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. 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 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 linii 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).

#### 1.2.4. Master Plan General de Transport al României (MGT)

Din punct de vedere al **Master Planului General de Transport al României (MGT)**. Importanța municipiului Ploiești în contextul 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.

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: Ploiești – Slanic, Ploiești – Urziceni și Ploiești – 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.

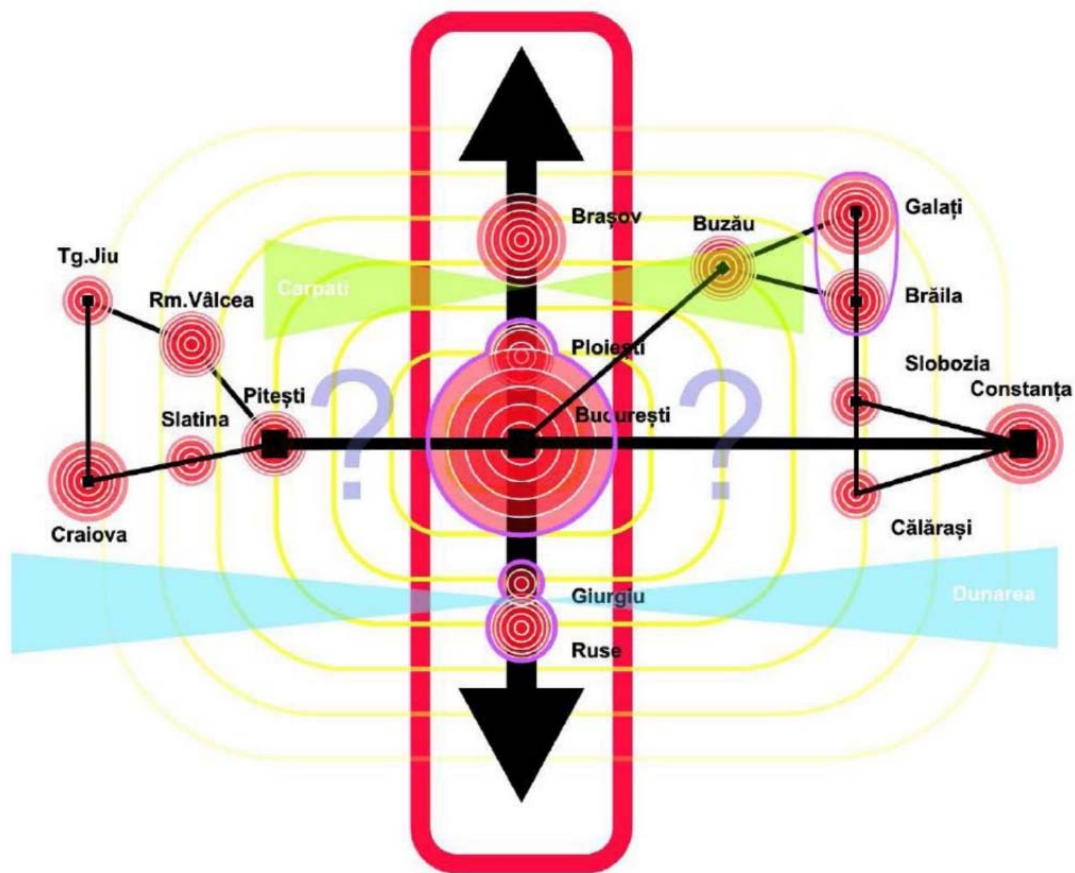
În consecință, miza cea mai mare pentru municipiul Ploiești în privința Masterplanului General de Transport (MGT) constă în extinderea autostrăzii A3 cu tronsoanele: Ploiești-Comarnic; Comarnic- Brașov și Brașov-Sibiu. Deoarece aceste culoare nu este încadrat în rețeaua TEN-T Core, poate exista riscul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

#### 1.2.5. Axa de dezvoltare Ploiești București Giurgiu

**Axa de dezvoltare teritorială Ploiești București Giurgiu** 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.

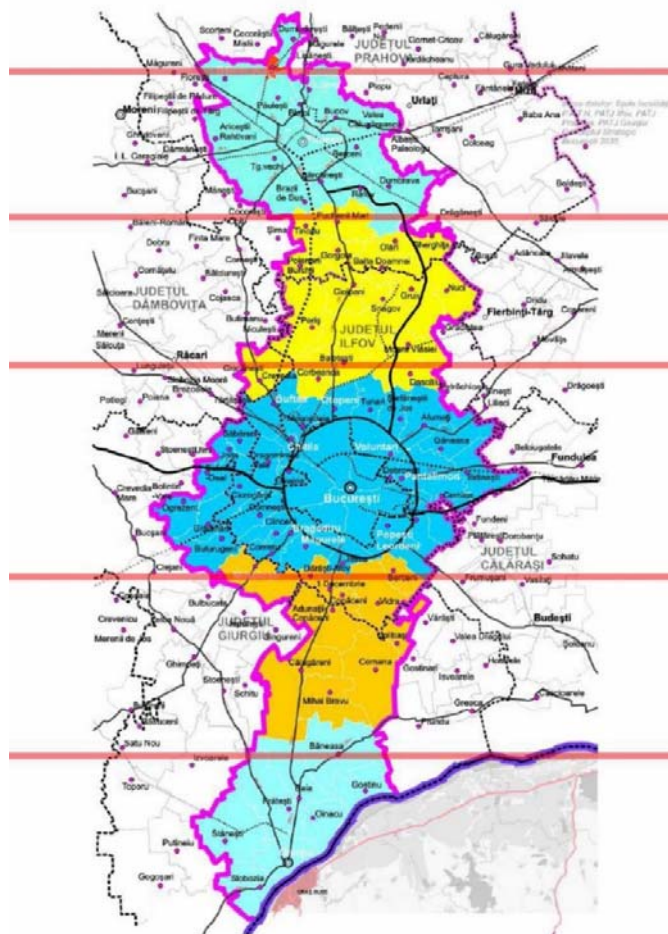
Figura de mai jos sintetizează relațiile și direcționalitatea acestora precum și importanța lor pentru sudul României. Se observă marcarea zonei Ploieștiului pe axa nord-sud înspre Brașov, fiind considerat un contribuitor important la dezvoltarea acesteia, dar și un nod de legătură prin relația sub-carpatică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



Figură 1 Sinteza sub-zonelor de dezvoltare ale Axei PBG  
Sursă: Axa PBG, șef proiect: arh. Gabriel Pascariu

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 Ifov.





Figură 2 Axa PBG: relații longitudinale și transversale în sudul României  
Sursă: Axa PBG, șef proiect: arh. Gabriel Pascariu / întocmit urb. Mihai Alexandru

#### 1.2.6. 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.

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 primire 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-educative; și 3) dezvoltarea unor noi zone cu activități economice.

#### 1.2.7. Strategia de Dezvoltare Ploiești 2035

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. Printre principalele obiective strategice regăsite în Strategia de Dezvoltare, se regăsesc:

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.

### 1.3. Zona Metropolitană Ploiești și relațiile cu teritoriul

Sintetic, analiza zonei metropolitane Ploiești a fost realizată pe o suită de paliere relevante în dezvoltarea municipiului și a teritoriului său de influență: demografie și urbanizare, dezvoltare economică, aspecte de mediu și infrastructura de transport și mobilitate:

Astfel, în ceea ce privește **mărimea demografică și densitatea**, Ploieștiul 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.

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 polii 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.

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 ultimii 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.

**Din punct de vedere al dezvoltării economice**, activitatea dominantă rămâne în continuarea industria petrolului prin intermediul celor patru rafinării. Profilul economic al 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). 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 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.

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 izocroniei 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.

Din punct de vedere al transportului în comun, sistemul 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.

#### **1.4 Corelarea cu alte documentații de ordin superior**

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, antropoc 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.

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.

## 2. Propuneri

Așa cum este menționat și anterior, documentațiile strategice de la nivel local sau național cuprind o serie de obiective și viziuni care sintetizează direcțiile de dezvoltare pentru Ploiești și teritoriul său de influență.

La nivelul sistemului de așezări, este importantă continuarea procesului de descentralizare a serviciilor publice și întărirea rolului autorităților locale. Pentru a susține dezvoltarea unor centre „polarizatoare intercomunale” este necesară realizarea dotărilor pentru deservirea zonelor de influență ale acestora. În vederea întăririi sistemului de așezări, PATJ Prahova susține avansarea la rangul de oraș a comunelor: Cornu, Brazi, Florești, Măneciu, Filipeștii de Pădure și Valea Călugărească. Pentru a întări relația dintre Ploiești și așezările învecinate, este necesară punerea bazelor zonei Metropolitane Ploiești. Aceasta urma să cuprindă următoarele așezări: Brazi, Păulești, Bucov, Bărcănești, Berceni și Târgșoru Vechi.

În ceea ce privește infrastructura de transport, dincolo de întărirea legăturii București - Ploiești - Brașov prin intermediul Autostrăzii A3, la nivelul transportului feroviar PATJ Prahova propune o linie ferată de mare viteză

pe direcția București-Ploiești-Brașov. Deși lucrările de modernizare a acestei linii au fost finalizate în 2013-2014, viteza de deplasare pe această rută nu a crescut semnificativ.

Tot la nivel feroviar, **Master Planul General de Transport, 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: Ploiești – Slanic, Ploiești – Urziceni și Ploiești – Maneciu. În acest sens este întărit caracterul de nod feroviar al municipiului Ploiești. Pentru 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 constă în extinderea autostrăzii A3 cu tronsoanele: Ploiești-Comarnic; Comarnic- Brașov și Brașov-Sibiu. Deoarece aceste culoare 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.***

Pe palierul dedicat conservării și protejarea mediului, Ploieștiul se confruntă cu **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 exploatarea 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) cât și 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. Totodată, sunt prevăzute extinderi 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.

**Conform SDTR**, Ploieștiul este încadrat în cinci tipuri de axe sau zone de dezvoltare teritorială care dictează de fapt direcțiile de evoluție ale municipiului:

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.
2. Accesibilitatea rutieră încadrează Ploieștiul împreună cu Constanța, București și Pitești într-un sistem de centre urbane conectate prin infrastructuri avansate (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.
4. Axa centrelor universitare leagă Bucureștiul de Ploiești, Târgoviște și Pitești reprezentând alături de Brașov cea mai mare aglomerare de universități la nivel național . 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. Culoarul cu așezări rurale dezvoltate continuă de Ploiești spre Nord în lungul a DN1 până la Câmpina.

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.

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 Miroslavești 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 este propusă o măsură de dezvoltare a 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.

**În Viziunea pentru 2025** a PID-Pol de creștere Prahova se regăsesc 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: „Sprijinirea unei dezvoltări echilibrate teritorial și durabile ținând seama de nevoile și resursele specifice ale polilor de creștere”.

Obiectivele strategice se referă la:

- Susținerea dezvoltării economice durabile integrate prin energii și tehnologii noi la nivelul Polului de Creștere Ploiești;
- 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;
- 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.

### 3. Obsevații din avize

AVIZ Nr. 001 DIN 10.06.2015

**1.1.1 și 1.1.2 POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI ZONA METROPOLITANĂ LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL, REGIONAL/CORELARE PUG CU DOCUMENTAȚII DE ORDIN SUPERIOR**

Documentația înregistrată la Direcția Generală de Dezvoltare Urbană cuprinde:

- piese scrise: memoriu tehnic

- anexe:
- alte documente:

Documentația tehnică are ca obiectiv:

Oferirea unei perspective asupra dezvoltării prefigurate la niveluri teritoriale 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.

În urma analizei, în ședința din data de 10.06.2015, Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism acordă **AVIZ FAVORABIL** pentru **1.1.1 și 1.1.2 "POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI ZONA METROPOLITANĂ LA NIVEL EUROPEAN NAȚIONAL, REGIONAL/ CORELARE PUG CU DOCUMENTAȚII DE ORDIN SUPERIOR" din Etapa 1 a documentației "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 "**

Având : „7” -voturi „pentru”

„-” - voturi „împotriva”

„-” - abțineri

„2” - absențe

AVIZ ARHITECT ȘEF, NR 001 din 03.08.2015

În urma studiului prezentat și luând în considerare punctul de vedere al consultantului de specialitate, avizul C.T.U.A.T.U., Arhitectul Șef al municipiului Ploiești emite **AVIZ FAVORABIL** pentru **1.1.1 și 1.1.2 "POZIȚIONAREA MUNICIPIULUI PLOIEȘTI ȘI ZONA METROPOLITANĂ LA NIVEL EUROPEAN NAȚIONAL, REGIONAL/ CORELARE PUG CU DOCUMENTAȚII DE ORDIN SUPERIOR" din cadrul Etapei 1: STUDII DE FUNDAMENTARE a documentației "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 "**

## II. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CENTRALITATEA ȘI COEZIUNEA URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ

Perspectiva centralității utilizată adesea de teoreticieni și practicieni în definirea urbanului analizează pertinenta ideii de centrare a orașului Ploiești și a zonei metropolitane a Ploieștiului pe centrul orașului, un element fundamental în organizarea și în activitatea de organizarea a spațiului urban. Concluziile studiului se axează pe analiza aspectelor legate de noile centralități și relația lor cu centrul orașului, diversele centralități constituite și principalele lor probleme și oportunități.

### 1. Concluzii

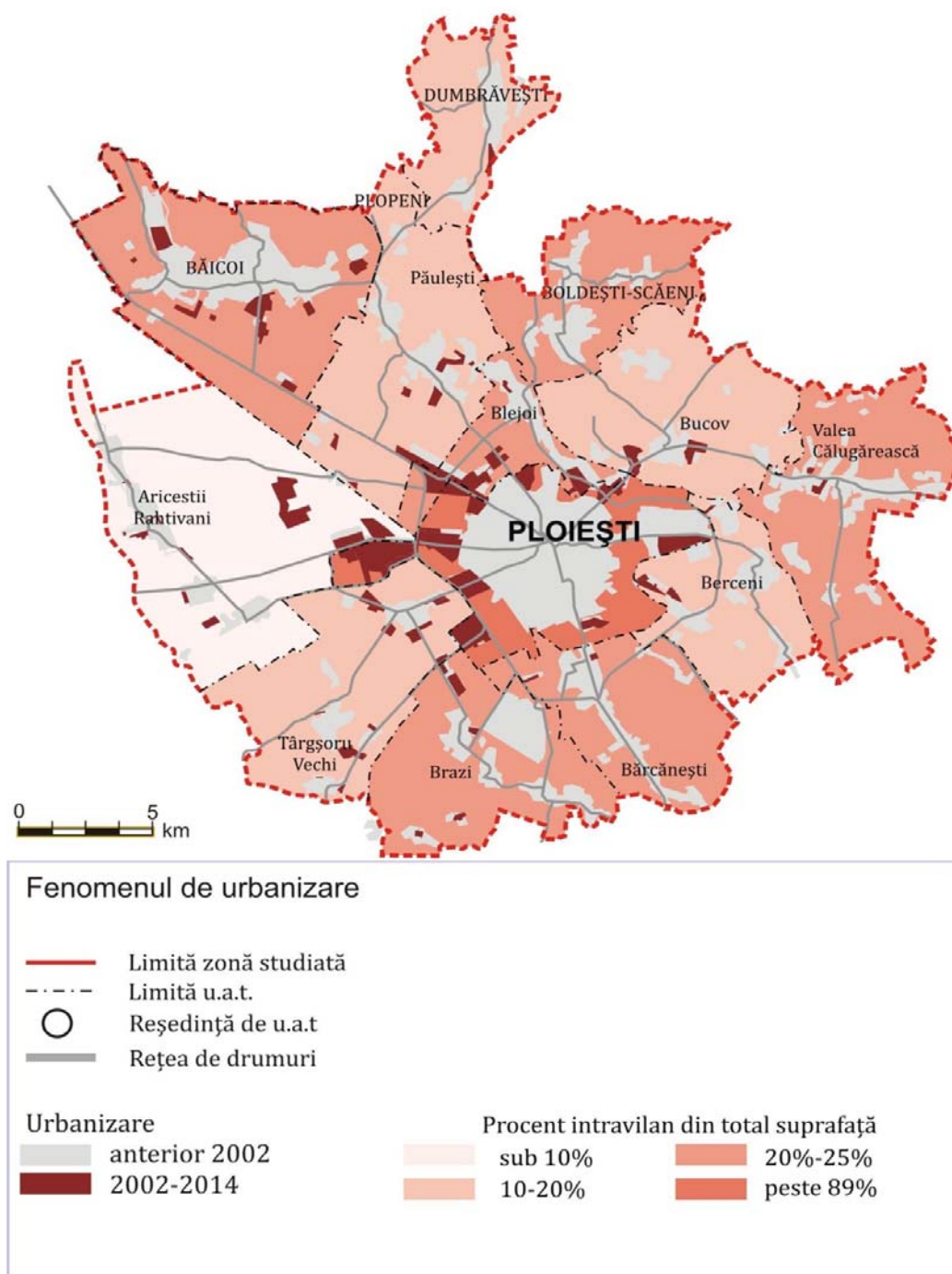
#### 1.1. Nivelul polarizării teritoriale pe domenii tematice

Din punct de vedere al dinamicii teritoriale și spațiale, nivelul polarizării teritoriale pe diverse domenii tematice este bine ilustrat atât de raportul Băncii Mondiale privind Polii de Creștere și Orașele Competitive (Growth Poles, Next Phase, 2011 și Competitive Cities, reshaping the Economic Geography of Romania, 2012; Raport disponibil pe pagina de web a proiectului [www.sdtr.ro](http://www.sdtr.ro).) cât și de setul de analize efectuate pentru Strategia de Dezvoltare Teritorială a României. Astfel, cuantificarea puterii de polarizare la nivel teritorial este exprimată sub raport dinamic al ultimilor ani în care la nivel teritorial (național și supra-regional) se remarcă o influență din ce în ce mai puternică a municipiului București, precum și a municipiului Brașov, definindu-se astfel o posibilă axă de dezvoltare nord-sud din care face parte și Ploieștiul și polul său de creștere.

Impactul pentru Ploiești al acestei **ranforsări a axei nord-sud** este unul major și poate interveni decisiv în dezvoltarea acestuia. Este foarte important ca Ploieștiul, din punct de vedere al dezvoltării, chiar ca pol de creștere, conform raportului Băncii Mondiale, să ia în considerare prezența celor două orașe majore apropiate și să depună eforturi susținute pentru consolidarea propriei arii de influență. Mobilitatea forței de muncă, a capitalului și dinamica mare antrenată în jurul Ploieștiului **constituie o oportunitate** și nu un risc, oportunitate ce poate fi valorificată prin avantajele pe care Ploieștiul le deține sau pe care și le poate crește: nod feroviar important atât de pasageri cât și de marfă; apropierea de aeroportul Otopeni (mai aproape din punct de vedere orar decât părțile sudice ale Capitalei), forța de muncă specializată, resurse de teren strategic amplasate în relație cu circulațiile majore.

Dinamica urbanizării, corespondentă ultimilor 10-14 ani, relevă o tendință clară de expansiune în zona de vest și de nord a Ploieștiului (Fig. 3.), cu extensii către UAT-urile vecine și în unele cazuri punctuală, punând în evidență creșteri de dimensiuni relativ reduse cum este cazul orașului Băicoi.



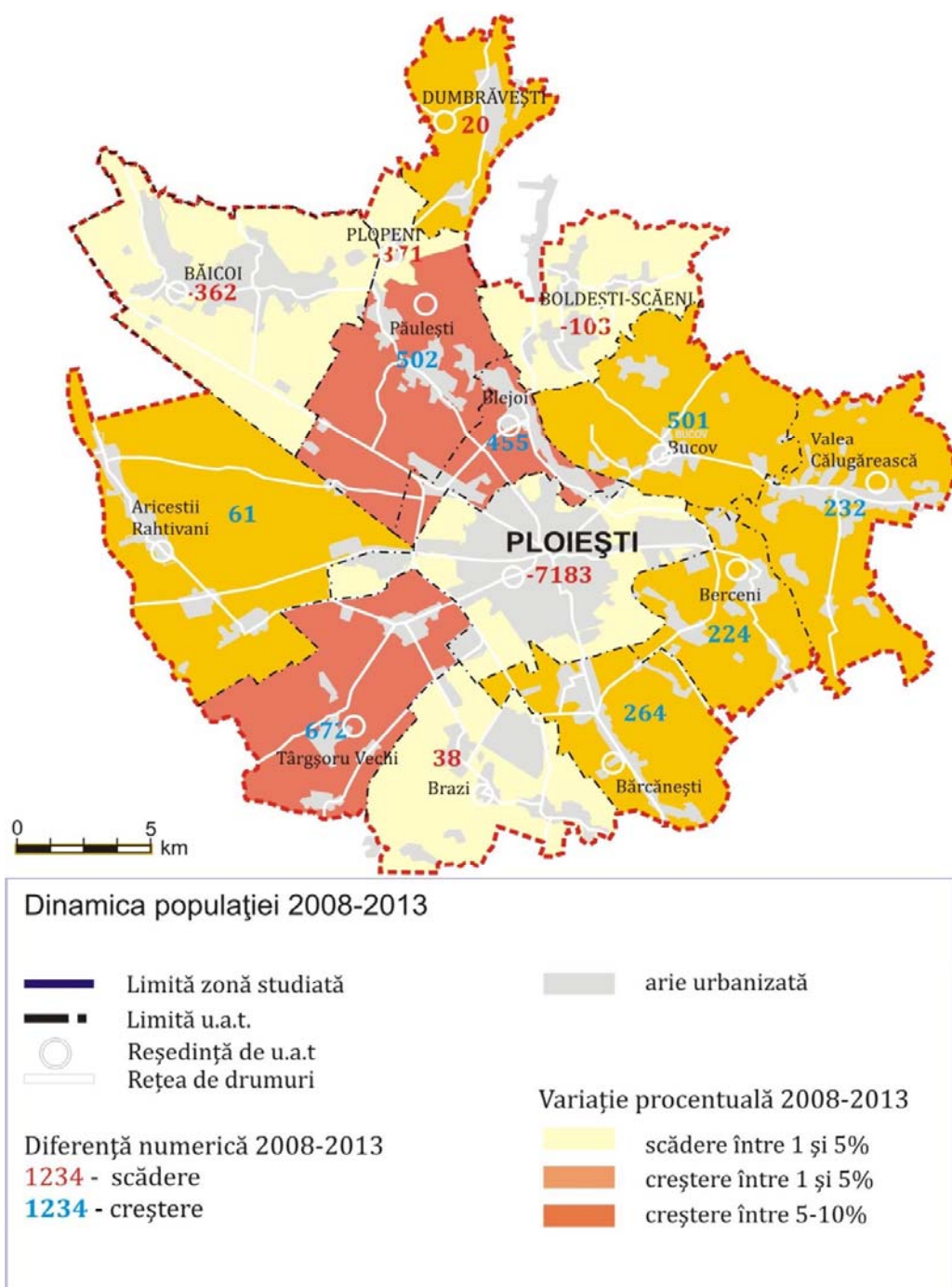


Figură 3 Fenomenul de urbanizare

Sursă : Prelucrare și interpretare Mihai Alexandru/Studiu de fundamentare privind centralitatea și coeziunea urbană și metropolitană

În al doilea rând, suprafața urbanizată efectivă este în sine în multe cazuri redusă ca amploare și compusă din sate mici sau foarte mici ca număr de locuitori, acest lucru presupunând creșterea dificultății de consolidare a polarizării zonei metropolitane per ansamblu, în special înspre zonele periferice ale acesteia. Acest lucru este important pentru că poate afecta pe termen lung dezvoltarea zonei metropolitane, prin menținerea la un nivel redus de dezvoltare a UAT-urilor componente.

**În ceea ce privește dinamica populației** (Fig. 4.), se poate observa o polarizare mai intensă înspre nordul și vestul Ploieștiului, sugerând posibilitatea unui început de descentrare ușoară a Ploieștiului în raport cu zona sa metropolitană prin mutarea interesului către vest.



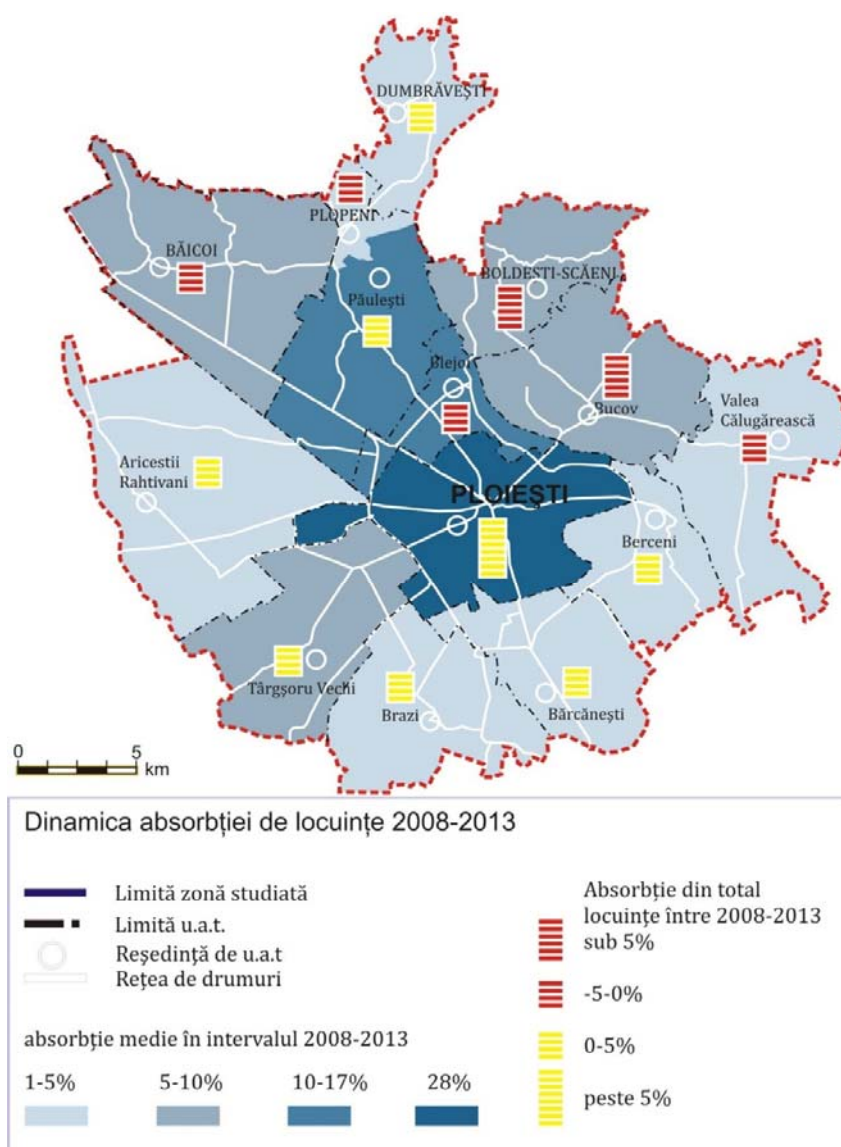
Figură 4 Dinamica populației 2008-2013

Sursă : Prelucrare și interpretare Mihai Alexandru/Studiu de fundamentare privind centralitatea și coeziunea urbană și metropolitană

În privința sporirii nivelului de atractivitate, se constată o ușoară scădere (sub 1%) a puterii de polarizare a Ploieștiului, urmat de Plopeni și Băicoi și o apreciere extrem de discretă în cazul Bucovului sau Păuleștiului.

Per total, se poate evidenția o relativă stabilitate, menținând astfel centrarea aproape neschimbată pe municipiul Ploiești.

Această dinamică se remarcă și la nivelul sectorului de locuințe, unde din punct de vedere al dinamicii de absorbție (Fig. 5.), se remarcă un nivel mai ridicat al polarizării către UAT-urile din partea de sud a zonei metropolitane precum și pe direcția nord-vest (Bleji și Păulești). Din punct de vedere al nivelului absolut de absorbție, Ploieștiul atinge un prag de 28% pe media ultimilor 5-6 ani, urmat de Bleji și Păulești, indicând un grad sporit de atractivitate pentru direcția nord-vest în raport cu Ploieștiul, atractivitate cuplată cu investițiile noi în infrastructură aferente ultimilor ani, dar și cu disponibilul de teren din UAT-urile respective.



Figură 5 Dinamica absorbției de locuințe 2008-2013.

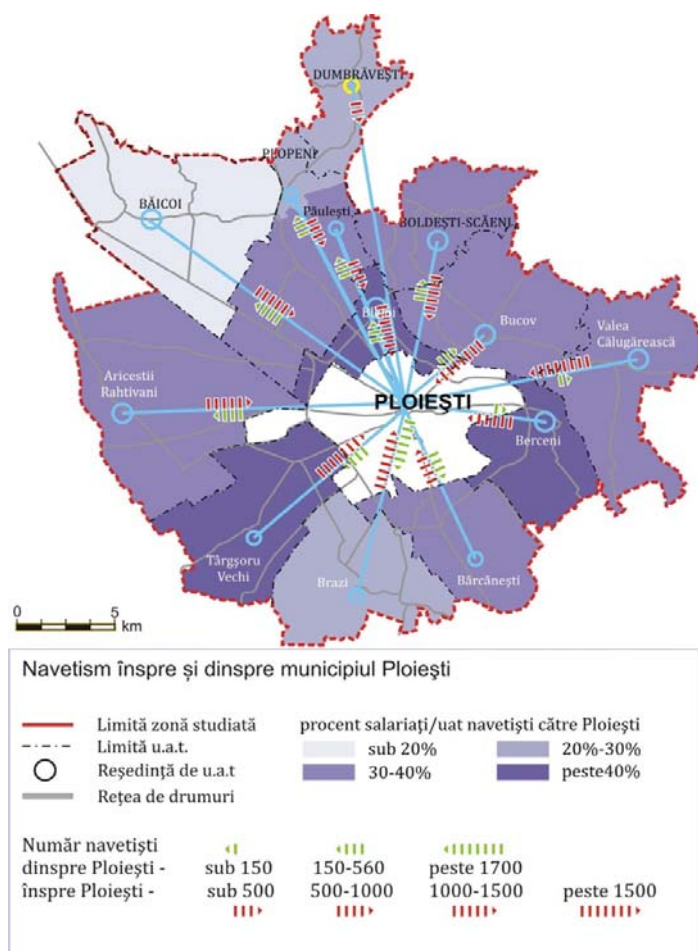
Sursă : Prelucrare și interpretare Mihai Alexandru/Studiu de fundamentare privind centralitatea și coeziunea urbană și metropolitană

În ceea ce privește **polarizarea elevilor**, din punct de vedere numeric, zona imediat limitrofă municipiului Ploiești generează un număr consistent de elevi care învață în municipiul Ploiești, fapt care indică **un grad crescut de dependență al acestor UAT-uri pentru facilitățile de învățământ**, dar și importanța considerării

nivelului de dotare scăzut al acestor UAT-uri, precum și, în viitor, **importanța planificării unor școli** în poziții de care pot profita ușor elevi din zona periferică.

Ca număr efectiv de persoane care **se deplasează pentru muncă** în municipiul Ploiești, fluxurile generate cele mai semnificative sunt din direcția: Târgșoru Vechi, Valea Călugărească, Bucov, Brazi și Blejoi.

Din punct de vedere al deplasării forței de muncă ploieștene către UAT-urile vecine, se remarcă fluxul mare generat pe direcția Brazi, urmat de Ariceștii Rahtivani și orașul Băicoi, restul de comune atrăgând un număr relativ mic de ploieșteni. Un caz atipic se regăsește în localitatea Brazi unde este localizat un angajator important în zonă, astfel încât procentul de salariați din totalul de populație din Brazi care face naveta către Ploiești este redus în comparație cu restul UAT-urilor din prima coroană a Ploieștiului (Fig. 6.).



Figură 6 Navetism

Sursă : Prelucrare și interpretare Mihai Alexandru/Studiu de fundamentare privind centralitatea și coeziunea urbană și metropolitană

## 1.2. Arii de centralitate intra-urbane

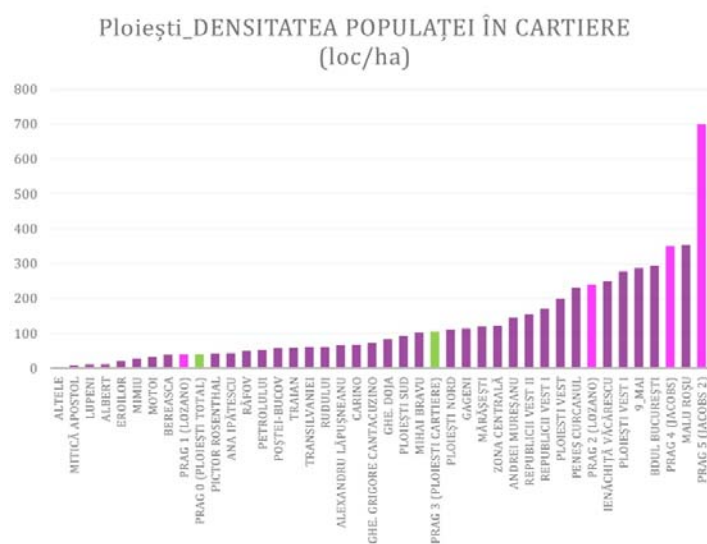
În ciuda unor inserții discutabile din punct de vedere al conflictului de imagine pe care îl creează, zona centrală rămâne o parte a orașului cu prestația cea mai bună din punct de vedere al imaginii, al reprezentării funcțiunilor publice la rândul lor reprezentative, al densității și diversității funcționale. Documentația cea mai de amploare și cea mai recentă privitoare la delimitarea și modul de reglementare al zonei centrale este PUZ Zona Centrală elaborat de CCPEC/UAUIM (contract 62/2002).



În ceea ce privește **arealul din afara centrului orașului**, se poate vorbi de o **centralitate punctuală specifică noilor centre comerciale** și de o **centralitate la nivel de cartier**. În această categorie intră funcțiuni publice care atrag fluxuri majore (permanent sau temporar) și care sunt situate în relativă izolare față de zona centrală a orașului, precum: **Gara de Sud** a orașului - element care polarizează fluxuri importante de trafic și care atât din punct de vedere arhitectural cât și din punct de vedere al funcțiunii constituie un element benefic care este însă insuficient valorificat de funcțiuni conexe și și de o densitate pretabilă unei gări - **legătura prin Bulevardul Independenței cu centrul orașului constituie una din oportunitățile încă latente pe care orașul Ploiești a întârziat să le exploateze**; **Gara de Vest** a orașului, cu o calitate redusă din punct de vedere arhitectural, dar polarizatoare de fluxuri importante; **Stadionul Ilie Oană**, un element polarizator punctual care reprezintă o centralitate cu o temporalitate punctuală, dar care este un element de interes pentru oraș; **Spitalul Județean**.

#### Centralitatea la nivel de cartier și micro centralitatea

Nivelul de centralitate la nivel de cartier a fost analizat în primul rând din punct de vedere al densității populației (analizată și de teoreticieni precum Lozano și Jacobs), considerată ca esențială în influența ei asupra vitalității unui cartier (Fig 7.).



Figură 7 Ploiești\_DENSITATEA POPULAȚIEI PE CARTIERE (loc/ha)

Sursă : Prelucrare și interpretare Mihai Alexandru/Studiu de fundamentare privind centralitatea și coeziunea urbană și metropolitană

#### **Astfel, pentru Ploiești, sunt mai multe aspecte care merită subliniate:**

- Este un oraș caracterizat de o densitate mică per ansamblu, dar și de o densitate mică la nivelul cartierelor de locuit. Media densității pe cartiere (~100 loc/ha) este sub jumătate din densitatea recomandată de Lozano (240 loc/ha) necesară obținerii unei diversități funcționale și mult sub pragul de 350 loc/ha (Jacobs) necesar pentru a apărea și un grad specific de urbanitate.
- Dacă în privința mediei pe toate cartierele situația este deficitară, la nivel individual pe fiecare cartier în parte se observă unele densități extrem de reduse, fiind sub limita la care pot apărea servicii și dotări, un fapt pe care îl considerăm deosebit de grav (cartierul Mimiș, Mitică Apostol, Lupeni, Motoi, Bereasca etc).
- Numai patru cartiere sunt între limita de diversitate a lui Lozano și limita minimă a lui Jacobs (Enăchiță Văcărescu, Ploiești Vest I, 9 Mai și Bulevardul București) și unul singur puțin peste limita lui Jacobs (cartierul Malu Roșu). La fața locului acest lucru pare a fi confirmat și de o relativă absență de activitate la nivelul cartierelor cu densitate mai mică, poate mai puțin cartierul Nord în zona sa sudică înspre Bulevardul Independenței care se bucură de o vitalitate extrem de mare.

- Există unele situații în care apare un nivel bun de vitalitate chiar și în apropierea pragului de diversitate al lui Lozano, cum ar fi cazul cartierelor Ploiești Nord, Andrei Mureșanu, Ploiești Vest I, Republicii Vest I și II, dar acestea prezintă doar elemente punctuale de vitalitate.
- Zona centrală deși cu o mică densitate a locuitorilor este animată de aflusul mare de locuitori care utilizează spațiul central al orașului pentru diverse scopuri.

Un prim element extrem de important pentru **micro-centralitate** îl constituie piețele agro- alimentare (de multe ori transformate în magazine cu diverse profiluri). Acestea sunt importante atât ca element per se, atrăgând un număr însemnat de locuitori și cumpărători, dar oferind și o diversitate și o specializare (specifică la nivel de cartier) a activității comerciale. În plus, în jurul piețelor sunt polarizate activități comerciale la parterul clădirilor de locuit (în general al celor colective) sporind astfel vitalitatea locurilor respective. Un alt tip de micro-centralitate este reprezentat de parterurile comerciale aferente clădirilor colective de locuit, a căror oportunitate constă în posibilitatea de a potența, într-un mod agreabil de parcurs, trasee între puncte de interes sau de a complementa activitățile comerciale mai intense în zonele în care acestea sunt mai greu accesibile (de ex. Centrul comercial Profi din cartierul Enăchiță Văcărescu blochează complet relație între strada principală Mărășești și piața cartierului, întrerupând de fapt o iradiere posibilă a zonei comerciale a pieței către bulevard).

### 1.3. Noi arii de centralitate

Noile zone de centralitate ale orașului, cu o singură excepție, au o **atitudine de indiferență** față de centrul istoric per se, dar și **față de situarea acestuia**. Cele două tipuri noi, diferite, de centralități identificate (**tip zonă comercială – suprafețe ample și tip micro-centralitate**) sunt amplasate după criterii de accesibilitate, purtând riscul unei descentrări a orașului înspre partea de vest și nord-vest.

#### **Principalele probleme identificate la nivelul noilor arii de centralitate sunt următoarele:**

- Articulația cu țesutul urban. Din acest punct de vedere, în majoritatea cazurilor, preocuparea este dominată de interesul pur comercial și mai puțin de calitatea spațiului înconjurător pe care îl creează și oferă către oraș, către calitatea imaginii arhitecturale etc. Suprafețele ample de parcare din fața centrelor comerciale introduc un element de separație pentru parcurgerea pietonală și pentru continuitatea urbană a zonelor de inserție, afectând calitatea unor fronturi stradale (ex: Șoseaua Vestului) și anulând șansa constituirii unei calități urbane a zonelor respective.
- În multe cazuri, în special în partea de nord și de vest a orașului, construirea acestor giganti comerciali afectează comerțul local, de cartier (v. cap referitor la micro-centralitate) - În unele cazuri, cum ar fi Shopping City, suprafețele comerciale sunt construite într-o situație de izolare față de restul orașului, generând o auto-mobilitate importantă către zone nedezvoltate ale orașului și generând un efect de falsă centralitate. Prezența propriu-zisă a respectivului obiectiv comercial nu contribuie cu nimic la creșterea calității orașului sau la funcționarea acestuia, chiar din contră.
- Deși unele centre comerciale sunt amplasate în zonele cele mai dense ale orașului (v. cap referitor la densitate) ele sunt gândite într-o logică de auto-mobilitate, neglijând aproape total accesul pietonal și accesul și/sau articulația cu transportul în comun, o greșeală recunoscută de mult timp și remediată în orașele europene. Efectul unei asemenea atitudini duce pe termen lung la formarea unor deprinderi deloc benefice pentru oraș. - Realizarea majorității centrelor comerciale pe inelul de vest și nord-vest al orașului amplifică un dezechilibru deja existent și care se accentuează la nivelul de ansamblu al orașului.
- Lipsa unei legături propriu-zise cu activitățile comerciale sau cu funcțiunile publice existente în zonă. Este recomandată încurajarea creării de spații comerciale accesibile care să contribuie la creșterea calității urbane.
- Lipsa aparentă de interes în zonele de sud și de est, cu excepția ieșirii spre Buzău unde există o tendință accentuată de amplasare de showroom-uri auto și activități conexe, sugerând o schimbare de caracter în zonă

#### 1.4. Centralitate și activități economice

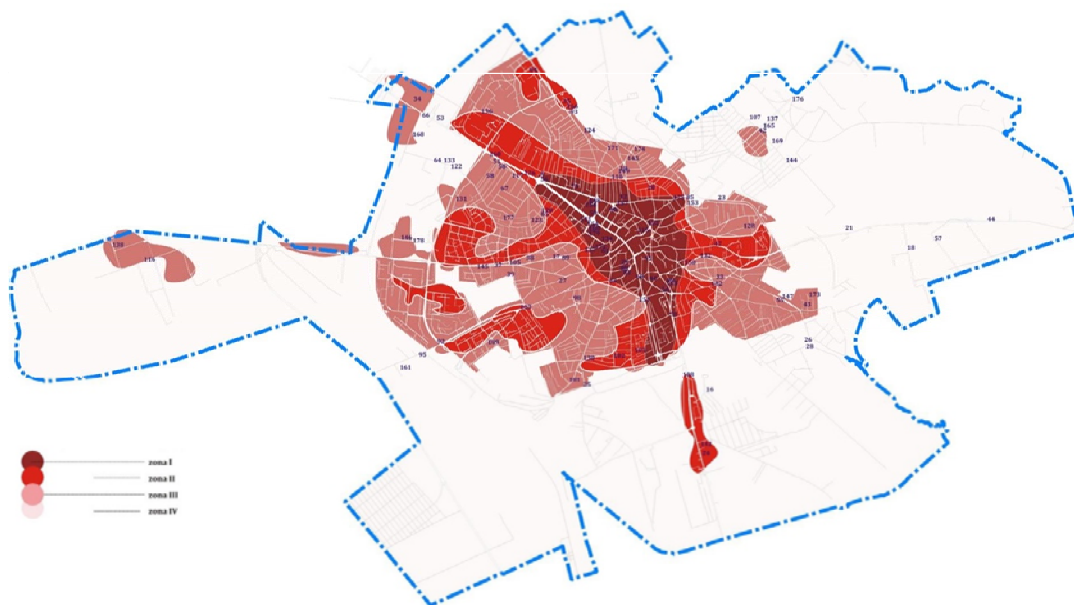
Din punct de vedere economic, studiul are ca scop evidențierea următoarelor aspecte:

- Identificarea pe baza datelor disponibile a tendinței de localizare/delocalizare;
- Identificarea localizării prezente a acestora în raport cu zona centrală a orașului;
- Identificarea preferințelor și necesităților de amplasare, bazate pe analize directe (aplicarea de chestionare) și indirecte (analize urbanistice).

Pe baza criteriilor de densitate (populație pe diverse categorii), nivel de dotare, grade de aglomerare a serviciilor și agenților economici, a zonelor de fiscalitate ale orașului, au fost stabilite patru zone majore cu calitate urbană diferențiată (posibil o departajare de centralitate), prezentate în cele ce urmează. **Cele patru** zone (Fig. 8.) astfel determinate sunt:

1. **Zona 1:** zona cu caracter central conferit de nivel mare de reprezentativitate, nivel crescut de dotare, grad mare de diversificare și intensitate funcțională, calitate arhitecturală sporită, fiscalitate crescută, spații publice și dotări importante la nivelul orașului, precum și cu oportunități multiple. Densitatea crescută a utilizatorilor, vadul comercial important, precum și accesibilitatea bună atât pentru autovehicule cât și pentru transportul în comun, dar și prin extensia către gara de sud a orașului, sunt calități unice ale zonei centrale.
2. **Zona 2:** zonă cu caracter central secundar, adiacentă zonei centrale principale, dar cu numeroase dotări, echipamente și cu densitate ridicată a locuitorilor și utilizatorilor, nivel bun al diversității funcționale și al calității arhitecturale, cu vad comercial bun, precum și o accesibilitate bună, cuprinzând două din gările orașului. Inserții punctuale de spații publice amenajate, precum și zone de micro-centralitate importantă și o serie de centre de cartier susțin un nivel de intensitate bun al acestei zone. Este o zonă care susține zona centrală.
3. **Zona 3:** zonă cu caracter peri-central, întrepătrunsă pe alocuri zonei centrale secundare cu grad moderat de dotare și echipare funcțională, cu variații de densitate a locuitorilor și utilizatorilor, grad redus al diversității funcționale și al calității arhitecturale, cu o accesibilitate moderată. Inserții punctuale de funcțiuni publice, precum și elemente punctuale de micro-centralitate contribuie la menținerea unei calități urbane bune care necesită totuși amplificare.
4. **Zona 4:** zonă cu caracter periferic, lipsită de dotări și echipamente sau cu nivel scăzut al acestora, cu calitate arhitecturală și intensitate urbană aproape inexistente, cu accesibilitate punctuală bună, datorită amplasării aproape de rutele majore de circulație (drumuri naționale, autostradă). Densitatea locuitorilor și utilizatorilor este minimă, iar calitatea urbană și a locuirii de asemenea.

Planul cu delimitarea acestora (aproximativă), prezentat mai jos, nu reprezintă numai o sinteză la nivelul calității urbane, ci a servit pentru interpretarea chestionarului special formulat pentru agenți economici la nivelul municipiului Ploiești și al zonei sale metropolitane. În urma primei analize a amplasării agenților economici, a fost decisă o a cincea zonă pentru care rezultatele chestionarului vor fi prelucrate în etapa de PATZM a proiectului de față.



Figură 8 Delimitarea zonelor cu vocație diferită de centralitate

Sursă : Prelucrare și interpretare Mihai Alexandru/Studiu de fundamentare privind centralitatea și coeziunea urbană și metropolitană

## 1.5. Analiza dotărilor

### 1.5.1. Dotări de petrecere a timpului liber

Dotările culturale sunt bine reprezentate în partea centrală a orașului, conferindu-i acestuia o atractivitate însemnată și mai puțin reprezentate în zona pericentrală. Muzeu, teatre, săli de spectacole, cinematografe etc. mențin centrul orașului ca punctul principal de atracție pentru activitățile de petrecere a timpului liber. Este de remarcat faptul că în raport cu localizarea populației educate la nivelul orașului (zona centrală și zona vestică) – utilizatorii cei mai frecvenți ai acestor funcțiuni culturale – este nevoie de o gândire mai bună a accesibilității acestor funcțiuni.

Dotările sportive au o distribuție relativ echilibrată la nivelul municipiului Ploiești, nefiind totuși suficient de prezente în zonele dense ale orașului.

### 1.5.2. Dotările de sănătate

Dotările de sănătate pun în evidență unele lacune importante în deservire în părțile de est și sud, precum și în unele locuri ale zonei pericentrale. Densitatea și diversitatea celei mai mari sunt evidente în zona centrală a orașului, constituind din acest punct de vedere un element important de stabilitate funcțională pentru centru.

Deși din punct de vedere al repartiției există probleme, ele sunt dublate de condiția precară a unora dintre facilitățile medicale. Pe lista de investiții recente ale primăriei se află un singur obiectiv – Spitalul de Pediatrie prevăzut pentru schimbare de funcțiune.

### 1.5.3. Dotările comerciale - comerț mic și mediu

Municipiul Ploiești se bucură în ultimii ani de o multiplicare a facilităților comerciale de proximitate sub forma magazinelor de suprafețe mici sau medii, aparținând unor lanțuri de comercianți (Mega Image, Profi, Penny etc.) și care sunt inserate în general aproape de zonele de piețe agro-alimentare și/sau de zonele dense ale orașului în special în partea de vest și de nord a orașului.



Alături de piețele agro-alimentare și de micul comerț stradal prezent în general sub formă disipată, se conturează în special în cartierele de vest și nord ale orașului o serie de nuclee de atracție care pot susține centralitatea la nivel de cartier a cartierelor ploieștene.

Piețele agro-alimentare prezintă un element pozitiv pentru ambianța și vitalitatea cartierelor, manifestând o atractivitate ridicată pentru un comerț de mici dimensiuni pretabil în zonele de locuit și bucurându-se de un vad comercial foarte bun în special în Ploiești Vest, Vest II, Republicii I și II, Nordului, Andrei Mureșanu, Mihai Bravu etc..

#### 1.5.4. Dotările educaționale

La nivelul întregului areal al orașului, există o carență a liceelor în zona de est și în anumite locuri ale zonei pericentrale, acolo unde locuirea individuală mixată cu diverse activități comerciale susține mai puțin prezența unui program de învățământ, deși din punct de vedere al poziționării este o locație avantajoasă pentru funcționarea orașului. Totodată, pentru ca o mare parte din elevi provin din zonele limitrofe ale orașului, **este necesară o gândire atentă a accesibilității dotărilor educaționale și a conexiunii lor cu diferite mijloace de transport, în special a celor de transport în comun.**

## 2. Propuneri

Atât la nivel macro teritorial cât și la nivel micro teritorial, municipal, Ploieștiul va trebui să ia în considerare prezența celor două orașe majore apropiate (Brașov la nord și București la sud), și să depună eforturi susținute pentru **consolidarea propriei arii de influență.**

Prin urmare, un factor important în evoluția viitoare îl **constituie importanța acordată zonei pericentrale** – în special partea estică și sudică – care prin nivelul redus de dezvoltare riscă să conducă la un dezechilibru spațio-funcțional al orașului. În vederea menținerii coeziunii urbane și a celei metropolitane, **creșterea polarizării și interesului către aceste zone reprezintă din punctul de vedere al elaboratorilor acestui studiu un element primordial în dezvoltarea orașului. Astfel,**

- la nivel metropolitan, se conturează o serie de transformări care contestă –momentan discreditează– relevanța noțiunii de centru al Ploieștiului și explorarea mai fină a înțeleșului său, iar pe de altă parte, pun în discuție modul în care teritoriul metropolitan își poate menține coeziunea (impusă sau necesară), specifică orașului prin raportarea la centru;
- centralitatea intervine astfel ca un concept fundamental în înțelegerea centrului – loc fizic, în două moduri: interior – conferă substanță și conținut centrului; exterior – conferă centrului putere de acțiune la distanță, prin extensivitate;
- deși conferă locului această putere de acțiune de distanță, noțiunea de centralitate, la rândul ei, pierde, prin multiplicare și răspândire în teritoriu, o parte a atributelor centrului - mai ales pe cel al centrării - al localizării centrale în raport cu ceea ce o înconjoară;
- în timp ce periferia devine mai difuză și, deci, teritoriul mai greu de descifrat, abordarea din perspectiva centralității, a conținutului încărcat de sens, se întrezărește ca o cale posibilă de a aprofunda starea de coerență și de coeziune metropolitană;
- raportul întreținut de centru cu orașul căruia îi conferea, în trecut, coerență, migrează către un context al policentralității și/sau al descentrării (în special către direcția vestică și nord-vestică) în care centrul trebuie înțeles în raport cu un teritoriu difuz în care o serie de alte centre și centralități devin evidente și cărora le sunt asociate forme – de diferite grade – de insularizare sau de centralitate;
- în teritoriul astfel conturat, se evidențiază importanța relaționării mult mai bune decât în prezent dintre centru și centre/centralitățile nou apărute, în special în zona periferică vestică și nord-vestică a Ploieștiului, precum și nevoia unei schimbări de percepție dinspre compacitate și coeziune către

dispersie, fragmentare și o mobilitate spațială crescute în care periferia și marginea capătă un rol din ce în ce mai important;

- gradul de diversificare, nivelul de intensitate urbană, conectivitatea, gradul de dotare, precum și parametrii care țin de fluxurile care caracterizează anumite locuri din oraș, contribuie la definirea unor centralități secundare ce ar trebui încurajate pentru a deveni centre de cartier per-se, în special în cartierele dense; acest lucru poate contribui la consolidarea centralității centrului orașului sau în conjuncție cu acesta;
- centrele de cartier pot fi susținute prin asocierea de funcțiuni în strânsă legătură cu piețele agro-alimentare – elemente de micro-centralitate important – și cu asocierea cu unele funcțiuni publice și cu o bună deservire cu transport în comun în legătură directă cu ariile de interes din oraș; poate fi astfel potențată calitatea urbană a centrelor și totodată complementaritatea lor cu alte arii de interes din oraș;
- pentru menținerea unui nivel bun al centralității centrului este nevoie de o densificare și de o diversificare spațial-funcțională a zonei peri-centrale a orașului, ca zonă de legătură între centru și cartierele periferice mai dense;
- delimitarea actuală a cartierelor și centralitatea proprie acestora este într-o oarecare măsură funcțională în special în cartierele de locuințe colective (mai ales Ploiești Vest și Nord), dar cu probleme de delimitare în majoritatea zonelor ploieștene atât din punct de vedere al densității cât și din punct de vedere al coeziunii sau coerenței acestora; studiul de față recomandă o reconfigurare a acestora, pornind de la nucleele de centralitate și asigurând o densitate optimă în jurul acestora, căreia să îi fie asociată și o bună accesibilitate auto, dar mai ales pietonală și cu transport în comun; în figura 46 sunt prezentate arealele cu vocația de centralitate cea mai ridicată. Se remarcă totodată distribuția inegală a centralității în special în raport cu delimitările cartierelor ploieștene, existând de fapt în puține situații un centru propriu-zis al fiecărui cartier. Sunt multe cazuri în care centralitățile apar în zonele de adiacență a două sau mai multe cartiere, în raport cu circulații importante ale orașului. Centralităților astfel constituite le revine și rolul de zone de legătură între cartiere și de coagulare a vieții urbane.
- zonele periferice de sud și est prezintă carențe puternice de centralitate, cuprinzând insule complet izolate și marginalizate, fiind recomandate în acest sens zone de articulare între ele și zonele adiacente ceva mai dotate, dezvoltând noi centralități periferice în aceste părți ale orașului;

### 3. Observații din avize

AVIZ Nr. 011 DIN 10.06.2015

#### **1.2.8 STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CENTRALITATEA ȘI COEZIUNEA URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ**

Documentația înregistrată la Direcția Generală de Dezvoltare Urbană cuprinde:

- piese scrise: memoriu tehnic
- anexe:
- alte documente:

##### Documentația tehnică are ca obiectiv:

Studiul își propune abordarea dezvoltării și calității urbane a Ploieștiului din perspectiva centralității – un operator teoretic folosit de mulți teoreticieni și practicieni în definirea urbanului – analizând pertinenta ideii de centrare a orașului Ploiești și a zonei metropolitane a Ploieștiului pe centrul orașului, un element fundamental în organizarea și în activitatea de organizarea a spațiului urban.

Principalele căi pe care este condus studiul explorează persistența centrului ca element centralizator, de stabilizare a orașului, prin analiza diverselor tendințe de la nivel metropolitan în care este pusă în evidență

dinamica puterii de polarizare a unităților administrativ-teritoriale componente ale zonei metropolitane Ploiești, intuind astfel pierderea, menținerea sau câștigul de centralitate în ansamblul zonei metropolitane și la nivelul orașului.

Pasul următor a constat într-o analiză multiplă purtată la nivel urban, în care sunt analizate aspecte legate de noile centralități și relația lor cu centrul orașului, diversele centralități constituite și principalele lor probleme și oportunități, nivelul de dotare în raport cu structura orașului, precum și aspecte care țin de nivelul de diversificare și intensitate funcțională și umană a unor locuri din oraș și care contribuie în mod esențial la menținerea unei calități urbane.

Studiul a cuprins de asemenea și aplicarea unui chestionar amplu pentru agenții economici de la nivelul orașului și ai zonei metropolitane, în scopul de a identifica preferințele de localizare ale acestora, precum și anumite percepții asupra nivelurilor de centralitate ale orașului

*În urma analizei, în ședința din data de 10.06.2015, Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism acordă: AVIZ FAVORABIL pentru **1.2.8 "STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CENTRALITATEA ȘI COEZIUNEA URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ " din Etapa 1 a documentației " 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 "***

Având : „7” -voturi „pentru”

„-” - voturi „împotriva”

„-” - abțineri

„2” - absențe

AVIZ ARHITECT ȘEF, NR 011 din 03.08.2015

În urma analizării studiului prezentat și luând în considerare punctul de vedere al consultantului de specialitate, avizul C.T.A.T.U., Arhitectul Șef al municipiului Ploiești acordă **AVIZ FAVORABIL** pentru **1.2.8 "STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CENTRALITATEA ȘI COEZIUNEA URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ " din Etapa 1 a documentației " 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 "**

### III. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND EVOLUȚIA URBANISTICĂ ȘI METROPOLITANĂ, PATRIMONIUL CONSTRUIT ȘI ZONE PROTEJATE.

#### ANALIZE DIAGNOSTIC. ANALIZE DE URBANISM

Concluziile au ca scop, dincolo de identificarea pe teren a obiectivelor protejate și de stabilirea zonelor de protecție a monumentelor, ansamblurilor și siturilor istorice (aspecte detaliate în partea desenată a studiului privind evoluția urbanistică și metropolitană), stabilirea unor viitoare direcții de preservare, ameliorare sau punere în valoare a patrimoniului construit.

#### 1. Concluzii

##### 1.1. Disfuncționalități care afectează patrimoniul construit din Ploiești

PUG 1998 remarca următoarele disfuncționalități:

- Construirea neautorizată sau intervențiile neavizate.

PUZ ZC 2003 remarca următoarele disfuncționalități:

- Un fond patrimonial restrâns în raport cu mărimea localității, pierdut parțial prin bombardamentele din al doilea război mondial și parțial prin restructurările urbane ce au urmat;
- Criza traficului în centrul istoric.

În momentul actual sunt de remarcat **disfuncționalități** afectând patrimoniul construit provenind din următoarele domenii:

1. Utilizarea terenurilor și activități umane degradând fondul construit istoric sau ambientul acestuia.
2. Circulație vehiculară, parcare, staționare care parazitează spațiul urban tradițional împiedicând perceperea valorilor sale sau chiar afectându-l nemijlocit, prin poluare chimică, fizică sau vizuală.
3. Intervenții noi, fără relaționare volumetrică și de textură cu ambientul tradițional.
4. Intervenții la fondul istoric realizate fără avizul MC, ori fără a respecta avizele sau de către personal lipsit de specializare.
5. Capacitate instituțională și impunere a legii și normelor.

##### 1.2. Delimitarea zonelor construite protejate (ZCP)

Prezentul studiu a preluat concluziile aferente delimitării ZCP atât din PUG aprobat cât și din PUZ ZC aprobat (Această soluție este nu doar rațională, dar permite și evitarea unor litigii cu proprietarii sau administratorii de imobile care vor clama ca au fost grevați de servituți în mod ilegal).

Înfășurătoarea celor două perimetre, aprobate prin documentațiile mai sus menționate, generează o ZCP ce corespunde terenului stabilit prin PUG ca fiind ZCP completat pentru teritoriul de competență al PUZ ZC cu delimitarea aprobată prin această documentație.

**Au fost deci propuse două ZCP:**

- **ZCP 1: corespunde teritoriului de manifestare a dezvoltării pre-moderne și moderne a Ploieștilor și acoperă ansamblul laturilor Bd. Independenței, Bd. Republicii în zona Halelor Centrale și se întinde la Nord până la str. Ghe. Doja, la Est până la str. Covurului și capătul str. Barițiu, la Sud până la monumentul Independenței din fața Gării de Sud, și la Vest până la str. Rudului.**

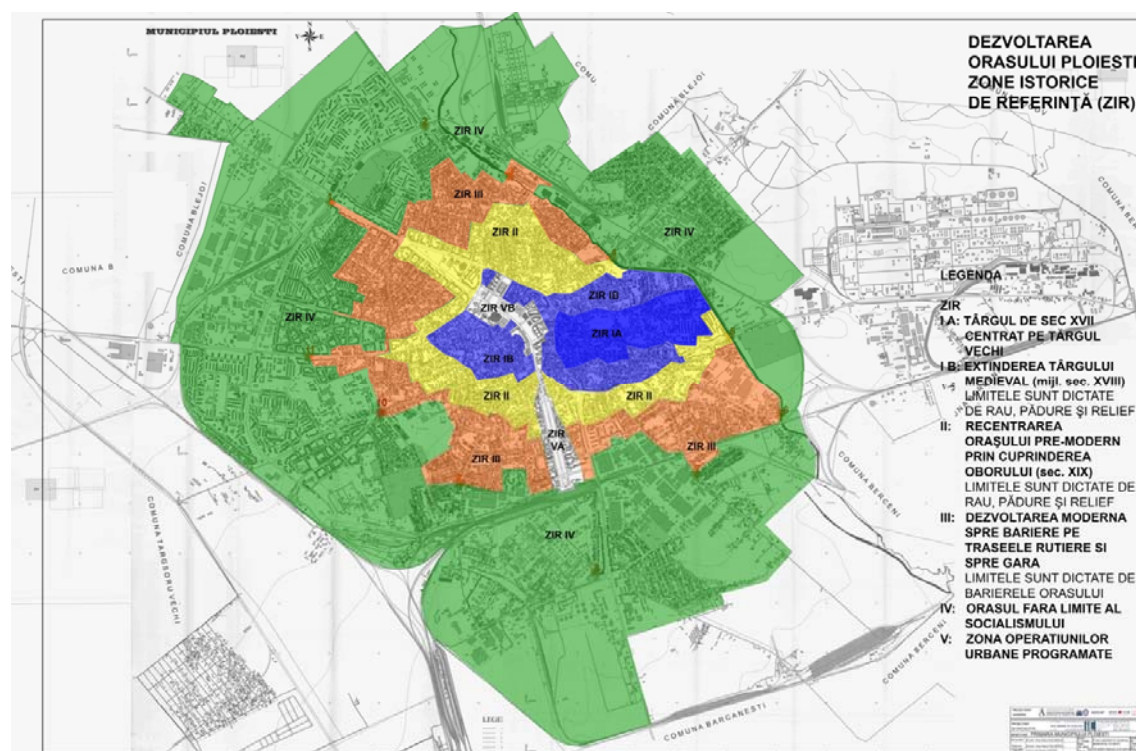
- **ZCP 2: exemplu de nucleu originar de târg și textură urbană medievală din jurul Bis. Sf. Nicolae – Vechi.**

Delimitării în acest fel a ZCP din mun. Ploiești prezentul studiu i-a adus completarea cerută de OMTCTL 562-2003 cu privire la analiza pe Zone Istorice de Referință la nivelul PUG. Pe cale de consecință sunt propuse și limitele ZIR ce compun ZCP 1 (12 sub-zone aferente 6 ZIR) și ZCP 2 (1 ZIR).

Plecând de la informațiile și studiile anterioare care reliefau evoluția așezării, pe planul orașului Ploiești s-a delimitat perimetrul a 5 Zone Istorice de Referință, dintre care 2 cu 2 faze (Fig. 9):

- I A:** Târgul de sec. XVII centrat pe târgul vechi
- I B:** Extinderea târgului medieval (mijl. Sec. XVIII)
- II:** Recentrarea orașului pre-modern prin cuprinderea Oborului (sec. XIX)
- III:** Dezvoltarea modernă spre bariere pe trasee rutiere și spre Gara
- IV:** Orașul fără limite al socializmului
- V:** Zona operațiunilor urbane programate (cu două faze: faza I - Bd. Independenței, în perioada sf. sec. XIX și Faza II – Ansamblul centrului civic interbelic)

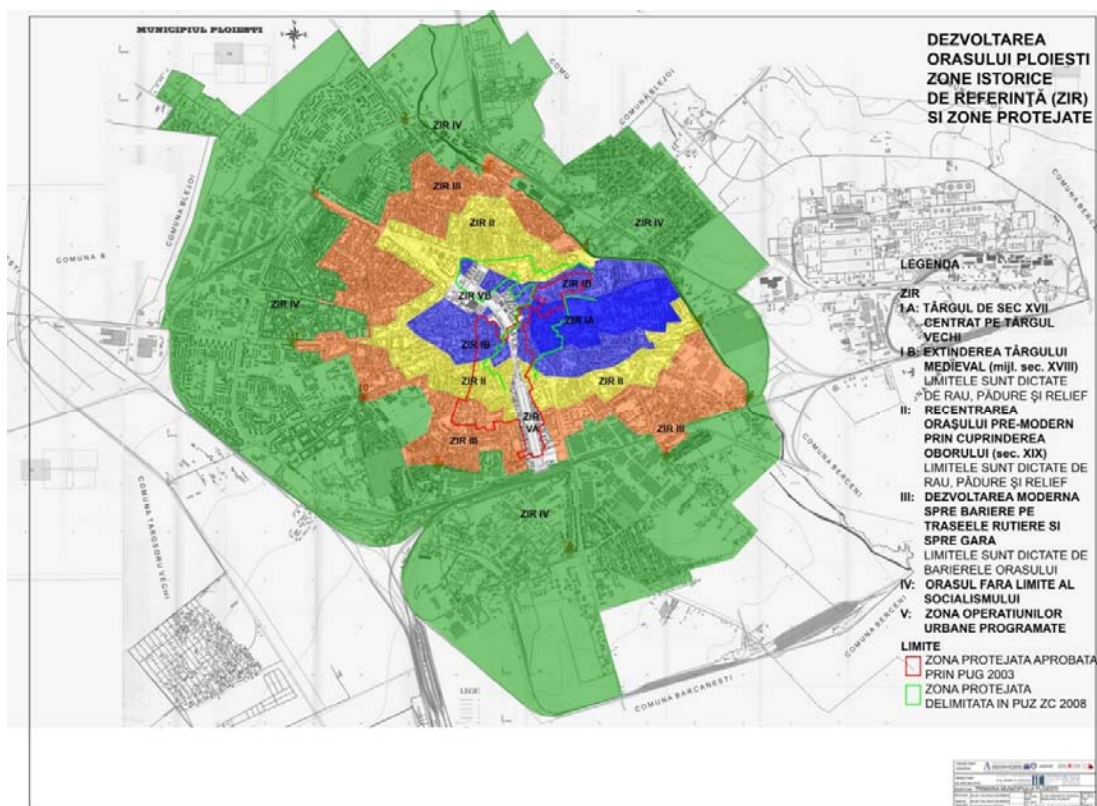
Pe această zonare a fost suprapusă perimetrarea celor două contururi de ZCP, așa cum au fost ele aprobate prin PUG 2002 și PUZ ZC în 2004 (Fig. 10.). Conturul și suprafața ZCP obținută sunt prezentate în Figura 11.



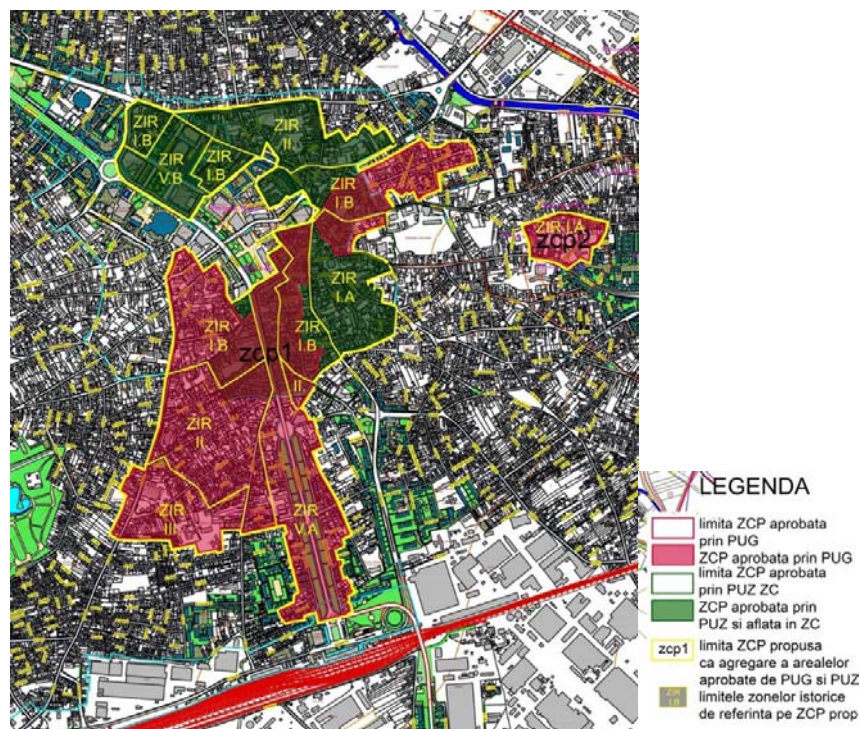
Figură 9 Zone istorice de referință (elaborare și prelucrare Irina Oana Călinescu)

Sursă : Studiu de fundamentele privind evoluția urbanistică și metropolitană, patrimoniu construit și zone protejate





Figură 10 Zone istorice de referință și Zone protejate (elaborare și prelucrare Irina Oana Călinescu)  
Sursă : Studiu de fundamentare privind evoluția urbanistică și metropolitană, patrimoniu construit și zone protejate



Figură 11 ZCP propusă ca înfășurătoare integratoare a ZCP aprobata prin PUG 2002 și ZCP aprobată prin PUZ ZC - 2004 (elaborare și prelucrare Irina Oana Călinescu)

Sursă : Studiu de fundamentare privind evoluția urbanistică și metropolitană, patrimoniu construit și zone protejate

### 1.3. Situri arheologice

Din perspectiva Listei Monumentelor Istorice din România (în continuare LMI), pe teritoriul municipiului se află 29 de situri arheologice, unele dintre ele conținând și componente stratigrafice. La acestea se adaugă și nouă situri, înregistrate în Repertoriul Arheologic Național (în continuare RAN), începând din anul 2008 și până în anul 2014.

În ceea ce privește identificarea siturilor pe teren, prin perieghetă sau diagnoză arheologică, nici una dintre acestea nu este posibil de realizat în zonele cu locuire urbană densă. Prin urmare, în cadrul studiului de față s-a recurs doar la identificarea pe teren a perimetrărilor deja realizate.

Au fost folosite ca surse legale: Lista Monumentelor Istorice, ediția 2010, publicată în M. Of. al României nr. 670 bis/01.10.2010, RAN la adresa <http://ran.cimec.ro/> (accesată în perioada septembrie 2014-ianuarie 2015) și pentru perimetrele siturilor arheologice din LMI la <http://egispat.inp.org.ro/> (accesată în perioada septembrie 2014-ianuarie 2015).

Situl arheologic PH-I-s-B-16118, având o adresă vagă în LMI („Pe malul vestic al pâraului Dâmbu, cartier Polux”), este foarte probabil identic cu situl PH-I-s-B-16119, având aceeași adresă, denumire și datare. Situl arheologic PH-I-s-B-16115 are amplasare necunoscută pentru RAN și eGISpat, adresa din LMI fiind vagă.

De asemenea, situl arheologic din RAN 130543.21 este foarte probabil identic cu PH-I-s-B-16118 și PH-I-s-B-16119, el fiind poziționat chiar în mijlocul intersecției străzii Găgeni cu Șoseaua Nordului.

Pentru situl arheologic PH-I-s-B-16123, Castru, Strada Bădești, poziționarea în eGISpat și RAN este pe malul stâng al pâraului Dâmbu, la distanța de 220 m NV de această stradă (aflată pe malul drept al pâraului Dâmbu).

Trasarea zonelor de protecție ale siturilor a fost realizată conform standardelor și reglementărilor legale în vigoare: parcelele cadastrale învecinate siturilor sau, o rază de maxim 50 m în jurul tumorilor precizați în RAN și poziționați pe terenuri cu destinație agricolă dintre șoseaua de centură și limita de vest a intravilanului municipiului Ploiești.

Siturile arheologice PH-I-s-B-16137 și PH-I-s-B-16132 sunt geografic incluse în situl PH-I-s-A-16131 și ar trebui să devină componente ale acestui viitor ansamblu.

Potrivit documentației avute la dispoziție, constatăm că în reglementările urbanistice anterioare nu au fost poziționate următoarele obiective:

**RAN:** 130543.40; 130543.39; 130543.42; 130543.45; 130543.41; 130543.43;

**LMI:** PH-I-s-B-16120; PH-I-s-B-16128; PH-I-s-B-16142; PH-I-s-B-16139; PH-I-s-B-16135; PH-I-s-B-16136; PH-I-s-B-16118; PH-I-s-B-16113; PH-I-s-B-16126; PH-I-s-B-16114; PH-I-s-B-16143; PH-I-s-B-16129; PH-I-s-B-16141; PH-I-s-B-16130; PH-I-s-B-16124; PH-I-s-B-16123; PH-I-s-B-16122; PH-I-s-B-16133; PH-I-s-B-16134.

### 1.4. Valorile care trebuie menținute și potențate sau reabilite

#### Valori de conservat

Clădirile monument istoric de la următoarele adrese au nevoie doar de lucrări de întreținere și reparații curente:

1. Armoniei 3 (Bis. Maica Precista)
2. Armoniei 12
3. Basarabilor 16
4. Basarabilor 18
5. Bobâlna 1
6. Bobâlna 4
7. Constanței 3
8. Decebal 9
9. Democrației 2
10. Democrației 17
11. Democrației 19
12. Dr. D-tru Bagdazar 8
13. Bis. Domnească
14. Emile Zola 8
15. Piața Eroilor 1
16. Ghe. Doja 98
17. Ghe. Lazăr 6
18. Golesti 25
19. Independenței 3
20. Independenței 4
21. Independenței 5
22. Independenței 8
23. Independenței 14
24. Independenței 15
25. Independenței 16
26. Independenței 19
27. Independenței 27
28. Independenței 28
29. Kutuzov 1
30. Maramureș 8
31. Maramureș 9
32. M. Basarab 63
33. Mihail Kogălniceanu 52
34. Mihai Bravu 105
35. Neagoe Basarab 12
36. Nicolae Bălcescu 15
37. Nicolae Simache 1
38. Nicolae Simache 2
39. Slt. Erou Calin Catalin 1
40. Stadionului 3
41. Stefan cel Mare 8
42. Stefan cel Mare 10
43. Stefan cel Mare 23
44. Toma Caragiu 10
45. Tache Ionescu 1
46. Ulierului 7
47. Văleni 32

Valori de reabilitat, restaurat

Clădirile monument istoric de la adresele de mai jos au nevoie urgentă de lucrări de reparații consistente:

1. Armoniei 1
2. Constanței 12
3. Decebal 25
4. Democrației 23
5. Independenței 18
6. Ion Luca Caragiale 5
7. Nicolae Bălcescu 19
8. Romana 112



Clădirile monument istoric de la adresele de mai jos trebuie restaurate în vederea revelării valorilor lor istorice și arhitecturale:

1. Boldescu 1
2. Buna Vestire 36
3. Constanței 6
4. Constanței 9
5. Democrației 24
6. Dr. D-tru Bagdazar 4
7. Intr. Gladiolelor 2
8. Iașiului 7
9. Independenței 21
10. Iuliu Maniu 10
11. Poștei 4-6 în curs
12. Romana 35
13. Romana 41 (de reconstruit 50%)
14. Romană 43
15. Romană 46-48
16. Stadionului 1
17. Stadionului 14
18. Ulcerului 4

#### Valori de potențat

- Concentrarea valorilor de patrimoniu construit:  
Zona construită protejată compusă din
  - zcp 1 constituită având la bază textura urbanistică din zonele laturilor Bd. Independenței, zona de dezvoltare urbanistică pre-modernă de mijloc de sec. XIX și modernă de sf. de sec. XIX din perimetrul piețelor centrale;
  - zcp 2 construită protejată nucleul târgului medieval din zona bis. Sf. Apostoli – Domnească, constituie agregate de valori arheologice, urbanistice, arhitecturale și memoriale a căror combinație generează un peisaj cultural urban istoric ce trebuie valorificat complex (funcțional, spațial-configurativ, simbolic).
- Aglomerări locale de valori de patrimoniu construit: Țesutul urban și parțial construcțiile din jurul bisericilor:
  - Sf. Vineri (str. N. Basarab, str. Poștei, str. Iașiului)
  - Sf. Împărați (str. Tache Ionescu, str. I. L. Caragiale)
  - Maica Precista (str. Armoniei, str. Artei) sau
  - Maidanul” din zona străzilor Democrației, N. Bălcescu, Ștefan cel Mare, ori
  - Str. Democrației, între str. Covurlui și str. Radu Stanianconstituie agregate relativ omogene care pot constitui punctele de atracție locale și nucleele de la care să pornească valorificarea texturii urbane.
- Desfășurările de fronturi:  
Precum Str. Teatrului, M. Kogălniceanu, Stadionului (partea de Vest spre str. Poștei), Bd. Independenței sunt ansambluri vizuale ale căror valori arhitecturale dispuse relativ compact contribuie la cadrul urbanistic și trebuie valorificate.

## 2. Propuneri

Dezvoltarea istorică a orașului Ploiești, precum și fenomenele perioadei contemporane conduc la următoarele concluzii cu privire la principiile de urmat pentru PUG + RLU revizuit 2015:

- **În planul obiectivelor și Țintelor**  
Continuarea dezvoltării urbanistice moderne urmărind coeziunea funcțională și coerența spațială a orașului în relația sa externă cu teritoriul și internă cu peisajul istoric urban din care se trage (teren, geomorfologie, spațiu antropizat, activități umane în geneza și dezvoltarea lor în timp)

Coroborarea rolului polarizator regional al activităților industriale, de servicii, comerciale și de transport cu preocuparea pentru asigurarea unui cadru de viață calitativ ridicat prin conservarea și reabilitarea trăsăturilor și valorile mediului construit, amenajat și natural și punerea în valoare a valorilor de patrimoniu cultural.

Asumarea agregărilor în Zone Construite Protejate a factori identitari urbani și inițierea unui PUZ ZCP (condiționat prin PUG 2015 revizuit) care să acopere integral ZCP.

Asumarea valorilor de patrimoniu industrial și fundamentarea unor programe de recalificare a terenurilor ocupate de activități și echipamente industriale redundante.

- **În planul instrumentelor și a parametrilor de reglementare**

Delimitarea Zonelor de protecție a Monumentelor înscrise în Lista Monumentelor istorice (2010) și a perimetrelor de protecție a patrimoniului arheologic înscris în RAN

Delimitarea Zonelor Construite Protejate prin luarea în considerație și coroborarea aprobărilor anterioare pe PUG și PUZ Zona centrală.

Agregarea în zonele construite protejate a reglementărilor intervențiilor asupra imobilelor ca rezultat a analizei pe zone și subzone istorice de referință și a delimitării și instituirii UTR-urilor.

**Prezentul Studiu de fundamentare recomandă pentru adoptarea în PUG și RLU a următoarelor măsuri:**

- **În domeniul identificării obiectivelor protejate**

Studiul de față a identificat monumentele istorice (arheologice, arhitecturale, de for public și memoriale) precum și siturile arheologice (locuri ale cercetărilor arheologice de salvare sau sistematice).

- **Identificarea (poziția și codul de identificare din LMI) monumentelor istorice**

Studiul de față recomandă preluarea identificării monumentelor istorice la nivelul planșelor de analiză a existentului din cadrul PUG. Trebuie semnalat însă că suportul topo pe care s-a lucrat la acest studiu de fundamentare a fost doar parțial reactualizat.

- **În domeniul delimitării Zonelor de protecție a monumentelor istorice (ZP a MI)**

Studiul de față a delimitat ZP a MI întocmind fișe aferente monumentelor istorice (Fișa analitică, în cazul monumentelor și siturilor arheologice) ori fișe aferente Zonelor de protecție a monumentelor istorice de clasa II, III, IV.

Recomandăm ca după avizare aceste perimetre să fie transpuse pe planșa de reglementare a PUG.

- **În domeniul delimitării și instituirii Zonelor construite protejate (ZCP)**

Studiul de față a delimitat ZCP preluând suprafețele instituite prin PUG 2002 și PUZ ZC 2004. Acolo unde a existat contradicție între cele două delimitări s-a urmat delimitarea prevalentă din perspectiva legitimității planului de urbanism care a instituit-o. Altfel spus, limita ZCP aprobată prin PUG a rămas aceeași în afara teritoriului care a făcut subiectul PUZ ZC. Limita ZCP propuse a rămas aceea stabilită prin PUZ ZC pentru teritoriul Zonei Centrale.

În această formulă se asigură o stabilitate a reglementării urbanistice, esențială pentru implementarea măsurilor de protecție și punere în valoare și credibilitatea administrativă.

- **În domeniul instituirii mecanismelor urbanistice de reglementare și gestiune în ZCP și ZP a MI**

În ceea ce privește instituirea mecanismelor de reglementare și gestiune a patrimoniului cultural imobil din orașul Ploiești, prezentul studiu de fundamentare, în concordanță cu prevederile legale, recomandă:

Elaborarea, avizarea și aprobarea unui PUZ ZCP conform obligațiilor stabilite prin prevederile Legii 350/2001, art. 47 alin 3 lit. b) privind amenajarea teritoriului și urbanismul, și cu respectarea metodologiei prevăzute prin OMTCTL 652/2003.

Până la elaborarea, avizarea și aprobarea unui PUZ ZCP, păstrarea prevederilor avizate și aprobate pentru teritoriul ZCP aflat în interiorul Zonei Centrale, în baza PUZ ZC. Intervențiile pentru imobilele din această zonă a ZCP se vor aviza de către DJ Cultură Prahova în baza RLU al PUZ ZC.

Până la elaborarea, avizarea și aprobarea unui PUZ ZCP, pentru orice intervenție la construcții aflate în interiorul ZCP și în afara ZC, PUG – RLU va stabili obligativitatea elaborării unui studiu de

fundamentare istorico-arhitectural, realizat de un specialist atestat MC pentru obținerea avizului MC, prin DJ Cultură Prahova.

- **Prevederi metodologice generale în vederea elaborării PUZ ZCP**

- Studiul de fundamentare al PUZ ZCP va aplica metodologia prevăzută de OMTCT 562-2003
- Delimitarea subzonelor istorice de referință (SIR) va pleca de la asumarea delimitării Zonelor Istorice de Referință (ZIR) din prezentul studiu de fundamentare
- RLU al ZCP va fi elaborat prin suprapunerea condiționărilor funcționale generale, generatoare a unităților teritoriale de referință (UTR) și a condiționărilor spațiale și constructive specifice unităților morfologice istorice (SIR).
  - 4. Reglementarea intervențiilor asupra clădirilor de valoare arhitecturală și istorică se va face pe următoarele clase de intervenții:
  - Conservare – restaurare (pentru clădiri MI sau de valoare arhitecturală foarte mare sau mare)
  - Reabilitare – modernizare (pentru clădiri istorice neclasate de coerență și valoare arhitecturală medie)
  - Extindere – supraetajare – completare (pentru clădiri cu mică valoare arhitecturală făcând parte din ZCP și contribuind la cadrul tradițional)
  - Demolare – reconstrucție – construire (pentru clădiri fără valoare arhitecturală sau istorică, imobile libere de construcții).
- Reglementarea construirii imobilelor va fi reglementată prin definirea edificabilului la nivel de parcelă (atunci când imobilul face parte din ZP a unor MI sau pe grup de parcele în situații care permit).
- Reglementările stabilite prin RLU al PUZ ZCP sunt totodată și reglementările – servituțile impuse în ZP ale MI pentru imobilele MI care se află în ZCP. (Anexa H). Atunci când ZP a MI este parțial și în afara ZCP studiul de fundamentare al PUZ ZCP și RLU prevede reglementări extinse asupra întregului teritoriu al ZP al MI.

- **Prevederi reglementative generale aplicabile până la elaborarea, avizarea și aprobarea PUZ ZCP**

Până la elaborarea, avizarea și aprobarea PUZ ZCP sunt de impus prin RLU al PUG și de respectat următoarele prevederi:

- Intervențiile asupra imobilelor din ZCP se autorizează în baza avizului MC prin DJ Cultură Prahova.
- Pentru imobilele clasate MI documentația de intervenție este elaborată de specialiști atestați cf. legii.
- Pentru executarea lucrărilor de construcții în imobile altele decât cele clasate MI avizul MC prin DJ pentru Cultură Prahova se emite doar în baza elaborării unui studiu preliminar istoric-arhitectural elaborat de un specialist sau expert atestat de MC și care stabilește.
  - valoarea culturală a imobilului, construcțiilor și amenajărilor, și corespunzător gradul lor de protecție (mare, mediu sau redus). În cadrul construcțiilor intră și corpurile secundare, dependențele și anexele, iar în cadrul amenajărilor intră plantațiile și împrejuririle.
  - contribuția clădirii existente la peisajul cultural al zonei. În acest sens se compară limbajul și plastica arhitecturală a clădirii existente și-sau propuse cu caracterul arhitectural al străzii, cu ajutorul unor studii de impact materializate prin desfășurate de prezentare.

Studiul se încheie cu concluzii materializate în parametri urbanistici și arhitecturali asupra posibilităților, limitelor, restricțiilor și obligațiilor de intervenție.

- **Prevederi reglementative generale aplicabile la MI și în ZP a MI.**

Intervențiile la clădirile MI se fundamentează, elaborează, avizează și autorizează conform prevederilor Legii 50-1991 cu modificările și completările ulterioare, republicată și Legii 422-2001 cu modificările și completările ulterioare, republicată, precum și a actelor normative decurgând din acestea.

Regulamentul general de urbanism al orașului Ploiești

- **Utilizarea bazei legale a protecției monumentelor istorice din mun. Ploiești**

În cazul intervențiilor ce conduc, conform legii 50-1991, la obligativitatea solicitării și eliberării unei autorizații de construcție, proprietarii și-sau administratorii imobilelor au obligația de a solicita și obține avizul Ministerului Culturii prin DJC Prahova. Această obligație se va înscrie în Certificatul de Urbanism ce va fi eliberat solicitantului.

Autorizația va urma obținerii avizului și va cuprinde condițiile înscrise în avizul MC sau după caz DJC Prahova.

Se vor aplica prevederile Legii 422-2001 privind protejarea monumentelor istorice, în principal:

- Art. 4, alin (4), referitor la exercitarea dreptului de preempțiune al Statului și al Unităților administrativ-teritoriale pentru MI puse în vânzare de proprietari privați
- Art. 9, referitor la instituirea zonei de protecție a MI, completat cu prevederile Art. 59
- Art. 10, cu privire la includerea protejării MI în strategiile și planurile de dezvoltare teritorială și urbanistică
- Art. 23, referitor la autorizarea intervențiilor asupra MI și a celor din zona lor de protecție în baza avizului MCPN
- Art. 36 – 44, cu privire la obligațiile și drepturile proprietarilor de MI
- Art. 45 – 47, referitor la atribuțiile autorităților administrației publice locale
- Art. 54 – 57, referitor la sancțiuni

### 3. Observații din avize

AVIZ Nr. 009 DIN 10.06.2015

#### **1.2.6 STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND EVOLUȚIA ISTORICĂ URBANISTICĂ ȘI METROPOLITANĂ, PATRIMONIUL CONSTRUIT ȘI ZONE PROTEJATE**

Documentația înregistrată la Direcția Generală de Dezvoltare Urbană cuprinde:

- piese scrise: memoriu tehnic
- anexe: da
- alte documente: planșe

#### Documentația tehnică are ca obiectiv:

Definirea trăsăturilor esențiale ale evoluției comunității locale și a localității Ploiești în vederea fundamentării delimitării obiectivelor protejate din punct de vedere cultural, ca parte a procesului de elaborare a PUG reactualizat.

În urma analizei, în ședința din data de 10.06.2015, Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism acordă: **AVIZ FAVORABIL** pentru **1.2.6 "STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND EVOLUȚIA ISTORICĂ URBANISTICĂ ȘI METROPOLITANĂ, PATRIMONIUL CONSTRUIT ȘI ZONE PROTEJATE" din Etapa 1 a documentației "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"**.

Având : „7” - voturi „pentru”

„-” - voturi „împotriva”

„-” - abțineri

„2” - absențe

În urma analizării studiului prezentat și luând în considerare punctul de vedere al consultantului de specialitate, avizul C.T.A.T.U., Arhitectul Șef al municipiului Ploiești acordă **AVIZ FAVORABIL** pentru **1.2.6 "STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND EVOLUȚIA ISTORICĂ URBANISTICĂ ȘI METROPOLITANĂ, PATRIMONIUL CONSTRUIT ȘI ZONE PROTEJATE " din Etapa 1 a documentației " 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 "** cu următoarele recomandări:

- Se va completa studiul cu informațiile rezultate din analiza PUG 1935
- Se va evalua posibilitatea clasării L.M.I. și clădirile aparținând patrimoniului industrial vechi al municipiului Ploiești – de exemplu cele carfe încă mai există în incintele industriei de petrol și gaze sau alte industrii de tradiție și definitorii pentru evoluția orașului precum Gara de Nord, uzina de apă Crangul lui both, construcțiile rezidențiale din coloniile rafinăriilor sau utilajele și echipamentele industriale vechi etc.
- Se vor revizui toate desfășurările stradale cu detalierea valorii arhitecturale: stilistică, ambientală, volumetrică, tipologică
- Se vor revizui toate planșele în care în cartuș elaboratorul este student arhitect și se va înscrie elaboratorul propriu-zis
- Se vor actualiza informațiile privind siturile istorice și arheologice și se vor marca noile perimetre protejate arheologic
- Se vor actualiza fotografiile monumentelor
- Se vor elabora propuneri de valorificare a locuințelor valoroase, altele decât monumentele istorice care să fie protejate și puse în valoare
- Se vor stabili Regulamente de urbanism clare privind finisaje, învelitoare, tâmplării, panotaje publicitare
- Se va elimina obligativitatea realizării studiului istoric pentru orice intervenție
- Se va elimina propunerea privind interzicerea înstrăinărilor/dezmembrărilor clădirilor monument istoric; acestea se vor face în condițiile legii.

## IV. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CONDIȚIILE ECONOMICE, DEMOGRAFIA, LOCUIRE, TURISM

Municipiul Ploiești a cunoscut schimbări semnificative din punct de vedere al profilului său economic. Pe de o parte, industria petrolului, odinioară coloana vertebrală pentru dezvoltarea orașului, a scăzut dramatic. Pe de altă parte, Ploieștiul păstrează vocația industrială, funcția de producție reddezvoltându-se pe fondul forței de muncă disponibile, al conectivității cu capitala și poziționării pe o rută de transport propice.

Analiza condițiilor socio-economice, respectiv punctele referitoare la evoluția și structura activităților economice, studiul sectorului de locuințe și a pieței imobiliare, turism, zone industriale și industrii creative s-a realizat pe două niveluri diferite de analiză relevante pentru Municipiul Ploiești:

- Teritoriul unității teritoriale administrative (U.A.T.) a Municipiului Ploiești
- Teritoriul Zonei Metropolitane Ploiești cuprinzând zona aflată în sfera de influență a polului Ploiești a cărei delimitare se va face pe baza analizelor, propunerilor și discuțiilor cu organismele teritoriale.

### 1. Concluzii

Din punct de vedere demografic, municipiul Ploiești a cunoscut o creștere vertiginoasă după cel de-al doilea război mondial, populația sa dublându-se între 1956 și 1992 prin procesul forțat de industrializare. De asemenea, politicile demografice pronataliste au contribuit la creșterea efectivului demografic. După 1989, populația Ploieștiului a crescut până în anul 1995 când a atins cifra de 255259 locuitori, după care numărul populației s-a redus continuu, astfel că la recensământul din 2011 au fost înregistrate 209945 persoane. Scăderea a fost dramatică, în 20 de ani populația reducându-se cu 45314 persoane, respectiv cu 17,7%.

**Scăderea efectivului populației** după 1990 este explicată de menținerea sporului natural negativ din 1992 și a celui migrator de asemenea negativ din anul 1996, astfel că după 1995 populația se înscrie pe o curbă descendentă.

Procesul de scădere a efectivului populației prin reducerea sporului natural este dublat de **schimbări importante în structura pe vârste a populației** (Conform clasificării folosite de Institutul Național de Statistică, populația tânără s-a considerat între 0-14 ani, cea adultă între 15-64 ani și cea îmbătrânită, peste 65 ani). Aceste modificări au consecințe importante în plan social și economic, respectiv în asigurarea cu servicii sociale și cu resurse de muncă pentru piața economică locală. Astfel, între 2002 și 2011 ponderea populației tinere 0-14 ani în total populație s-a redus de la 14,3% la 13,2%, ca urmare directă a tendinței de scădere a fertilității (generațiile reduse numeric născute după 1990 au intrat la vârsta fertilității). În cifre absolute, scăderea efectivului de populație tânără a fost de 5600 persoane, reprezentând aproape 1/4 din populația tânără înregistrată în anul 2002, fapt care aduce în prim plan problema înlocuirii generațiilor.

**Prin urmare, populația municipiului Ploiești va fi afectată în viitor de următoarele fenomene demografice cu efecte asupra situației economico-sociale:**

- Tendință de scădere a populației, trend care se menține la nivel județean, național;
- Scăderea ratei natalității de la 11,5 la 1000 locuitori în 1990 la 7,9 în 2013;
- Feminizarea populației cu vârsta peste 35 ani;
- Reducerea între 2011 și 2002 a populației tinere (0-14 ani) cu 16,8%, ceea ce ridică problema concentrării resurselor educaționale, a restrângerii activității unor școli, grădinițe, reducerea necesarului de cadre didactice

- Pondere redusă a populației tinere în total populație 13% în 2011, comparabilă cu ponderea tinerilor din mediul urban din județul Prahova (15,7%) și mai redusă față de 15% la nivel național. Față de anul 2002 ponderea tinerilor s-a redus cu 1%. Scăderea efectivelor de populație tânără care reprezintă un potențial pentru dezvoltarea localității va reprezenta un factor restrictiv prin deficitul de resurse de muncă.
- Îmbătrânirea populației municipiului Ploiești-creșterea numărului populației cu vârsta peste 65 ani cu 13,7% între ultimele 2 recensăminte (în 2011 erau cu 4025 mai mulți vârstnici față de anul 2002);
- Creșterea numărului și a ponderii populației cu vârsta peste 65 ani și multiplicarea problemelor sociale și economice legate de acest grup de vârstă;
- Presiune asupra pieței locale a forței de muncă prin intrarea pe piață a generațiilor născute înainte de 1990;
- Probleme sociale legate de asigurarea cu locuințe, crearea de locuri de muncă, școlarizare, programe educaționale corespunzătoare pentru etnicii rromi, a căror efectiv are tendința de creștere, reprezentând cea mai importantă minoritate;
- Sporul natural negativ începând cu anul 1993 va afecta înlocuirea simplă a generațiilor;
- Menținerea tendinței de migrare a persoanelor cu competențe profesionale, mai ales a tinerilor spre capitală sau în străinătate.

### 1.1. Piața imobiliară în Ploiești și Zona Metropolitană

În urma analizei pieței imobilizării din Municipiul Ploiești și a zonei peri-urbane au putut fi indicate tendințele de bază în materie de cerere de locuințe sau spații comerciale și industriale. Înțelegerea acestor tendințe este deosebit de importantă pentru a informa deciziile cu privire la zonare funcțională, recomandările de utilizare a terenurilor sau dezvoltarea de infrastructură.

Astfel, din punct de vedere al pieței imobiliare, în ultimii ani s-au observat două fenomene caracteristice efectelor de aglomerare specifice orașelor: (1) ***nevoia de proximitate dintre diverși agenți economici pentru a se bucura de avantajele de scară și de localizare a condus la mai multe dezvoltări de tip greenfield, unele operaționalizate deja sau altele în curs de realizare și*** (2) ***localizarea mai multor ploieșteni în localitățile învecinate cu municipiul, din necesitatea pentru spațiu rezidențial și/sau schimbarea preferințelor legate de locuire.***

Oferta disponibilă de terenuri pentru dezvoltări imobiliare comerciale sau industriale s-a înregistrat în special în ***partea de vest a orașului***, atât prin ***parcele tranzacționate la liber pe piață dar și parcele puse la dispoziție prin cele două parcuri industriale (Parcul Industrial Ploiești și Westpark Ploiești)***. Rezerve de teren disponibile spre vânzare se mai înregistrează și în zona delimitată de intravilanul Municipiului Ploiești, comuna Tătărani, DN 101D și calea ferată. Acestea au însă dezavantajul de a fi ***parcele agricole alungite, cu deficiențe de deservire cu utilități.***

Terenuri în zona de margine a orașului, pentru dezvoltare rezidențială, s-au comercializat în zona de nord – Cartierul Albert – atât în limitele de UAT ale Ploieștiului cât și ale UAT-ului vecin. Deși interesul a fost considerabil datorită poziționării în proximitatea centurii, poziționarea acestui cartier pe limita a două UAT-uri ***face dificilă dezvoltarea adecvată a infrastructurii de sprijin*** (drumuri de acces, utilități) și chiar și eliberarea autorizațiilor de construire, fiind cazuri în care nu se cunoaște cu precizie pe teritoriul cărui UAT se situează unele parcele.

O altă zonă în cadrul orașului în care s-a înregistrat o relativă dinamică a terenurilor și dezvoltării rezidențiale este cea de sud, în special zona Str. Ghighiului, deși proximitatea față de zona mai săracă de case (cartierele Petrolului și Râfov) o fac să fie de interes mai redus. Aici însă unele proiecte ale primăriei – precum redezvoltarea hipodromului (2014-2015), mini-cartierul de locuințe dezvoltat pe loturile alocate conform Legii

15/2003, investițiile în rețeaua de apă și drumuri în 2010-2012 – se preconizează a susține și chiar consolida pe mai departe interesul în zonă.

Din punct de vedere *al dezvoltării rezidențiale*, există o cerere ridicată pentru apartamente în cartierele din zona de vest, în special lenăchiță Văcărescu, Traian, Cantacuzino, 9 Mai, Vest I-II. Cererea este în special pentru apartamente de 2-3 camere la etaje intermediare. Preferința pentru aceste cartiere este pe de-o parte dată de stocul de locuințe existent mai numeros decât în alte zone ale municipiului și, în consecință, mai accesibil ca preț, dar și de poziționarea în zone considerate „bune” sau „sigure”.

**Zona centrală** înregistrează de asemenea o atractivitate ridicată, însă, având în vedere că este o zonă dominată de case, cu un regim de înălțime între P și P+3, prețul ridicat de vânzare/închiriere devine restrictiv pentru uz rezidențial. De asemenea, luând în considerare că zona adiacentă centrului este caracterizată de diverse niveluri de protecție (legislația privind patrimoniul, a se consulta studiul de specialitate asociat), dezvoltarea unor noi proiecte imobiliare este semnificativ îngreunată. Acest fapt influențează în mare măsură direcțiile de dezvoltare ale municipiului Ploiești și determină expansiunea urbană.

**Din punct de vedere al pieței industriale** din România, se poate afirma faptul că aceasta s-a aflat în creștere în 2013 mai ales pentru spații de producție (Colliers International, 2013). Zona municipiului Ploiești a continuat să atragă agenții economici din sectorul de petrol și gaze, dar și logistică și producție. În special aceștia sunt localizați în Parcul Industrial Ploiești, ce are o suprafață de 146.27 ha și un grad de ocupare de 100%, în parcul industrial West Park/Allianso Business Park- Aricești din comuna Ariceștii-Rahțivani, cu o suprafață de 219 ha, și un grad de ocupare de 90% pentru halele deja construite și în zona Brazi.

Astfel, în afara Parcului Industrial Ploiești aflat în intravilanul municipiului Ploiești, celelalte zone industriale active și căutate se află pe teritoriul administrativ al comunelor din zona peri-urbană. Acest fapt nu ar fi extraordinar pentru organizarea activităților economice în profil teritorial, fiind cunoscut faptul că activitățile industriale pot perturba profilul rezidențial sau comercial al cartierelor intraurbane, însă trecutul industrial al municipiului Ploiești a lăsat o moștenire diferită. În periferia municipiului se află în continuare diverse platforme industriale, unele funcționând la o capacitate redusă, în timp ce altele sunt deja dezafectate.

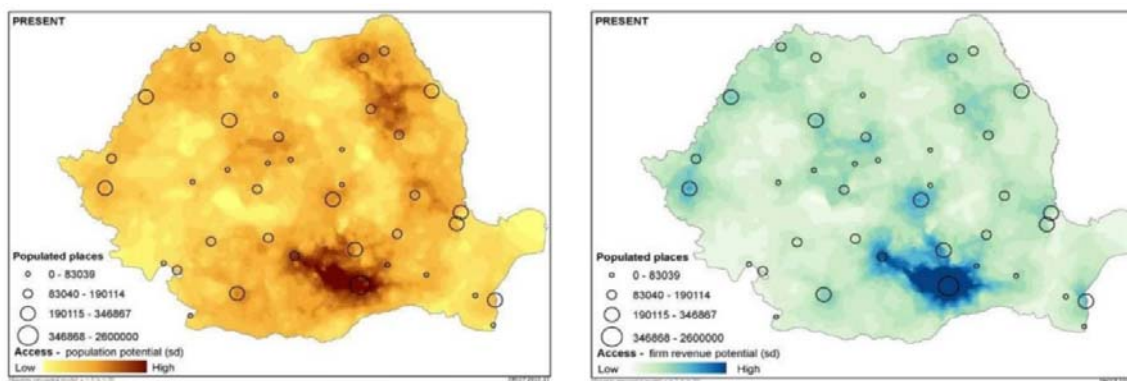
**În concluzie, trebuie avute în vedere o serie de implicații pentru elaborarea Planului Urbanistic General al Municipiului Ploiești:**

- La nivel intra-urban, în municipiul Ploiești se observă o serie de bariere invizibile, mai ales între zona de vest (caracterizată de o cerere și atractivitate crescută pentru rezidențial) și zona de est (considerată săracă și indezirabilă).
- Parcurile industriale deja dezvoltate atât în arealul municipiului, dar și în zona metropolitană, au o cerere și atractivitate ridicată.
- Necesitatea clarificării situației fostelor situri industriale din municipiul Ploiești, precum și a reglementărilor privind zonele protejate, în vederea dezvoltării armonioase și la nivel intra-urban.

## **1.2. Profilul Economic al Municipiului Ploiești și al Zonei Metropolitane**

La nivel macroregional, Ploiești face parte din cea mai mare aglomerație urbană din România, formată din triunghiul de orașe București – Ploiești – Pitești. Axa București – Ploiești – Brașov reprezintă de asemenea o zonă de activitate economică intensă, atât în prezent, cât și istoric, construind pe ruta bine conturată de schimburile de comerț dinspre sudul țării spre Transilvania.





Figură 12 Concentrarea populației (stânga) și a cifrei de afaceri (dreapta) în zona de sud a României

Sursă: Raportul Orașe Competitive, Banca Mondială, 2013

Municipiul Ploiești și localitățile sale peri-urbane concentrează cea mai mare parte a activității economice a județului. Astfel, conform datelor Registrului Comerțului, firmele având sediul social în aria polului de creștere generează 75% din cifra de afaceri a județului, concentrând 75% dintre salariați. Se estimează însă că această concentrare poate fi chiar și mai pronunțată de atât, dat fiind că statistica surprinde doar firmele înregistrate cu sediul social în localitățile analizate, neluând în considerare întreprinderi mari având filiale sau subsidiare în zona de studiu (eg. Petrom, bănci, mari retaileri ș.a.).

### 1.2.1. Sectorul industrial

Industria extragerii și prelucrării țițeiului se află pe primul loc în topul domeniilor industriale reprezentate în Ploiești și zona metropolitană, generând în 2013, 5,5 mld lei (fabricarea produselor din prelucrarea țițeiului) și 1,2 mld lei (industria extractivă). În spatele acestei cifre de afaceri stă în cea mai mare parte Petrotel Lukoil (5.5 mld lei), restul fiind întreprinderi de dimensiuni mici (Rafinăria Astra Romana, X-Oil Group, Albina Carpatica și Polynaft). Datele ORC nu reflectă însă și cifra de afaceri generată de Rafinăria Petro Brazi, cea mai mare din zona Ploieștiului, ce ține de compania Petrom.

Un alt sector industrial ce înregistrează un număr semnificativ de angajați este cel al industriei textile și a îmbrăcămintii. Conform datelor ORC, la nivelul anului 2013, firmele din zona metropolitană Ploiești generau 326 mil lei și angajau 6,736 de angajați. De altfel, din punct de vedere al forței de muncă angajate, acest sector industrial este comparabil, ba chiar mai bine cotate, decât cel al industriei petrolului, deși acesta din urmă înregistrează salariați în foarte multe domenii conexe (atât sub- sectoare industriale cât și servicii specifice), fiind greu de estimat numărul cumulat de salariați generat.

### 1.2.2. Sectorul serviciilor

Sectorul terțiar în zona metropolitană Ploiești este dominat de domeniul comerțului cu ridicata și cu amănuntul. Firmele din zona metropolitană active în acest sector generau, la nivelul anului 2013, 5.5 mld lei în cifra de afaceri și angajau peste 15 mii de salariați. Acest domeniu este urmat îndeaproape de transporturi terestre și depozitare, cu peste 1,6 mld lei în cifră de afaceri și 8,2 mii de salariați. Acest fapt confirmă rolul logistic extrem de important al Ploieștiului.

Din categoria serviciilor intensive în cunoaștere, pe primul loc din punct de vedere al numărului de salariați (peste 3000) se situează serviciile de inginerie, o analiză a companiilor ce se regăsesc sub acest domeniu relevând un număr semnificativ de firme ce furnizează servicii aferente industriei de exploatare și procesare a petrolului.

Cea mai mare valoare adăugată însă se înregistrează în sectorul tehnologiei informațiilor și a telecomunicațiilor, care generează o cifră de afaceri de aproape 1 mld lei, cu doar puțin peste 1000 de angajați.

#### 1.2.3. Sectorul primar

Cum era și de așteptat, agricultura, silvicultura și piscicultura sunt puțin reprezentate în municipiul Ploiești și zona peri-urbană, firmele din acest domeniu generând 445 mil lei și angajând 1.762 salariați la nivelul anului 2013. Majoritatea firmelor cu acest profil sunt situate în zona peri-urbană a orașului. De altfel, mai mult de jumătate dintre salariați figurează sub un singur angajator și anume Agrisol. Compania, unul dintre principalii actori pe piața agro-alimentară din România, este localizată în proximitatea Ploieștiului în orașul Boldești-Scăeni, și are ca domeniu de activitate producerea nutrețurilor combinate, creșterea păsărilor și a porcilor, prelucrarea și comercializarea cărnii atât pe piața internă cât și pentru export.

#### 1.2.4. Sectorul industriilor creative

Datele privind dezvoltarea sectoarelor economice din Municipiul Ploiești relevă o contribuție modestă a industriilor creative la cifra de afaceri generată local. Cu toate acestea, ponderea cifrei de afaceri ce derivă din industrii creative a crescut considerabil în doar doi ani, de la 4,6% în 2011 la 7,9% în 2013.

Cele mai bine reprezentate sub-sectoare sunt cele de arhitectură și inginerie și tehnologia informației și a telecomunicațiilor. Ca specificitate a municipiului Ploiești, se remarcă o corelare a domeniilor de activitate a multora din firmele active în domeniul arhitecturii și ingineriei cu industria exploatarea petrolului. În ceea ce privește **sectorul tehnologiei informației și a telecomunicațiilor**, evoluția din punct de vedere a cifrei de afaceri este spectaculoasă, domeniul dublându-se ca aport la economia locală între 2011 și 2013. Cele mai mari întreprinderi din domeniu, din punct de vedere al numărului de salariați și cifra de afaceri, sunt Team Net, ASESOF și ATISIMO, ce realizează programare IT. Numărul de salariați a scăzut, în aceeași perioadă de timp, ceea ce reflectă o valoare adăugată brută mai mare a domeniului.

#### ***În concluzie, trebuie avute în vedere o serie de implicații pentru elaborarea Planului Urbanistic General al Municipiului Ploiești:***

- Analiza bazei economice locale relevă un oraș care, pe de o parte, a scăzut dramatic din punct de vedere al industriei petrolului. Pe de altă parte, Ploieștiul păstrează vocația industrială, funcția de producție re-dezvoltându-se pe fondul forței de muncă disponibile, al conectivității cu capitala și poziționării pe o rută de transport propice. Industria s-a diversificat și a beneficiat, în ultima decadă, de noi investiții.
- Diversificarea însă nu se remarcă spre industrii foarte intensive în cunoaștere ci cu valoare adăugată limitată (textile – lohn, industrie alimentară, electronică – asamblare componente ș.a.). În plus, modelul de afaceri al multora din aceste investiții constă în a localiza facilități de producție și depozitare în Ploiești dar a păstra birouri pentru funcțiile de management în București.
- Pe termen mediu și lung, o creștere a calității vieții în Ploiești, dublată de dezvoltarea oferte de spații de birouri în oraș, ar putea conduce la o consolidare și integrare a mediului de afaceri local.

### **1.3. Infrastructura turistică**

Municipiul Ploiești dispune de un număr relativ limitat de structuri de primire turistică, în comparație cu alte orașe de dimensiuni similare. Astfel, conform datelor INS, în Municipiul Ploiești la nivelul anului 2012 se înregistrau 22 de unități de cazare, din care majoritatea hoteluri.

Aportul asupra economiei locale a activităților economice ce țin de turism (servicii HORECA și activități ale agențiilor de turism) este limitat. Cifra de afaceri generată de firmele active în acest domeniu din Ploiești a ajuns la 136,5 mil lei, la nivelul anului 2013 (a se vedea tabelul de mai jos), în ușoară scădere față de nivelul

înregistrat în 2011. Numărul de salariați a înregistrat, în schimb, o ușoară creștere de la 1448 persoane la 1477 persoane, pe parcursul aceleiași perioade de timp.

## 2. Propuneri

Deși industria s-a diversificat și a beneficiat în ultima decadă de noi investiții (în industrii cu valoare adăugată limitată precum industria textilă, industria alimentară, electronică - asamblare de componente), **diversificarea industriilor intensive în cunoaștere și dezvoltarea de oferte pentru spații de birouri** în oraș ar putea conduce la o consolidare și integrare a mediului de afaceri local, precum și la **atragera și retenția forței de muncă de calificare superioară**.

Diversificarea mediului de afaceri este în continuare esențială și nu doar prin atragerea de investiții și companii multinaționale cât și prin **sprijinirea dezvoltării sectorului de IMM-uri**. Nevoile acestora constau în **spații de producție și birouri de mici dimensiuni și accesibile ca preț**, justificând **o mai mare atenție a autorității publice locale pentru acest tip de infrastructură**. Până la acest moment, structurile de sprijin ale afacerilor servesc cu precădere firme cu nevoi de infrastructură de dimensiuni mari și capacitate de investiție ridicată.

Deși în ultima decadă municipiul Ploiești a cunoscut o diversificare a mediului de afaceri, municipiul Ploiești se confruntă cu o tendință de scădere a populației, tendință care se constată și la nivel județean, cât și la nivel național. Se înregistrează de asemenea o serie de procese privind structura și evoluția populației ce impun măsuri dedicate în profil teritorial, în special pentru **pregătirea infrastructurii necesare unei populații îmbătrânite și re-dimensionarea infrastructurii publice ce deservește populația tânără**.

Cel mai mare avantaj competitiv al Ploieștiului, față de alte orașe de dimensiuni similare din țară, constă în proximitatea față de București și, implicit, accesul la infrastructura și funcțiunile conexe oferite de acesta – accesul facil la aeroport, conectarea prin autostradă, servicii de sprijin al afacerilor (servicii bancare, de capital ș.a.). Municipiul Ploiești **s-ar putea poziționa pentru investitori ca oferind acces facil la serviciile capitalei și în același timp beneficiind de ofertă mai competitivă, din punct de vedere cantitate, diversitate și preț, de terenuri și spații de desfășurare a activității acestora** (comerciale, industriale, de birouri). Acest lucru deja s-a manifestat, într-o oarecare măsură, prin firme care s-au localizat în zona Ploieștiului și nu în județul Ilfov, fiind atrase de parcurile industriale și facilitățile conferite de acestea. **Astfel de eforturi trebuie susținute în continuare, însă cu mai mare atenție la diversitatea ofertei** (și spații de birouri, și spații/suprafețe pentru mici întreprinzători ș.a.) și **valorificând zonele industriale extinse**, și în prezent neutilizate, din cadrul orașului.

De altfel, evoluția pieței imobiliare confirmă un interes crescut pentru localitățile din proximitatea municipiului Ploiești. Această tendință este explicabilă, printre altele, din cauza provocărilor de dezvoltare specifice municipiului Ploiești, ce blochează suprafețe extinse din intravilanul municipiului. **Clarificarea statutului terenurilor de tip brownfield** aflate în intravilanul municipiului, precum și **analizarea aplicării prevederilor legislației privind zonele protejate**, pot reprezenta piste valoroase de a adresa dezechilibrele economice și spațiale ale Ploieștiului.

## 3. Observații din avize

AVIZ Nr. 006 DIN 10.06.2015

### 1.2.3. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CONDIȚIILE ECONOMICE, DEMOGRAFIA, LOCUIRE, TURISM

Documentația înregistrată la Direcția Generală de Dezvoltare Urbană cuprinde:

- piese scrise: memoriu tehnic

- anexe:
- alte documente:

Documentația tehnică are ca obiectiv:

Studiul reprezintă analiza condițiilor socio-economice, respectiv punctele referitoare la evoluția și structura activităților economice, studiul sectorului de locuințe și a pieței imobiliare, turism, zone industriale și industrii creative și se axează pe două niveluri diferite de analiză:

1. Teritoriul unității teritoriale administrative (U.A.T.) a Municipiului Ploiești
2. Teritoriul Zonei Metropolitane Ploiești cuprinzând zona aflată în sfera de influență a polului Ploiești a cărei delimitare se va face pe baza analizelor, propunerilor și discuțiilor cu organismele teritoriale.

Studiul pune la dispoziție informații și recomandări privind structura și evoluția demografică, caracteristicile activităților economice și dinamica pieței imobiliare prin care se vor formula scenarii de dezvoltare și restructurare a municipiului în profil teritorial, în coordonare cu alte studii de fundamentare.

În urma analizei, în ședința din data de 10.06.2015, Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism acordă: **AVIZ FAVORABIL** pentru **1.2.3 "STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CONDIȚIILE ECONOMICE, DEMOGRAFIA, LOCUIRE, TURISM" din Etapa 1 a documentației " 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 "**.

Având : „7” -voturi „pentru”

„-” - voturi „împotriva”

„-” - abțineri

„2” - absențe

AVIZ ARHITECT ȘEF, NR 006 din 03.08.2015

În urma analizării studiului prezentat și luând în considerare punctul de vedere al consultantului de specialitate, avizul C.T.A.T.U., Arhitectul Șef al municipiului Ploiești emite **AVIZ FAVORABIL** pentru **1.2.3 "STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CONDIȚIILE ECONOMICE, DEMOGRAFIA, LOCUIRE, TURISM" din Etapa 1 a documentației " 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 "**, cu recomandarea:

- Se va face referire la agenții economici importanți.

## V. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CONDIȚIILE SOCIALE ȘI DEZVOLTAREA COMUNITARĂ

### 1. Concluzii

#### 1.1. Probleme cheie ale municipiului Ploiești

În consens, majoritatea rezidenților intervievați, indiferent de zonă, declară că orașul Ploiești stă prost în privința a patru dimensiuni. Toate acestea ar putea fi îmbunătățite prin revizuirea PUG: **locurile de parcare, parcurile-modalități de petrecere a timpului liber, spațiile verzi din jurul blocului /casei și locurile de joacă pentru copii.**

- **Locurile de parcare** sunt o problemă a orașului, în special pentru posesorii de autovehicul. 77% din respondenți au mașină pe care majoritatea o parchează oriunde găesc loc în preajma locuinței.
- Adicional, sunt marcate ca **probleme serioase**: aerul poluat, câinii vagabonzi, graffiti-ul și actele de vandalism.
- Satisfacția generală arată însă imaginea de ansamblu. Subiecții cercetării se poziționează în majoritatea lor pe latura pozitivă a scalei. Procentul celor mulțumiți de propria locuință și de zonă este mare (peste 80%). Satisfacția față de oraș ca întreg este mai redusă, 56% din respondenți declarându-se mulțumiți față de 44% nemulțumiți. Așadar, acest aspect merită atenție din partea autorităților.
- **Gradul de siguranță** pe care îl percep locuitorii municipiului Ploiești este diferit în funcție de reperul pe care îl considerăm, locuință, bloc, zonă sau oraș. Majoritatea persoanelor intervievate se simt destul de în siguranță atât în locuință, cât și în bloc, zonă sau oraș însă gradul de siguranță scade odată cu creșterea teritoriului de referință: ploieștenii se simt în siguranță în locuința lor (90% dintre respondenți) față de oraș unde doar 63% dintre aceștia se simt Destul de în siguranță/ Complet în siguranță. Este firesc ca gradul de siguranță să scadă odată cu creșterea scalei de raportare însă apreciem ca îngrijorător faptul că 35% dintre cei chestionați se simt Deloc în siguranță/Nu prea în siguranță.
- Privitor **la condițiile de locuit** din următorii trei ani, respondenții nu sunt într-un număr covârșitor nici pesimiști, nici optimiști. Ei consideră mai degrabă stagnarea, probabil fiind vorba despre o perioadă destul de scurtă de timp. Interesant este că procentele pozitive versus negative nu sunt diferite semnificativ în cazul orașului și zonei locuite, în timp ce privitor la locuință situația înclină în favoarea îmbunătățirii, iar la bloc așteptările sunt mai mici, mai multe persoane estimând o degradare a acestuia.
- **Starea economică** a orașului a fost evaluată ca fiind negativă de majoritatea ploieștenilor, atât în trecut cât și în viitor. Acum 5 ani a fost mai bine conform a 41% din respondenți, iar în viitor se va ameliora, dar rămâne mai proastă pentru 31%. Diferența de 10% se mută în categoria indecizilor care crește de la 14 la 25%.

Relevant pentru evaluarea situației existente este compararea rezultatelor din sondajul desfășurat în februarie-martie 2015 cu cel realizat în anul 2007 de către Institutul pentru Politici Publice (IPP) din București - IPP DATA Research, sondaj care s-a axat pe o serie de aspecte privind calitatea vieții, percepțiile și ierarhizarea priorităților Municipiului Ploiești. Culegerea datelor s-a realizat pe baza unui eșantion (N = 1024) probabilistic reprezentativ pentru populația adultă a municipiului Ploiești.

Astfel, în perioada 2007-2015, problemele legate de asfaltarea străzilor, curățenia orașului, spațiile verzi, câinii fără stăpân, ordinea și liniștea publică nemulțumesc în continuare populația orașului, fapt care trebuie luat în considerare de decidenții locali. Poluarea și lipsa modalităților de a petrece timp liber sunt aspecte revelate prin sondajul recent care se adaugă problemelor identificate de populație în anul 2007.

## 1.2. Probleme cheie ale cartierelor municipiului Ploiești

La întrebarea deschisă **Ce cartiere/zone ați recomanda cuiva care dorește să se stabilească în Ploiești?** au fost înregistrate răspunsuri care indică zonele percepute ca fiind cele mai bune din punct de vedere a condițiilor de locuit.

Am înregistrat și un răspuns sugestiv care face referire la diferențele mari între cartiere în ceea ce privește condițiile de locuit și la procesul de degradare a situației din ultimii ani: ***“Vreau ca cetățean al orașului Ploiești să fiu mandră de orașul meu! Îmi doresc să redevină cum a fost cu câțiva ani în urmă, să nu fiu nevoită să aleg un anume cartier. Acum niciun cartier nu aș recomanda, Ploieștiul fiind un câmp de război! Îmi vreau orașul înapoi!”***

Mediul de locuire, spațiul care constituie vecinătatea locuinței reprezintă un criteriu deosebit de important comparabil cu locuința propriu-zisă. Opiniile enunțate de respondenți susțin această idee. Fără a numi un anume cartiere în oraș, un cartier atractiv pentru locuire ar trebui să fie o *“zonă linistită, frumoasă, cu condiții de viață și locuit minunate și nepoluate de noxele industriale”*.

O parte importantă a respondenților consideră un cartier atractiv ca fiind zonă cu case: O astfel de zonă este cea delimitată de *“Bulevardul Independenței între Strada Maramureșului și Gara de Sud, dar și străzile cu care se intersectează”*. Se propune ca în zonă să existe *“o alee mai mare pentru promenadă dacă nu tot bulevardul așa cum a fost el gândit.”*

Care sunt motivele pentru care un cartier este considerat mai atractiv decât altele? În cazul municipiului Ploiești am identificat câteva criterii de apreciere care sunt cel mai frecvent invocate:

- lipsa poluării: „unde nu ajunge poluarea industrială (rafinării)”, *“o zonă cât mai puțin poluată”*;
- existența unor spații verzi generoase, prezența unui parc în apropiere: *„cu mai multe spații verzi”*, sau *“zonă aflată în proximitatea unui parc”*, *„procent mare de spații verzi raportat la zona construită”*;
- trafic auto redus *„o zonă ferită de trafic”* sau *„un trafic auto mai lejer”*;
- tipul de locuire, preferabil la casă: *“o zonă cu case, vile valoroase care au scăpat deocamdată de buldozere”*;
- densitate mai mică a locuirii: *“zonă mai aerisită”*;
- conectivitatea cu centrul și ieșirile din oraș;
- lipsa etnicilor romi, o referință recurentă care apare datorită comunităților compacte de romi și a conflictelor inter-etnice. *“Sincer, orice cartier în care nu locuiesc rromi este foarte bun”*, *„unde nu sunt țigani”*, *„Dacă urmează să fie mai multi țigani, nici un cartier.”* *„în general zone în care nu locuiesc rromi”*;
- accesul la dotări comerciale, educaționale.





*orașului, care este plin de gropi*". Pentru aceștia orașul nu mai oferă condiții atractive pentru a locui, pentru a trăi, zonele în afara orașului fiind considerate mai ofertante în ciuda lipsei unor infrastructuri necesare (educație, sănătate, transport, drumuri). Acești respondenți percep un proces de degradare a condițiilor oferite de orașul Ploiești, fapt care atrage atenția asupra intervențiilor necesare pentru asigurarea unui mediu de viață urban satisfăcător. Tendințele de stabilire în zone periurbane există, cartierul Albert fiind o nouă zonă de locuire desemnată ca fiind dezirabilă.

Un număr de 41 de respondenți consideră că orașul nu are zone atractive care să-l facă interesant pentru locuire pentru cei care ar dori să se stabilească aici, iar argumentele sunt legate în principal de poluare, lipsa unor locuri de joacă decente, lipsa spațiilor de petrecere a timpului liber sau *"lipsa de acțiune a oamenilor politici administrativi"* sau *"Nu aș recomanda Ploieștiul nimănui. Prea mulți țigani în anumite zone care strica liniștea, prea puține facilități, nimic dezvoltare durabilă pentru ca va schimbați planurile de dezvoltare în funcție de culoare politică și șpagile promise etc."*, *"nu există o logică în dezvoltarea acestui oraș"*, *"Să nu vină în Ploiești! Este de tot râsul cu locuințe abandonate, mizerabile sau cu oamenii străzii/etnie care pun stăpânire pe ele și nu îi mai întreabă nimeni de nimic! Ploieștiul este FOARTE FOARTE FOARTE URÂT"*. *"Din păcate ar trebui să-i recomand alt oraș dacă suntem prieteni. Altfel e un compromis doar. Și pentru acest compromis, probabil, i-aș recomanda doar zona centrală."*

Mai puțin de **jumătate din cartierele orașului oferă condiții atractive** pentru locuire, respectiv 12 cartiere au fost alese ca fiind dezirabile din cele 33 existente. Acest fapt ne face să apreciem necesitatea unor intervenții semnificative ale administrației locale pentru îmbunătățirea situației existente. Deși respondenții s-au declarat mulțumiți într-o proporție mare față de zona lor de locuit: între 69-90% dintre respondenții din următoarele cartiere Democrației-Alex Lăpușneanu, Mihai Viteazu, Ploiești Nord, Ploiești Sud, Centru, 9 Mai, Malu Roșu, Ploiești Vest II, Ploiești Vest I, Bulevardul București, Mihai Bravu sunt mai degabă mulțumiți sau foarte mulțumiți, nu toate aceste cartiere au fost selectate ca dezirabile în contextul comparării acestora. Diferențele rezultate se pot explica prin faptul că unii dintre locuitorii declarați mulțumiți în zona în care trăiesc nu își pot permite să-și achiziționeze o locuință în alt cartier.

Selectate pentru **condiții bune de locuit** au fost doar zone aflate în interiorul inelului de căi ferate, atât cartiere tradiționale ale Ploieștiului cu locuire la case (Cartier Democrației, Alex Lăpușneanu, zona Centrală, Ploiești Sud, Traian, Gheorghe Doja), cât și cartiere construite în perioada comunistă pentru a primi rezidenți din mediul rural care să lucreze în municipiul Ploiești (Ploiești Nord, Ploiești Vest II, 9 Mai).

Observând poziția zonelor dezirabile în cadrul orașului, acestea se întind preponderent pe axa rutieră nord-sud. Se constată existența unor disparități în ceea ce privește percepția asupra calității vieții între oraș și zonele periferice aflate după inelul căilor ferate, între partea veche, estică și zona centrală.

Au fost analizate doar acele cartiere unde au fost înregistrate mai mult de 30 de răspunsuri. Firesc, situațiile în ceea ce privește domeniile de analiză sunt diferite de la un cartier la altul.

- Domeniul educațional este unul față de care populația municipiului Ploiești a exprimat un grad ridicat de mulțumire-situație bună și foarte bună pentru 90% din respondenți. La nivelul cartierelor, sunt semnalate probleme în zonele Mihai Bravu și Gheorghe Grigore Cantacuzino. Au fost înregistrate 41% aprecieri negative în Mihai Bravu și 23% în Cantacuzino.
- Pe grădinițe și creșe, avem în aria negativă a scalei o pondere semnificativă (peste 20%) din localnicii majorității cartierelor. Mihai Bravu, Gheorghe Grigore Cantacuzino și 9 Mai par însă zonele cu cele mai grave probleme pe această dimensiune.
- După cum au apreciat respondenții, situația iluminatului stradal este bună și foarte bună pentru 83% din respondenți. Probleme sunt semnalate în Ploiești Nord, Malu Roșu, 9 Mai și Mihai Bravu -peste 20%.
- Mihai Bravu pare să aibă probleme cu transportul în comun, fapt indicat de 55% dintre respondenții acestei zone.



- Bulevardul București este în topul cartierelor cu o situație proastă pe dimensiunea piețe și centre comerciale, urmată fiind de alte 6 cartiere – 9 Mai, Ploiești Sud, Democratiei-Alex Lăpușneanu, Mihai Bravu, Gheorghe Grigore Cantacuzino, Mihai Viteazul - cu pondere peste 20% marcate.
- Dacă luăm reperul de 20% nemulțumiți pentru a semnală o problemă, atunci colectarea gunoiului pare să merite o oarecare atenție în toate cartierele. 9 Mai este zona cu cea mai gravă situație, cu 49% nemulțumiți. Urmează Ploiești Vest II și Ploiești Nord.
- Sunt probleme indicate în tot orașul cu accesul pietonilor pe trotuare și aleile dintre blocuri, cu cele mai grave în Malu Roșu, Ploiești Vest II și Centru.
- Bulevardul București (60%) și Centru (64%) par să aibă o situație negativă mai gravă privitor la liniște și ordine publică. Urmează Ploiești Vest II cu 53%, după care restul cartierelor între 24% și 46%.
- Locurile de joacă par să fie insuficiente în mai toate cartierele, dar o problemă covârșitoare exprimată de peste 50% se înregistrează în cartierele Democratiei-Alex Lăpușneanu, Mihai Bravu, Gheorghe Grigore Cantacuzino, Bulevardul București, Centru, Mihai Viteazu.
- Nici spațiile verzi nu sunt satisfăcătoare. Bulevardul București, Malu Roșu și Mihai Bravu sunt în top cu peste 80% aprecieri negative.
- Parcurile și modalitățile de petrecere a timpului liber sunt exprimate în termeni negativi cu precădere (peste 80% cazuri) în Democratiei-Alex Lăpușneanu, Mihai Bravu, Bulevardul București, Malu Roșu și Gheorghe Grigore Cantacuzino.
- Locurile de parcare sunt distribuite cel mai uniform pe zone, majoritatea fiind plasată în partea negativă a scalei cu o pondere între 62% și 83%. Bulevardul București, Mihai Viteazu și 9 Mai au peste 80% din răspunsuri pe o situație proastă și foarte proastă.
- Pe cartiere, avem peste 50% din cazuri care indică probleme serioase cu câinii vagabonzi, zgomotul produs de traficul autoturismelor, poluarea aerului sau depozitarea necorespunzătoare a gunoaielor.
- Niciun cartier nu depășește 50% privitor la a considera foarte serioasă una dintre următoarele probleme : acte de vandalism, graffiti, furturi din mașină, furturi din locuințe, violențe asupra persoanelor, conflicte între vecini, probleme cu persoane de altă etnie.
- Cinci cartiere au peste 20% dintre respondenți în categoria celor nemulțumiți de serviciile comerciale din zona. Bulevardul București se detașează însă cu 42%, urmat de Gheorghe Grigore Cantacuzino, Mihai Bravu, Democratiei-Alex Lăpușneanu și Ploiești Sud cu procente între 20% și 27%.
- Rețeaua de canalizare este exprimată ca nemulțumire de locatarii din Mihai Bravu, 9 Mai, Ploiești Vest II, Democratiei-Alex Lăpușneanu, Ploiești Nord, Bulevardul București și Gheorghe Grigore Cantacuzino în peste 20% din cazuri.
- Alimentarea cu apă potabilă este sub pragul ales de 20% nemulțumiți pe cartier. Prin urmare, se poate considera că nu este o problemă prioritară care să necesite intervenție în viitorul imediat.
- Mihai Bravu este singurul cartier care depășește 20% cazuri de nemulțumire pe serviciile financiar bancare din zonă.
- Petrecerea timpului liber este o problemă în toate cartierele. Mihai Bravu, Bulevardul București și Malu Roșu sunt în top din perspectiva procentului de nemulțumiți, cu valori foarte mari de peste 83%.
- Transportul public este semnalat din nou ca o problemă în cartierul Mihai Bravu, de această dată de către 53% persoane care au răspuns la chestionar.
- Din nou, posibilitățile de petrecere a timpului liber sunt apreciate nesatisfăcătoare în cadrul orașului Ploiești de către 68% din intervievați.
- Analiza pe cartiere arată că cetățenii din zonele 9 Mai, Mihai Bravu și Ploiești Vest II sunt cei mai nemulțumiți de orașul lor, cu precizarea că această afirmație ia în calcul doar cartierele unde am înregistrat cel puțin 30 de cazuri.
- Satisfacția față de propriul cartier este mult mai uniformă, majoritatea fiind mulțumiți. Totuși, ar fi de recomandat o atenție sporită acordată cartierului Bereasca unde apar 8 din cei 11 participanți la studiu ca nemulțumiți de zona în care locuiesc.

Pe ansamblu, locuitorii municipiului Ploiești sunt mulțumiți de locuința lor (90% din total respondenți) și zona în care locuiesc (82%), însă satisfacția scade mult când vorbim de oraș în ansamblu –doar 65% s-au declarat

mulțumiți și asta pentru că locuitorii se pot confrunța în contextul mai general al orașului cu numeroase probleme legate de infrastructură, poluare, dotări educaționale, de sănătate, situația locurilor de muncă etc..

Locuitorii municipiului Ploiești se bucură în general de o situație bună sau foarte bună a școlilor, a iluminatului stradal, a deservirii zonei cu transportul în comun, a piețelor și centrelor comerciale, așa cum au apreciat mai mult de 73% din respondenți. Situația pe cartiere este însă diferită.

**Serviciile publice** îi mulțumesc în mare măsură pe mulți dintre ploieștenii respondenți: mai mult de 75% dintre ei sunt foarte mulțumiți/mai degrabă mulțumiți de alimentarea cu apă, serviciile financiar-bancare, serviciile comerciale (magazine, piețe), rețeaua de canalizare, transportul public. Așa cum au declarat, ploieștenii nu se bucură de suficiente modalități de petrecere a timpului liber –acest fapt crează un grad ridicat de nemulțumire.

Mai mult de 50% din respondenți au identificat în zona lor de rezidență probleme foarte serioase legate de poluarea aerului (noxe), câini vagabonzi, graffiti (desene și mâzgăleli pe fațadele blocurilor), acte de vandalism (distrugere a bunurilor publice).

Pentru ploieșteni, aspectele care-i fac să aibă un grad mai ridicat de satisfacție față de oraș sunt tocmai acelea de care s-au declarat mai nemulțumiți: ne referim la posibilități de petrecere a timpului liber, locuri de joacă, parcuri, spații verzi. Aceste aspecte merită o atenție mai mare din partea elaboratorului PUG și a Primăriei municipiului Ploiești.

Analiza la nivelul cartierelor relevă faptul că cele mai multe dintre acestea au probleme legate de dotări educaționale la nivel preșcolar (creșe și grădinițe), colectare gunoierului –problemă care a fost ridicată în toate cartierele fiind semnalată de cel puțin 20% din respondenți din fiecare zonă analizată. De asemenea, o problemă pe care o regăsim în toate cartierele se referă la accesul pietonilor pe trotuare și aleile dintre blocuri, aspect care trebuie tratat împreună cu problema parcarilor.

Nemulțumiri există față de spațiile verzi, modalități de petrecere a timpului liber și locuri de joacă. În zona în care locuiesc, situația locurilor de parcare, a parcurilor, a modalităților de petrecere a timpului liber, a spațiilor verzi din jurul blocului/casei și a locurilor de joacă pentru copii este evaluată de majoritatea respondenților ca fiind proastă și foarte proastă.

Ordinea și liniștea publică reprezintă aspecte importante ale vieții urbane. Mai mult de 24% din respondenții din toate cartierele Ploieștiului au indicat că situația este proastă și foarte proastă. Numeroase propuneri au fost făcute pentru implicarea mai mare a forțelor de ordine, aspect considerat foarte important.

Semnalăm de asemenea faptul că un procent mare din respondenții din fiecare cartier (peste 50%) au indicat probleme serioase cu câinii vagabonzi, zgomotul produs de traficul autoturismelor, poluarea aerului sau depozitarea necorespunzătoare a gunoaielor.

Evaluarea subiectivă a cartierelor a condus la realizarea unui top al celor mai agreabile zone pentru locuire din municipiul Ploiești. Zona centrală e considerată ca fiind cea mai dezirabilă, cumulând cele mai multe nominalizări. Centrul este apreciat pentru beneficiile lui, respectiv prezența instituțiilor, a serviciilor diverse dar și a gradului mai mare de siguranță după cum au menționat respondenții. Aprecierea locuirii în zona centrală este un factor de influență pozitiv pentru oraș în ansamblu, acest aspect fiind deosebit de important pentru păstrarea vitalității zonei, asigurând o continuitate a activităților.

Alte zone atractive pentru locuire sunt considerate în ordinea nominalizării lor: Ploiești Nord, Zona 9 Mai, Republicii, Cartier Vest, Albert, Democrației, Malu Roșu, Zona de Sud, Zona Pieței Mihai Viteazu, Zona Sala Sporturilor, Zona Gheorghe Doja dar și cartierele rezidențiale nou construite. Se observă faptul că există

diferențe mari între nivelul perceput al calității vieții în cartiere. Acest aspect al decalajelor între zonele orașului se recomandă a fi luat în considerare de către elaboratorul PUG pentru a fi aduse îmbunătățiri și a se reduce astfel diferențele.

Gradul de participare la viața civică a comunității este unul redus, ca și nivelul de toleranță interetnică. Mai mult, este necesară o stimulare a implicării populației mai ales în proiecte a căror implementare are consecințe asupra vieții lor de zi cu zi.

### **1.3. Disfuncționalități cu privire la zonele cu locuire precară de pe teritoriul municipiului Ploiești**

Sintetizând informațiile colectate și analizate în *Studiu de fundamentare privind condițiile sociale și dezvoltarea comunitară*, s-au evidențiat câteva probleme ale zonelor caracterizate de locuire precară:

- **lipsa actelor de identitate sau existența actelor de identitate provizorii;**
- **lipsa actelor de proprietate;**
- **zone nesistemizate, în consecință lipsite de infrastructură;**
- **existența mai multor forme de segregare: spațială, etnică și educațională;**
- **cunoașterea parțială a problemelor persoanelor din zonele cu locuire precară de către administrația publică;**
- **extinderea continuă în teritoriu a locuirii informale;**
- **număr redus de asociații neguvernamentale active în domeniul social, educație.**
- **proiecte de locuințe sociale fără consultarea beneficiarilor lor.**

#### 1.3.1. Problema actelor de identitate

Lipsa unei proprietăți, a unei adrese, împiedică persoanele în această situație să dobândească o carte de identitate, actul de identitate fiind unul provizoriu cu mențiunea "lipsă spațiu". Faptul că cei mai mulți locuitori din cartierul Mimiș nu au o locuință legală, ca de altfel și o mare parte a celor care locuiesc pe strada Văii, parțial din Bereasca, explică numărul mare de persoane excluse de la dreptul de a avea o carte de identitate și drepturile care decurg din deținerea ei.

*"Nu poți să-i faci buletin fiindcă n-are titlu de proprietate, fiindcă n-are locuință...fiindcă acuma ca să-ți faci buletin trebuie să te primească cineva, și dacă tu ți-ai făcut locuință ilegală nu-ți face buletin, ți face provizoriu. De la dreptul de a avea buletin, care-ti îngrădește dreptul constituțional de a călători în Europa, în care e liber,..fac o mică paranteză: cu buletinele provizorii ai voie să votezi dar n-ai voie să călătorești, și nu-ți dă dreptul să-ți faci nici pașaport, sau alte drepturi.. Deci de la titlul de proprietate pleacă actele de identitate, drepturile sociale pe care le pot obține cetățenii de etnie rromă, din punctul meu de vedere, și cei săraci în general, adică ajutorul social, alocații...; după aceea dreptul copilului la școală fiindcă știe unde să se ducă, are o mutație, aparține de o zonă. Vedeți dumneavoastră la școli nu te mai primește decât dacă ai mutația în zona respectivă."*(Expert local romi Primăria Ploiești)

Aceste cărți de identitate provizorii sunt din carton neplastifiat cu indicarea motivului provizoratului-*lipsă spațiu*. Au termen de valabilitate un an (după care pot fi reînnoite), nu pot fi utilizate pentru călătorii în alte state UE și dau dreptul inițierii unei afaceri pe cont propriu. De asemenea, neavând o locuință de rezidență, deținătorul nu poate aplica pentru ajutor de încălzire pentru perioada iernii.

#### 1.3.2. Problema actelor de identitate

Segregarea educațională (distribuția inegală a unor grupuri de minorități etnice în cazul nostru în raport cu populația majoritară) este de asemenea un aspect important la nivelul orașului. Componenta socială, etnică a școlilor este o reflectare a spațiului geografic urban din cadrul căruia unitatea școlară își recrutează elevii cu efecte asupra calității educației și a pregătirii școlare. În două dintre școlile din oraș, respectiv școala nr. 13 din

cartierul Radu de la Afumați și școala nr.19 din cartierul Mimișu toți elevii sunt de etnie rromă. „*deja a început școala 7 să fie rău famată, și nu se mai duc decât rromi. Sunt 60% elevi rromi. La școala 13 sunt 99,99 % rromi, care este subordonată școlii 7, adică este structură, și atunci școala numărul 13, nici eu n-am vrut să-mi dau nepoata acolo, fiindcă sunt numai rromi și nu mai pot deține controlul oamenii de acolo*”. Școlile 7 și 16 au peste 60% elevi de etnie rromă. (Expert local romi Primăria Ploiești)

Din punct de vedere a problemelor sociale, economice, aceste zone sunt **parțial vizibile** autorităților publice care dețin evidențe doar pentru acele persoane care solicită ajutoare sociale. De asemenea, nu se cunosc studii de diagnoză comandate de autoritățile locale care să susțină implementarea unor măsuri integrate de incluziune socială. „*Ești sărac, da' n-ai cerut. Păi stai, dar vino pe teren: bă ce-i cu voi? Unde stați? De unde ați apărut? Păi în evidențele noastre ești tu cu el...văd că mai sunt 7 copii, ia scrie-mă aici...voi unde sunteți ...sunteți bolnavi de sida, aveți ebola? Aveți ceva?...adică bolile astea dacă tu nu deții controlul cetățenilor, nu deții controlul evidenței lor, nu au acte de identitate, nu sunt înregimentați, nu sunt la medicul de familie, n-au buletin, n-au titlu de proprietate. Iacătă are unul dintre ei sida, și noi nici nu știm ce e cu el, și să vină cu el prin tot orașul.*” (Expert local romi Primăria Ploiești)

La nivelul teritoriului, **locuirea informală** este în continuă expansiune-strada Văii, Mimișu, Bereasca susținută de rata înaltă a natalității populației roma, majoritară în aceste zone: “*s-a construit, oarecum între ghilimelele de rigoare, ilegal, oamenii și-au făcut, neavând posibilități de a locuii, înmulțindu-se vertiginos, pentru că rromii se înmulțesc mult mai reepede decât ținem noi statisticile; statisticile nu pot îngloba sporul pozitiv al populației rrome, și atunci trebuie să locuiască undeva. Acolo unde au casă își mai fac 2 pereți, mai pun 2 stâlpi, și locuiesc. Impropiu, dar au unde să locuiască, fiindcă nu mai pot locuii ca animalele, într-o cameră 12-15, 17 înși.*” (Expert local romi Primăria Ploiești).

### 1.3.3. Zone nesistematizate, lipsite de infrastructură

Lipsa unui statut clar al proprietății în zona Mimișu și extensia din zona Bariera București face ca echiparea cu rețele să întârzie. “*...momentul acesta TO să-l numim, să spună domnului: ești! Cine ești? Unde ești pus? Te măsurăm..cât e, ce și cum...nu ești pe o țeavă de gaze, că dacă ești pe o țeavă de gaze și ai construit..te dăm la o parte, iar dacă ești pe domeniul public, găsim o soluție împreună să-i punem pe oameni în posesie, să-i aducem pe oameni la zi, să plătească impozite, să aibă dreptul ... să aibă utilități, fiindcă Mimișu, nu are apă. În mileniul 3 să nu ai apă potabilă și să ceri oamenilor să fie curați, să meargă la școală, să fie sănătoși, este utopie. Du-i apă...deci oamenii trăiesc în Africa. Nu se poate duce-n Mimișu apă, nu se pot duce utilități, fiindcă nu se știe cine e proprietar și cine nu e.*” (Expert local romi Primăria Ploiești)

“*și care ar fi un obiectiv specific sau o activitate clară, prima activitate pentru care mizez eu și cer bani pentru ea ar fi punerea în posesie, la timpul ăsta a oamenilor indiferent de forma de construcție, dacă nu contravine pompierilor, nu știu ce...nu știu cum*”. (Expert local romi Primăria Ploiești)

Existența unui **proiect de locuințe sociale în Bereasca** (~600 unități locative) care propune un mod de locuire neadaptat populației cărui îi este destinat. Luând în considerare că majoritatea celor care solicită închirierea unei locuințe sociale sunt romi, este necesară documentarea modului lor specific de locuire, structura de neam, condițiile de locuire în acest moment “*Vor să facă locuințe tip bloc și este cea mai mare greșală să ghetto-izezi oamenii. Rromii nu știu să locuiască la comun fiindcă nu au destulă educație, și mentalitate, și integrare socială...nu sunt destul de evoluți social, hai să folosesc forțat cuvântul ăsta, ca să înțeleagă că becul e al tuturor. Îl fură și pleacă cu el. Că robinetul de la baie îl folosesc toți...îl fură și pleacă cu el...și atunci singura soluție chiar dacă faci bloc, să nu mai faci bloc cu utilități comune, cu dependențe comune...faci bucătărie comună, beci comun..duceți-vă să vedeți.., faci lotizări și le dai dreptul să construiască.*”

**Număr redus de asociații neguvernamentale active** în zonele caracterizate de locuire precară, marginalizare socială. În prezent, sunt active câteva asociații neguvernamentale care sunt implicate în proiecte comunitare

în aceste zone, respectiv Asociația Concordia, Biserica Boldescu, Asociația Centrul de Resurse Apollo, Asociația pentru sprijin și responsabilitate socială.

## 2. Propuneri

### 2.1. Propuneri pentru îmbunătățirea calității vieții la nivel de oraș și de cartiere

La nivelul orașului, s-au făcut propuneri pentru următoarele domenii ale vieții urbane: administrație publică, spații verzi, parcuri, posibilități de petrecere a timpului liber, ordine și liniște publică, dotări educaționale, infrastructură, respectiv alimentare cu apă, canalizare, agent termic, amenajare străzi, iluminatul stradal, dotări comerciale, poluarea aerului, colectarea gunoiului, salubritate, locuri de parcare, locuri de joacă pentru copii, probleme cu persoane de alte etnie, câini vagabonzi, patrimoniu, transportul în comun, infrastructura de transport, urbanism, dotări pentru sănătate, turism, locuințe și altele. Răspunsurile au fost spontane și ele redau importanța pe care o conferă respondentul aspectelor vieții urbane pentru care a făcut propuneri de intervenție.

Un aspect de care locuitorii Ploieștiului sunt nemulțumiți (65% din respondenți) este cel al **spațiilor verzi**, aspect care influențează decisiv satisfacția față de oraș. La nivelul orașului, ca și al cartierelor, este nevoie de o suprafață mai mare de spații verzi, așa cum au propus foarte mulți dintre respondenți, lipsa acestora fiind considerată o problemă veche încă nerezolvată de autorități *“Este un oraș destul de mare, și există un singur parc ce poate fi considerat parc în tot orașul, cel de la Sala Sporturilor”* sau un alt respondent *“mai mult spațiu verde pentru o atmosferă mai curată în special împotriva noxelor care ne sufocă”* sau *„mai multe spații verzi în cartierele sufocate de blocuri”*. Singurul parc din oraș nu poate fi utilizat și se recomandă a fi *“...curățat parcul de toata țigănia care e acolo, nu poți să stai de semințe și manele.”*

Lipsa **spațiilor verzi** face ca nivelul poluării, considerat de respondenți destul de mare, să fie resimțit mai acut *“Zona de spații verzi în oraș este foarte redusă în comparație cu suprafața acestuia și cu numărul de locuitori, asta în condițiile unui oraș foarte poluat”*, iar lipsa vegetației face ca în timpul verii temperatura resimțită din centrul orașului să fie foarte ridicată *“vara este un iad să treci prin centru”*. Problema spațiilor verzi nu este doar a zonei centrale, ci, așa cum recomandă un respondent, sunt necesare *“noi plantări de copaci și îngrijirea spațiilor verzi și în restul zonelor în afară de centru”*.

Se propune ca **amenajările peisagistice** să fie de o mai bună calitate *“este nevoie de concursuri de arhitectură dacă nu internaționale, măcar naționale, pentru investițiile mari precum parcul ce urmează să se realizeze după Gara de Vest. Altfel, ne complacem în mediocritate și nici cetățenii nu sunt mulțumiți.”* De asemenea, unele amenajări nu sunt profesionale *“Ar trebui plantați arbori și tufe, iar cele existente ar trebui să nu fie toaletate până rămân numai niște cioturi.”* Este necesar un studiu peisagistic de inventariere și valorificare a terenurilor disponibile în oraș care pot fi amenajate ca spațiu verde: *“Ar trebui să avem mai multe spații verzi, să profităm de orice bucată de pământ pe care se pot planta pomi și nu numai, și să o facem”* sau *“Spații goale nefolosite sunt bune de parcuri”*. Un efort colectiv este necesar pentru refacerea peisagistică a orașului, iar comunitatea ar fi dispusă să se implice, după cum a afirmat unul dintre respondenți *“... dar nu doar din pix și din gură. Voluntari s-ar găsi pentru asta, dăm o mână de ajutor ADPP, dacă nu are resurse suficiente”*.

S-au făcut și propuneri concrete, spre exemplu *“reamenajarea parcului din zona Catedralei Andrei Mureșanu”*, *„reamenajarea Parcului Bucov”*, *„bulevardul cu castani trebuie redat oamenilor prin gonirea ciorilor din oraș în păduri”* sau *“ar trebui creat un parc pe terenul unității militare baza 2 logistică Valahia, parțial dezafectate, și nu alte proiecte imobiliare”*. S-au făcut propuneri legate și de modul de amenajare, respectiv *“mai multe spații cu iarbă verde, cu irigare automată, construirea de spații verzi de agrement inclusiv cu oglinzi de apă, - ar trebui ca fiecare bucată de pământ să fie acoperită de iarbă, gazon și delimitată cu borduri pentru a nu permite aluviunilor să ajungă pe carosabil sau trottoare, să se aleagă pentru spațiile verzi plante care să nu fie*

schimbate atât de des - bate la ochi risipa care se face, întreținerea spațiilor verzi și a vegetatiei pomicole cu precadere, pentru atenuarea noxelor și zgomotului + mai puține perene (florile și arbuștii decorativi oricum sunt furați), mai puține floricele (oamenii pot fi folosiți să facă/întrețină curățenia decât să planteze și să replanteze flori din primavara până în toamnă; când spațiile sunt neîngrijite, trotuarele rupte, scările dărâmate, gardurile rupte, nu folosește la nimic să plantezi floricele...), dacă tot faceti ceva util, țineți cont de utilitate. Plantați pomi lângă băncile din parc, cât mai aproape de aleile pe care mergem, ca să nu ne mai topim vara de caldură, o amenajare a spațiilor verzi cu orientare spre util, nu aranjarea unor spații penibile cu flori care oricum trebuie schimbate într-o lună sau ar trebui create mai multe spații verzi, cu cât mai mulți copaci specifici zonei noastre geografice”.

Lipsa sau prezența **modalităților de petrecere a timpului liber** reprezintă de asemenea aspecte care influențează în foarte mare măsură gradul de satisfacție al locuitorilor față de oraș. Amintim că 66% dintre locuitorii municipiului au apreciat ca fiind proastă și foarte proastă situația acestora. Prin modalități de petrecere a timpului liber au fost înțelese activități culturale, sportive, de socializare, educație.

Probleme au fost sesizate în ceea ce privește **activitățile culturale** care sunt insuficiente “oferta culturală a orașului este foarte limitată” sau fac din Ploiești “un oraș fantomă la acest capitol”. O explicație a acestei situații este accesibilitatea ridicată față de viața culturală din București. Chiar și în acest context concurențial, în care Ploieștiul rămâne în plan secund ca un beneficiar de evenimente culturale de bună calitate din partea capitalei cu rol de furnizor, existența unei oferte culturale diverse și numeroase ar adăuga valoare vieții locuitorilor săi. La nivelul unui oraș, activitățile culturale reprezintă modalități prin care locuitorii își trăiesc propriul oraș: modul lor de a folosi spațiul public, evenimentele comunității, festivalurile – toate acestea contribuie la o viață culturală și socială vibrantă.

Așa cum au propus respondenții, **activitățile culturale** trebuie stabilite în cadrul unei “strategii culturale coerente și vizibile”, iar comunitatea ar trebui să se implice în “susținerea financiară a evenimentelor culturale (existența unui buget care să finanțeze proiecte culturale)”. De asemenea, ar trebui să se creeze spații care să găzduiască astfel de activități: „modernizarea unor spații pentru acest scop deschise publicului (medioteca, mall cultural, cafenele artistice, etc.)” sau „încurajarea culturii prin deschiderea de centre culturale și librării/spații unde se pot desfășura activități culturale, plus o promovare mai intensă a acestora”. Sunt necesare „mai multe manifestări culturale: festival de jazz, teatru, film, biblioteci etc. sau „modernizarea bibliotecii județene și a tuturor centrelor de cultură (muzee, biblioteci)”.

Viața urbană este marcată tot mai pregnant de privatizarea **spațiului public** - spațiile de întâlnire sunt preponderent comerciale (mall-uri, baruri, pub-uri etc.), accesul fiind condiționat de plata unei sume de bani, locuințele sunt individuale, iar mașinile personale. În cazul municipiului Ploiești, spațiul urban nu mai funcționează ca un loc de întâlnire decât poate în centrul orașului în zona sa pietonală și în spațiile comerciale existente Galeriile Omnia și noile mall-uri. Reducerea suprafeței spațiilor pietonale, ne referim la Bulevardul Independenței care era închis traficului la sfârșit de săptămână în perioada verii, degradarea mobilierului urban sau chiar lipsa unor amenajări care să rețină publicul, ocuparea spațiilor pietonale-trotuare de către automobile au făcut ca orașul să funcționeze tot mai puțin ca loc de întâlnire.

Timpul petrecut în comunitate este tot mai redus, iar spațiile cu rol comunitar nu au ajuns încă pe agenda administrației locale. Viața socială a celor ce locuiesc în mediul urban se diminuează tot mai mult. “*Omul este cea mai mare bucurie a omului*” (vechi poem islandez) este confirmat de către locuitorii municipiului Ploiești care-și doresc să interacționeze în spațiul public. În prezent, nevoia de socializare, interacțiune nu este satisfăcută de dotările sau activitățile existente. Respondenții au propus amenajarea unor “*Locuri speciale de socializare și recreere pentru persoane de vârstă a treia*”, “*bănci la blocuri pentru socializare/comunicare cu vecinii/mica comunitate*”. „*înființarea unor centre sociale și culturale, pentru pensionari și elevi*” sau “*încurajarea interacțiunilor dintre diversele comunități (tineri, bătrâni, alte naționalități) prin organizarea unor zile deschise, târguri sau festivaluri locale stradale*”. Spațiile publice pot juca rolul de mediator, de stimulator al comunicării între cetățeni de diferite vârste, profesii, medii sociale: “*Amenajarea de spații de petrecere a*

*timpului liber, unele noi, altele ca inovare a celor existente, va rezolva multe "conflicte" existente între populația matura și cea tânără pentru ca momentan e mai tentant să stai pe treptele unei scări de bloc decât să mergi într-un parc obosit, mic și plin de câini."*

**Activitățile sportive** joacă un rol important pentru sănătate, socializare, coeziune socială. Dotările sunt considerate insuficiente „*nu există un stadion de atletism de competiții și nicio sală pentru atletism*” sau „*sprijinirea activităților sportive (dar în anumite limite de exemplu, echipa de fotbal are stadion, dar performanțele sale nu trebuie susținute sau premiate din bugetul local cu sume astronomice).*”. S-au făcut numeroase propuneri pentru îmbunătățirea situației: *”crearea de modalități de petrecere a timpului liber (parcuri, spații de joacă și terenuri de sport publice), terenuri de sport, piste dedicate pentru bicicliști, piste pentru role, pentru alergat, un bazin acoperit și un țărand pe măsura localității, amenajarea unor spații de recreere interactive, a unui țărand public, a unui patinoar public. investirea în dotări ale orașului precum hipodromul.”*

Parcurile ar putea primi mai multe activități accesibile tuturor locuitorilor orașului *”activități socio-culturale în parcuri, în centru etc.. Astfel, este adăugat un strop de culoare vieții cotidiane. (O idee care mie personal îmi surâde este ca în centrul orașului, într-un interval orar, să fie muzică.)”*

Sunt considerate necesare **”spații multifuncționale (sport, cultura, activitati sociale) construite în proximitatea zonelor de locuit a marilor cartiere de locuinte colective”** sau un *”Paradis acvatic” așa cum are Brașovul, Bucureștiul, Constanta și alte orașe.”* S-au propus de asemenea *”construirea unui parc de distracții pentru copii undeva la periferia orașului deschis tot timpul anului dar fără comercianți îndoienici, reorganizarea grădinii zoologice (ar trebui ca vizita acolo să fie o experiență plăcută și educativă pentru cei mici. în momentul de față grădina arată deplorabil)”, “Reabilitarea bazinului de înot de la Vega, reabilitarea parcului de la fostul țărand Bucov, crearea de spații în aer liber pentru petrecerea timpului liber (terenuri de tenis/fotbal/baschet, bazin de înot, pistă alergare/biciclete/role)”, “Crearea unor spații pentru petrecerea timpului liber dedicate bătrânilor “ în mod deosebit în zonele rezidențiale”.*

În opinia unor respondenți este necesară *”dotarea orașului cu obiectivele necesare unei comunități urbane: săli de teatru/muzică, pentru copii adecvate (cele existente nu corespund), muzee, informații turistice” sau se propune “să se creeze un muzeu de artă contemporană, expoziții stradale”.*

Un grup țintă pentru care este necesară crearea unor modalități specifice de petrecere a timpului liber este reprezentat de tineri *”Să se creeze locuri de divertisment, sport, dezvoltare aptitudini pentru școlari în toate cartierele, participarea școlarilor să fie o obligație la cel puțin un sport și o activitate artistică sau științifică, în timpul anului școlar, participarea elevilor la viața sportivă și cultural artistică a orașului prin cluburile școlare din cartiere”.*

**Pârâul Dâmbu**, singurul curs de apă care traversează teritoriul municipiului Ploiești este în prezent *”un focar de infecție...încă sunt case în zona care au canalizarea racordată la Dâmbu..gunoaie, etc..cei de la SGU adună gunoiul de pe margini sau îl aruncă spre Dâmbu...albia pârâului spun ei aparține Apelor Române și nu este treaba lor...cum asta este de sute de ani ar trebui închis/acoperit, casetat, să curgă prin tuburi închise din beton iar deasupra să facă altceva..parcări, etc...poate dispăre tentația de a arunca gunoiul..chiar dacă se curăță zilnic a doua zi este la fel de murdar asta datorită celor din zonă.”*

Unii respondenți văd acest element natural ca un element de potențial pentru amenajarea lui pentru agrement fiind necesară *”reconfigurarea albiei râului Dâmbu”, “sporirea atractivității văii Dâmbului; curățare și amenajarea pârâului Dâmbu ca și zonă de agrement” sau “dacă s-ar canaliza Dâmbul și s-ar pava pe distanța Moll-strada Mihai Bravu, ar deveni un pasaj pietonal foarte frumos și cred și apreciat.”.*

Majoritatea respondenților (85%) au apreciat ca bune și foarte bune **școlile și grădinițele**. S-au făcut propuneri pentru construirea mai multor grădinițe și creșe școlare dotate, crearea unor campusuri școlare pe profile (de ex.

unirea tuturor școlilor cu profil economic, mai multe grădinițe de stat, pentru ca cele particulare sunt foarte scumpe și nu-și justifică tarifele, mai multe creșe și eliminarea șpăgilor la înscrierea în școli și grădinițe). Dintre toate variabilele de evaluare a situației calității vieții locuitorilor din municipiul Ploiești, aceasta a primit cele mai puține propuneri pentru îmbunătățire, gradul de mulțumire fiind cel mai ridicat comparativ cu alte servicii publice.

În prezent **imaginea orașului** Ploiești este *“ca după război, e cenușiu, aglomerat de mașini care stau pe trotuare și cetățenii circulă pe carosabil”* și pare că nu s-au făcut mari schimbări în ultimii ani *“Să fie schimbat tot aspectul centrului orașului, este rușinos că arată la fel de 50 de ani”*.

Pentru unii dintre respondenți orașul ar trebui să-și caute **identitatea** *“Ploieștiul trebuie să-și caute o nouă identitate, în primul rând vizuală. Deocamdată nu este recunoscut prin nimic. Poate un set de noi clădiri reper.”* Unii dintre locuitorii orașului consideră că Ploieștiul din prezent a pierdut din strălucirea arhitecturală pe care o avea în anii '40 și ar fi necesară *“O recuperare arhitecturală. Acest oraș nu mai are frumusețea Ploieștiului din anii '40 sau elaborarea unor “Reglementari Urbanistice de realizare a unor clădiri și monumente iconice și punerea în valoare a celor existente (ex. Halele și Palatul Culturii pot fi incluse într-o zonă pietonală gen dală urbană).”*

Recuperarea și amenajarea centrului istoric și transformarea lui în zonă pietonală ar determina creșterea atașamentului față de oraș și ar crea un motiv de mândrie pentru ploieșteni *“Orașului nostru îi lipsește identitatea proprie. Dovada este faptul că locuitorii lui nu se simt apropiați de acest oraș. Nu există un centru istoric care ar putea impregna cu brio acest sentiment de identitate locală, acest centru istoric fiind distrus în urma cu vreo 40 de ani.”* Pentru aceasta ar fi necesară *“apărarea/păstrarea clădirilor vechi și renovarea lor pentru păstrarea patrimoniului.”*

Centrul vechi este văzut ca un spațiu reper, identitar care necesită amenajare *“amenajarea centrului vechi și a zonei din fața hotelului Prahova”* sau ca o zonă pietonală asemănătoare centrului vechi din București *“o zonă pietonală în centrul Ploieștiului, cu un pasaj subteran pentru devierea circulației de la Poșta până la viitorul spital de pediatrie, o zonă mixată care să cuprindă pe partea cu primăria, în spate mai bine spus o arie asemănătoare centrului vechi din București”* sau *„Consider că o idee de luat în calcul pe viitor (termen lung) este transformarea centrului orașului (de la Poșta mare până la Catedrală) în zona pietonală, așa cum au făcut și alte mari orașe din România și din lume”* sau *“să fie schimbat tot aspectul centrului orașului, este rușinos că arată la fel de 50 de ani, nu sunt amenajate spații verzi, nu sunt plantați arbori, vara este un iad să treci prin centru”*.

Mai mulți respondenți consideră necesară amenajarea unor **zone pietonale**. Ploieștenii consideră Bulevardul Independenței o arteră foarte importantă, un traseu de intrare în oraș de la Gara de Sud dar și un ax pietonal intens utilizat în trecut *“bulevardul să fie închis în weekenduri ca pe vremuri, limitarea accesului pe cât posibil (măcar duminică între orele 8:00 -19:00 în zona centrală sau pe Bulevardul Independenței).* Ploieștenii doresc mai multe spații publice, spații pentru interacțiune socială *“mai multe spații pietonale - de ex. transformarea (măcar parțială) a Blvd. Independenței (rond 1 gara de Sud) în zona pietonală, măcar în timpul verii.”* sau *“dezvoltarea centrului civic (înființarea de zone de recreere și transformarea promenadei, din punct de vedere turistic)”* sau *“amenajare centru vechi și zona din fața hotelului Prahova”*. *“Amenajarea de piațete, pasaje pietonale la sol și subterane, dotate cu mobilier urban, biblioteci mobile, chioșcuri de infotainment,etc. (pasajul central actual e un fiasco).”*

Unii din locuitorii municipiului Ploiești care au răspuns chestionarului se simt adesea ignorați atunci când se iau decizii care privesc mediul lor de viață: *“Poate ar trebui ca oamenii să fie întrebați de ce au nevoie și nu să le spună cineva ce este mai bine pentru ei. De pildă prin dezbateri publice în cartiere, aveți nevoie de asta sau nu? școala/farmacie/biserică/etc.”* *“organizarea de cursuri sau dezbateri publice pentru orice proiect derulat pe domeniul public și consultarea publică reală și transparentă pentru toate investițiile pe bani publici.”*



Respondenții au numit câteva situații în care nu s-au realizat **consultări**, respectiv parcare de pe str. Cuza Vodă *”pur și simplu aruncată în stradă fără o consultare în prealabil cu locuitorii din zonă (lipsa de respect totală a Primarului și a subalternilor săi față de locuitorii orașului Ploiești. Toată lumea este afectată de grandomania și de tipul ala de ”parcare”. În consecință, ploieștenii își doresc ”consultarea publică reală și transparentă pentru toate investițiile pe bani publici” sau ”consultarea reală a populației în proiectele mari ale orașului și în modul de utilizare a fondurilor publice”.*

Așa cum arătam în capitolul precedent, **poluarea aerului** este o problemă foarte serioasă pentru 61% din respondenți. Principalii poluatori sunt Unilever și rafinăriile Lukoil, Rompetrom, Brazi *„Orașul e intoxicat din toate părțile: Brazi, Unilever etc.”* iar *”Gradul de poluare este foarte mare din cauza industriei, ar trebui controlate toate rafinariile și fabricile care elimină tot felul de noxe”*. Gradul de poluare nu s-a redus în ultimii 25 de ani consideră un respondent *„Suntem în aceeași situație ca până în 1989. Seara, sâmbăta și duminica prin acest coș ies reziduri mirositoare de dero, care sunt duse de vânt spre zonele de locuințe. Credeam că după privatizare acest coș să fie înălțat.”* Locuitorii municipiului Ploiești au nevoie de un *”aer mai curat (poluarea UCIDE) pentru noi și copiii noștri”*.

Locuitorii orașului consideră că autoritățile nu apără suficient de bine nevoile comunității pentru un mediu curat și pentru sănătatea lor. Problema poluării, deși evidentă, *“...este ignorată atât de primarie cât și de Agenția de Mediu”*.

Numeroase propuneri au fost făcute pentru remedierea acestei **probleme de mediu** *” Rafinaria Lukoil și Unilever ar trebui obligate să își monteze filtre care să asigure într-adevăr un nivel scăzut al noxelor, amenzi pentru poluare excesivă, scăderea poluării industriale (investire în modernizarea filtrelor rafinăriilor), ar trebui redusă poluarea datorată rafinării. Trebuie luate măsuri serioase pentru găsirea unei soluții mai bune pentru evacuarea gazelor/fumului etc., gradul de poluare este foarte mare din cauza industriei, ar trebui controlate toate rafinariile și fabricile care elimină tot felul de noxe”, „Poluarea este o altă problemă, și aici mă refer la Unilever în principal. Trebuie, și din cauza faptului că se afla în oraș, să i se limiteze drastic emiterea noxelor.”*

Mulți dintre ploieștenii care au răspuns chestionarului au descris **impactul poluării** asupra lor *“În zonele estică și sudică ale orașului sunt zile în care mirosul de produse petroliere este absolut insuportabil. La fel se întâmplă și în zona Nord cu mirosul de detergent care este prezent zilnic în locul de joacă de lângă Monumentul Eroului sovietic, locul de joacă de lângă Mc Donalds, locul de joacă de lângă Liceul Nichita Stănescu.”* Gradul ridicat de poluare, așa cum este el perceput de locuitorii orașului are consecințe grave asupra stării de sănătate a populației *“starea de sănătate a populației este foarte afectată de mediul extrem de poluat , în special copiii suferă de boli respiratorii și alergice, imunitate scăzută (chiar alarmant)”*.

**Infrastructura de sănătate** pare să-i nemulțumească pe mulți dintre ploieșteni. Spitalele din Ploiești sunt în prezent într-o stare de degradare: *“Reabilitarea Spitalului Județean: în prezent este considerat ”spitalul morții”, “Spitalul Județean este o mare problema”, “Spitalul Județean nu face față orașului, ca sa nu mai vorbim de județ. Spitalul de lângă Muzeul Petrolului este și acela într-o stare deplorabilă.”*

Propunerile locuitorilor pentru îmbunătățirea infrastructurii vizează *“normalizarea condițiilor de spitalizare”, “finalizarea spitalului de pediatrie”* care *“să fie un spital decent și cu personal medical (medici și personal auxiliar) de înaltă calificare. Dacă mergi acum în spitalul de pediatrie nici nu îți vine să intri dar să mai și tratezi copilul... dar ideea că clădirea fosta Petrom să devină spital de pediatrie în centrul unui oraș și fără ventilație naturală mi se pare o aberație și un motiv de profit ”pentru unii”, “construirea sau renovarea integrala a unităților spitalicești”, “igienizarea și dotarea spitalelor” sau “reparația și modernizarea totală a spitalului județean (nu de mântuială) și popularea lui cu specialiști”*.

**Câinii maidanezi**, ca de altfel și câinii de companie reprezintă o problemă serioasă pentru 58% din respondenți. Unele zone din oraș sunt mai afectate decât altele, așa cum declară locuitorii *“rezolvarea problemelor din*

*cartiere gen Mihai Bravu, Bereasca sau Malu Rosu, unde infracțiunile și câinii vagabonzi fac legea”, „sunt foarte multi câini mai ales în cartierul Vest 2” sau “înlăturarea câinilor comunitari din oraș. Nu este plăcut să vezi cum câinii comunitari sunt călcați de mașini cum nu este plăcut să observi reacția unor copii cu privire la accident.”* Soluțiile pe care le întrevăd respondenții ar fi: *“aparitia unui adăpost sau dacă nu a eutanasiei câinilor este o acțiune foarte potrivită.” „adunarea câinilor fără stăpân care au început să se înmulțească”.*

**Patrimoniul orașului** ar putea fi valorizat prin *“investirea în clădirile monument, reabilitarea clădirilor cu valoare istorică în detrimentul construirii altora noi și moderne, reabilitarea clădirilor istorice din centrul orașului”.* Moștenirea industrială a fost evidențiată de unul dintre respondenți care propune *“Respectarea tradiției orașului: Astra ar putea fi transformată în muzeu, dacă tot nu mai produce...”.*

Rezolvarea problemei **parcărilor** se regăsește în multe dintre propunerile ploieștenilor. Un subiect care produce conflict între vecini, reduce accesibilitatea pietonilor în zonele destinate lor, reduce fluenta mersului pe jos, crează insatisfacție în parcurgerea pe jos a orașului. Propunerile au fost centralizate în Anexa 2 Propuneri ale locuitorilor pentru îmbunătățirea calității vieții la nivelul cartierelor municipiului Ploiești.

**Liniștea și ordinea publică** intră în categoria aspectelor care conferă siguranță și confort cetățeanului, mai ales în marile orașe. Situația acestui aspect este evaluată ca fiind proastă și foarte proastă de către aproape jumătate din respondenți (44%). Ponderea este relativ ridicată. Amintim că probleme serioase în zona de locuire au 50% din respondenți cu acte de vandalism (distrugerea bunurilor publice), 30% cu persoane de altă etnie și 24% furturi din locuințe sau violențe asupra persoanelor (risc de tâlhărie). Furturile din mașini afectează 20% dintre respondenți.

Siguranța reală, precum și cea percepută sunt esențiale pentru viața urbană. Au fost sesizate numeroase probleme, respectiv prezența căruțașilor și a vanzătorilor ambulanti, agresiunea fizică și verbală sau lipsa echipajelor de poliție în oraș sau în mijloacele de transport. Unii respondenți consideră că *“Patrulele poliției sunt inexistente. Poliția și poliția locală ar trebui să fie mai active pentru preîntâmpinarea eventualelor incidente.”* sau *“lipsa patrulelor de ordine publică în parcuri (care să supravegheze respectarea legilor).”* Unul dintre respondenți apreciază că *“Ploieștiul nu este un oraș sigur pentru ploieștenii cinstiți, iar părerea lor nu este luată în seamă de administrație”.* Nivelul infracționalității este perceput ca fiind ridicat de către unii respondenți *“Trebuie mai multă jandarmerie, poliție, amenzi, ceva...că sunt sătul să stau cu ochi în 4 să nu fiu furat”.* Unele zone din oraș sunt considerate mai problematice din punct de vedere a ordinii și liniștii publice: *“Mihai Bravu, Bereasca sau Malu Rosu, unde infracțiunile și câinii vagabonzi fac legea”.* Gările sunt zone unde nivelul infracționalității este mai mare *“O altă problemă în zona gării de Sud este cea a cerșetorilor și a persoanelor “dubioase” care frecventează zona”.* Cerșetoria este un fenomen infracțional răspândit în Ploiești așa cum au sesizat și respondenții, propunând *„ERADICAȚI CERȘETORIA! Puneți oamenii la treabă în folosul cetățenilor! Poliția comunitară doarme și e inutilă! Curățați parcurile de țigani, câini vagabonzi și cerșetori!!!!”* Din datele oferite de Inspectoratul de Poliție Județeană Prahova rezultă o creștere a nivelului infracționalității stradale pentru acele infracțiuni luate în considerare, respectiv contravenții cerșetorie, dosare legate de cerșetorie, furturi din genți, buzunare, furturi din autoturisme, furturi din magazine, furturi de fier vechi, tâlhării, furturi de electricitate.

Se confirmă datele colectate prin chestionar referitoare la percepția nesiguranței cetățenilor datorată unor acte infracționale foarte frecvente în ultimii ani. Ne referim în primul rând la cerșetorie și la furturi (din genți, buzunare, autoturisme, magazine). Aceste tipuri de infracțiuni se pot explica și prin nivelul redus al veniturilor sau lipsa acestora pentru un număr mare de locuitori ai municipiului Ploiești.

Propunerile respondenților sunt legate de *“Monitorizarea mai atentă a zonelor cu risc de infracționalitate crescută, aplicarea imediată a prevederilor legislative, încurajarea denunțurilor prin diverse forme”, „o prezență mai activă a jandarmeriei și a poliției locale care să descurajeze actele antisociale/vandalism etc. ale cerșetorilor, țiganilor, bețivilor, tinerilor prost educați etc.”.*

Unele măsuri se referă la *“schimbarea atitudinii unor cetățeni prin campanii de educare civică cu scopul respectării proprietății publice și private, în scopul respectului pentru bătrâni, copii, femei gravide în mijloacele de transport în comun. Tot în mijloacele de transport în comun să se găsească o soluție de educare a persoanelor care fac gălăgie, vorbesc trivial...”*

Măsurile propuse de respondenți de creștere a nivelului de control a forțelor de ordine în oraș pot avea efect pe termen scurt însă ele nu sunt durabile în condițiile în care unele din cauzele infraționalității stradale rămân: existența unui segment apreciabil al populației orașului exclusă de la bunăstare și aflată în stare de sărăcie severă sau extremă, excludere de pe piața muncii, segregare rezidențială și etnică etc.

Pentru prevenirea infraționalității stradale și a întăririi sentimentului de siguranță în oraș, se recomandă luarea în considerare a rolului pe care îl are animarea străzilor, amestecul funcțional de clădiri și preocuparea rezidenților pentru spațiile comune. Reducerea infraționalității stradale pentru consolidarea siguranței reale și percepute reprezintă o premisă esențială pentru utilizarea spațiului comun al orașelor. (Jan Gehl, Orașe pentru oameni)

În contextul identificării problemelor legate de liniștea și ordinea publică, s-au făcut numeroase referiri la persoanele de etnie roma, o comunitate numeroasă în municipiul Ploiești cu o istorie de cel puțin 200 de ani pe teritoriul orașului care la Recensământul din 1930 înregistra 1045 romi. Pentru 30% dintre ploieșteni problemele cu persoane de altă etnie sunt serioase.

***Având în vedere gradul scăzut de satisfacție al locuitorilor cu anumite aspecte ale vieții urbane care reprezintă domenii de intervenție ale administrației publice locale, respectiv spațiile verzi, modalitățile de petrecere a timpului liber, spațiul public, propunem inițierea unor studii de specialitate ca de exemplu:***

- ***studii pentru amenajare peisagistică a cartierelor și a centrului municipiului Ploiești;***
- ***strategie în domeniul culturii;***
- ***studiu urbanistic pentru crearea unor zone pietonale;***
- ***studii de îmbunătățire a calității vieții la nivel de cartier;***
- ***studii privind parcurile.***

***Recomandăm ca intervențiile pentru îmbunătățirea calității spațiului public să prevadă organizarea unor concursuri cu abordare interdisciplinară iar proiectele publice, planurile de dezvoltare să fie elaborate prin consultarea populației afectate sau a populației în ansamblu.***

***Se recomandă reducerea disparităților în ceea ce privește infrastructura, serviciile publice, calitatea spațiului public între culoarul rezidențial nord-sud și zonele periferice și celelalte zone ale orașului din interiorul inelului feroviar.***

***Se recomandă intervenții pentru îmbunătățirea condițiilor de locuit în zonele cu locuire precară care se află în afara inelului feroviar, în zona fostelor obiective industriale (Mimiu) sau Bereasca.***

***Este recomandat ca proiectele publice, planurile de dezvoltare să fie elaborate prin implicarea și consultarea populației căreia i se adresează măsurile de dezvoltare.***

## **2.2. Recomandări cu privire la zonele cu locuire precară de pe teritoriul municipiului Ploiești**

### **2.2.1. Recomandări pentru autoritatea locală**

Zonele caracterizate de ***locuire precară***, marginalizate social/spațial trebuie analizate în particularitatea lor locală. În prezent nu există date demografice sau caracteristici ale populației defavorizate în afara datelor despre locuințele sociale administrate de Administrația Serviciilor Sociale Comunitare Ploiești. Există date culese din teren, însă ele sunt punctuale; ne referim la anchetele sociale care se fac doar la sesizarea persoanelor care solicită ajutor social. Având în vedere existența a numeroase puncte de sărăcie pe teritoriul

municipiului Ploiești, se recomandă derularea de către autoritățile locale în mod sistematic a unor cercetări care să îmbine metoda anchetării și a studiilor comunitare calitative, cu cea a cartografierii marginalizării sociale. Pe baza datelor culese din teren și actualizate permanent se pot iniția și monitoriza politici de dezvoltare, de desegregare.

O altă sursă pentru a documenta comunitățile marginalizate din municipiul Ploiești provin din cercetări sociologice recente și ne referim la proiectul *Spațializarea și rasializarea excluziunii sociale* (<http://sparex-ro.eu/>) proiect derulat în perioada 2011-2014 care și-a propus descrierea și interpretarea fenomenului constituirii sociale și culturale a „ghetourilor țigănești” urbane din România în context european, mai precis a spațiilor rezidențiale marcate de sărăcie acută și stigmatizare rasială în care locuiesc persoane (auto)identificate de etnie romă.

Având în vedere situația din teritoriul municipiului Ploiești, se recomandă Consiliului Local, comunității, să ia în considerare următoarele aspecte ale problemelor populației din zonele caracterizate de locuire precară:

- creșterea inegalității veniturilor, cei săraci devenind și mai săraci;
- tendința de polarizare socială tot mai intensă și de segregare ;
- tendința de creștere demografică a comunităților defavorizate și ca o consecință extinderea teritoriilor ocupate de acestea;
- creșterea ratei analfabetismului;
- apariția unei subculturi cu o atitudine ostilă față de populația majoritară.

#### 2.2.2. Recomandări privind accesarea fondurilor europene

Prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 9 „Sprijinirea regenerării economice și sociale a comunităților defavorizate din mediul urban”, Domeniul de intervenție 9.1. „Dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității” se vor dezvolta intervenții ce vizează nu doar un singur tip de proiect, ci un „pachet de proiecte”, variate ca obiective de investiții și ca scop:

- investițiile în infrastructura de locuire-construirea/reabilitare/modernizare locuințelor sociale;
- investiții în infrastructura de sănătate, servicii sociale –reabilitarea/modernizarea centrelor comunitare integrate medico-socială;
- investiții în infrastructura de educație–construire/reabilitare/modernizare de unități de învățământ preuniversitar (creșe, grădinițe, școli primare, școli gimnaziale etc.);
- investiții în amenajări ale spațiului urban degradat al comunității defavorizate, respectiv: construcția/reabilitarea/modernizarea clădirilor pentru a găzdui diferite activități sociale, comunitare, culturale, agrement și sport etc.;
- crearea/reabilitarea/modernizarea spațiilor publice urbane (străzi nemodernizate, inclusiv reabilitarea/modernizarea utilităților publice, zone verzi neamenajate, terenuri abandonate, zone pietonale și comerciale, etc.);
- construirea/dotarea cu echipamente a infrastructurii de economie socială.

Aceste investiții de tip infrastructural, finanțabile din POR, în cadrul acestei axe prioritare, vor fi corelate cu investițiile „soft”, finanțabile din Fondul Social European, prin Programul Operațional Capital Uman (Axa prioritară 5) de tipul:

- activități de susținerea antreprenoriatului social în cadrul comunității și a creării de noi locuri de muncă, prin acordarea de micro-granturi, etc.;
- sprijinul pentru creșterea accesului și participării la educație și formare de calitate și reducerea părăsirii timpurii a școlii prin acordarea unor pachete integrate (ex. costuri de transport și masă, materiale educaționale, etc.)
- acordarea de stimulente financiare/subvenții persoanelor din cadrul comunităților marginalizate în vederea încurajării intrării sau menținerii pe piața muncii, precum și pentru încurajarea participării la formarea profesională continuă sau la programe de ucenicie și stagii;

- sprijinirea dezvoltării de servicii sociale, precum și de servicii comunitare integrate medico-sociale furnizate la nivelul comunității etc.
- proiecte (inclusiv pilot) care vizează furnizarea de servicii într-un mod integrat la nivelul comunității, care pot include măsuri de ocupare și formare a forței de muncă, măsuri sociale, de sănătate, educație, inclusiv alfabetizare IT în scopul e-incluziunii.

Beneficiarii eligibili sunt grupurile de acțiune locală, constituite din reprezentanți ai autorității publice locale, ai instituțiilor, ai mediului de afaceri local, ai societății civile, ai zonei urbane marginalizate selectate pentru intervenție. Implementarea unor astfel de măsuri va avea ca rezultat aducerea la un standard de viață comun, minim acceptabil din punct de vedere social, în vederea uniformizării calității nivelului de trai al persoanelor aflate în sărăcie de la nivelul municipiului Ploiești (extras din POR).

Estimările evidențiază faptul că potențialul reprezentat de integrarea pe piața muncii a acestor persoane, ar avea efecte economice deloc neglijabile, ceea ce face din angajarea persoanelor defavorizate, un imperativ nu doar de natură morală, ci și economică.

### 2.2.3. Recomandări privind modul de abordare a problemelor cu care se confruntă comunitățile defavorizate

- identificarea adecvată a segmentului de populație aflat în situația de marginalizare socială. Pentru acest demers pot fi valorificate/include informații dintr-o cercetare sociologică recentă care a inclus și municipiul Ploiești în cadrul căreia au fost identificate și analizate comunitățile din *“spațiile rezidențiale marcate de sărăcie acută și stigmatizare rasială în care locuiesc persoane (auto)identificate de etnie romă”*.
- abordarea integrată a problemelor populației defavorizate în sensul în care soluționarea spre exemplu a aspectelor legate de locuire fără a facilita accesul la locuri de muncă, fără a îmbunătăți nivelului de educație și nivelul de calificare profesională nu sunt sustenabile pe termen lung. Se recomandă combinarea acțiunii de construire de locuințe sociale cu măsuri de ocupare, calificare a forței de muncă din comunitate, alături de creșterea accesului la servicii comunitare (sanitare, educative, culturale etc.);
- consultarea reală și implicarea comunităților defavorizate în procesul de elaborare a strategiilor de dezvoltare a zonelor unde locuiesc;
- crearea unor grupuri de acțiune locală care să faciliteze implicarea oamenilor din comunități în definirea, implementarea și monitorizarea măsurilor care răspund nevoilor lor;
- construirea de maxim 8 locuințe sociale într-un singur loc pentru a evita formarea unei noi comunități marginalizate sau extinderea uneia existente;
- din punct de vedere teritorial este de preferat ca noile locuințe să fie integrate în zone deja construite și nu segregate undeva la margine de municipiu sau în afara acestuia.

Abordarea integrată a problemelor cu care se confruntă comunitățile defavorizate va contribui la reducerea fenomenului sărăciei și creșterea incluziunii sociale, prin reducerea inegalităților în ceea ce privește accesul la locuire decentă, accesul la servicii medicale și sociale corespunzătoare, accesul la ocupare, nediscriminarea și tratamentul egal.

Programele de locuințe sociale își pot atinge obiectivele așteptate de incluziune socială doar dacă sunt gândite pe termen lung, integrat și desegregat.

### 2.2.4. Recomandări de măsuri/proiecte pentru autoritatea locală și comunitate

Pentru a asigura dezvoltarea socio-spațială durabilă a zonelor de locuire defavorizată în domeniile locuire/urbanism, educație, ocupare sunt necesare următoarele măsuri:

- legalizarea așezărilor informale (Mimiu, Bereasca, Bariera București), pentru a combate insecuritatea locativă și pentru a clarifica drepturile de proprietate.
- proiectarea urbanistică a zonei Mimiu (parcelare, trasare drumuri, alei, dimensionarea parcelelor se face în funcție de tipul comunității);
- externalizarea unor servicii de asistență socială;
- încurajarea asociațiilor non-guvernamentale din domeniul social prin programul de finanțare prin fonduri nerambursabile derulat de Primăria Ploiești;
- echiparea edilitară în zonele cu locuire precară –alimentare cu apă, energie electrică în Mimiu, Bariera București;
- îmbunătățirea accesului spre oraș a locuitorilor din cartierul Mimiu prin reabilitarea podului de lemn;
- creșterea stocului de locuințe sociale și reabilitarea unor clădiri aflate la dispoziția autorităților publice locale cu participarea și implicarea directă a viitorilor beneficiari, dar fără a conduce la segregare spațială;
- integrarea măsurilor educaționale, ocupaționale, locative, de sănătate și de acces la serviciile sociale dedicate persoanelor și grupurilor marginalizate în planurile locale de dezvoltare și bugetarea acestora (din bugetul local și, prin proiecte, din surse extrabugetare);
- implicarea persoanelor care ocupă pozițiile de mediatori sanitari, mediatori școlari, experți pentru romi etc, dar și a cadrelor didactice din școlile locale dedicate educației incluzive, în activități de dezvoltare comunitară;
- educația anti-rasistă a populației majoritare;
- asigurarea unor locuri de muncă prin implicarea autorităților locale în facilitarea angajării membrilor comunității în meserii necesare derulării lucrărilor publice locale, dar și în susținerea întreprinderilor sociale create pe plan local;
- combaterea și eliminarea segregării rezidențiale, a expunerii la riscuri de mediu (rasism de mediu) și protecția împotriva evacuărilor forțate.

Luând în considerare situația de segregare educațională în care se află școlile nr. 13 și 19, respectiv participarea scăzută la educație/situația abandonului școlar și populație școlară exclusiv roma, se recomandă ca măsurile în domeniul educației să devină o prioritate locală, abordată în cooperare, de către primărie, școlile locale, liderii romi, experții romi, experții în educație și organizațiile societății civile pentru crearea condițiilor necesare participării școlare.

Se recomandă implementarea unor programe permanente de informare, consiliere și mediere școlară și ocupațională dedicate membrilor comunităților marginalizate.

### 3. Observații din avize:

AVIZ Nr. 007 DIN 10.06.2015

#### **1.2.4. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CONDIȚIILE SOCIALE ȘI DEZVOLTAREA COMUNITARĂ**

Documentația înregistrată la Direcția Generală de Dezvoltare Urbană cuprinde:

- piese scrise : memoriu tehnic
- anexe :
- alte documente :

#### Documentația tehnică:

Studiul se bazează pe metoda interviului structurat, având ca instrument de cercetare un chestionar autoadministrat online. Avantajul acestei metode constă în eliminarea erorilor specifice operatorilor de

interviu. Cetățenii răspund la întrebările din chestionar fără a fi influențați de o terță parte. În acest fel s-au înregistrat un total de 887 interviuri. Dezavantajul acestei metode este că acoperă doar populația care utilizează internetul, pierzând din vedere diverse categorii sociale precum populația vârstnică și cu educație scăzută.

În urma analizei, în ședința din data de 10.06.2015, Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism acordă: **AVIZ FAVORABIL pentru 1.2.4." "STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CONDIȚIILE SOCIALE ȘI DEZVOLTAREA COMUNITARĂ" din Etapa 1 a documentației " 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 ".**

Având : „7” -voturi „**pentru**”

„-” - voturi „**împotrivă**”

„-” - abțineri

„2” - absențe

Menționăm faptul ca proiectantul documentatiei răspunde pentru exactitatea datelor și veridicitatea înscrisurilor cuprinse în documentația prezentată pentru avizare.

AVIZ ARHITECT ȘEF, NR. 007 din 03.08.2015

În urma analizării studiului prezentat și luând în considerare punctul de vedere al consultantului de specialitate, avizul C.T.A.T.U., Arhitectul Șef al municipiului Ploiești emite **AVIZ FAVORABIL pentru 1.2.4." "STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CONDIȚIILE SOCIALE ȘI DEZVOLTAREA COMUNITARĂ" din Etapa 1 a documentației " 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 ".**

## VI. STUDIU DE FUNDAMENARE PRIVIND REABILITAREA, PROTECȚIA ȘI CONSERVAREA MEDIULUI NATURAL ȘI CONSTRUIT LA NIVEL URBAN ȘI METROPOLITAN

Analiza datelor și informațiilor cu privire la situația actuală a factorilor/aspectelor de mediu a permis identificarea problemelor și a cauzelor generatoare, care grevează starea/calitatea acestora și, implicit, sănătatea și condițiile de viață ale populației, precum și posibilitățile de dezvoltare urbană. Acest mod de abordare a permis fundamentarea obiectivă a măsurilor necesare pentru îndepărtarea cauzelor, respectiv, pentru remedierea problemelor, precum și pentru protecția și conservarea stării și calității mediului, în vederea asigurării dezvoltării durabile a comunităților.

Studiul a avut în vedere următorii factori/aspecte de mediu: aerul (inclusiv calitatea precipitațiilor), radioactivitatea mediului, apa de suprafață și subterană, alimentarea cu apă și gospodărirea apelor uzate, solul (inclusiv utilizarea terenurilor), biodiversitatea, spațiile verzi, zgomotul, gestionarea deșeurilor, patrimoniul istoric și cultural, riscurile naturale și antropice.

### 1. Concluzii

A fost identificată o multitudine de disfuncționalități privind starea și/sau calitatea factorilor/aspectelor de mediu din zona urbană și metropolitană Ploiești, disfuncționalități, respectiv, probleme de mediu care prezintă grade mai mari sau mai reduse ale gravității, precum și extinderi spațiale diferite.

Analiza acestor disfuncționalități a evidențiat faptul că cele mai importante sunt legate de următorii factori/aspecte de mediu:

- Calitatea aerului – disfuncționalități manifestate prin niveluri ale concentrațiilor mai multor poluanți care sunt egale sau depășesc valorile limită legale pe arii largi din zona urbană și metropolitană Ploiești, acestea încadrându-se în regimul de gestionare I privind calitatea aerului înconjurător, conform Legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător. Conform aceleiași legi, această încadrare conduce la necesitatea elaborării și implementării unor planuri integrate de calitatea aerului pentru acele arii. Planurile de calitate a aerului se elaborează pentru unități administrativ-teritoriale sau părți din acestea și se aprobă prin hotărâre a consiliului local. În cazul în care planul de calitate a aerului se elaborează pentru două sau mai multe unități administrativ-teritoriale învecinate aparținând aceluiași județ, acesta se aprobă prin hotărâre a consiliului județean.
- Zgomotul – disfuncționalități manifestate prin niveluri ridicate de zgomot în municipiul Ploiești, care ating și depășesc valorile limită, precum și valorile țintă care ar fi trebuit atinse în anul 2012, atât în cursul zilei, cât și în cursul nopții. Traficul rutier reprezintă principala sursă de zgomot pe trama stradală din centrul orașului, pe drumurile de acces în oraș și pe Șoseaua de Vest, generând niveluri de zgomot peste valorile limită și peste valorile țintă pe arii extinse, în special în centrul orașului. În conformitate cu HG nr. 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant – republicată în anul 2008, autoritățile administrației publice locale elaborează planurile de acțiune pentru aglomerările aflate în administrarea lor și implementează măsurile de reducere și gestionare a zgomotului.
- Apa – disfuncționalități manifestate prin niveluri ridicate de poluare a apelor, în special a celor subterane, generate de o multitudine de surse și prin riscul de inundații, disfuncționalități privind gospodărirea apelor uzate care determină poluarea solului și a apelor, disfuncționalități privind



alimentarea cu apă, care afectează populația în mod direct. Disfuncționalitățile afectează zona urbană și metropolitană Ploiești.

- Spațiile verzi – disfuncționalități în perimetrul municipiului Ploiești, constituite de nerespectarea prevederilor OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului (suprafața minimă de spații verzi/locuitor) și ale Legii nr. 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților (elaborarea Registrului Local al Spațiilor Verzi), precum și disfuncționalități privind structura și starea spațiilor verzi.
- Gestionarea deșeurilor – disfuncționalități în zona urbană și metropolitană Ploiești privind gestionarea deșeurilor industriale și din agricultură, colectarea selectivă a deșeurilor la populație, depozitarea necontrolată a deșeurilor, etc., disfuncționalități care afectează atât mediul, cât și populația.

Trebuie precizat că în arealul analizat există riscuri naturale și antropice care pot afecta populația, bunurile materiale și mediul.

### **1.1. Disfuncționalități privind calitatea aerului**

Disfuncționalitățile legate de calitatea aerului, specifice municipiului Ploiești și localităților din zona metropolitană Ploiești sunt prezentate mai jos.

#### *Municipiul Ploiești*

Niveluri ridicate (prin raportare la valorile limită stabilite prin legislația națională) de poluare a aerului înconjurător cu NO<sub>2</sub>, particule în suspensie (TSP, PM<sub>10</sub> și PM<sub>2,5</sub>), ozon, aldehydă formică, amoniac, hidrogen sulfurat și fenoli, niveluri care determină condiții de afectare a sănătății populației în diferite perimetre ale orașului:

- NO<sub>2</sub>: aproape întreaga suprafață a municipiului Ploiești, valori mari ale concentrațiilor apărând în special în zona centrală și în proximitatea arterelor rutiere cu trafic intens;
- TSP: zonele de nord, de vest și de sud ale municipiului Ploiești;
- PM<sub>10</sub>: zona de est a municipiului Ploiești;
- PM<sub>2,5</sub>: jumătatea de nord a municipiului Ploiești;
- ozon: zona centrală a municipiului Ploiești;
- aldehydă formică, amoniac, hidrogen sulfurat și fenoli: în principal perimetre din centrul, nordul și estul municipiului Ploiești.

Niveluri de poluare cu PM<sub>10</sub> și PM<sub>2,5</sub> (particulele cele mai periculoase pentru sănătatea umană, deoarece pătrund în tractul respirator mediu, iar PM<sub>2,5</sub> în alveolele pulmonare) mari în raport cu valorile ghid recomandate de OMS pentru protecția populației la expunerea pe termen lung (an), generând condiții de afectare a sănătății locuitorilor permanenți.

Prezența în aerul înconjurător a benzenului, arsenului, nichelului și a hidrocarburilor aromatice policiclice, substanțe cancerigene, reprezintă, pentru fiecare substanță în parte, un risc pentru populația orașului.

Incidența precipitațiilor acide, cu efecte negative asupra factorilor de mediu biotici și abiotici (vegetație, apă, sol, construcții).

Prezența, în concentrații semnificative, a gazelor acide (NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, CO<sub>2</sub>) și a ozonului (gaz puternic reactiv) în atmosfera orașului, ceea ce determină un grad ridicat de agresivitate a atmosferei asupra materialelor de construcție (metal, beton, lemn, vopsea, etc.), accelerând degradarea acestora. Fenomenul de degradare a materialelor de construcție este favorizat, de asemenea, de precipitațiile acide și de depunerile umede și uscate de particule.

Prezența simultană în atmosfera orașului a oxizilor de azot, a oxizilor de sulf și a ozonului, ceea ce determină condiții de stres chimic asupra vegetației.

Sursele de poluanți atmosferici care generează aceste probleme sunt sursele de tip urban (traficul rutier, încălzirea rezidențială/instituțională/comercială cu sisteme proprii) și sursele majore de tip industrial (rafinăriile de țiței, centralele termice și alte surse de ardere de mare putere), ale căror contribuții se cumulează.

#### Zona metropolitană Ploiești

Niveluri ridicate de poluare a aerului înconjurător cu NO<sub>2</sub>, particule în suspensie (PM<sub>10</sub> și PM<sub>2,5</sub>) și ozon, niveluri care determină condiții de afectare a sănătății populației în diferite perimetre din localități componente ale zonei metropolitane Ploiești:

- NO<sub>2</sub>: perimetre exterioare, limitrofe municipiului Ploiești, din localitățile Bucov și Blejoi;
- PM<sub>10</sub>: la nord de perimetrul municipiului Ploiești, în zona Blejoi și la sud de perimetrul municipiului Ploiești, în zona Brazi;
- PM<sub>2,5</sub>: în zonele Blejoi, Păulești, Bucov, Valea Călugărească, Berceni, Bărcănești și Brazi;
- ozon: în zonele Blejoi și Brazi.

Niveluri de poluare cu PM<sub>10</sub> și PM<sub>2,5</sub> mari în raport cu valorile ghid recomandate de OMS pentru protecția populației la expunerea pe termen lung (an), pe întreaga suprafață a zonei metropolitane Ploiești, generând condiții de afectare a sănătății locuitorilor permanenți.

Prezența în aerul înconjurător a benzenului, arsenului, nichelului și a hidrocarburilor aromatice policiclice, substanțe cancerigene emise de sursele de ardere din localități, reprezintă, pentru fiecare substanță în parte, un risc pentru populația rezidentă.

Incidența precipitațiilor acide, evidențiată cel puțin în localitatea Valea Călugărească, cu efecte negative asupra factorilor de mediu biotici și abiotici (vegetație, apă, sol, construcții). Se apreciază că, deoarece formarea precipitațiilor acide este un fenomen generat de surse aflate la mare/medie distanță, iar în arealul analizat apariția precipitațiilor acide este evidențiată la două stații, este de așteptat ca întreaga zonă metropolitană Ploiești să se afle sub incidența precipitațiilor acide și deci a efectelor negative determinate de acestea asupra mediului.

Prezența gazelor acide (NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, CO<sub>2</sub>) emise de sursele de ardere staționare și mobile din localități și a ozonului (gaz puternic reactiv) în atmosferă, ceea ce determină un grad ridicat de agresivitate a atmosferei asupra materialelor de construcție (metal, beton, lemn, vopsea, etc.), accelerând degradarea acestora, în special în perimetrele localităților mai apropiate de Ploiești (Blejoi și Brazi). Fenomenul de degradare a materialelor de construcție este favorizat, de asemenea, de precipitațiile acide și de depunerile umede și uscate de particule.

Prezența simultană în atmosfera din areal a oxizilor de azot, a oxizilor de sulf și a ozonului, ceea ce determină condiții de stres chimic asupra vegetației, în special în perimetrele localităților mai apropiate de Ploiești (Blejoi și Brazi).

Principalele cauze care generează disfuncționalitățile privind calitatea aerului din zona urbană și metropolitană Ploiești sunt:

- Concentrarea în municipiul Ploiești și, în bună măsură, în unele localități din restul zonei metropolitane Ploiești, a celor mai multe activități industriale de mare anvergură din județul Prahova.
- Astfel, în zona analizată există patru rafinării de țiței, dintre care trei în municipiul Ploiești și una în comuna Brazi. În această zonă funcționează, de asemenea, trei centrale electrice și de termoficare de mare capacitate, dintre care una amplasată în municipiul Ploiești și două în comuna Brazi. Alături de

acestea, funcționează o serie de unități industriale cu diferite profiluri (procesare metale, incinerare deșeuri periculoase, industrie chimică, industrie alimentară, producere sticlă și fibre minerale, etc.), ferme de păsări, depozite de deșeuri, etc., cu impact semnificativ asupra calității aerului.

- Amplasarea multor surse industriale majore în zona de est și în zona de nord a municipiului Ploiești, la limita sau în exteriorul perimetrului acestuia la distanțe relativ mici, favorizează afectarea calității aerului din municipiu, ca urmare a condițiilor locale de transport al poluanților caracterizate de vânt predominant din direcții din cadrul sectorului nord – est.
- Amplasarea multor surse industriale majore, relativ grupat, la limita sau în exteriorul perimetrului municipiului Ploiești la distanțe relativ mici, determină afectarea calității aerului pe arii largi care cuprind perimetre din municipiul Ploiești și din localități învecinate. La aceasta contribuie și unele caracteristici ale anumitor surse: coșuri înalte, viteze și temperaturi de emisie relativ mari, debite masice de poluanți mari.
- Municipiul Ploiești este o aglomerație urbană cu o populație de 209.945 locuitori, una dintre cele numai 13 aglomerații urbane din România (cele mai mari din punct de vedere al numărului de locuitori) din punct de vedere al calității aerului, definite conform Legii nr. 104/2011 și singura din județul Prahova, ceea ce implică, inerent, emisii importante asociate principalelor surse de tip urban – încălzire rezidențială/instituțională/comercială cu sisteme proprii, prepararea hranei și traficul rutier în perimetrul localității.

Emisiile de poluanți asociate surselor menționate au o contribuție foarte mare (în anumite circumstanțe mai mare decât contribuția surselor industriale) la creșterea nivelurilor de concentrații în aerul înconjurător de pe întreaga suprafață a orașului. Situația este determinată de caracteristicile fizice ale surselor (surse joase care emit la nivelul solului sau la înălțimi mici) și de marea răspândire spațială a acestora.

Aporturile cumulate ale surselor urbane și industriale determină creșterea semnificativă a concentrațiilor anumitor poluanți în diferite perimetre ale orașului, concentrații care pot depăși valorile limită pe termen scurt, mediu și/sau lung de mediere.

Emisiile de poluanți din perimetrul municipiului Ploiești influențează, direct sau indirect, calitatea aerului din zonele învecinate, determinând creșterea concentrațiilor poluanților primari (poluanții care sunt emiși de surse în atmosferă) și/sau a concentrațiilor poluanților secundari (poluanții care se formează în atmosferă și care rezultă din reacțiile chimice în atmosferă ale poluanților primari, așa cum este ozonul).

Fiecare localitate din componența zonei metropolitane Ploiești reprezintă un ansamblu de surse de tip urban (încălzirea rezidențială și prepararea hranei, exclusiv cu sisteme proprii, utilizând diferite tipuri de combustibil, traficul rutier) la care se adaugă surse specifice zonelor rurale (creșterea animalelor și păsărilor în sistem casnic sau în ferme, culturi de vegetale) amplasate în perimetrul intravilan și în perimetrul extravilan și, după caz, surse de tip industrial.

Sursele amplasate în perimetrele intravilane pot fi considerate, în general, surse de suprafață cu înălțimi reduse de emisie, care cuprind practic întreaga suprafață a acestor perimetre și care pot afecta la niveluri semnificative calitatea aerului la nivel local.

Principalul poluant comun surselor de tip urban, agricol și industrial este reprezentat de particulele în suspensie, ceea ce explică nivelurile ridicate și extinderea spațială mare a poluării cu particule din zona urbană și metropolitană Ploiești.

Rețeaua importantă de căi rutiere (patru drumuri naționale și mai multe drumuri județene și comunale), cu o intensitate deosebită a traficului, în special pe drumurile naționale (DN1, DN1A, DN1B, DN72) constituie un ansamblu de surse importante de poluanți pentru zonele limitrofe acestora, precum și, în general, pentru întreg arealul.

Intensitatea mare a traficului în aglomerarea Ploiești, care constituie o sursă majoră de NO<sub>2</sub>, particule, Pb și alte metale, extinsă pe întreaga suprafață a municipiului. Contribuția acestei surse la creșterea concentrațiilor de poluanți la nivel respirator este accentuată de caracteristicile sale fizice – sursă la nivelul solului, care afectează în special straturile joase de aer.

## **1.2. Disfuncționalități privind starea și calitatea apei**

Analiza aspectelor referitoare la starea și calitatea apelor de suprafață și subterane, precum și la alimentarea cu apă și la evacuarea și epurarea apelor uzate a pus în evidență o serie de disfuncționalități, evidențiate mai jos.

### **1.2.1. Calitatea apelor de suprafață și subterane**

Localitățile Ariceștii Rahtivani, Băicoi, Bărcănești, Blejoi, Berceni, Boldești – Scăeni, Brazi, Bucov, Păulești, Plopeni, Târgșoru Vechi, Valea Călugărească se găsesc pe lista din Anexa privind Zone vulnerabile la poluarea apelor cu nitrați – localități, la Ordinul nr. 1552/2008 pentru aprobarea listei localităților pe județe unde există surse de nitrați din activități agricole.

Concentrațiile medii anuale de azotați, din anul 2013, în cursurile de apă din zonele vulnerabile menționate au atins concentrația maximă admisă de 50 mg/l pentru ca apele dulci de suprafață să poată fi utilizate pentru potabilizare după o tehnologie standard adecvată de tratare corespunzătoare. Ca urmare, se constată, pe de o parte, existența în continuare a unor surse de poluare a apelor cu azotați (concentrația de 50 mg/l reprezintă o valoare semnificativă), iar pe de altă parte că, dacă se va dori utilizarea acestor ape pentru potabilizare, va fi necesară adoptarea unei tehnologii de tratare adecvate, cu costurile aferente.

Sursele de poluare a apelor de suprafață cu azotați sunt atât punctiforme, cât și difuze. Principalele surse punctiforme sunt fermele de animale, unele unități industriale și unele instituții. Sursele difuze sunt fie directe – depozitarea deșeurilor în albiile și pe malurile cursurilor de apă, fie indirecte, prin intermediul apelor freatice – depozitarea necontrolată a deșeurilor pe teren, latrinele uscate, pierderi din rețelele de canalizate uzate.

Apele subterane din stratele freatice, în principal din zona municipiului Ploiești și din sudul acestuia, contaminate cu produse petroliere.

Principalele surse sunt unitățile industriale de rafinare a țițeiului și facilitățile conexe (în special batalurile de stocare a reziduurilor petroliere), precum și sistemele de transport al țițeiului și al produselor petroliere. Poluarea apelor subterane este de natură istorică, dar din păcate există încă surse importante de contaminare.

Poluarea apei pârâului Dâmbu și prin intermediul acestuia, a apei râului Teleajen, ca urmare a evacuării de ape uzate industriale neepurate și de ape uzate municipale incomplet epurate în stația existentă de epurare a municipiului Ploiești.

Apele subterane din stratele freatice contaminate chimic și, în unele zone, și bacteriologic.

Principalele surse sunt depozitarea necontrolată a deșeurilor, gestionarea necorespunzătoare a dejecțiilor animaliere, atât în ferme, cât și în gospodăriile individuale, latrinele uscate, pierderile din rețelele de canalizare uzate, utilizarea îngrășămintelor chimice.

### **1.2.2. Alimentare cu apă**

În contextul general al existenței unor sisteme centralizate de alimentare cu apă, atât în municipiul Ploiești, cât și în toate orașele și comunele din zona metropolitană, acestea nu asigură alimentarea cu apă a tuturor locuitorilor, cu excepția celor din comunele Ariceștii Rahtivani, Bărcănești și Târgșoru Vechi. Dacă în cele mai multe localități se asigură alimentarea cu apă a peste 88 % dintre locuitori, există încă anumite localități în care gradul de racordare a populației este redus: comuna Bucov 45,7 %, comuna Păulești 36 %, orașul Boldești – Scăeni 29,3 %, comuna Valea Călugărească 19 %, în condițiile în care gradul de racordare al localităților este cu mult mai mare.

Rețelele de alimentare cu apă sunt în bună parte vechi și sunt realizate din conducte de azbociment în proporție de cca. 16%.

Factorii de risc principali la adresa sănătății publice legate de alimentarea cu apă:

- lipsa, în majoritatea covârșitoare a cazurilor, a dimensionării, instituirii, asigurării și respectării zonelor de protecție sanitară a surselor și instalațiilor de tratare și transport a apei către consumatori;
- deficiențele tehnico-construcive și/sau uzura instalațiilor/rețelelor de distribuție, care duc frecvent la apariția de avarii și întreruperi ale furnizării apei către consumatori;
- deficiențe de exploatare și întreținere;
- lipsa monitorizării/sau monitorizarea necorespunzătoare a calității apei potabile;
- lipsa permanenței la nivelul stațiilor de tratare și în general neasigurarea cu personal de pază specializat a sistemelor de aprovizionare cu apă;
- furnizarea pentru consum uman a apei industriale din surse neautorizate și neverificate sanitar;
- deficiențe în strategia deținătorilor de surse și instalații de alimentare cu apă potabilă, semnalate de ISU Județ Prahova pentru zona metropolitană Ploiești:
  - inexistența rezervoarelor de înmagazinare care să asigure o rezervă de apă în caz de avarii, calamități și unde să se poată realiza o dezinfecție a apei sau o corectare a concentrației clorului rezidual: Bărcănești, Blejoi, Brazi;
  - neasigurarea zonelor de protecție sanitară, în conformitate cu prevederile legale, la toate sursele subterane;
  - lipsa dezinfecției apei (unele localități rurale aprovizionate din surse subterane);
  - rețele de distribuție cu uzură avansată, cu numeroase avarii;
  - distribuția discontinuă sau întreruperea furnizării apei pentru perioade de câteva zile, datorită neachitării de către deținătorii de instalații de aprovizionare cu apă a datoriei către furnizori: Băicoi, Valea Călugărească, Ariceștii Rahtivani, Târgșoru Vechi;
  - lipsa personalului de exploatare calificat, în majoritatea localităților rurale;
  - personal insuficient pentru realizarea întreținerii și reparațiilor la nivelul sistemului de aprovizionare cu apă: toate localitățile rurale;
  - lipsa organizării unor servicii de specialitate la nivelul primăriilor, a localităților rurale cu atribuții în exploatarea sistemelor de aprovizionare cu apă potabilă: Ariceștii Rahtivani;
  - concesionarea serviciilor de aprovizionare cu apă unor agenți economici, fără ca aceștia să dispună de personal cu pregătire profesională necesară;
  - inexistența sau nerespectarea Regulamentului de exploatare;
  - neanunțarea D.S.P. Prahova cu privire la toate opririle efectuate în distribuția apei, a avariilor, a modificărilor aduse în sistemul de aprovizionare cu apă potabilă, conform legislației în vigoare;
  - inexistența unei strategii locale de îmbunătățire a alimentării cu apă a localității, de reducere a risipei de apă;
  - inexistența planurilor de urgență în caz de accident, calamitate, catastrofă;
  - lipsa unui rezervor de înmagazinare care să asigure o rezervă pentru cel puțin 12 ore la nivelul Spitalului Orășenesc Băicoi.
  - deficiențe privind alimentarea cu apă din fântâni;
  - inexistența și/sau nereactualizarea evidențelor fântânilor publice;
  - neimplicarea primăriilor în amenajarea, întreținerea, asanarea și dezinfecția acestora;

- existența unor instituții publice fără apă curentă (unități de învățământ, cabinete medicale individuale);
- calitatea necorespunzătoare chimică și bacteriologică a apei acestor fântâni;
- construcția, amenajarea și întreținerea necorespunzătoare a surselor locale (fântâni publice): fără perimetre de protecție sanitară, fără acoperiș și fără capac.

### 1.2.3. Gospodărirea apelor uzate

#### Municipiul Ploiești

În timp, cea mai mare parte a rețelei de canalizare ape pluviale a devenit o rețea de tip unitar, necontrolată. Interconectarea necontrolată a unor colectoare transportând ape uzate menajere/industriale la colectoarele de ape pluviale permite în câteva puncte descărcarea continuă a apelor uzate în pâraul Dâmbu pe timp uscat, determinând poluarea acestuia.

Existența unor unități industriale care descarcă apele uzate direct în pâraul Dâmbu, deși municipiul Ploiești beneficiază de o stație de epurare ape uzate industriale.

Stația municipală de epurare ape uzate dispune numai de treapta mecanică, ceea ce nu asigură o eficiență corespunzătoare. Trebuie precizat că pâraul Dâmbu, care este emisarul pentru apele epurate se varsă în râul Teleajen, așa încât orice poluare din apele uzate poate crea prejudicii importante pentru populația din zonă și pentru mediul înconjurător.

Stația municipală de epurare ape uzate nu dispune de sisteme moderne de tratare a nămolului de epurare.

#### Localitățile din zona metropolitană

Lipsa sistemelor de canalizare și, desigur, a stațiilor de epurare ape uzate în localitățile: Ariceștii Rahtivani, Bărcănești, Berceni, Blejoi, Dumbrăvești și Găgeni (comuna Păulești), în condițiile în care aceste localități dispun de rețea de alimentare cu apă. Situația determină poluarea solului și a subsolului din aceste areale.

În Comuna Târgșoru Vechi este în implementare un sistem centralizat de canalizare și o stație de epurare ape uzate, dar numai pentru localitatea Strejnicu. Rețeaua de canalizare acoperă numai 40 % din necesar.

Comuna Valea Călugărească dispune de un sistem centralizat de canalizare și de o stație de epurare numai pentru satele Arva, Valea Călugărească, Valea Mantei și Valea Poienii.

### **1.3. Disfuncționalități privind starea și calitatea solului**

#### 1.3.1. Disfuncționalități referitoare la calitatea solului

Existența unui număr de cinci situri contaminate pentru care încă nu s-a luat nicio măsură de remediere, pentru unele nici cel puțin la nivel de proiect, și anume:

- 14 bataluri de gudroane acide din incinta Rafinăriei Vega, Ploiești, str. Văleni, nr. 146; pentru remedierea acestui sit contaminat există un proiect de remediere neimplementat;
- Batalul de fosfogips de la Valea Călugărească, satul Arva, din amplasamentul aparținând S.C. VIR Company S.R.L. București – punct de lucru Valea Călugărească;
- Depozitul de cenușă de pirită de la Valea Călugărească, satul Arva, din amplasamentul aparținând S.C. MEGA Company S.R.L. București;
- Batalul de reziduuri petroliere al Rafinăriei Astra Română, Ploiești, amplasat în exteriorul incintei rafinăriei și aparținând în prezent unei persoane fizice;
- Batalul de reziduuri petroliere din zona Rafinăriei Vega, Ploiești, sit orfan în trecut, aparținând în prezent Direcției Silvice Prahova.

Existența unor surse punctuale industriale și instituționale de poluare a solului și totodată, a apelor.

Existența unor multiple surse difuze de poluare a solului, în special în localitățile lipsite de sisteme de canalizare sau în care aceste sisteme nu asigură colectarea integrală a apelor uzate, pe terenurile agricole pe care se utilizează îngrășăminte chimice, pesticide și/sau dejecții animaliere neconforme pentru aplicarea pe teren, în zonele rurale în care deșeurile se depozitează necontrolat.

#### 1.3.2. Disfuncționalități referitoare la construibilitate

Teritoriul orașului poate fi împărțit în 3 categorii cu grad diferit de restricționare din punct de vedere al construibilității:

- terenuri fără restricții, bune pentru construit (cea mai mare parte a orașului) ;
- terenuri construibile cu amenajări (cu restricții din punct de vedere al construibilității: zone cu umpluturi mai groase de 2,00 m, perimetre protecție rețele electrice, zone de protecție cimitire, monumente istorice și arhitecturale, etc.);
- terenuri neconstruibile (zonele de protecție cu regim sever și de restricție ale surselor de apă).

#### **1.4. Disfuncționalități privind biodiversitatea**

##### Situl Natura 2000

##### Situl ROSCIO164 – Pădurea Plopeni:

- accesibilitate facilă la sit și în interiorul sitului, favorizând, pe de o parte, circulația fără restricții a persoanelor și a diferitelor mijloace de transport în perimetrul sitului, iar pe de altă parte, practicarea necontrolată a unor activități de turism și de agrement, recoltarea de plante rare, recoltarea/uciderea de insecte, cu consecințe negative asupra sitului: poluarea solului (inclusiv prin depozitarea deșeurilor menajere și a celor de construcții/demolare), poluarea aerului, zgomot, perturbarea vieții sălbatice și a stării de conservare a ecosistemului.
- management forestier necorespunzător, prin activități de defrișare, care afectează starea și evoluția ecosistemului, prin plantarea unor specii de arbori nepotrivite zonei care afectează ciclul de viață al speciei *Peucedanum rochelianum* (plantă endemică, amenințată) și regenerarea naturală a pădurii de stejar, precum și prin lucrări de desecare;
- presiuni și amenințări indirecte, pe termen lung sau cu cauze incerte: reducerea populațiilor de amfibieni sub limita ce asigură rezerva trofică de echilibru, modificarea conformației terenului și a vegetației, cu impact asupra teritoriului de hrănire și de cuibărire a speciilor de păsări, scăderea potențialului de hrănire și de adăpost pentru unele specii de insecte;
- lipsa unui plan de management al sitului până în anul 2013 care să conducă la eliminarea/diminuarea factorilor perturbatori și la impunerea unor practici adecvate protecției, regenerării și conservării sitului, ceea ce a favorizat afectarea continuă a acestuia;
- implementarea acțiunilor din Planul de management necesită timp, ceea ce va determina continuarea, în următoarea perioadă de timp (1 – 3 ani) a acțiunii presiunilor și amenințărilor directe și indirecte.

##### Situl ROSCIO290 – Coridorul Ialomitei:

- practicarea activităților agricole și a pășunatului, conducând la afectarea majoră a stării și funcționării ecosistemelor naturale, la poluarea solului, apei și aerului;
- existența lucrărilor hidrotehnice și a captărilor de apă, precum și extragerea de agregate din albiile râurilor, determinând afectarea regimurilor de curgere, respectiv, a ecosistemelor acvatice;
- existența unor construcții în zona de luncă, afectând starea și funcționarea ecosistemelor de luncă;
- management necorespunzător al pădurilor de luncă, prin defrișarea acestora și prin înlocuirea cu plantații de plop și sălcii selecționate neadecvat protejării și conservării acestor ecosisteme forestiere;

- extinderea speciilor invazive ca urmare a activităților antropice, cu efecte negative asupra ecosistemelor endemice;
- lipsa unei/unor structuri de administrare a sitului și a unui plan de management care să permită protecția, regenerarea și conservarea sitului.

### 1.5. Disfuncționalități privind spațiile verzi

Disfuncționalități identificate de APM Prahova:

- Modul de structurare a spațiilor verzi, în elemente izolate, fără legătură fizică între ele, determină o importanță ecologică redusă a acestora, cel mult la nivel de cartier. Ca principiu, spațiile verzi trebuie privite ca mijloace de generare a habitatelor naturale în mediul urban, de sporire a biodiversității locale și de îmbunătățire a conexiunilor ecologice.
- Calitatea spațiilor verzi este în scădere.
- Proliferarea speciilor invazive.
- Se cultivă un număr mare de specii care nu sunt indigene și, mai ales, sunt ineficiente în reducerea poluării și a nivelurilor de zgomot.
- Deși condițiile de mediu s-au schimbat dramatic în ultimii ani nu s-a intervenit cu nimic în proiectarea spațiilor verzi cu rol de agregare socială (spațiile verzi din Centrul Civic au păstrat același aspect de peste 20 ani, în prezent fiind aproape neutilizabile în zilele cu caniculă).

Disfuncționalități identificate de S.C. Servicii de Gospodărire Urbană Ploiești S.R.L., care administrează spațiile verzi sunt:

- Vegetație îmbătrânită care necesită înlocuire treptată, completare, împropățare.
- Discontinuitatea sistemului de spații verzi – lipsa aliniamentelor de arbori pe ambele laturi ale străzilor.
- Alei cu îmbrăcăminte asfaltică – factor de stres pentru vegetație, necesitând înlocuire cu pavele, dale decorative.
- Amestecul de zăpadă cu material antiderapant de pe străzi, depozitat pe aliniamente și pe scuaruri afectează grav vegetația.
- Inexistența sistemelor de irigație.

Alte disfuncționalități:

- Suprafața de spațiu verde din terenul intravilan care revine fiecărui locuitor este de numai 10,342 m<sup>2</sup>/locuitor, sub 40 % din necesarul de 26 m<sup>2</sup>/locuitor pe care trebuia să îl asigure autoritățile administrației publice locale începând de la 1 ianuarie 2014, conform prevederilor *OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată și modificată prin Legea nr. 265/2006, cu completările și modificările ulterioare*.
- Pentru municipiul Ploiești nu se dispune de un Registru Local al Spațiilor Verzi al municipiului Ploiești, elaborat în conformitate cu cerințele Legii nr. 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților – republicată, cu completările și modificările ulterioare, precum și cu Normele tehnice din 17.05.2010 pentru aducerea la îndeplinire a prevederilor acestei legi. În prezent se dispune numai de o formă preliminară care constă într-un inventar preliminar al spațiilor verzi.

### 1.6. Disfuncționalități privind nivelurile de zgomot

Zgomotul urban reprezintă unul dintre factorii de disconfort pentru populație, factor care, în anumite situații poate determina chiar afectarea sănătății umane.

Disfuncționalitățile identificate în ceea ce privește zgomotul ambiental din aglomerarea Ploiești sunt:

- Principalele surse de zgomot sunt, în ordinea importanței: traficul rutier, activitățile industriale majore, circulația tramvaielor și traficul feroviar.



- Traficul rutier pe trasa stradală din centrul oraşului, pe drumurile de acces în oraş şi pe Şoseaua de Vest generează niveluri ridicate de zgomot, peste valorile limită, precum şi peste valorile ţintă care ar fi trebuit atinse în anul 2012, atât în cursul zilei, cât şi în cursul nopţii.
- Traficul rutier reprezintă sursa cu cea mai mare răspândire spaţială, ceea ce, coroborat cu nivelurile mari ale zgomotului ambiental generat, determină cele mai largi arii de influenţă şi, în consecinţă, cel mai mare număr de locuinţe şi de persoane posibil a fi afectate.
- Activităţile industriale majore din municipiul Ploieşti pot determina niveluri crescute de zgomot (atingerea valorilor limită şi depăşirea cu până la 5 dB a valorilor ţintă) numai strict local, pe arii restrânse din proximitatea limitelor incintelor industriale.
- Circulaţia tramvaielor poate determina creşteri ale nivelurilor de zgomot (depăşirea cu până la 5 dB a valorilor ţintă) pe distanţe reduse, de-a lungul căilor de rulare.

Problemele referitoare la zgomotul ambiental din zona metropolitană Ploieşti au fost identificate numai pentru comunele Brazi, Blejoi şi Bărcăneşti, comune incluse în aglomerarea Ploieşti pentru care s-au elaborat hărţile strategice de zgomot. Problemele identificate constau în:

- Comuna Brazi - principalele surse de zgomot sunt traficul feroviar şi activităţile industriale majore. Populaţia afectată este relativ redusă ca număr.
- Comunele Blejoi şi Bărcăneşti principala sursă de zgomot este traficul rutier. Populaţia afectată este relativ redusă ca număr.

### 1.7. Disfuncţionalităţi privind gestionarea deşeurilor

Referitor la situaţia actuală în domeniul gestionării deşeurilor se semnalează următoarele disfuncţionalităţi:

- Lipsa din Planul Judeţean de Gestionare a Deşeurilor şi din Sistemul de Management Integrat al Deşeurilor în Judeţul Prahova a prevederilor privind gestionarea fluxurilor speciale de deşeuri şi a deşeurilor industriale, în conformitate cu prevederile legale şi care să prevadă măsurile pentru atingerea ţintelor stabilite prin legislaţia specifică aplicabilă, prevederi deosebit de importante pentru municipiul Ploieşti şi pentru zona metropolitană Ploieşti, în care funcţionează mari obiective industriale generatoare istorice şi actuale de deşeuri industriale periculoase;
- Existenţa în arealul analizat a unor depozite de deşeuri industriale cu impact istoric şi actual major asupra mediului, şi anume: bataluri de gudroane acide şi de reziduuri petroliere în zona municipiului Ploieşti, halda de fosfogips şi depozitul de cenuşă de pirită de la Valea Călugărească;
- Lipsa colectării selective la sursă a deşeurilor generate de populaţie;
- Lipsa staţiilor de compostare pentru deşeurile biodegradabile;
- Depozitarea necontrolată, de către populaţie, a deşeurilor pe spaţiile verzi din zonele urbane;
- Depozitarea necontrolată, de către populaţia din zonele rurale, a deşeurilor, indiferent de natura acestora, în albiile şi pe malurile cursurilor de apă, precum şi pe suprafeţe de teren neprotejate;
- Gestionarea necorespunzătoare a dejecţiilor animaliere, atât în gospodăriile individuale, cât şi în cadrul unor ferme.

### 1.8. Disfuncţionalităţi privind ricurile naturale şi antropice

Disfuncţionalităţile identificate sunt legate, în principal, de aspectele privind prevenirea şi limitarea situaţiilor de risc, a căror responsabilitate revine, după caz, autorităţilor administraţiei publice locale, unor instituţii de specialitate, populaţiei şi/sau operatorilor.

Pentru zona urbană şi metropolitană Ploieşti, acestea sunt:

- Insuficienţa lucrărilor reţelei de lucrări hidrotehnice care protejează populaţia şi terenurile de revărsarea apelor, astfel că există încă foarte multe **zone vulnerabile la inundaţii**, dintre care, în zona metropolitană Ploieşti, comuna Bărcăneşti.
- Capacitate redusă de intervenţie în cazul **fenomenelor meteorologice extreme**.

- Expertizarea incompletă, din punct de vedere al **riscului seismic**, a clădirilor din municipiul Ploiești și din celelalte localități (pe categorii de clădiri, regim de înălțime și material, perioadă de construcție și norme de proiectare antiseismică aplicate), în scopul stabilirii de măsuri specifice de protecție în raport cu expunerea locuitorilor din acestea la riscuri, ca urmare a acțiunii seismice.
- Lipsa implementării măsurilor de protecție la cutremur a clădirilor cu risc seismic.
- Lipsa studiilor de specialitate în vederea identificării zonelor cu potențial de producere a alunecărilor de teren.
- Existența, în principal, în zonele rurale, a **riscurilor de declanșare a incendiilor** de pădure și a altor categorii de incendii ca urmare a practicilor de ardere deschisă a deșeurilor vegetale. Situația este accentuată de hotărâri ale autorităților administrației publice locale care permit populației arderea vegetației uscate, desigur, cu specificarea “în condiții controlate”, precum și de lipsa controlului și a măsurilor de coerciție.
- Existența **riscurilor industriale**, în principal, ca urmare a prezenței unui număr de nouă operatori industriali cu risc de producere de accidente majore, în care sunt implicate substanțe periculoase, din totalul de zece astfel de operatori din județul Prahova. Managementul acestor riscuri se realizează prin planurile de urgență în caz de accidente în care sunt implicate substanțe periculoase, planuri obligatorii pentru toți operatorii economici care cad sub incidența Directivei SEVESO.
- Operatori industriali cu risc de producere de accidente majore care sunt amplasați în vecinătatea ariilor populate determină existența **zonelor de risc la incendii, explozii, avarii, accidente chimice** pentru populație și pentru unele obiective economice.
- Existența **riscurilor de transport** al substanțelor periculoase pe căile rutiere, feroviare și prin conducte. Diminuarea riscurilor de transport revine în principal operatorilor terminalelor și transportatorilor (inclusiv personalului implicat direct). O contribuție importantă pot avea autoritățile administrației publice locale și structurile Ministerului Transporturilor.
- Existența riscului **de poluare a apelor de suprafață și subterane, precum și de afectare a sănătății umane**, ca urmare a practicilor populației, în special din zonele rurale, de depozitare necontrolată a deșeurilor (menajere, de construcții, animaliere, etc.) în albiile și pe malurile cursurilor de apă și pe terenul neprotejat, precum și de gestionarea necorespunzătoare a dejecțiilor animalelor. Situația este accentuată de implicarea insuficientă a autorităților publice locale prin măsuri de control, de coerciție și de educare.
- Existența întregii incinte a **Rafinăriei Petrobrazi ca punct critic** în ceea ce privește poluarea permanentă cu produse petroliere a apelor, precum și în ceea ce privește poluările accidentale, ca urmare a instalațiilor de epurare ineficiente, precum și a sistemelor de canalizare aflate în stare de uzură avansată și, în mare parte, cu trasee neidentificate.
- Existența **factorilor de risc la adresa sănătății publice, asociați alimentării cu apă** și anume:
  - lipsa, în majoritatea covârșitoare a cazurilor, a dimensionării, instituirii, asigurării și respectării zonelor de protecție sanitară a surselor și instalațiilor de tratare și transport a apei către consumatori;
  - deficiențe tehnico-construcitive și/sau uzura instalațiilor/rețelelor de distribuție, deficiențe de exploatare și întreținere, furnizarea pentru consum uman a apei industriale din surse neautorizate și neverificate sanitar;
  - deficiențe în strategia deținătorilor de surse și instalații de alimentare cu apă potabilă;
  - inexistența rezervoarelor de înmagazinare în anumite localități și la unele obiective (spitale), neasigurarea zonelor de protecție sanitară, în conformitate cu prevederile legale, la toate sursele subterane;
  - rețele de distribuție cu uzură avansată;
  - distribuția discontinuă sau întreruperea furnizării apei pentru perioade de câteva zile;
  - lipsa personalului de exploatare calificat, personal insuficient pentru realizarea întreținerii în localitățile rurale, inexistența sau nerespectarea Regulamentului de exploatare;
  - concesionarea serviciilor de aprovizionare cu apă unor agenți economici fără personal cu pregătire profesională necesară;

- inexistența planurilor de urgență în caz de accident, calamitate, catastrofă;
- deficiențe cu privire la construirea, amenajarea, întreținerea și exploatarea fântânilor publice din localitățile care nu sunt dotate sau sunt dotate parțial cu sisteme centralizate de alimentare cu apă.
- Existența **riscurilor pentru sănătatea umană** ca urmare a: lipsei rețelelor de canalizare, utilizării de latrine uscate, în special în mediul rural, lipsei sau existenței unor stații de epurare neperformante/exploatate necorespunzător, gestionării necorespunzătoare a deșeurilor medicale periculoase.  
Principala problemă în acest domeniu o reprezintă existența unor spații și circuite necorespunzătoare de depozitare temporară, respectiv evacuare a deșeurilor medicale periculoase, datorită soluțiilor constructive depășite moral a tuturor unităților sanitare din județul Prahova. La aceasta, se adaugă și posibilitatea nerespectării cu strictețe a prevederilor legale din domeniu.
- Existența **riscurilor de declanșare a unor epidemii** ca urmare a contaminării microbiologice a apelor râurilor Prahova și Teleajen, prin utilizarea apei din aceste râuri de către turiști în scop menajer.
- Existența **riscurilor de poluare a solului și apelor** și de afectare a sănătății umane ca urmare a gestionării și utilizării necorespunzătoare a dejecțiilor animalelor din cadrul fermelor.
- Existența **riscurilor de epizootii și de zoonoze**, ca urmare a unor practici necorespunzătoare ale populației în creșterea și îngrijirea animalelor și în utilizarea produselor animale, precum și ca urmare a neimplicării autorităților administrației publice locale în acțiuni de prevenire.
- Existența **riscurilor de incendii**, asociate, pe de o parte, numărului mare de activități industriale și comerciale cu risc mare de incendiu, grupate în principal în municipiul Ploiești și în vecinătate, iar pe de altă parte, asociate neglijenței și nerespectării normelor PSI de către populație și de către unii operatori. Implementarea normelor PSI, precum și elaborarea și implementarea planurilor de protecție împotriva incendiilor sunt responsabilitatea oricărei persoane juridice.
- Existența unor **riscuri sociale**, în principal în municipiul Ploiești, în cursul desfășurării unor manifestări cultural-sportive. Unele dintre aceste riscuri pot fi evitate prin implicarea eficientă a autorităților administrației publice locale pe durata activităților de organizare, desfășurare și finalizare.

## 2. Propuneri :

### 2.1. Calitatea aerului

Se precizează că pentru gestionarea calității aerului în aglomerarea Ploiești, formată din municipiul Ploiești și comunele limitrofe, în anul 2010 a fost elaborat *Programul integrat de gestionare a calității aerului pentru aglomerarea Ploiești*.

*Programul integrat de gestionare a calității aerului* cuprinde: descrierea situației în care apar depășirile valorilor limită legale stabilite prin actele normative specifice, analiza cauzelor, observarea tendințelor, precum și măsurile/acțiunile propuse.

Măsurile prevăzute se adresează, pe de o parte, reducerii emisiilor de poluanți generate de anumite categorii de surse, iar pe de altă parte, protecției calității aerului înconjurător prin mărirea suprafețelor de spații verzi.

Măsurile pentru reducerea emisiilor de poluanți se grupează în:

- Măsuri pentru reducerea emisiilor generate de traficul rutier, în responsabilitatea primăriilor:
  - măsuri de reabilitare/modernizare/asfaltare/întreținere infrastructură rutieră, inclusiv urbană (continuarea programelor de modernizare a liniilor de tramvai și a tramei stradale aferente în municipiul Ploiești);
  - măsuri de: fluidizare a traficului, extindere a zonelor pietonale, extindere a pistelor pentru biciclete, asigurare a locurilor de parcare.

- Măsuri pentru reducerea emisiilor generate de încălzirea rezidențială/instituțională/ comercială, în responsabilitatea primăriilor, prin extinderea sau prin realizarea rețelelor de alimentare cu gaze naturale în scopul înlocuirii combustibililor fosili;
- Măsuri pentru reducerea emisiilor de la sursele industriale, în responsabilitatea operatorilor economici (inclusiv din punct de vedere financiar), prin achiziții de echipamente noi, modernizări tehnice și tehnologice.

Alte măsuri prevăzute de Programul integrat de gestionare a calității aerului sunt măsuri din domeniul administrativ și se referă la:

- implicarea autorităților administrației publice locale, alături de autoritățile de mediu, în controlul implementării și respectării măsurilor de reducere a emisiilor de particule de pe șantierele de construcții;
- implicarea autorităților administrației publice locale, alături de autoritățile de mediu, în conștientizarea publicului cu privire la protecția mediului, respectiv, a calității aerului.

Trebuie precizat că anul 2015 este un an important pentru autoritățile administrației publice locale în ceea ce privește identificarea măsurilor viitoare necesar a fi asumate de toți factorii responsabili pentru menținerea sau pentru reducerea emisiilor de poluanți atmosferici (în funcție de încadrarea în regimuri de gestionare a aglomerării Ploiești și a zonei de evaluare a calitatii aerului înconjurător - Județul Prahova, cu excepția aglomerării Ploiești, conform definiției din Legea nr. 104/2011) și asigurarea unei calități corespunzătoare a aerului înconjurător pentru locuitorii municipiului Ploiești și ai localităților din zona metropolitană Ploiești.

Astfel, anul 2015 este anul în care se încheie pe de o parte, valabilitatea actualului Program integrat de gestionare a calității aerului, iar pe de altă parte, a perioadei de tranziție pentru anumite unități industriale majore care intră sub incidența Legii nr. 278/2013 privind emisiile industriale (IPPC) și care, începând de la 1 ianuarie 2016 au obligația de a asigura conformarea emisiilor de poluanți de la toate sursele cu prevederile acestei legi.

Ca urmare, Programul integrat de gestionare a calității aerului pentru aglomerarea Ploiești va trebui actualizat, urmând ca acesta să includă măsuri fie pentru reducerea în continuare a emisiilor/nivelurilor de poluare, fie pentru menținerea acestora cel puțin la nivelul actual. Decizia în acest sens se va lua în funcție de încadrarea actuală a aglomerării Ploiești și a zonei Județul Prahova în regimuri de evaluare și de gestionare, care va fi stabilită prin ordin al ministrului mediului, apelor și pădurilor, în cursul anului 2015.

Având în vedere faptul că, pe de o parte, viitorul Plan Urbanistic General al municipiului Ploiești va avea o valabilitate de minimum 10 ani, iar pe de altă parte, în conformitate cu prevederile Legii nr. 104/2011 și cu atribuțiile care le revin pentru asigurarea unor condiții bune de viață pentru locuitori, preocuparea autorităților administrației publice locale pentru asigurarea unui aer cât mai curat trebuie să fie permanentă.

În acest sens se fac următoarele **proponeri**:

- Elaborarea periodică a unui plan local de îmbunătățire a calității aerului înconjurător, în conformitate cu prevederile *Legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător – Capitolul II: Atribuții și responsabilități, Capitolul III: Evaluarea și gestionarea calității aerului înconjurător și Anexa nr. 10: Informațiile care urmează a fi incluse în planurile locale, regionale sau naționale de îmbunătățire a calității aerului înconjurător*. În cazul în care, până la finalizarea acestui program va fi elaborată și aprobată printr-un act normativ „Metodologia de elaborare a planurilor de calitate a aerului, a planurilor de acțiune pe termen scurt și a planurilor de menținere a calității aerului” se va utiliza această metodologie.
- Elaborarea planului local de îmbunătățire a calității aerului înconjurător pe baza unui **Studiu privind evaluarea calității aerului pentru aglomerarea Ploiești**. Studiul va fi elaborat în conformitate cu prevederile Legii nr. 104/2011, utilizând atât datele din rețeaua locală de monitorizare a calității

aerului, cât și modelarea matematică a dispersiei poluanților și se va baza pe inventarele de emisii actualizate, pentru toate categoriile de surse (punctuale, liniare, de suprafață). Studiul va prezenta cantitățile de poluanți emise de diferitele categorii de surse, precum și contribuțiile fiecărei categorii de surse la nivelurile de poluare cu un anumit poluant pe întreg arealul. De asemenea, studiul va prezenta diferite scenarii de menținere/reducere a emisiilor, în scopul selectării măsurilor optime din punct de vedere cost-eficiență, măsuri care vor fi incluse în planul local de îmbunătățire a calității aerului înconjurător. Prin studiul menționat se va putea asigura fundamentarea științifică a Programului, precum și posibilitatea de a răspunde tuturor cerințelor legale.

- Extinderea planului local de îmbunătățire a calității aerului înconjurător la întreaga zonă urbană și metropolitană Ploiești.
- Includerea planului local de îmbunătățire a calității aerului înconjurător în planurile urbanistice pentru municipiului Ploiești și pentru zona metropolitană.
- Elaborarea unui Plan de monitorizare a Planului local de îmbunătățire a calității aerului înconjurător, în vederea evaluării și raportării periodice (cel puțin anual) a implementării programului și a efectelor măsurilor implementate, precum și a actualizării.

**Propuneri suplimentare**, de ordin administrativ, pentru îmbunătățirea calității aerului înconjurător care să fie incluse în planurile urbanistice:

- Implicarea autorităților administrației publice locale alături de autoritățile de mediu în verificarea operatorilor cu privire la respectarea condițiilor din actele de reglementare privind calitatea aerului și, după caz, în impunerea unor măsuri coercitive suplimentare;
- Elaborarea de către autoritățile administrației publice locale a unui *Plan de gestionare a mediului pentru șantierele de construcții*, care să fie impus tuturor proprietarilor/ antreprenorilor prin autorizațiile de demolare/construire. Planul va impune, pe lângă măsuri, desemnarea persoanelor responsabile de pe fiecare șantier, monitorizarea și raportarea către autorități a modului de implementare. Autoritățile administrației publice locale se vor implica, alături de autoritățile competente de mediu, în controlul respectării planurilor menționate.
- Interzicerea arderii deschise a miriștilor, a deșeurilor vegetale sau a altor categorii de deșeuri și prevederea de sancțiuni în acest sens. Se precizează că, pe de o parte, arderea deschisă determină emisii de substanțe deosebit de toxice, iar pe de altă parte, constituie un risc important de incendii.

**Alte propuneri** legate de calitatea aerului înconjurător:

- Dezvoltarea zonelor rezidențiale cu precădere în perimetrele cu niveluri reduse ale poluării aerului.
- Informarea persoanelor fizice/juridice care doresc să investească în sectorul imobiliar asupra nivelurilor de poluare a aerului din perimetrul respectiv, în vederea facilitării acestora a selectării și implementării măsurilor pentru protecția receptorilor din viitoarele imobile.
- Extinderea rețelelor de alimentare cu gaze naturale, în vederea eliminării complete a utilizării combustibililor solizi și lichizi.
- Utilizarea, pentru protejarea construcțiilor la agresivitatea atmosferei, de materiale de construcție (inclusiv pentru finisaje exterioare) cu proprietăți anticorozive și rezistente la acțiunea ozonului și recomandarea acestui lucru locuitorilor, dezvoltatorilor imobiliari și agenților economici.
- Inițierea, prin Direcția de Sănătate Publică Prahova, a unui studiu privind evaluarea expunerii populației la poluarea aerului înconjurător, în conformitate cu ghidurile Organizației Mondiale a Sănătății.

## 2.2. Starea și calitatea apei

Se precizează că *Planul de Management al Bazinului Hidrografic* aprobat cu HG nr. 80/2011 stabilește setul de măsuri necesare pentru atingerea „stării bune a apelor”, în accepțiunea Directivei Cadru APĂ (DCA) 2000/60/EC în care sunt prevăzute măsuri cu termene de conformare privind alimentarea cu apă și evacuarea apelor uzate. *Planul de Management al Bazinului Hidrografic* reprezintă principalul instrument de

implementare a DCA 2000/60/EC și a majorității prevederilor din celelalte Directive europene din domeniul apei, elaborarea acestuia fiind în sarcina Administrației Naționale „Apele Române” în colaborare cu unitățile administrativ teritoriale.

Primul Plan a fost elaborat în anul 2009, ulterior s-au desfășurat evaluări ale stadiului implementării programelor de măsuri prevăzute de acesta.

În anul 2014 s-a evaluat realizarea primului Plan de management, rezultatele obținute prin implementarea măsurilor, urmând a se stabili programul de măsuri aferent celui de-al doilea Plan de management al bazinului hidrografic Buzău-Ialomița pentru perioada 2016-2021.

**Master Planul județului Prahova** stabilește strategia de dezvoltare în domeniul apei potabile și a colectării și epurării apelor uzate pentru perioada 2014-2020, în județul Prahova, fiind coordonat de Consiliul Județean Prahova. Master planul a ajuns la etapa a doua și se află în faza de actualizare.

Din datele deținute de SGA Prahova, această autoritate a constatat ca nu există corelare între măsurile din Master Planul județului Prahova și cele prevăzute de HG nr. 80/2011.

Conform H.G. nr. 188 din 28 februarie 2002, modificată și completată prin HG nr. 352/2002, “Aglomerările umane trebuie să fie prevăzute cu rețele de canalizare, astfel:

- a) până la data de 31 decembrie 2013, zonele de aglomerări umane cu mai mult de 10.000 locuitori echivalenți (l.e.);
- b) până la data de 31 decembrie 2018, zonele de aglomerări umane cuprinse între 2.000-10.000 l.e.

Apele uzate urbane care intră în rețelele de canalizare ale localităților trebuie ca înainte de a fi evacuate în receptorii naturali să fie supuse unei epurări corespunzătoare, și anume:

- a) epurare terțiară, pentru toate evacuările ce provin din aglomerări umane cu peste 10.000 l.e., până la data de 31 decembrie 2015;
- b) epurare biologică, pentru toate evacuările ce provin din aglomerări umane cuprinse între 2.000 și 10.000 l.e., până la data de 31 decembrie 2018.

Evacuările din stațiile de epurare a apelor uzate urbane trebuie să satisfacă cerințele prevăzute în anexele nr. 1 și 3, respectiv NTPA 011 și NTPA 001, corespunzătoare nivelului de epurare.

Ca urmare a analizei situației actuale cu privire la starea și calitatea apei, pentru îmbunătățirea acestei situații și pentru conformarea cu prevederile legale, se fac următoarele **propuneri**:

- Implicarea tuturor autorităților administrației publice locale din municipiul Ploiești și din localitățile zonei metropolitane în activitatea de actualizare a Master Planului județului Prahova în vederea corelării acestuia cu prevederile HG nr. 80/2011.
- Luarea în considerare a prevederilor HG nr. 80/2011 de către toate autoritățile administrației publice locale din municipiul Ploiești și din localitățile zonei metropolitane în elaborarea și implementarea propriilor planuri cu privire la îmbunătățirea și dezvoltarea sistemelor de alimentare cu apă și a sistemelor de preluare și epurare a apelor uzate.
- Eliminarea disfuncționalităților referitoare la sistemele de alimentare cu apă și la sistemele de preluare și epurare a apelor uzate prin:
  - extinderea ambelor sisteme astfel încât să fie asigurat necesarul pentru toți locuitorii;
  - prevederea posibilităților de extindere a rețelelor în zonele propuse spre dezvoltare în planurile de urbanism;
  - înlocuirea conductelor de azbociment din rețelele de alimentare cu apă și a tuturor conductelor uzate din sistemele de alimentare cu apă și de canalizare;
- Implicarea autorităților administrației publice locale alături de autoritățile de mediu în impunerea către operatorii industriali a unei gospodăririi a apelor uzate industriale conform legislației în vigoare.
- Finalizarea proiectului cu privire la Stația municipală de epurare Ploiești.

- Asigurarea instituirii și menținerii zonelor de protecție sanitară și a perimetrelor de protecție hidrogeologică în conformitate cu prevederile HG nr. 930/2005 de aprobare a normelor speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică aferente obiectelor componente ale sistemului centralizat de alimentare cu apă – priză, aducțiuni, rezervoare, instalații de tratare a apei, stații de pompare la toate sistemele de alimentare cu apă.
- Instituirea zonelor de protecție sanitară și a perimetrului de protecție hidrogeologică, în conformitate cu HG nr. 930/2005 și ale Ordinului MMP nr. 1278/2011 ale fronturilor de captare Ploiești NV, Ploiești NE și Crângul lui Bot, județul Prahova, conform Studiului hidrogeologic elaborat de Institutul Național de Hidrologie și Gospodăria Apelor în anul 2011.
- Implementarea prevederilor Master Planului actualizat pentru toate localitățile din zona urbană și metropolitană Ploiești.
- În Regulamentul de urbanism se va prevedea interdicția de amplasare în zone inundabile și în zonele de protecție prevăzute de art. 40 din Legea Apelor 107/1996 cu modificările și completările ulterioare (institute pentru albia minoră a cursurilor de apă, pentru suprafețele ocupate de lucrări de amenajare sau de consolidare a albiilor minore, de canale, precum și de alte construcții hidrotehnice realizate pe ape, pentru lucrări de apărare împotriva inundațiilor) de noi obiective economice sau sociale, inclusiv de noi locuințe sau anexe ale acestora până la eliminarea riscurilor.

Referitor la acestea (Legea Apelor - zone de protecție pentru: albia minoră a cursurilor de apă, la forajele hidrogeologice din rețeaua națională de observații și măsurători, zone de protecție sanitară și perimetre de protecție hidrogeologică institute conform HG nr. 930/2005), se atrage atenția că obligația dimensionării, configurării pe planuri și instituirii în teren revine beneficiarilor. Documentațiile de urbanism ce vor fi elaborate trebuie să conțină planuri de situație cu marcarea zonelor de protecție sanitară și a perimetrelor de protecție hidrogeologică, iar regulamentele de urbanism aferente acestor documentații vor include și protecția sanitară și hidrogeologică a acestor obiective, precum și măsurile și activitățile permise în aceste zone, în vederea atingerii scopurilor specifice de conservare.

Propuneri formulate de societatea APA NOVA Ploiești la solicitarea Primăriei Ploiești, cu referire la PUG Ploiești:

- Aprobarea prin PUG a “Studiului hidrogeologic privind redimensionarea zonelor de protecție sanitară și a perimetrului de protecție hidrogeologică, în conformitate cu HG nr. 930/2005 și ale Ordinului MMP nr. 1278/2011 ale fronturilor de captare Ploiești NV, Ploiești NE și Crângul lui Bot, județul Prahova” elaborat de Institutul Național de Hidrologie și Gospodăria Apelor, ca studiu de fundamentare pentru zonele de protecție sanitară și pentru perimetrul de protecție hidrogeologică ale celor trei fronturi de captare.
- Extinderea rețelelor de apă – canal în municipiul Ploiești.
- Introducerea unor condiții de acces, respectiv, restricții de construire pe proprietățile private traversate de rețele publice de apă și canalizare, astfel încât să se asigure accesul operatorului pentru intervenții de întreținere, reparații, reabilitare, etc.
- Necesitatea extinderii unei zone metropolitane care să prevadă o dezvoltare centralizată și din punct de vedere al infrastructurii rețelelor publice de apă și canalizare,
- Cartografierea întregului perimetru de studiu al PUG cu cele trei coordonate x/y/z.

### 2.3. Starea și calitatea solului

Pentru diminuarea/eliminarea surselor de poluare a solului se fac următoarele propuneri:

- Implicarea autorităților administrației publice locale alături de autoritățile de mediu în determinarea proprietarilor/administratorilor siturilor contaminate de a lua măsurile de remediere care se impun.
- Implementarea propunerilor din studiul de față referitoare la calitatea apelor și la gestionarea deșeurilor.

Referitor la aspectele privind construibilitatea, *Studiul geotehnic pentru Plan Urbanistic General Municipiul Ploiești, județul Prahova* conține următoarele propuneri:

- Există și zone cu umpluturi groase, de peste 2,00 m grosime, umpluturi care trebuie depășite de viitoarele fundații. În aceste zone se recomandă fie subsoluri generale (în cazul în care freaticul este situat sub 6,00 m adâncime), fie fundații de adâncime, fie îmbunătățirea terenului prin înlocuirea umpluturilor neomogene cu umpluturi noi, omogene, compactate controlat.
- Nu se recomandă, în general, executarea unor spații utilizabile în subteran în zona sudică a orașului, unde freaticul este situat la adâncimi mici și unde, datorită puternicelor variații de nivel, spațiile subterane se inundă.
- În zonele unde freaticul apare sub 5,00 - 6,00 m adâncime, se pot construi subsoluri, însă în condițiile executării unor hidroizolații de bună calitate, precum și a unei bune ventilări a acestora (datorită contaminării cu produse petroliere a pământurilor).
- La proiectarea unor viitoare construcții se va ține seama de încadrarea terenului în funcție de construibilitatea acestuia și anume:
  - Terenuri bune pentru construit, fără restricții - unde se pot amplasa construcții fără probleme, terenurile fiind stabile, orizontale și constituite din pietrișuri sau pământuri argiloase etc. (mare parte din intravilan).
  - Terenuri construibile, însă cu restricții (amenajări specifice) - zone restrânse din intravilan, unde sunt prezente umpluturi mai groase de 2,00 m, precum și perimetrele de protecție ale monumentelor, cimitirelor și liniilor electrice, etc. În aceste zone construcțiile pot suferi degradări, datorită condițiilor geologice și hidrogeologice, în cazul în care nu vor fi
  - recomandate măsuri constructive specifice (drenuri, rigole, regularizări etc.). Autorizarea unor construcții în aceste zone se va face pe baza unor studii geotehnice cu foraje, care să recomande măsuri specifice.
  - Terenuri impropriei construirii - zonele de protecție sanitară cu regim sever ale surselor de apă (stații de epurare, foraje hidrogeologice etc.). În aceste zone nu se recomandă amplasarea unor alte construcții (decât cele deja existente), fiind permise numai activități conexe exploatării și întreținerii.

## 2.4. Biodiversitatea

Pentru protejarea siturilor Natura 2000 se propun următoarele:

- Sprijinul autorităților administrației publice locale în implementarea acțiunilor din Planul de management pentru Situl ROSCI0164 – Pădurea Plopeni.
- Referitor la situl ROSCI0290 – Coridorul Ialomiței, deși acesta se suprapune pe o suprafață redusă cu teritoriul zonei metropolitane Ploiești se propune:
  - colaborarea autorităților administrației publice locale din comunele Brazi, Târgșoru Vechi și Valea Călugărească cu autoritățile administrației publice locale din celelalte unități teritorial administrative din județul Prahova și din județul Ialomița pentru inițierea unui Plan de management al sitului;
  - colaborarea autorităților administrației publice locale din comunele Brazi, Târgșoru Vechi și Valea Călugărească cu autoritățile administrației publice locale din celelalte unități teritorial administrative din județul Prahova și cu Muzeul Județean de Științe ale Naturii Prahova în vederea identificării și implementării de măsuri de protecție a sitului pe porțiunile acestuia aflate pe teritoriile din administrare;
  - sprijin în implementarea Planului de management al sitului, atunci când acesta va exista.
- Prevederea în Regulamentul de urbanism a condițiilor legale cu privire la activitățile permise/interzise în siturile Natura 2000, precum și obligația obținerii avizului custodelui sitului pentru orice activitate/obiectiv proiectată/proiectat a se realiza în sit sau în apropiere.
- Documentațiile de urbanism ce vor fi elaborate vor conține planuri de situație cu marcarea siturilor Natura 2000.



Pentru protejarea arborilor cu regim special de protecție din municipiul Ploiești se propun:

- Aplicarea permanentă a măsurilor de conservare stabilite la nivelul Consiliului Local al Municipiului Ploiești, de către S.C. Servicii de Gospodărire Urbană Ploiești S.R.L.
- Includerea în PUG Municipiul Ploiești a amplasamentelor pe care se află arborii protejați și aplicarea restricțiilor corespunzătoare.

## 2.5. Spațiile verzi

Propuneri formulate de APM Prahova pentru municipiul Ploiești:

- Transformarea pârâului Dâmbu într-o centură verde, adică într-o fâșie verde cu rol ecologic și sanitar. Acest cordon ar reprezenta un refugiu pentru păsări și animale mici, o posibilitate de deplasare a acestora prin țesutul urban. Totodată, această structură liniară ar izola zona industrială din N și NE a orașului de cartierele din vecinătate.
- Completarea inelului verde exterior al orașului, încă existent în nord, prin plantări în zona de sud, afectată de o poluare accentuată.
- Delimitarea zonelor funcționale ale orașului și a cartierelor, prin rețele verzi, deoarece vecinătatea directă a zonelor de locuit cu unitățile industriale intens poluatoare este resimțită acut, fizic și psihic, de locuitori.
- Instituirea unor zone tampon între zonele rezidențiale și cele industriale, cu restricții de construire pe anumite culoare.
- Identificarea unor spații mai largi care se pretează amenajării unor nuclee de „pădure urbană” care să fie prevăzute ca atare în PUG, astfel încât să se asigure plantarea acestora cu arbori și nu cu material floricol decorativ, așa cum se practică în Centrul Civic.
- Realizarea unei clasificări a spațiilor verzi încă din faza de PUG, cu menționarea destinației fiecărui teren, în vederea limitării opțiunilor de amenajare și în scopul asigurării realizării funcției ecologice a spațiilor verzi, evitându-se, de exemplu, supradimensionarea aleilor pietonale în detrimentul suprafețelor plantate efectiv. Se pot stabili chiar procente de ocupare a terenului cu alei, mobilier urban și diverse straturi de vegetație, în funcție de habitatul vizat a se realiza. Realizarea unor planșe de detaliu cu aceste aspecte.
- Stabilirea prin Regulamentul Local de Urbanism a obligativității înființării de spații verzi pentru orice obiectiv construit, precum și a procentului de ocupare a terenului cu spații verzi, în funcție de destinația diverselor obiective.
- Pentru cartierele noi de la limita nordică a orașului se propune realizarea de spații verzi sub formă de rețea care să asigure conectivitatea cu zonele verzi mai vechi din Cartierul Nord.
- Înființarea unor zone de agrement destinate practicării sportului de către copii de toate vârstele.
- Înființarea lucilor de apă (lacuri artificiale) cu rol de termoreglare și de umidificare a aerului.

Propuneri elaborate de S.C. Servicii de Gospodărire Urbană Ploiești S.R.L., care administrează spațiile verzi din municipiul Ploiești:

- Înlocuirea treptată, completarea și îmbogățirea vegetației, în prezent îmbătrânită.
- Asigurarea continuității sistemului de spații verzi prin realizarea aliniamentelor de arbori pe ambele laturi ale străzilor.
- Înlocuirea îmbrăcăminții asfaltice a aleilor cu pavele sau cu dale decorative, în scopul eliminării acestui factor de stres pentru vegetație.
- Evitarea depozitării amestecului de zăpadă cu material antiderapant de pe străzi, pe aliniamente și pe scuaruri, acesta afectând grav vegetația.
- Realizarea unor sisteme de irigație pentru spațiile verzi din municipiul Ploiești.

Alte propuneri pentru municipiul Ploiești:

- Creșterea cu cel puțin 150 % a suprafeței de spații verzi din perimetrul intravilan, în cel mai scurt timp posibil, pentru a se asigura suprafața minimă de 26 m<sup>2</sup>/locuitor prevăzută de OUG nr. 195/2005

privind protecția mediului, aprobată și modificată prin Legea nr. 265/2006, cu completările și modificările ulterioare.

- Identificarea și rezervarea prin PUG a terenurilor cărora să li se asigure destinația de spații verzi.
- Creșterea ponderii spațiilor plantate cu arbori și cu arbuști față de cea a spațiilor plantate cu material floricol.
- Plantarea de specii autohtone de arbori și de arbuști, specifice zonei, eliminându-se utilizarea de specii alohtone.
- Stoparea proliferării speciilor invazive.
- Corelarea plantațiilor de aliniament cu rezultatele hărților strategice de zgomot, în sensul acordării de prioritate străzilor ai căror locuitori sunt afectați de niveluri ridicate de zgomot (vecinătatea arterelor rutiere intens circulate, vecinătatea căii ferate, etc.).
- Realizarea Registrului Local al Spațiilor Verzi al municipiului Ploiești în conformitate cu cerințele *Legii nr. 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților* – republicată, cu completările și modificările ulterioare, precum și cu Normele tehnice din 17.05.2010 pentru aducerea la îndeplinire a prevederilor acestei legi. În acest sens se propune implicarea autorităților administrației publice locale în asigurarea tuturor mijloacelor necesare pentru realizarea acestui registru (hărți topometrice, instrumentație pentru efectuarea de măsurători, etc.).

Propuneri pentru localitățile din zona metropolitană Ploiești:

- Respectarea/aplicarea de către autoritățile administrației publice locale a prevederilor *OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului*, aprobată și modificată prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare, cu privire la spațiile verzi din perimetrul intravilan al localităților.
- Respectarea/aplicarea de către autoritățile administrației publice locale a prevederilor *Legii nr. 24/2007* și ale *Normelor tehnice din 17.05.2010*, inclusiv realizarea registrelor locale ale spațiilor verzi pentru toate localitățile din zona metropolitană Ploiești.

## 2.6. Zgomotul

Măsurile care pot determina diminuarea nivelurilor de zgomot la receptor sunt de trei categorii:

- măsuri la sursă;
- măsuri la calea de propagare a sunetului;
- măsuri la receptor.

Măsurile la sursă sunt specifice fiecărei categorii de surse și pot fi luate numai de entitatea care gestionează sursa, prin planuri pe termen scurt, mediu și lung.

Astfel, autoritățile administrației publice locale pot identifica și implementa măsuri de reducere a emisiilor sonore la categoria de surse trafic rutier pe străzile/drumurile din ariile de competență ale acestora și la categoria de surse circulația tramvaielor.

Măsurile de reducere a emisiilor sonore asociate traficului feroviar pot fi identificate și implementate numai de administratorul/proprietarul infrastructurii feroviare, iar măsurile de reducere a emisiilor sonore asociate activităților industriale numai de operatorii acestor activități.

Măsurile la calea de propagare a sunetului constau în amplasarea de panouri fonoabsorbante între sursă și receptor, proiectate și poziționate astfel încât să asigure reducerea nivelurilor de zgomot generate de sursă și confortul acustic al receptorului.

Aceste măsuri pot fi implementate fie de autoritățile administrației publice locale, fie de entitatea care gestionează o sursă specifică, fie prin colaborarea acestor entități.

Măsurile de reducere a nivelurilor de zgomot la receptor constau în izolarea fonică a locuinței prin panouri, ferestre și uși fonoabsorbante. Aceste măsuri pot fi implementate fie de proprietarul sau de chiriașul locuinței, de gestionarul sursei sau de autoritățile administrației publice locale, fie prin colaborarea acestora.

Pentru Planul Urbanistic General al municipiului Ploiești și pentru Planul de amenajare a zonei metropolitane Ploiești se fac următoarele propuneri privind gestionarea zgomotului urban:

- Includerea în prevederile acestor planuri urbanistice a **Planului de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului ambiental în aglomerarea Ploiești** (municipiul Ploiești și comunele Blejoi, Brazi și Bărcănești), după finalizarea variantei actuale a acestuia și după aprobarea de către consiliile locale. Extinderea acestui plan la întreaga zonă metropolitană Ploiești.
- Elaborarea și implementarea la nivelul fiecărei primării a unui **Plan de monitorizare a Planului de acțiune** pentru prevenirea și reducerea zgomotului ambiental, astfel conceput încât să asigure permanent cunoașterea și raportarea stadiului de realizare a acțiunilor și a efectelor acestora, precum și actualizarea viitoarelor planuri de acțiune.
- Identificarea exactă a locuințelor și a instituțiilor care necesită un grad ridicat de protecție (spitale, grădinițe, școli, etc.), care sunt afectate de niveluri ridicate de zgomot, în vederea identificării și selectării soluțiilor de protecție.
- Elaborarea și implementarea de către autoritățile administrației publice locale, împreună cu autoritățile de mediu și de sănătate publică a unor programe de monitorizare a zgomotului, în vederea calibrării rezultatelor obținute prin modelare, precum și în vederea verificării respectării prevederilor *Ordinului ministrului sănătății nr. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației, pentru locuințele potențial afectate*.
- Implicarea autorităților administrației publice locale alături de autoritățile de mediu, eventual prin întărirea coerciției, privind implementarea măsurilor din Planul de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului ambiental, care sunt în responsabilitatea administratorilor infrastructurilor feroviare și a operatorilor activităților industriale.
- Identificarea posibilităților de implicare a autorităților administrației publice locale și a altor entități responsabile în gestionarea zgomotului ambiental, în implementarea unor măsuri de reducere a nivelurilor de zgomot la receptori.
- Informarea persoanelor fizice/juridice care doresc să investească în sectorul imobiliar asupra nivelurilor de zgomot din perimetrul respectiv, în vederea facilitării acestora a selectării și implementării măsurilor pentru protecția receptorilor din viitoarele imobile.

## 2.7. Gestionarea deșeurilor

Referitor la gestionarea deșeurilor se fac următoarele propuneri:

- Includerea în Planul Județean de Gestionare a Deșeurilor și/sau în Sistemul de Management Integrat al Deșeurilor în Județul Prahova de prevederi referitoare la gestionarea fluxurilor speciale de deșeuri și a deșeurilor industriale, în conformitate cu prevederile legale și care să prevadă măsurile pentru atingerea Țintelor stabilite prin legislația specifică aplicabilă.
- Implicarea autorităților publice locale în gestionarea corespunzătoare a depozitelor de deșeuri industriale existente, în conformitate cu actele de reglementare de mediu în vigoare, în vederea eliminării/reducerii efectelor negative asupra mediului/sănătății umane.
- Elaborarea și implementarea unui sistem integrat de gestionare a deșeurilor în municipiul Ploiești și în zona metropolitană, bazate pe prevederile Planului Județean de Gestionare a Deșeurilor și ale Sistemului de Management Integrat al Deșeurilor în Județul Prahova, completate cu prevederi referitoare la gestionarea fluxurilor speciale de deșeuri și a deșeurilor industriale. Aceste planuri locale vor trebui să includă acțiuni pentru soluționarea problemelor locale specifice pentru atingerea Țintelor de reducere a cantităților de deșeuri, de colectare selectivă, valorificare și reciclare stabilite prin legislația specifică aplicabilă.

- Implicarea autorităților administrației publice locale în implementarea prevederilor Sistemului de Management Integrat al Deșeurilor în Județul Prahova, în municipiul Ploiești și în zona metropolitană.
- Implicarea autorităților administrației publice locale în controlul respectării prevederilor actelor de reglementare de mediu și de gospodărirea apelor pentru depozitele de deșeuri municipale Boldești – Scăeni și Băicoi, atât din punct de vedere constructiv și al amenajărilor, cât și din punct de vedere operațional.
- Identificarea depozitelor necontrolate de deșeuri, eliminarea deșeurilor, curățarea cursurilor de apă/terenurilor și, după caz, reconstrucția ecologică a suprafețelor ocupate de aceste depozite.
- Amenajarea, în zonele de agrement, a unor facilități pentru colectarea deșeurilor și extinderea serviciilor de salubritate în aceste zone.
- Întărirea controlului și a măsurilor administrative locale de natură coercitivă aplicate populației, în special din zonele rurale, în vederea eliminării depozitării necontrolate a deșeurilor, indiferent de natura acestora, în albiile și pe malurile cursurilor de apă, precum și pe suprafețe de teren neprotejate.
- Implicarea autorităților administrației publice locale alături de autoritățile de mediu în asigurarea unei gestionări corespunzătoare a dejecțiilor animaliere, atât în gospodăriile individuale, cât și în cadrul unor ferme.

## 2.8. Patrimoniul istoric și cultural

Pentru protejarea valorilor patrimoniului istoric și cultural se propun următoarele:

- Instituirea, prin PUG Municipiul Ploiești și prin Planul de amenajare a zonei metropolitane a zonelor de protecție a valorilor de patrimoniu stabilite prin Legea nr. 5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, și anume, 100 metri în municipii și orașe, de 200 metri în comune și de 500 metri în afara localităților până la delimitarea prin studii de specialitate a zonelor de protecție.
- La stabilirea zonelor de protecție vor fi luate în considerare prevederile Legii nr. 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice republicată, cu modificările și completările ulterioare.
- Instituirea, la nivelul Muzeului Județean de Istorie și Arheologie Prahova a unei evidențe centralizate asupra stării valorilor patrimoniului cultural, precum și asupra zonelor de protecție ale acestora.
- Reabilitarea/restaurarea valorilor patrimoniului istoric și cultural: identificarea surselor de finanțare, elaborarea proiectelor, implementarea proiectelor.
- Respectarea prevederilor OG nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în situația descoperirii de structuri sau artefacte îngropate.

## 2.9. Riscurile naturale și antropice

Pentru diminuarea riscurilor naturale și antropice se prezintă mai jos o serie de propuneri care să fie luate în considerare la Actualizarea și revizuirea Planului Urbanistic General al Municipiului Ploiești și la elaborarea Planului de Amenajare a Teritoriului Metropolitan Ploiești.

### 1. Diminuarea **riscului la inundații**, prin:

- Luarea în considerare a zonelor de inundabilitate la stabilirea zonelor funcționale și a condițiilor (inclusiv restricțiilor) de construire, pentru fiecare teritoriu avut în vedere. SGA Prahova atrage atenția asupra obligației ca la elaborarea Planului Urbanistic General și a Planului de Amenajare a Teritoriului Metropolitan să se țină cont de prevederile HG nr. 846/2010 pentru aprobarea Strategiei de management al riscului la inundații pe termen mediu și lung.
- Realizarea obiectivelor de investiții aflate în execuție sau pentru care au fost elaborate studii de fezabilitate și/sau proiecte tehnice, prevăzute de ABA Buzău – Ialomița ca măsuri preventive pentru zona urbană și metropolitană Ploiești.

- Elaborarea din timp de planuri viabile, care să răspundă riscurilor la inundații, atât ca prevenire, cât și ca intervenție, în conformitate cu cerințele *HG nr. 846/2010 pentru aprobarea Strategiei de management al riscului la inundații pe termen mediu și lung*. În cadrul acestor planuri vor fi prevăzute fondurile și utilajele necesare intervenției, precum și proiectele pentru prevenirea riscului. Conform Planului de analiză și acoperire a riscurilor al județului Prahova, Comitetul Județean pentru Situații de Urgență Prahova consideră că este necesar ca fiecare CLSU să acționeze în realizarea îmbunătățirii bazei materiale și a pregătirii serviciilor voluntare pentru situații de urgență, în vederea unei bune gestionări a situațiilor de urgență generate de inundații. De asemenea, fiecare localitate trebuie să-și dimensioneze bugetele proprii pentru a achiziționa materialele și tehnica necesare intervenției în caz de dezastre.

2. Creșterea capacității de intervenție în cazul ***fenomenelor meteorologice extreme***, prin: mărirea numărului de utilaje și a cantității de carburant disponibile, mărirea numărului de persoane disponibile, îmbunătățirea sistemului de avertizare, creșterea vitezei de mobilizare, etc. .

3. Diminuarea ***riscului la efectele unui seism***, prin:

- Expertizarea, din punct de vedere al riscului seismic, a tuturor clădirilor vulnerabile din municipiul Ploiești și din celelalte localități care nu au fost expertizate până în prezent, în scopul stabilirii de măsuri specifice de protecție în raport cu expunerea locuitorilor din acestea la riscuri, ca urmare a acțiunii seismice.
- Identificarea soluțiilor administrative și financiare pentru implementarea măsurilor de protecție la cutremur a clădirilor cu risc seismic.
- Elaborarea și implementarea unor programe de conștientizare și de educare a populației cu privire la riscul seismic și la modul cel mai adecvat de comportare în timpul unui seism.

4. Diminuarea ***riscului la alunecări de teren***, prin:

- Elaborarea de studii pentru identificarea zonelor cu risc la alunecări de teren și pentru identificarea soluțiilor de diminuare a riscului.
- Împădurirea, în măsura posibilului, a zonelor deja cunoscute cu risc de alunecare a terenului.
- Actualizarea regulamentelor locale de urbanism cu condiții de construire specifice zonelor cu alunecări de teren.

5. Diminuarea ***riscurilor industriale*** depinde în mod esențial de operatori, și anume, de implementarea celor mai bune tehnici disponibile de producție, stocare, transport, management, precum și de implementarea programelor de întreținere preventivă a utilajelor, echipamentelor și instalațiilor, de inspecție periodică a rezervoarelor și de instruire a personalului.

Se propune implicarea autorităților administrației publice locale alături de celelalte autorități responsabile în verificarea conformării activității operatorilor cu documentele de reglementare, cu tehnicile și procedurile de operare și de management, precum și în verificarea planurilor de urgență în caz de accidente în care sunt implicate substanțe periculoase, a planurilor de prevenire și combatere a poluărilor accidentale și a altor documente/documentații relevante care să ateste asumarea corespunzătoare a responsabilității operatorilor în diminuarea riscurilor industriale, cu identificarea unor măsuri suplimentare de coerciție a operatorilor, în cazul în care se constată neconformări.

Se propune, de asemenea, implementarea unor programe de conștientizare a locuitorilor potențial a fi afectați în cazul unui accident industrial major asupra riscurilor posibile, asupra modului de comportare și asupra planurilor de intervenție.

6. Diminuarea ***riscurilor de transport al substanțelor și deșeurilor periculoase*** revine în principal operatorilor la livrare/recepție, operatorilor terminalelor și transportatorilor, dar o contribuție importantă poate reveni autorităților administrației publice locale prin:

- implicarea în stabilirea, împreună cu toți factorii implicați, a planurilor (inclusiv a rutelor) de transport rutier și feroviar și în urmărirea respectării acestora;
- respectarea prevederilor legale privind distanțele și zonele de protecție și de siguranță pentru conductele magistrale existente pentru transportul țițeiului și produselor petroliere, instituite conform *Normelor din 10 octombrie 2006 și prescripțiilor tehnice actualizate specifice zonelor de protecție și zonelor de siguranță aferente Sistemului național de transport al țițeiului, gazolinei, condensatului și etanului (SNTTGCE)*, aprobate prin *Ord. ANRM nr. 196/2006*: zona de siguranță la conducta de transport țiței este de 10 m de o parte și alta a conductei și la conducta de transport gazolină este de 15 m de o parte și de alta a conductei, zonă în care se interzice efectuarea oricăror lucrări de construcții și montaj, chiar cu caracter provizoriu;
- respectarea prevederilor legale stabilite prin actul normativ menționat mai sus cu privire la distanțele de siguranță dintre instalațiile tehnologice componente ale SNTTGCE și diferite obiective industriale, comerciale, administrative și sociale învecinate acestuia;
- respectarea prevederilor Procedurii din 21 iulie 2003 de emitere a avizului în vederea autorizării executării construcțiilor amplasate în vecinătatea obiectivelor/sistemelor din sectorul petrol și gaze naturale, aprobată prin *Ord. nr. 47/2003*;
- respectarea prevederilor legale privind distanțele de siguranță pentru conductele magistrale existente pentru transportul gazelor naturale, instituite conform Normelor tehnice din 7 noiembrie 2006 pentru proiectarea și execuția conductelor de alimentare din amonte și de transport gaze naturale, aprobate prin *Decizia ANRGN nr. 1220/2006*: pe o distanță de 20 m de fiecare parte a axei conductei nu poate fi construită nici un fel de clădire care adăpostește persoane (locuințe, spații de birouri etc.);
- respectarea prevederilor legale stabilite prin actul normativ menționat mai sus cu privire la distanțele de siguranță între conductele de gaze, inclusiv instalațiile aferente și diferite obiective învecinate;
- în cazul extinderii perimetrelor intravilane, în cadrul planurilor urbanistice se va avea în vedere evitarea apropierei de traseele existente ale conductelor magistrale de transport al țițeiului, produselor petroliere și gazelor naturale.

**7. Diminuarea riscului de poluare a apelor de suprafață și subterane**, precum și de afectare a sănătății umane, ca urmare a practicilor populației, în special din zonele rurale, de depozitare necontrolată a deșeurilor (menajere, de construcții, animaliere, etc.) în albiile și pe malurile cursurilor de apă și pe terenul neprotejat, precum și de gestionarea necorespunzătoare a dejecțiilor animalelor, prin implicarea autorităților administrației publice locale și a altor autorități locale (de mediu, de gospodărirea apelor, de sănătate publică) prin măsuri de control (inclusiv a modului de aplicare a planului local de gestionare a deșeurilor), de coerciție și de educare.

8. Se apreciază că, dată fiind situația actuală în ceea ce privește cauzele generatoare ale riscului, propunerile care ar conduce la diminuarea, într-o perioadă de timp acceptabilă, a riscului asociat Rafinăriei Petrobrazi ca punct critic în ceea ce privește poluarea permanentă și accidentală cu produse petroliere a apelor sunt inaplicabile, deoarece acestea ar necesita investiții deosebit de mari ale OMV Petrom.

Practic, singura propunere a cărei implementare ar determina eliminarea riscului menționat ar consta în dezafectarea întregului sistem de canalizare și preepurare a apelor uzate industriale, remedierea solului și a apei subterane contaminate și construirea unui nou sistem care să asigure preluarea, transportul și epurarea de înaltă eficiență a apelor uzate industriale.

**9. Reducerea/eliminarea factorilor de risc** la adresa sănătății publice, asociați alimentării cu apă, prin următoarele măsuri ale autorităților administrației publice locale, ale autorității de sănătate publică și ale operatorilor:

- asigurarea, conform legislației în vigoare, a dimensionării, instituirii, asigurării și respectării zonelor de protecție sanitară a surselor și instalațiilor de tratare și transport a apei potabile către consumatori;

- remedierea deficiențelor tehnico-constructive, reabilitarea instalațiilor/rețelelor de distribuție, eliminarea deficiențelor de exploatare și întreținere, furnizarea pentru consum uman numai a apei potabile din surse autorizate și verificate sanitar;
- remedierea deficiențelor din strategia deținătorilor de surse și instalații de alimentare cu apă potabilă:
  - realizarea rezervoarelor de înmagazinare a apei potabile în anumite localități și la unele obiective (Spitalul Județean Boldescu, Spitalul Județean – Secția Buna Vestire, Spitalul Județean – Secția Dermatologie, Spitalul Județean – Secția TBC, Spitalul Municipal Ploiești, Spitalul Orășenesc Băicoi) unde în prezent nu există, asigurarea zonelor de protecție sanitară conform legislației aplicabile, la toate sursele subterane;
  - remedierea/înlocuirea rețelelor de distribuție cu uzură avansată;
  - eliminarea practicilor de distribuție discontinuă sau de întrerupere a furnizării apei pentru anumite perioade;
  - angajarea de personal de exploatare calificat, de personal pentru realizarea întreținerii în localitățile rurale, elaborarea și respectarea Regulamentului de exploatare a sistemelor de alimentare cu apă;
  - eliminarea completă a practicilor de concesiune a serviciilor de alimentare cu apă unor agenți economici fără personal cu pregătirea profesională necesară;
  - elaborarea planurilor de urgență în caz de accident, calamitate, catastrofă.
- eliminarea deficiențelor cu privire la construirea, amenajarea, întreținerea și exploatarea fântânilor publice din localitățile care nu sunt dotate sau sunt dotate parțial cu sisteme centralizate de alimentare cu apă, prin:
  - realizarea/actualizarea evidențelor fântânilor publice la nivelul fiecărei localități;
  - implicarea primăriilor în amenajarea, întreținerea, asanarea și dezinfecția fântânilor publice;
  - realizarea de sisteme de alimentare cu apă la toate instituțiile publice lipsite de apă curentă (unități de învățământ, cabinete medicale individuale);
  - instituirea unui program de monitorizare chimică și bacteriologică a apei din fântânile publice conform prevederilor legale în vigoare;
  - interzicerea consumului de apă de calitate necorespunzătoare (de exemplu: dezafectarea fântânilor care utilizează apă de calitate necorespunzătoare din pânza freatică);
  - construcția, amenajarea și întreținerea corespunzătoare a surselor locale (fântâni publice) de apă: instituirea perimetrelor de protecție sanitară, dotarea cu acoperișuri și cu capace;
  - implementarea unor programe de conștientizare și de educare a populației în legătură cu utilizarea de apă din fântâni.

10. Diminuarea altor **riscuri pentru sănătatea umană** prin: realizarea rețelelor de canalizare pentru întreaga populație a localității, în special în mediul rural, reabilitarea stațiilor de epurare neperformante, exploatarea corespunzătoare a stațiilor de epurare, implementarea unei gestionări corespunzătoare a deșeurilor medicale periculoase.

În ceea ce privește gestionarea deșeurilor medicale periculoase, deoarece principala problemă o reprezintă soluțiile constructive depășite moral ale tuturor unităților sanitare din județul Prahova, se propune identificarea, la nivelul fiecărei unități sanitare, cel puțin a unor soluții temporare și, desigur, respectarea cu strictețe a prevederilor legale din domeniu.

11. Pentru diminuarea **riscurilor de declanșare a unor epidemii** ca urmare a contaminării microbiologice a apelor râurilor Prahova și Teleajen din care se face alimentarea cu apă pentru unele localități, se propune colaborarea cu autoritățile administrației publice locale din localitățile din amonte în vederea eliminării utilizării de către turiști a apelor acestor râuri în scop menajer.

12. Pentru diminuarea **riscurilor de poluare a solului și apelor** și de afectare a sănătății umane ca urmare a gestionării și utilizării necorespunzătoare a dejecțiilor animalelor din cadrul fermelor se propune implicarea

autorităților administrației publice locale alături de autoritățile de mediu și de gospodărire a apelor, inclusiv prin măsuri coercitive, în verificarea conformării activității operatorilor cu documentele de reglementare, cu tehnicile și cu procedurile de gestionare a dejecțiilor, precum și în verificarea procedurilor de aplicare a dejecțiilor pe teren în raport cu cele mai bune practici din agricultură.

13. Diminuarea riscurilor de epizootii și de zoonoze se poate realiza prin:

- programe de educare a populației pentru utilizarea de practici corespunzătoare pentru creșterea și îngrijirea animalelor și pentru utilizarea corectă a produselor animale, în vederea evitării riscurilor de îmbolnăvire a oamenilor și a animalelor;
- implicarea autorităților administrației publice locale în acțiuni de prevenire a parazitozelor la animale prin efectuării acțiunilor fitosanitare pe suprafețele pășunabile, a căror obligativitate le revine prin prevederile legale.

14. Diminuarea riscurilor de incendii se poate realiza prin măsuri ale operatorilor și ale autorităților publice, și anume:

- respectarea strictă a planurilor de protecție împotriva incendiilor și a normelor PSI de către toți operatorii economici, indiferent de natura și de anvergura activității;
- instruirea periodică de către operatorii economici a personalului propriu, referitor la măsurile de protecție împotriva incendiilor specifice activității fiecăruia, stabilirea unui sistem de control și a unui sistem de penalizare, împreună cu stabilirea unei proceduri de documentare a acestor activități;
- implicarea autorităților administrației publice locale alături de structurile ISU locale în controlarea operatorilor economici din punct de vedere al respectării normelor PSI;
- identificarea posibilităților de întărire a măsurilor coercitive care se impun în anumite cazuri;
- programe de conștientizare a populației cu privire la riscurile de incendiu și la măsurile de prevenire;
- eliminarea din hotărârile consiliilor locale a prevederii „arderii controlate a vegetației uscate” și înlocuirea acesteia cu interzicerea arderii deschise a deșeurilor vegetale și a altor deșeuri, inclusiv a miriștilor.

15. **Diminuarea riscurilor sociale**, în principal în municipiul Ploiești, în cursul desfășurării unor manifestări cultural-sportive, prin implicarea eficientă a autorităților administrației publice locale și a SVSU locale pe durata activităților de organizare, desfășurare și finalizare.

### 3. Observații din avize :

AVIZ Nr. 008 DIN 10.06.2015

#### **1.2.5. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND REABILITAREA, PROTECȚIA ȘI CONSERVAREA MEDIULUI NATURAL ȘI CONSTRUIT LA NIVEL URBAN ȘI METROPOLITAN (INCLUSIV APELE ROMÂNE)**

Documentația înregistrată la Direcția Generală de Dezvoltare Urbană cuprinde:

- piese scrise : memoriu tehnic
- anexe : da
- alte documente :

#### Documentația tehnică are ca obiectiv :

Studiul de fundamentare privind reabilitarea, protecția și conservarea mediului natural și construit pentru Actualizare și revizuire Plan Urbanistic General al Municipiului Ploiești" are drept scop actualizarea/stabilirea propunerilor pentru reabilitarea, protecția și conservarea stării și calității factorilor de mediu din municipiul



Ploiești și din arealul zonei metropolitane, care să fie incluse în Planul Urbanistic General (PUG) al Municipiului Ploiești și în Planul de Amenajare a Teritoriului Metropolitan.

În urma analizei, în ședința din data de 10.06.2015, Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism acordă: **AVIZ FAVORABIL** pentru **1.2.5. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND REABILITAREA, PROTECȚIA ȘI CONSERVAREA MEDIULUI NATURAL ȘI CONSTRUIT LA NIVEL URBAN ȘI METROPOLITAN (INCLUSIV APELE ROMÂNE) din Etapa 1 a documentației " 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 "**cu următoarea condiție:

- Se vor îndrepta erorile de încadrare a unor zone incluse în spații verzi, parcuri și care au avut o altă utilizare.
- Se vor analiza terenurile și posibilitățile de construire în zonele situate la limita fostelor unități industriale.

Având : „7” -voturi „pentru”

„-” - voturi „împotriva”

„-” - abțineri

„2” - absențe

Menționăm faptul ca proiectantul documentatiei răspunde pentru exactitatea datelor și veridicitatea înscrisurilor cuprinse în documentația prezentată pentru avizare.

AVIZ ARHITECT ȘEF, NR 008 din 03.08.2015

În urma analizării studiului prezentat și luând în considerare punctul de vedere al consultantului de specialitate, avizul C.T.A.T.U., Arhitectul Șef al municipiului Ploiești emite **AVIZ FAVORABIL** pentru **1.2.5. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND REABILITAREA, PROTECȚIA ȘI CONSERVAREA MEDIULUI NATURAL ȘI CONSTRUIT LA NIVEL URBAN ȘI METROPOLITAN (INCLUSIV APELE ROMÂNE) din Etapa 1 a documentației " 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 "** cu următoarele recomandări:

- Se vor îndrepta erorile de încadrare a unor zone incluse în spații verzi – parcuri – și care au altă funcțiune și altă destinație – vezi zonele rezidențiale etc., construite în limitele spațiilor verzi
- Pentru etapa următoare, zonele de protecție stabilite pentru activitățile economice se vor institui la limita fostelor unități industriale și obligatoriu în incintele acestora, fără a se externaliza aceste aspect pe proprietățile învecinate cu altă destinație.

## VII. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND MORFOLOGIA, SPAȚIILE PLANTATE, PEISAJUL URBAN ȘI METROPOLITAN

### 1. Analiza SWOT

#### 1.1. Nivel metropolitan și municipal

	NIVEL METROPOLITAN	NIVEL MUNICIPAL
<b>PUNCTE TARI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-forme de țesut urban/rural bine individualizate;</li> <li>-ocupări contigue în zonele intravilane;</li> <li>-diversitate a tramelor stradale, a parcelarelor și fondului construit;</li> <li>-puternică ierarhizare între centrele urbane și cele rurale - oraș-municipiu cu rol polarizator.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-delimitarea fermă a formei urbane a Ploieștiului prin existența centurii ocolitoare;</li> <li>-structură urbană consolidată, puternic centralizată;</li> <li>-diversitate a tramelor stradale, a parcelarelor și fondului construit;</li> <li>-elemente compoziționale marcante în zona centrală;</li> <li>-țesuturi urbane dense și ocupate corespunzător poziției în oraș;</li> <li>-diversitatea parcelarului din punct de vedere formal, al proporțiilor și al deschiderilor la stradă.</li> </ul>
<b>PUNCTE SLABE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-discrepanțe de ocupare și utilizare a terenului la nivelul insulelor urbane;</li> <li>-dezvoltări parcelare periferice necontrolate;</li> <li>-trame stradale cu conectivitate redusă (tributare DN);</li> <li>-slabe conexiuni între entitățile construite din cadrul zonei metropolitane.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-discrepanțe de ocupare și utilizare/edificare a terenurilor;</li> <li>-ample zone de țesut urban lipsit de permeabilitate publică;</li> <li>-ample zone de țesut urban lipsit de elemente de particularizare;</li> <li>-insule urbane cu deficiențe de ocupare a zonei de mijloc (servituți, fundături).</li> </ul>
<b>OPORTUNITĂȚI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-dinamică accentuată în ultimii ani;</li> <li>-terenuri libere aferente cursurilor de apă cu mare potențial peisagistic;</li> <li>-extinderi de intravilane încă neocupate de construcții;</li> <li>-platforme industriale în declin cu oportunități de re-conversie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-zonă periferică neafectată major de expansiune;</li> <li>-oportunitate de re-gândire strategică;</li> <li>-zone de țesut urban restructurabil prin schimbarea profilului funcțional.</li> </ul>
<b>POTENȚIAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-potențial de revitalizare prin activarea legăturilor verzi;</li> <li>-potențial de activare prin poli-centralitate.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-potențial de micro-conectivitate prin legături verzi;</li> <li>-potențial de îmbunătățire a modului de ocupare a parcelarului;</li> <li>-potențial de corectare a unor erori de planificare care au avut loc prin operațiuni de re-parcelare;</li> <li>-potențial de re-configurare compozițională în zonele periferice;</li> <li>-potențial de recuperare a unor forme de spațiu liber (piațete, scuaruri etc.) cu rol în revitalizarea unor cartiere.</li> </ul>

## 1.2. Spații plantate la nivel metropolitan și urban

	NIVEL METROPOLITAN	NIVEL MUNICIPAL
<b>PUNCTE TARI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-existența unor sisteme vegetale naturale deosebit de valoroase la limită sau în proximitatea zonei studiate;</li> <li>-existența unei hidrografii bogate, potențial purtătoare a unor conexiuni verzi;</li> <li>-prezența unor zone naturale protejate și monumete ale naturii în vecinătate;</li> <li>-existența unui interes de utilizare diversă a spațiilor plantate din zona metropolitană.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-existența unei tipologii identitare în figura spațiului urban plantat linear, promenadă-scuar de reprezentare;</li> <li>-existența unor zone cu un bogat material vegetal apt de a putea fi pus în valoare pe multiple planuri;</li> <li>-existența unui curs de apă – Dâmbu - cu disponibilități de teren adiacent pentru a întregi sistemul verde.</li> </ul>
<b>PUNCTE SLABE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-lipsa unor conexiuni între entitățile verzi componente;</li> <li>-accesibilitatea dificilă a unor puncte de interes de utilizare a spațiului plantat;</li> <li>-lipsa unei coerențe a spațiului plantat la nivel metropolitan în absența unei strategii orientate către acest subiect;</li> <li>-lipsa de atractivitate a spațiilor plantate din proximitatea urbană, lipsa specializărilor diverse;</li> <li>-lipsa de protecție cu perdele vegetale față de sursele majore de poluare (rafinării, căi de circulație rapidă).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-discrepanțe puternice între modul de tratare/amenajare a spațiilor plantate reprezentative/centrale și cele periferice, din zone mai puțin reprezentative;</li> <li>-lipsa de echipare corespunzătoare inclusiv a spațiilor din zone centrale/ semicentrale;</li> <li>-lipsa de atractivitate publică a spațiilor urbane de mai mici dimensiuni;</li> <li>-poluarea unor spații libere/plantate din zonele marginale cu deșeuri.</li> </ul>
<b>OPORTUNITĂȚI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-crearea unui sistem plantat, prin valorificarea tuturor elementelor disponibile - naturale și antropizate - cu scopul consolidării unei infrastructuri verzi necesare nu doar în scop ecologic, ci și economic, social și cultural.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-elemente spațiale nevalorificate pentru prezențele vegetale - râul Dâmbu, Hipodromul, zona limitei nord-estice, relația vest cu pădurea;</li> <li>-diversificarea tipologică și funcțională a ofertei de spații plantate prin echipare și amenajare diferențiată.</li> </ul>
<b>POTENȚIAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-potențial peisagistic/elemente vegetale marcante și obișnuite, limite, zone limtrofe apelor, liziere păduri etc.;</li> <li>-potențial ecologic/conexiuni verzi cu rol de a asigura conectivitatea ecosistemelor și creșterea biodiversității;</li> <li>-potențial productiv/punerea în valoare a terenurilor agricole și ex-agricole;</li> <li>-potențial cultural-educativ/asocierea spațiilor urbane de tip parc, scuar, grădină, unor activități culturale permanente sau ocazionale;</li> <li>-potențial economic/utilizarea mesei lemnoase din toaletarea și curățarea vegetație arboricole existente, într-un sistem integrat, eficient;</li> <li>-potențial social/implicarea comunităților locale la nivel de cartier, cvartal, în întreținerea, exploatarea și diversificarea spațiilor plantate adiacente locuințelor colective.</li> </ul>	

### 1.3. Peisajul urban și metropolitan al Ploieștiului

	NIVEL METROPOLITAN	NIVEL MUNICIPAL
<b>PUNCTE TARI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-existența unor areale protejate valoroase la nivel de peisaj natural (zona Natura 2000);</li> <li>-existența unui peisaj aparte al coridorului de transport, care funcționează ca un semnal în teritoriu</li> <li>-reprezentare puternică la nivelul peisajului cultural;</li> <li>-existența unor areale cu insularități (naturale sau antropizate) ca prezențe izolate într-un câmp vizual amplu;</li> <li>-peisajele industrial - repere vizuale perceptibile de la mare distanță;</li> <li>-existența unor limite naturale ale câmpului vizual (liziere de păduri, văi de ape).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-existența unei diversități a peisajului urban, determinată de antiteza între peisajul rezidențial tradițional și peisajul locuirii colective pe de o parte și de peisajul central aferent intervențiilor urbanistice de regularizare;</li> <li>-peisajul locuințelor colective funcționează ca un aparat de acces la nivel de oraș, marcat prin caracterul regularizator al intervențiilor urbane adiacente accesului carosabil;</li> <li>-existența unui peisaj central de tip „centru civic” perceptibil ca atare.</li> </ul>
<b>PUNCTE SLABE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-peisajele industrial - repere vizuale perceptibile de la mare distanță, cu influență asupra percepției peisajului în teritoriu;</li> <li>-existența unor limitele antropice ale câmpului vizual (fronturi urbane periferice, țesuturi compacte sau lineare, platforme industriale etc.) „brutale”;</li> <li>-prezența mare a peisajului cu deschidere amplă a câmpului vizual, lipsa unor elemente de amenajare peisagistică, perdele de vegetație, masive de vegetație care pot funcționa ca repere de masă/înălțime;</li> <li>-lipsa unei strategii de peisaj.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-lipsa unei dinamici urbane la nivelul peisajului;</li> <li>-concentrare mare a peisajului aferent locuirii colective în zona de vest a orașului;</li> <li>-lipsa unui sistem verde la nivel de oraș, constituit din elemente generatoare de peisaj verde amenajat;</li> <li>-lipsa diversității elementelor constitutive de peisaj urban amenajat;</li> <li>-prezența mică a peisajului verde amenajat la nivelul distribuției în oraș;</li> <li>-distribuția mare a peisajului industrial;</li> <li>-antiteza puternică peisaj industrial - peisaj agricol.</li> </ul>
<b>OPORTUNITĂȚI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-realizarea unei strategii comprehensive și coerente la nivel de peisaj în teritoriu, cu integrarea tuturor elementelor ce contribuie la identitatea peisajului ploieștean.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-oportunități pentru dezvoltarea unui peisaj coerent la nivelul zonelor de locuire cvasi-rurale și al zonelor de expansiune rezidențială;</li> <li>-oportunități pentru introducerea într-un sistem verde/productiv al terenurilor virane, cu influențe directe asupra peisajului perceput.</li> </ul>
<b>POTENȚIAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-potențial agricol/peisagistic al spațiilor libere din periferiile Ploieștiului;</li> <li>-potențial de introducere în circuit a terenurilor neproductive;</li> <li>-potențial pentru dezvoltarea coerentă a peisajului urban în curs de consolidare și a celui cvasi-rural;</li> <li>-potențial pentru realizarea unor conexiuni la nivel de peisaj, în teritoriu;</li> <li>-potențial peisagistic cultural prin valorificarea resursei locale, a ocupațiilor și produselor tradiționale;</li> <li>-potențial recreativ prin valorificare resurselor natural.</li> </ul>	

## 2. Concluzii

### 2.1. Diagnoză morfologică – nivel metropolitan și municipal

În procesul de planificare urbană - atât la scara municipiului, cât și la scara Metropolitană, studiul morfologic asupra țesutului urban este util în vederea creării unei imagini realiste și documentate asupra diversității tipologice a formei urbane, cea care, în esență, trebuie preservată și pusă în valoare. Cunoasterea acestei forme și apoi corelarea cu atributele de funcționalitate a structurii urbane, pune în evidență raportul intim de interdependență dintre cele două. Planul Urbanistic General, având ca scop, printre altele, *precizarea condițiilor de amplasare și conformare a volumelor construite, amenajate și plantate și zonificarea funcțională în corelație cu organizarea rețelei de circulație* - impune o grijă deosebită la nivelul diferențierii tipologice, lucru care stă la baza realizării decupajului Unităților Teritoriale de Referință. Acestea din urmă au de regula, o dubla abordare: 1) ca entități indisociabile din ansamblul din care fac parte, fiind necesară urmărirea coerenței lor nu doar în plan funcțional, ci și în plan morfologic și spațial și 2) ca entități coerente în interiorul limitelor lor, dictate de elemente de context imediat, fiind necesară urmărirea acestei bune relaționări la acest context. Pentru a atinge aceste două componente de definire a UTR-urilor este în mod obligatoriu trecerea prin faza de identificare și analiza morfologică - de la nivel teritorial până la nivel municipal, pentru toate componentele sistemice: parcellar, tramă stradală, fond construit, spațiu liber/plantat.

În urma analizelor realizate în cadrul studiului cu privire la peisajul metropolitan s-au constatat următoarele:

- Diversitatea formelor de ocupare a terenurilor în zona Metropolitană este destul de ridicată pentru talia Ploieștiului, reflectând o dinamică accentuată în evoluția ultimelor decenii;
- Discrepanțele de ocupare a terenurilor sunt reduse ca amploare și se rastrâng la tiparele de ocupare speculativă din zonele periferice ale Ploieștiului, restul localităților păstrându-și în linii mari profilul;
- Există direcționări puternice ale formelor de ocupare a localităților la nivel teritorial, datorate atât forței de atracție a vectorilor economici (direcția București-Brașov), cât și unor forțe locale și a configurației geo-morfologice a suportului dezvoltării (ape, păduri, resurse minerale).

Diversitatea morfologică a țesutului urban al Ploieștiului precum și gradul de compactitate din arealul central - cel mai reprezentativ al orașului - poate lăsa impresia unei permisivități scăzute în privința intervențiilor de dezvoltare, înnoire, regenerare, etc. . Totuși, la analiza mai de detaliu, se observă anumite diferențieri ale acestei permisivități, care nu țin toate de gradul de protecție al acestui țesut - aceasta rezumându-se doar la o parte din zona hiper-centrală.

Permisivitatea țesutului urban se definește în cadrul acestui studiu ca și capacitate de a primi o intervenție urbanistică - fie punctuală (la nivel de parcelă), fie areală (la nivel de insulă urbană sau chiar zone mai ample) - în sensul restructurării parcellarului, tramei stradale sau a fondului construit, în scopul creșterii calității de ocupare și utilizare a terenului. Astfel, au fost identificate 4 tipuri de zone al căror țesut este sensibil diferit, corespunzând unor grade de permisivitate gradate de la 1 la 4 .

**Gradul 1** - țesut urban cu permisivitatea cea mai mică pentru intervenții - condiționări legate de Zona Centrală Protejată și prezența monumentelor și siturilor istorice.

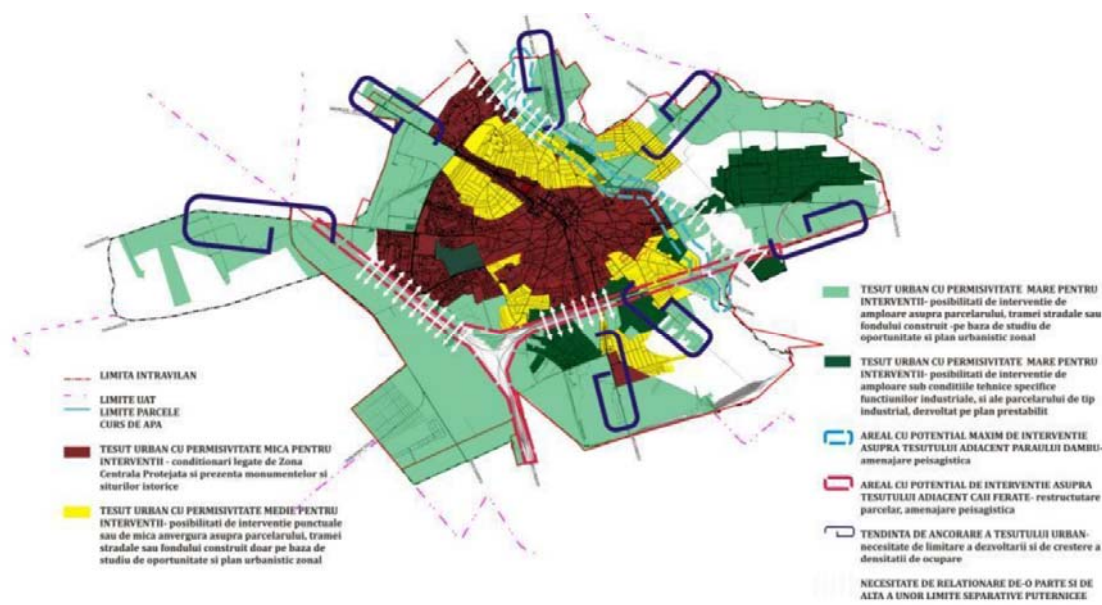
**Gradul 2** - țesut urban cu permisivitate medie - posibilități de intervenție punctuale sau de mică anvergură asupra parcellarului, tramei stradale sau fondului construit doar pe baza de studiu de oportunitate și plan urbanistic zonal.

**Gradul 3** - țesut urban cu permisivitate mare - posibilități de intervenție de amploare sub condițiile tehnice specifice funcțiunilor industriale.

**Gradul 4** - țesut urban cu permisivitate mare/maximă - posibilități de intervenție de amplasare asupra parcelarului, tramei stradale sau fondului construit - pe bază de studiu de oportunitate și plan urbanistic zonal.

Permisivitatea țesutului este strâns corelată cu potențialul de evoluție: un țesut permisiv are în general și un bun potențial de evoluție - desigur dacă se iau măsurile cuvenite. Astfel, a fost identificat un potențial deosebit al zonei adiacente pâraului Dâmbu - unde țesutul este lax, neconstruit și în plus, aflat sub restricții de construibilitate din rațiuni de riscuri la inundabilitate - acest potențial fiind manifest în special pentru amenajarea peisagistică și de îmbogățire a fondului vegetal, cu creșterea capacității recretive și de prestigiu a zonei respective.

Un alt areal depistat cu un mare potențial de restructurare este țesutul urban aferent căii ferate, parțial în proprietatea CF, parțial în alte tipuri de proprietate, dar care indiferent de statutul juridic, poate juca un rol în creșterea conectivității și coerenței orașului.



Figură 14 Tendințe și potențial de intervenție în plan morfologic asupra țesutului urban  
Sursă: Studiu de fundamentare privind morfologia, spațiile plantate, peisajul urban și metropolitan

## 2.2. Diagnoza sistemului spațiilor plantate

### 2.2.1. Disfuncționalități de sistem

Studiul asupra spațiilor plantate din Ploiești a relevat faptul ca deși orașul este sărac în privința parcurilor de amplasare și a zonelor cu spațiu verde amenajat în sistem concentrat, totuși există un cuantum de spații plantate în sistem difuz, care însă nu acoperă necesarul din punct de vedere ale normei europene. Mai mult, distribuția teritorială a spațiului plantat la nivelul intravilanului mun. Ploiești, corelată cu accesibilitatea pietonală a acestora a relevat numeroase zone care deși aparțin unui parcalac urban de bună calitate, nu oferă o bună accesibilitate către spațiul public amenajat, acesta fiind greu accesibil prin mers pe jos (la mai mult de 30min), ceea ce pentru zonele de locuințe înseamnă o calitate scăzută a vieții în plan cotidian.

Un sistem de spații plantate de calitate este caracterizat de coerență și continuitate. Sistemul spațiilor plantate din Ploiești nu este încă în totalitate constituit și nu funcționează decât într-o mică măsură ca sistem. Aceasta ar presupune o serie de conexiuni între componentele existente precum și diversificarea ofertei tipologice,

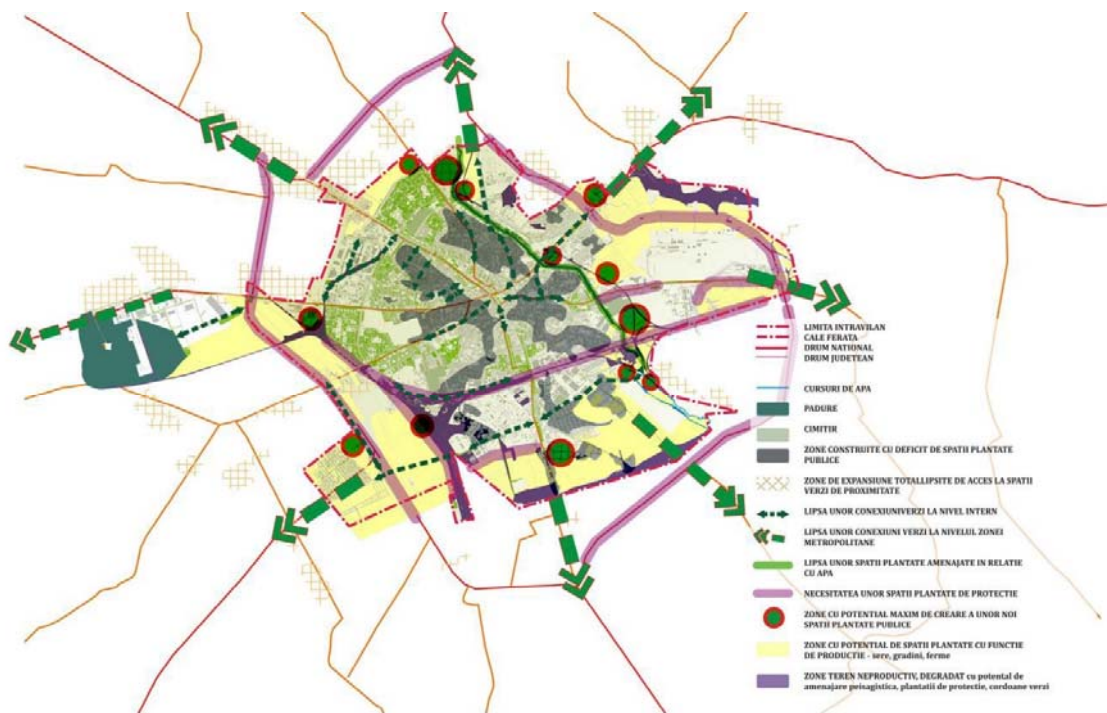
astfel încât acest sistem să se plieze mai bine pe diversitatea celorlalte sisteme morfo-spațiale ale orașului - străzi, construcții, parcelar.

- În raport cu *sub-sistemul viar (stradal)*, spațiile plantate, deși conțin numeroase condiții de conectivitate, sunt totuși discontinue și nu urmăresc în totalitate structura viară. Multe artere de capacitate variabile și care prezintă și fronturi construite în imediata vecinătate a carosabilului, trebuiesc întregite cu aliniamente stradale de arbori - atât cu rol de protecție a funcțiunilor adiacente (locuințe), cât și cu rol ecologic, de conectare eco-sistemică și cu rol estetic (de aducere a imaginii lor la un standard urban).
- În raport cu *sub-sistemul construit*, Ploieștiul, mai ales prin fragmentul central al spațiilor plantate de tip esplanadă/ piață/ suită de scuaruri, dovedește o bună preocupare pentru stabilirea unor relații corecte între construcțiile reprezentative și spațiul amenajat care le însoțește. Însă pentru o calitate optimă a sistemului spațiilor plantate este necesar să se ia în considerare îmbunătățiri ale acestuia mai ales în zonele defavorizate - periferice și pe arterele de intrare în oraș.  
Sunt de menționat în sens pozitiv, micile amenajări de scuaruri din interiorul țesutului construit, ocazionate de un spațiu de tip piațetă, în proximitatea unui edificiu de cult, școală, etc..
- În raport cu *sub-sistemul parcelar*, spațiul plantat ar trebui să urmărească fragmentarea parcelarului și tipologia de ocupare a acestuia, inserându-se fie difuz, fie pregnant (prin puncte/poli verzi), corelând componentele prin legături verzi - aliniamente, perdele de protecție, coridoare plantate, etc. . În foarte multe situații în Ploiești, există puncte cu o bună prezență a spațiului plantat, fără ca aceasta calitate să se răsfrângă la nivelul zonei/vecinătății, neexistând conexiunile necesare în cadrul sistemului.

#### 2.2.2. Constrângeri pentru dezvoltarea silviculturii urbane

Cauza principală pentru gradul ridicat de deteriorare/uscare a arborilor în mediul urban este apa insuficientă. Deficitul de apă produce constrângeri de multe ori devastatoare suferite de arborii din mediul urban.

O a doua cauză pentru incapacitatea de creare a unei infrastructuri verzi urbane este inadecvarea spațiului urban pentru a permite o creștere economică a sistemului radicular al arborilor. Asfaltul impermeabil și trotuarul reduc creșterea vegetatiei și crește totodată și sensibilitatea acestora la boli și dăunători. Udarea suplimentară a arborilor în mediul urban poate fi costisitoare și nu ar trebui să reprezinte decât o soluție alternativă. Alte cauze negative și constrângeri multiple se regăsesc la nivel administrativ și al implicării acesteia în viața comunitară, în sensul stabilirii unei mutualități în acțiunile de protejare și întreținere a vegetației arboricole.



Figură 15 Schema sintetică a diagnozei privind spațiile plantate la nivelul orașului Ploiești  
Sursă: Studiu de fundamentare privind morfologia, spațiile plantate, peisajul urban și metropolitan

### 2.2.3. Potențialul spațiilor plantate din municipiul Ploiești

Trebuie precizat dintr-un început că viziunea sub care se așează acest studiu vizează potențialul integral al spațiilor plantate dintr-un oraș, care trebuie privit nu doar prin prisma necesității sporirii (în cantitate/suprafață) a acestora, ci mai cu seamă în diversificarea componentelor tipologice, prin valorificarea resurselor existente și printr-o gestiune adecvată a poziționării și întreținerii tehnice a acestora.

Identificăm astfel, mai multe categorii de **POTENȚIAL** cu referire la spațiile plantate urbane:

- 1. POTENȚIAL peisagistic** - prin punerea în valoare a unor elemente vegetale marcante ale Ploieștiului - arbori seculari, aliniamente bine conturate;
- 2. POTENȚIAL ecologic** - prin conexiuni verzi cu rol de a asigura conectivitatea ecosistemelor și prin aceasta, creșterea biodiversității și viabilității asociate sistemului plantat;
- 3. POTENȚIAL productiv** - prin punerea în valoare a terenurilor agricole și ex-agricole, prin practicarea agriculturii urbane mai ales în zonele marginale ale orașului;
- 4. POTENȚIAL cultural-educativ** - prin asocierea spațiilor urbane de tip parc, scuar, grădină unor activități culturale permanente sau ocazionale;
- 5. POTENȚIAL economic** - prin utilizarea mesei lemnoase din toaletarea și curățarea vegetație arboricole existente, într-un sistem integrat, eficient;
- 6. POTENȚIAL social** - prin implicarea comunităților locale la nivel de cartier, cvartal, în întreținerea, exploatarea și diversificarea spațiilor plantate adiacente locuințelor colective.

Evidențierea acestui potențial multiplu al spațiilor plantate, re-afirmă necesitatea unui echilibru între procesul de urbanizare și cel de menținere a unui climat sănătos, cu ajutorul infrastructurii verzi. Între planificarea urbană și silvicultura urbană sunt create premisele unui dialog și a unei corelări de intenții, mijloace și rezultate, astfel încât scopul final, acela al creșterii calității vieții în oraș să fie atins.



În Ploiești, ca oraș petrolier, există o serie de particularități ale acestui potențial al spațiilor plantate, incluzând pe cel al vegetației spontane, apărute odată cu declinul funcțional al unor unități economice de extracție și prelucrare a petrolului. De exemplu, o mare parte din Sudul Ploieștiului este dominat de fabrici dezafectate, de multe ori cu suprafețe foarte mari, în cadrul cărora deja, vegetația începe să fie consistentă, coexistând cu un patrimoniu industrial adesea neglijat și care tinde să dispară. Prin situații similare au trecut și alte orașe europene, dezvoltând proiecte de parcuri și zone de recreere în foste incinte industriale (Ruhr-Germania).

Zonele plantate din aceste incinte ex-industriale - mici "păduri" cu o vegetație tânără - au un important rol de protecție și participă în cadrul infrastructurii verzi - având un aport crescut de biodiversitate, chiar dacă sunt prea mici pentru a fi considerate parcuri naturale sau naționale.

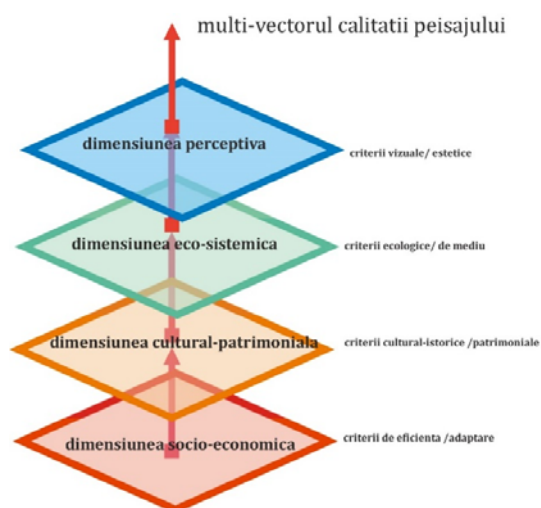
De asemenea, în triunghiul format din șinele de tren situat între Gara de Sud și Gara de Vest se găsesc noi zone verzi. Cu un efort limitat această nouă padure poate fi completată prin noi specii de arbori, crescând biodiversitatea și promovând un parc local.

Pentru viitorul acestor noi zone verzi ar fi util să se inițieze un program de protecție al vegetației, al limitării construcțiilor și al zonelor pavate, precum și un management al vegetației care ar putea lua în calcul faptul că spațiile verzi reprezintă și o rezervă de lemn pentru oraș (pentru unele nevoi cum ar fi: bănci de lemn, materiale pentru construcții din lemn, porți și garduri din lemn ce ar putea să provină din această nouă pădure).

### 2.3. Diagnoza peisajului urban și metropolitan al Ploieștiului

În urma parcurgerii demersului de identificare, analiză și evaluare a peisajului urban și metropolitan al Ploieștiului, pe cele 4 dimensiuni deduse din Convenția Europeană a Peisajului, putem, în cele ce urmează, să concluzionăm asupra calității globale a acestuia, prin diferențierea lui sintetică, prin coroborarea tuturor tipurilor identificate în ***Studiu de fundamentare privind morfologia, spațiile plantate, peisajul urban și metropolitan***.

Multidimensionalitatea peisajului reflectă nu doar diversitatea modurilor de abordare a acestuia în vederea analizării lui, ci în urmărirea obiectivului de calitate globală, ca vector transversal, a carui configurație și "trasabilitate" trebuie urmărite în procesul de planificare.



Figură 16 Schemă reprezentând modalitatea "vectorială" de integrare a celor 4 dimensiuni ale peisajului prin  
Sursă: Studiu de fundamentare privind morfologia, spațiile plantate, peisajul urban și metropolitan

**Calitatea globală a peisajului** poate fi abordată prin prisma unei calități optime (sau ideale), aprecierea ei făcându-se prin luarea în considerare a unui ansamblu de caracteristici ale calității, prin ordonarea și ierarhizarea acestora după anumite criterii. Această tipologie a criteriilor după care putem obține codul de apreciere a unui peisaj este însă greu de decelat cu titlu de generalitate, fiind mai curând, o chestiune particulară, a fiecărui peisaj luat în parte; putem indica cel mult trei mari grupe criteriale care stau la baza identificării calității optime a peisajului:

- grupa A – totalitatea trăsăturilor fizice – *calități reale*
- grupa B – totalitatea caracteristicilor, calităților peisajului respectiv care pot fi proiectate și planificate - *calități prezumtive*
- grupa C – totalitatea caracteristicilor calității peisajului respectiv care se exprimă prin cererea de peisaj (cerințele și așteptările populației)- *calități așteptate* ( Stan, 2009)

### 2.3.1. Evaluarea principalelor tipuri de peisaje identificate la scara zonei metropolitane Ploiești

Ca și în cadrul analizei realizate în **Studiu de fundamentare privind morfologia, spațiile plantate, peisajul urban și metropolitan** în care s-a realizat o evaluare a peisajelor pe tipurile specifice identificate prin prisma celor 4 dimensiuni peisagere cf. CEP, ținând cont de ceea ce a rezultat ca tipologie sintetică de peisaj la scara ZM Ploiești, aplicăm aceeași metodă și rezultă:

	DIMENSIUNEA PERCEPTIVĂ	DIMENSIUNEA ECO-SISTEMICĂ ȘI DE MEDIU	DIMENSIUNEA CULTURAL-PATRIMONIALĂ	DIMENSIUNEA SOCIO-ECONOMICĂ	MEDIA SCORURILOR LA CELE 4 DIMENSIUNI
<b>SCOR DE CALITATE</b>					
<b>PEISAJ URBAN</b> cu caracter pregnant, puternic antropizat, țesut urban consolidat, funcțiuni active, susținute economic și social	3	1	3	3	10
<b>PEISAJ URBAN PERIFERIC</b> în curs de constituire, cu grad mare/mediu de antropizare, amestec de trăsături urbane și rurale, în curs de dezvoltare socio-economică	2	0	1	3	6
<b>PEISAJ INDUSTRIAL</b> puternic antropizat, funcțiuni predominant active, cu tendință de declin	1	0	1	3	5
<b>PEISAJ RURAL</b> cu țesut urban ramificat, grad mediu de antropizare, predominant activități agricole, în curs de dezvoltare socio-economică	4	3	3	3	13
<b>PEISAJ SEMINATURAL ȘI RURAL</b> aferent cursurilor de apă, grad mic de antropizare, activități specifice, tendință de degradare în plan ecologic	4	3	2	1	10
<b>PEISAJ AGRICOL</b> slab antropizat, culturi de câmpie și pomiviticele, echilibru eco-sistemic, în curs de declin în plan socio-economic	2	3	1	2	8
<b>PEISAJ CVAZI-NATURAL FORESTIER</b> activități conexe, tendință de degradare	3	1	1	2	7

Figură 17 Scala de evaluare calitativă integrată a peisajului după cele 4 dimensiuni

Sursă: Studiu de fundamentare privind morfologia, spațiile plantate, peisajul urban și metropolitan

Evaluarea a folosit o scală de apreciere de la 1 la 5 în care:  
5 = CALITATE EXCEPTIONALĂ (toate criteriile sunt îndeplinite)  
4 = CALITATE FOARTE BUNĂ (4 din 5 criterii sunt îndeplinite)  
3 = CALITATE BUNĂ (3 din 5 criterii sunt îndeplinite)  
2 = CALITATE SATISFACATOARE (2 din 5 criterii sunt îndeplinite)  
1 = CALITATE SLABĂ (1 din 5 criterii sunt îndeplinite)  
0 = CALITATE FOARTE SLABĂ (0 din 5 criterii sunt îndeplinite)

### 3. Propuneri

#### 3.1. Recomandări și propuneri ale studiului morfologic

În baza fundamentarii teoretice și aplicative realizate în cadrul **Studiului de fundamentare privind morfologia, spațiile plantate, peisajul urban și metropolitan** se recomandă, în continuare:

- realizarea unei cartări exhaustive asupra țesutului urban la nivel regim de înălțime - pe palierele altimetrice relevante pentru Ploiești (lucru imposibil de realizat în acest moment, dat fiind lipsa acestor date în planul de baza).
- realizarea unei cartări exhaustive, după modelul indicat în acest studiu, pentru indicatorii de ocupare (POT) și de utilizare a terenurilor în momentul de față (CUT) și confruntarea lor cu indicatorii propuși în vechiul PUG (lucru posibil de realizat în sistem GIS).
- realizarea unei cartări a tuturor spațiilor libere - plantate sau neplantate din oraș (toate spațiile care nu sunt nici circulații, nici curți-incinte), cu scopul identificării mai precise a resursei funciare și de amenajare disponibile în oraș (lucru posibil de realizat în sistem GIS).

Recomandări privind strategia de dezvoltare spațială la nivel metropolitan:

- Adoptarea unor măsuri de limitare a expansiunii periferice necontrolate, produsă prin operațiuni punctuale și ne-contigue cu țesuturile pre-existente;
- Echiparea prealabilă a teritoriilor destinate urbanizării, în scopul evitării unor dezvoltări agresive cu factorii de mediu și cu dificultăți de conectare la restul orașului;
- Întărirea nucleelor de centralitate manifeste în teritoriu și re-gândirea unui sistem de centralități ierarhizat și adaptat nevoilor sporite de accesibilitate;
- Întărirea și completarea sistemului de spații plantate care poate configura, la nivel teritorial, o tramă cu rol de susținere și relaționare a entităților construite.

#### 3.2. Recomandări și propuneri ale studiului spațiilor plantate

Nevoia de a gestiona spațiile plantate urbane a crescut în mod semnificativ în ultimii 50 de ani. Atât schimbările în societate, economie, mod de trai/deplasare etc. , cât și urbanizarea în sine ca fenomen la originea acestor schimbări, reprezintă factori cheie ai acestei nevoi. Conform studiilor recente, urbanizarea accentuată ne-a transformat într-o specie urbană. Previiziunile Organizației Națiunilor Unite estimează ca până în 2050, aproape două treimi din populația lumii, estimată de 9 miliarde de oameni, vor trăi în orașe. Această schimbare demografică a avut loc într-un ritm inegal în întreaga lume: națiunile industrializate occidentale au experimentat cel mai devreme acest fenomen, astfel încât astăzi aproximativ 75% până la 80% dintre europeni și nord-americani sunt deja locuitorii orașului. În România aproximativ 50% din populație trăiește în oraș și cealaltă jumătate sunt locuitorii din mediul rural. Urban forestry/ silvicultura urbană este în fapt un instrument de gestiune și armonizare a aspectelor economice, sociale și de mediu ale orașelor, foarte important pentru creșterea calității vieții urbane.

Din acest punct de vedere, se recomandă continuarea/completarea studiului cu o analiză a relației dintre spațiile plantate, densitatea zonelor de locuire și accesibilitatea către școli, licee și grădinițe - acest studiu urmând a reflecta mai în amănunt zonele cu deficit de accesibilitate cumulată către dotări de învățământ și spații plantate - ceea ce participă suplimentar la definirea calității vieții.

Se recomandă de asemenea, corelarea analizei spațiilor plantate și a potențialului de amenajare peisagistică depistat prin inventarierea terenurilor neproductive, aferente cursului pârâului Dâmbu și a celor libere cu analiza privind statutul juridic al terenurilor - pentru afirmarea ulterioară a propunerilor de noi spații plantate.

Totodată, în urma acestui studiu, a reieșit faptul că sunt necesare conexiuni ale spațiului plantat astfel încât acesta să se constituie într-un sistem, necesar orașului nu doar din punct de vedere morfologic și spațial-configurativ, ci și din punct de vedere ecologic și eco-sistemic. Astfel, se recomandă studiul pentru găsirea unor soluții de includere în profilele stradale ale arterelor carosabile (mai ales pentru cele de categorie 2 și 3) a unor aliniamente stradale noi, precum și completarea celor existente.

Se recomandă întocmirea cadastrului verde în sistem GIS și respectarea Legii Nr.24 din 15 ianuarie 2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din zonele urbane, a Ordinului Nr.1549 din 4 decembrie 2008 privind aprobarea Normelor tehnice pentru elaborarea Registrului local al spațiilor verzi și a lg. Nr.313 din 12 octombrie 2009 pentru modificarea și completarea Legii Nr.24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din zonele urbane.

În urma concluziilor analizei asupra spațiilor plantate, în vederea integrării lor ca atare sau prin adaptare la strategia propusă prin PUG, se fac următoarele propuneri cu caracter directiv:

- Specularea oricărei disponibilități de teren neconstruibil din cadrul țesutului tradițional (mai ales în zonele identificate cu deficit de accesibilitate) în scopul amenajării de spații plantate de tip scuar urban multifuncțional și amenajarea acestora prin concursuri de peisagistică;
- Amenajarea peisagistică a zonei limitrofe pârâului Dâmbu (și delimitarea ei în PUG ca zonă plantată cu rol ecologic) prezervându-i-se caracterul lacustru - de asemenea prin concurs public de soluții de peisagistică;
- Tratarea prin fâșii plantate/perdele de protecție (și delimitarea lor ca atare în PUG) a tuturor zonelor de vecinătate incomodă între spații rezidențiale și unități industriale - latime min. 15 m, **acestea urmând a fi realizate pe proprietatea celor care utilizează pentru funcțiunea industrială terenurile respective.**
- prelungirea rețelei de spații plantate aferente locuirii colective către restul țesutului urban (rezidențial sau cu funcțiuni terțiare, comerciale etc.) prin legături - fâșii plantate consistente oriunde terenul permite acest lucru;
- plantarea zonelor de parcare de mari dimensiuni aferente hipermarketurilor;
- îmbogățirea procentului de plantație arboricolă inclusiv în cadrul spațiilor verzi actuale.

Urban forest (pădurea urbană) este un concept relativ nou în geografia modernă și nu are, în prezent, o definiție unică în Europa. UK Forestry Commission definește pădurea urbană ca "vegetație arboricolă cultivată în și aproape de zonele urbane pentru valoarea ei în peisaj, pentru odihnă și recreere"; ea include arborii din aliniamente, parcurile urbane, terenurile cu vegetație spontană recuperate din fostele incinte industriale, precum și grădinile. Domeniul silviculturii urbane (urban forestry) este acela al gestionării integrate a patrimoniului plantat, apărând în Europa după 1990 și încercând armonizarea cu obiectivele și instrumentele planificării și designului urban.

Articularea infrastructurii verzi (sau a unui sistem încheiat de spații plantate) pornește în toate cazurile de la conexiuni: acestea crează o rețea de bariere/perdele plantate și coridoare verzi, aducând beneficii consistente în planul calității factorilor de mediu, servind totodată ca factor de dispersie pentru flora și fauna, contribuind astfel la o mai bună biodiversitate. Ca instrument de planificare urbană, coridoarele sunt însă crucial corelate

celorlalte sisteme spațiale ale orașului - parcellar, stradal, construit, iar pentru a obține o coerență a sistemului urban în plan ecologic, este nevoie de abordarea integrată a acestora.

Oportunitatea unui sistem al spațiilor plantate urbane, funcționând integrat și permițând dispersia ecologică necesară biodiversității, depinde de mai mulți factori: *marime, loc și distribuție în oraș, diversitatea în compoziție și variația structurii vegetale, combinația cromatică, conectarea și integrarea în sistem, adecvarea speciei la loc - urmărind corelarea între loc și trăsăturile speciei precum rezistența la temperaturi ridicate, la seceta, la vânt, la poluare.*

***Creând o strategie a zonelor verzi, creând o rețea/infrastructură a acestora se poate modifica substanțial microclimatul urban și se poate îmbunătăți confortul termic în orașe, prin mai multe mecanisme:***

**1. Selecția atentă a arborilor în arii-cheie** previne radiațiile solare de caldură provocate de prezența clădirilor. Interceptarea soarelui va reduce și reținerea căldurii de către clădiri, rezultând și reducerea costurilor energetice pentru răcirea clădirilor. Arborii din partea de Vest a clădirilor sunt cei mai valoroși, apoi urmează cei din Est, din Sud și în ultimă instanță cei din Nord. Speciile de arbori (arțar, plop și stejar) sunt cei mai benefici pentru abilitățile lor de a propaga căldura în timpul iernii și a o reține în timpul verii.

**2. Poziționarea arborilor în contextul spațial raportat la mișcarea aerului.** Arborii urbani schimbă condiția ambientului în jurul clădirilor prin procesul de spargere a curenților. Situatărea arborilor într-o arie, crează o suprafață densă, cu rol de reducere a vitezei vântului. Eficiența acestui proces depinde de înălțimea arborilor, de gabaritele suprafeței plantate și de permeabilitatea tesutului urban. Intensitatea mai mică a vântului reduce penetrarea aerului de afară înăuntru, ceea ce poate fi un beneficiu atât în timpul perioadelor călduroase, cât și în sezonul rece.

**3. Îmbunătățirea calității aerului urban cu ajutorul arborilor.** Aceștia, prin procesul de evapo-transpirație și de fotosinteză, crează oxigen și minimalizează impactul emisiilor poluante asupra aerului. Noul concept al pădurii urbane – pleacă tocmai de la constatarea că în cadrul aglomerărilor urbane, vegetația poate conduce la un reglaj eficient al temperaturii și umidității aerului.

Urbanizarea și schimbarea climei reprezintă amenințări semnificative pentru păduri în general, inclusiv pentru cele din afara perimetrului urban. Edward O. Wilson argumentează însă că orașele prin oportunitățile de articulare a "pădurilor urbane", dețin o putere unică prin mixitatea vieții plantelor, animalelor, microclimatelor, a luminii, a apei, a temperaturii și mișcării aerului, care variază și fac ca niciun oraș să nu fie la fel. La fel cum oamenii se adaptează la diverse medii, la fel fac și arborii. Transferul genetic al arborilor este esențial pentru sănătatea covorului de arbori urbani.

***Pentru a vedea cum orașul Ploiești se adaptează la un proiect de infrastructură verde și biodiversitate, câteva din următoarele elemente verzi pot fi evaluate. De asemenea, o îmbunătățire a resurselor de păduri va fi propusă. Infrastructura verde este divizată în 4 grupe, după caracterul componentelor:***

**1. Pădurile periurbane sau periferice.** Acestea sunt pădurile de la marginea Ploieștiului sau în zona Metropolitană (Bucov, Corlătești, Brazi), reprezentând un sistem sălbatic, destul de aproape de un ecosistem natural. Aici regenerarea se produce natural, deoarece aceste păduri sunt puțin influențate de oameni.

**2. Centurile și coridoarele verzi** - cuprind toate ariile verzi din Ploiești cum ar fi: parcuri urbane, grădini, coridoarele apelor, aliniamentele stradale, zonele inundabile, coridoarele autostrăzilor, cimitire și centuri verzi. Acestea, configurate în rețea, joacă rol de transport - de aprovizionare a orașului cu material vegetal viu, conectând zonele verzi izolate din perimetrul orașului. Cele trei pădurile periurbane (Bucov, Corlătești, Brazi) ar putea fi conectate prin: *coridor verde tip stradă, coridor verde tip râu și coridor verde tip feroviar.*

**3. Zone industriale dezafectate** - fabricile abandonate sau demolate, precum și zonele mai mult sau mai puțin vacante din interiorul orașului au o contribuție specială în biodiversitate. Studiile indică faptul că zonele industriale dezafectate au o biodiversitate particulară în floră, ierburi înalte și noi specii de arbori dezvoltându-se într-un sol cu condiții scăzute de evoluție. În cele din urmă, aceste specii dau viața unei întregi culturi de pădure și pajiști verzi capabile să gazduiască chiar și mai multă faună și floră.

**4. Grădini private și balcoanele** - deși mici în toată biodiversitatea orașului, o singură grădină sau un balcon poate susține un număr mare de plante și viața sălbatică.

Acestor propuneri li se adaugă și cele menționate în **Studiul de Fundamentare privind Reabilitarea, Protecția și Conservarea Mediului Natural și Construit**, dintre care menționăm:

- Completarea inelului verde exterior al orașului, încă existent în nord, prin plantări în zona de sud, afectată de o poluare accentuată.
- Delimitarea zonelor funcționale ale orașului și a cartierelor, prin rețele verzi, deoarece vecinătatea directă a zonelor de locuit cu unitățile industriale intens poluatoare este resimțită acut, fizic și psihic, de locuitori.
- Instituirea unor zone tampon între zonele rezidențiale și cele industriale, cu restricții de construire pe anumite culoare.
- Identificarea unor spații mai largi care se pretează amenajării unor nuclee de „pădure urbană” care să fie prevăzute ca atare în PUG, astfel încât să se asigure plantarea acestora cu arbori și nu cu material floricol decorativ, așa cum se practică în Centrul Civic.
- Realizarea unei clasificări a spațiilor verzi încă din faza de PUG, cu menționarea destinației fiecărui teren, în vederea limitării opțiunilor de amenajare și în scopul asigurării realizării funcției ecologice a spațiilor verzi, evitându-se, de exemplu, supradimensionarea aleilor pietonale în detrimentul suprafețelor plantate efectiv. Se pot stabili chiar procente de ocupare a terenului cu alei, mobilier urban și diverse straturi de vegetație, în funcție de habitatul vizat a se realiza. Realizarea unor planșe de detaliu cu aceste aspecte.
- Stabilirea prin Regulamentul Local de Urbanism a obligativității înființării de spații verzi pentru orice obiectiv construit, precum și a procentului de ocupare a terenului cu spații verzi, în funcție de destinația diverselor obiective.
- Pentru cartierele noi de la limita nordică a orașului se propune realizarea de spații verzi sub formă de rețea care să asigure conectivitatea cu zonele verzi mai vechi din Cartierul Nord.
- Înființarea unor zone de agrement destinate practicării sportului de către copii de toate vârstele.
- Înființarea lucilor de apă (lacuri artificiale) cu rol de termoreglare și de umidificare a aerului.

Propuneri elaborate de S.C. Servicii de Gospodărire Urbană Ploiești, care administrează spațiile verzi:

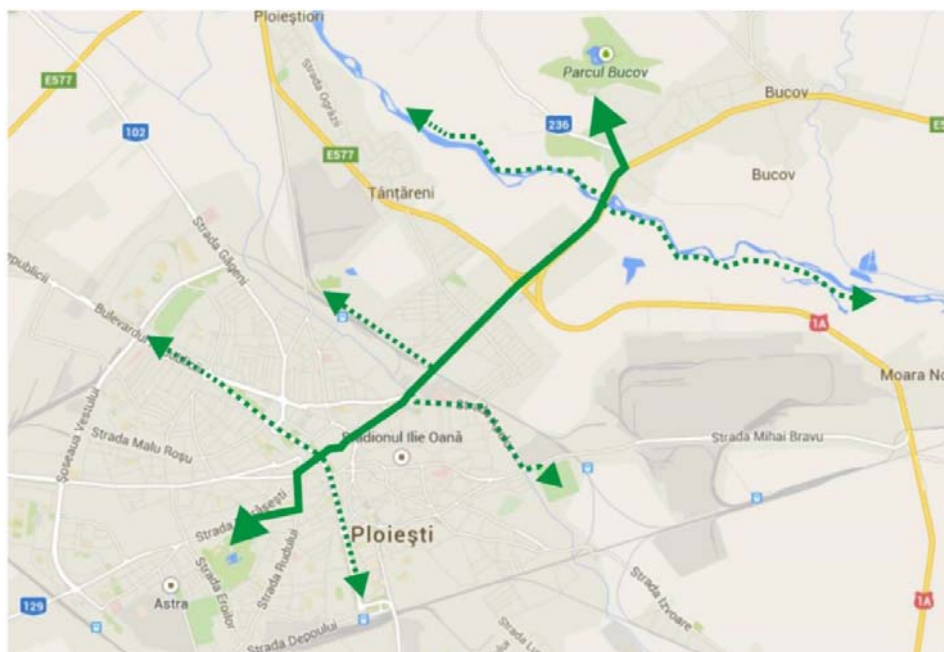
- Înlocuirea treptată, completarea și îmbogățire vegetației, în prezent îmbătrânită.
- Asigurarea continuității sistemului de spații verzi prin realizarea aliniamentelor de arbori pe ambele laturi ale străzilor.
- Înlocuirea îmbrăcămînții asfaltice a aleilor cu pavele sau cu dale decorative, în scopul eliminării acestui factor de stres pentru vegetație.
- Evitarea depozitării amestecului de zăpadă cu material antiderapant de pe străzi, pe aliniamente și pe scuaruri, acesta afectând grav vegetația.
- Realizarea unor sisteme de irigație pentru spațiile verzi din municipiul Ploiești.
- Creșterea cu cel puțin 100 % a suprafeței de spații verzi din perimetrul intravilan, în cel mai scurt timp posibil, pentru a se asigura suprafața minimă de 26 m<sup>2</sup>/locuitor prevăzută de *OUG nr. 195/2005* privind protecția mediului, cu completările și modificările ulterioare.
- Identificarea și rezervarea prin PUG a terenurilor cărora să li se asigure destinația de spații verzi.
- Creșterea ponderii spațiilor plantate cu arbori și cu arbuști față de cea a spațiilor plantate cu material floricol.
- Plantarea de specii autohtone de arbori și de arbuști, specifice zonei, eliminându-se utilizarea de specii alohtone.
- Corelarea plantațiilor de aliniament cu rezultatele hărților strategice de zgomot, în sensul acordării de prioritate străzilor ai căror locuitori sunt afectați de niveluri ridicate de zgomot (vecinătatea arterelor rutiere intens circulate, vecinătatea căii ferate, etc.).
- Realizarea Registrului Local al Spațiilor Verzi al municipiului Ploiești în conformitate cu cerințele *Legii nr. 24/2007* privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților –

republicată, cu completările și modificările ulterioare, precum și cu *Normele tehnice din 17.05.2010* pentru aducerea la îndeplinire a prevederilor acestei legi. În acest sens se propune implicarea autorităților administrației publice locale în asigurarea tuturor mijloacelor necesare pentru realizarea acestui registru (hărți topometrice, instrumentație pentru efectuarea de măsurători, etc.).

### 3.2.1. Potențialul spațiilor plantate din municipiul Ploiești

**a)** Un prim exemplu este zona Bucov și Parcul Memorial Constantin Stere, la nord-est de Ploiești. Aici, pădurea crește până la marginea apei, unde este continuată de arbori specifici malurilor de apă ce fac în acest caz trecerea spre râul Teleajăn. Ecosistemul arborilor riverani contribuie la biodiversitatea zonei. Pădurea se extinde pe ambele părți ale râului și este vitală atât pentru râu, în cazul apelor înalte, cât și pentru activitățile antropice.

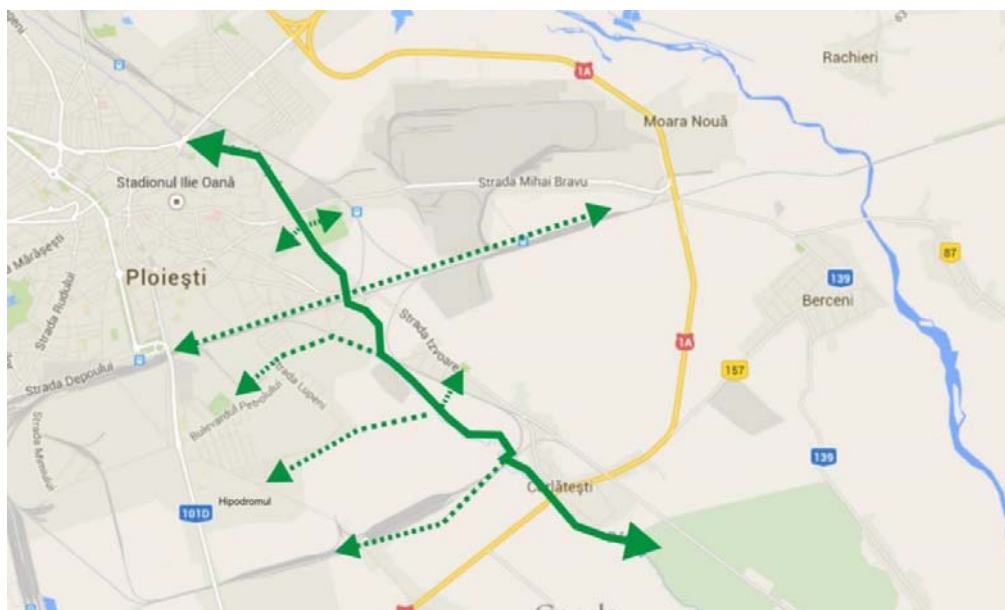
Este propus un coridor verde (care în fapt, este existent, dar administrarea necorespunzătoare a lăsat mari goluri în linia arboriilor), prin conectarea acestei păduri cu centrul Ploieștiului, și zona Gării de Nord (unde sunt câteva centre industriale dezafectate cu vegetație spontană) și încheindu-se în parcul Tineretului. Acest coridor verde este important să fie reabilitat și lărgit, având beneficii în asigurarea continuității bio-ecologice între exteriorul și interiorul orașului, ghidând și încetinind totodată vântul puternic din extravilan, de pe direcția Nord-Est, cu impact negativ în timpul iernii. Pentru avantaje maxime, acest coridor verde ar conecta și parcurile/scurările din zona Bulevardului Republicii - Parcul Mihai Viteazul, Piața Toma Socolescu, Esplanada Centrului Civic, Piața Ion Luca Caragiale, Parcul Ion Gheorghe Duca and Parcul Nichita Stănescu, care ar trebui relaționate linear cu direcția coridorului și completate cu specii mai potrivite cu mediul urban. Mai mult coridorul verde poate fi legat și de centura orașului, pe lângă calea ferată a Gării de Nord.



Figură 18 Coridor verde (2) propus între Parcul Bucov și Parcul Tineretului pe direcția Nord-Est  
Sursă: Studiu de fundamentare privind morfologia, spațiile plantate, peisajul urban și metropolitan

**b)** Un al doilea exemplu de pădure peri-urbană cu rol în constituirea infrastructurii verzi este în satul Corlătești, în sud-estul Ploieștiului. În mod similar pădurii Bucov, această pădure este poziționată benefic în privința vânturilor dominante manifestate pe direcția sud-est, ajutând la diminuarea impactului negativ al acestora. Pădurea Corlătești are relativ puțini vizitatori și din acest motiv este sălbatică în configurare ei. Coridorul propus - de la pădurea Corlătești în oraș - este parțial constituit prin prezența vegetației naturale pe cursului

pârâului Dâmbu. El se completează prin conexiunile laterale, pe Str. Izvorului și Str. Apelor, până la Gara de Nord, și pe partea sudică, poate relaționa zona Hipodromului și vegetația liniară aferentă căilor ferate.

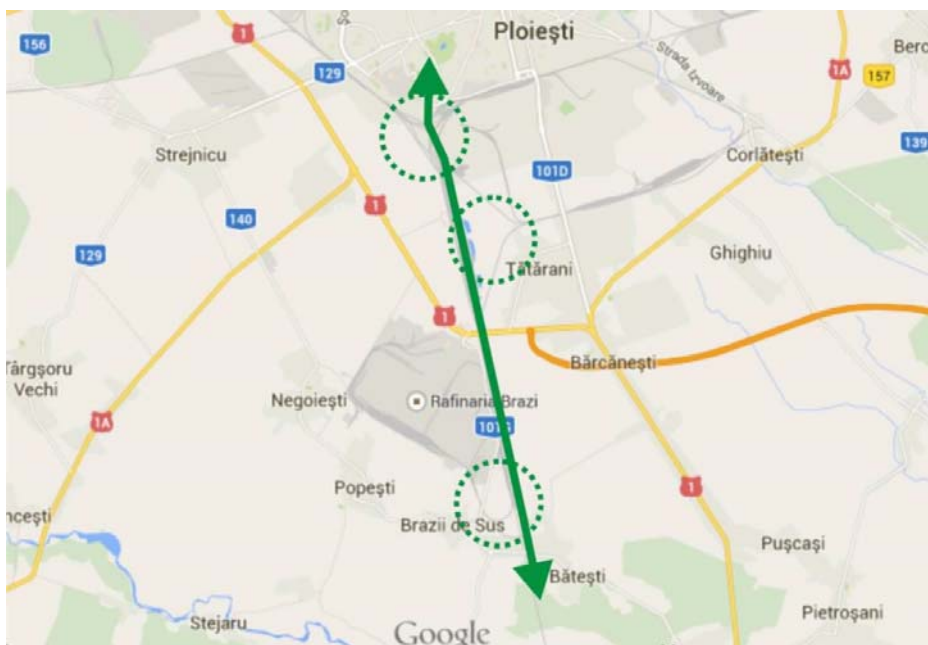


Figură 19 Coridorul Sud-Estic propus

Sursă: Studiu de fundamentare privind morfologia, spațiile plantate, peisajul urban și metropolitan

**c)** Un al treilea exemplu de pădure peri-urbană este pădurea Brazi, la sud de Ploiești. Această pădure este mai departe de Ploiești decât Bucov și Corlătești. iar coridorul verde propus este parțial constituit prin prezența vegetației aferente căii ferate, dar speciile prezente de arbori sunt de calitate inferioară. Coridorul urmărește calea ferată la limita estică a rafinăriei de petrol Brazi, legând pădurea cu zona triajului CF și Gara Ploiești-Vest. Infrastructura feroviară, precum și ruinele întreprinderilor de industrie grea care au marcat intens orașul, mai ales în partea sa sudică, oferă o multitudine de posibilități legate de valorificarea ecologic și peisagistică a spațiilor plantate. Coridorul propus folosește toate aceste oportunități și poate avea ca punct interior centura. Gara de transport de marfă din zona rafinăriei de petrol, Ploiești Triaj și zona Gării Ploiești-Sud sunt piese importante în această configurație, formând deja ecosistemele de bază cu specii de arbori pionier, cum ar fi *Betula pendula*, *Prunus cerasifera*, *Salix cinerea*, *Rubus fruticosus*, *Juglans regia*, *Populus*, *Sambucus Nigra* și *Robinia Pseudoacacia*. Pentru a spori calitatea și beneficiile coridorului verde propus, arborii suplimentari de aliniament sau arborii din pădurea Brazi ar putea fi plantați în cadrul ecosistemului feroviar în curs de dezvoltare.





Figură 20 Coridor verde propus Brazi-Parcul Tineretului (6) cu zonele vegetalizate, situate în foste incinte industriale și terenuri aparținând cailor ferate

Sursă: Studiu de fundamentare privind morfologia, spațiile plantate, peisajul urban și metropolitan

**d)** O astfel de rețea verde este mai eficientă în combinație cu o centura verde, cu rol în preluarea direcționărilor radiale. Ea se configurează ca o "panglică verde" de arbori și arbuști, care formează un cerc neîntrerupt în jurul orașului. Arborii produc tiraje mici de aer, care diluează poluanții și astfel reduc riscul de inversiuni și smog. Spațiile verzi de 50 până la 100 m adâncime îmbunătățesc calitatea aerului, reducându-i temperatura până la 300 m distanță în zonele înconjurătoare. În Ploiești, în cele mai multe locuri este posibilă o centură verde de dimensiuni considerabile. Centura verde a Ploieștilui propusă mai jos se bazează pe caracteristicile topografice ale orașului și pe observații de teren.



Figură 21 Centura verde a Ploieștilui

Sursă: Studiu de fundamentare privind morfologia, spațiile plantate, peisajul urban și metropolitan

Secțiunea de vest a centurii verzi începe de la Parcul Vest la stația de cale ferată Gara de Vest. În partea din față și din spatele stației sunt zone deschise potrivite pentru plantarea de arbori pentru a realiza centura verde. Ea continuă pe Șoseaua Vestului unde există spații verzi generoase între imobilele de locuințe colective, multe curți sunt plantate cu arbori, iar bulevardul în sine are un rând de arbori stradali. Pe ambele laturi ale Șos. Vestului spațiile verzi au în medie o lățime cuprinsă între 10 și 20 m, dar în unele cazuri ajung și la 50 m. Regenerarea naturală are loc în aceste spații prin aportul mixității dintre foioase și conifere: speciile foioase reduc temperatura aerului de vară și coniferele cresc temperatura aerului în timpul iernii.

Centura verde urmează Șoseaua Vestului la nord de unde se conectează cu parcul de la Catedrala Înălțarea Domnului pe Strada Gheorghe Grigore Cantacuzino. După aceea, rămâne pe Șoseaua Vestului, trece printr-o zonă industrială dezafectată, unde spațiile verzi sunt izolate. În cele din urmă se alătură Parcului Nord și continuă pe Șoseaua Nordului de-a lungul cimitirului și prin parcul mare de la Biserica Sfântul Andrei (aproximativ 3 ha).

La sfârșitul Șoselei Nordului (Strada Găgeni) în zona Autogării, zona verde se va conecta în primul rând cu râul Dâmbu și în al doilea rând cu șinele de cale ferată. Aceste zone se află pe terenul unui depou de tramvai și o zonă industrială cu mai multe spații deschise. Centura verde urmează apoi șinele în direcția sud-est și este formată din fâșiile plantate pe un rând cu lățime de cca. 2 metri, adiacent unui drum semi-pavat și alți 2-3 metri de vegetatie.

Aceste șine conduc mai departe spre sud, pe lângă rafinăria de petrol Vega de la Gara de Nord. La stația de cale ferată, zona de șine se lărgeste pentru a se adapta trenurilor de călători, precum și trenurilor de transport de mărfuri. La ambele margini ale stației, există un pachet de 3-6 șine degradate și în mod evident neutilizate, lucru care poate fi valorificat în sensul întregirii centurii verzi prin utilizarea acestor terenuri.

Mai departe, centura verde ar ajunge sub Strada Ștrandului. Această secțiune este mai puțin verde deoarece este pur și simplu mai puțin spațiu (calea ferată are aici doar două linii). Câteva sute de metri mai jos de calea ferată, o conexiune verde se poate face din nou cu paraul Dambu, în proximitatea zonei rezidențiale. Șinele de cale ferată continuă mai la est și trec prin mai multe zone industriale, apoi se întâlnesc cu Râul Dambu la Strada Izvoare. Decizia ca Centura Verde să urmeze râul a fost, de asemenea, făcută pentru că zona este deja mult mai verde, astfel va fi mai ușor de a îmbunătății procesul de ecologizare.

Din punctul în care zona verde de pe râu și calea ferată se întâlnesc, direcția este schimbată. Centura verde va continua de la râul Dambu pe urmele lui, în direcția vest spre Gara de Sud. Din fericire, această secțiune conține o bună parte a zonelor ex-industriale cu vegetație puternică în cadrul incintelor. Cu cât te apropii de Gara de Sud cu atât va deveni totul mai verde. Similar cu Gara de Nord, Gara de Sud are o mulțime de spații și piste dezafectate. Deja natura recuperează o mare parte din ea, permițând astfel centurii verzi să se întrească. În vecinătatea stațiilor de tren se află uriașe zone industriale, cu vegetație ce ar putea fi benefică pentru centura verde.

Mai mult de atât, la vest de Gara de Sud se formează o zonă verde mare ce se continuă pe o singură șină, spre un triunghi de cale ferată. Joncțiunea feroviară este de aproximativ 12 la 15 ha și este o pădure tânără cu multe posibilități de întregire și conectare. După joncțiunea ultimului nod feroviar zona verde urmează șinele dinspre nord-vest. De-a lungul ultimei secțiuni se observă din nou mai multe zone industriale până când se ajunge din nou la punctul de pornire: Gara de Vest. De asemenea, chiar înainte de stația de cale ferată Vest, coridorul de la Pădurea Brazi se conectează cu centura verde.

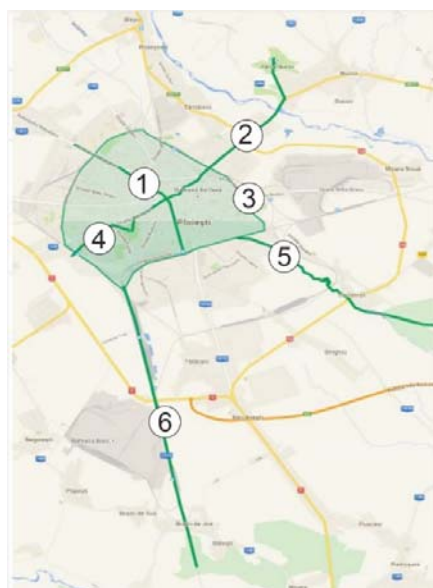
***Conectivitatea acestui sistem al centurii verzi și a coridoarelor care permit aerului curat să ajungă în centrul orașului, promovează biodiversitatea și consolidează o rețea verde integratoare, mult mai eficientă în îndeplinirea sarcinilor sale, decât sistemul dispersat existent în prezent.***

În continuare sunt descrise alte coridoare de mai mică amploare, suplimentare și cu rol în creșterea conectivității rețelei verzi propuse:

- Primul coridor suplimentar conectează Gara de Vest cu Parcul Tineretului. Coridorul reprezintă o bună conexiune pe direcția interioară orașului Est-Vest, prin intermediul Str. Mărășești care este o zonă rezonabil plantată cu arbori precum Frasin (*Fraxinus excelsior*), Thuja (*Thuja*) and Catalpa (*Catalpa bignonioides*). Totuși, pentru a deveni un coridor verde activ, unele îmbunătățiri trebuiesc făcute.
- Al doilea coridor suplimentar în zona centurii verzi formează axa sud-nord. Coridorul verde pornește dinspre nord către Gara de Sud pe Bulevardul Independenței spre parcurile de la Piața Victoriei și Piața Eroilor și se termină la sfârșitul Bulevardul Republicii, în periferia Ploieștiului. Acest coridor se strecoară chiar prin centrul orașului. Deși drumurile au trotuare largi și piste pentru biciclete, este lăsat puțin loc pentru plantarea de arbori suplimentari. Prima secțiune a coridorului verde de la Gara de Sud la Piața Victoriei este foarte bine dezvoltată. Pe ambele părți ale drumului se găsește o zonă verde semnificativă de aproximativ 20 m lățime. Cu toate acestea, chiar înainte de piață, suprafața plantată este redusă la un singur rând de pomi stradali de ambele părți, coridorul nefiind întrerupt, ci doar redus. Mare parte din conectivitatea rețelei verzi cade aici în sarcina grădinilor private care sunt bogat vegetalizate. Conectivitatea dintre toate parcurile din aceste zone este dificil de evaluat, dar se pare ca acest lucru este limitat. Parcul Mihai Viteazul, Piața Toma Socolescu, Esplanada Centrul Civic, Piața Ion Luca Caragiale, Parcul Ion Gheorghe Duca și Parcul Nichita Stănescu nu sunt încă bine conectate. Poate un pietonal verde crescut între două sau mai multe parcuri ar putea fi un răspuns.

După Parcul Mihai Viteazul, coridorul (1) este din nou redus la o singură linie de arbori pe ambele părți ale Bulevardului Republicii. În aceasta ultima secțiune se găsesc zone verzi mici, cu arbori înalți. De asemenea, exista posibilitatea de a planta arbori în spatiul median al bulevardului, deoarece există deja o zonă disponibilă de iarbă.

Coridoarele și centurile verzi formează împreună un serviciu ecologic urban eficient și util vieții urbane. Infrastructura ecologică actuală și istoria industrială a Ploieștiului oferă o sumă de oportunități de a re-țese aceste zone verzi într-o rețea coerentă și contiguă. Orașul este foarte verde la periferii pe când în centru acoperirea arborilor este redusă. Din acest motiv, este foarte important să îmbunătățim vegetația existentă în centrul orașului concomitent cu crearea unor legături cu ajutorul coridoarelor verzi. Bine plasată și configurată în rețea, vegetația se auto-reglementează, astfel încât o dată luate măsurile adecvate și implementată o rețea verde, beneficiile se vor vedea pe termen lung.



Figură 22 Cele 6 coridoare verzi propuse pentru formarea rețelei verzi a orașului  
Sursă: Studiu de fundamentare privind morfologia, spațiile plantate, peisajul urban și metropolitan

### 3.3. Recomandări și propuneri ale studiului peisajului urban și metropolitan

Studiul privind peisajul urban și metropolitan reprezintă o contribuție de noutate la fundamentarea aferentă unui Plan Urbanistic General, prin orientarea abordării din zona strictă a dezvoltării urbane către zona dezvoltării calitative a peisajului, cel care constituie receptaculul final al oricărui tip de evoluție. Privit simultan la scara macro-teritorială a zonei metropolitane și la scara orașului, peisajul Ploieștiului a fost analizat prin prisma celor 4 dimensiuni care îi configurează conținutul conceptual în accepțiunea sa actuală, girată de Convenția Europeană a Peisajului. Prin acest mod de abordare s-a încercat cuprinderea întregii game de problematici - spațial-configurative și de percepție/imagie, eco-sistemice și de mediu, socio-economice și cultural-patrimoniale - care, fiecare, generează determinante specifice pentru planificarea urbană. Evaluările realizate pe fiecare din tipurile de peisaj identificate corespunzător celor 4 dimensiuni luate în studiu, fac posibilă o serie de concluzii pe care le dezvoltăm în cele ce urmează.

**Ca percepție**, peisajul zonei metropolitane a Ploieștiului este valoros prin deschiderile vizuale ample pe care le ofera de pe principalele rute (DN1, centura), în timp ce la nivelul peisajului (intra)urban el se remarcă prin contrastul dintre deschiderile axiale, marcate de o anumită monumentalitate aferentă zonei de intervenție a țesutului și imaginea labirintică, de târg eterogen, cu unele fragmente cvasi-rurale, pe care o degajă țesutul tradițional de profunzime.

O imagine marcantă a peisajului ploieștean este cea a rafinării, care devine emblematică nu doar din rațiuni economice, ci și simbolice, acționând deci în plan cultural, câtă vreme ea poartă mesajul istoric al unei evoluții sub semnul exploatarei acestei resurse.

Teritoriul rural al Ploieștiului este și el, sub aspect vizual, un element valoros în ansamblu, care însă, lipsit de susținerea unei vieți socio-economice active și a unui turism prosper nu atinge nivelul unei mărci identitare, cu excepția unor locuri singulare.

**Din punct de vedere eco-sistemic** se recomandă ca, până la întocmirea unui studiu mai detaliat asupra stării ecosistemelor - urbane și rurale - din zona analizată, în baza și a concluziilor Studiului de Fundamentare privind Reabilitarea, Protecția și Conservarea Mediului Natural și Construit, să se ia în considerare măsurile specifice privind toți factorii de mediu - apă, sol, aer - mai cu seama în sensul reducerii poluării acestora și a creșterii biodiversității. Un element crucial în asigurarea calității eco-sistemice a peisajului la scara ZM Ploiești este colaborarea inter-instituțională și inter-comunală - atât în implementarea acțiunilor pentru protejarea siturilor Natura 2000 (ROSCI0164 – Pădurea Plopeni, ROSCI0290 – Coridorul Ialomiței), cât și în corelarea acestor acțiuni din domeniul mediului cu cele din domeniul dezvoltării urbane (corelarea la nivel de PUG, PUZ și PUD).

**Din punct de vedere cultural-patrimonial** există, pe de o parte, un set de concluzii referitoare la protecția monumentelor și siturilor istorice - parte integrantă din studiului reglementarilor și RLU PUG, care trebuie realizat pe baza instituirii de zone de protecție și restricții de constructibilitate adecvate, și pe de altă parte, există o altă categorie de măsuri ce se pot recomanda în sensul creșterii calității peisajului cultural și a dezvoltării sale în sens durabil. Menționăm, astfel necesitatea ca, prin dezvoltările propuse în zonele urbane și extra-urbane (rurale și periferice), să se urmărească punerea în valoare a oricărui element care se poate constitui în loc de identitate, prin recuperarea memoriei asupra unor amplasamente (foste industrii) sau a unor terenuri agricole posibil de re-activat prin agricultură de alt tip sau a modurilor informale de apropiere a spațiului de locuire etc.. Astfel, pe lângă măsuri și propuneri care intră sub incidența legilor în vigoare privind protecția și punerea în valoare a monumentelor și siturilor istorice, trebuie luate și măsuri privind aspectele culturale difuze, cele care nu se constituie într-un patrimoniu instituționalizat, dar sintetizează moduri de viață urbană specifice unor locuri și comunități, prin care orașul se poate (re)afirma în plan cultural, în cadrul competiției dintre orașe.

**Din perspectivă socio-economică**, într-o primă instanță, se poate afirma că, cel puțin pentru cazul zonei studiate, între calitatea peisajului și nivelul de dezvoltare socio-economic există o directă relație de cauzalitate: locurile cu aspecte demografice, migratorii și economice pozitive sunt și peisaje de bună calitate, în sens perceptiv, al mediului și cultural. Totuși există și excepții care indică o fisură în această relație de cauzalitate, cel puțin luând în considerare exemple de locuri situate nu la mare departare de acesta, care sunt într-o situație inversă (de tipul Sinaiei, Bușteniului - care deși socio-economic se situează pe trend ascendent, în plan peisagistic sunt în declin). Din acest punct de vedere se identifică două tipuri de riscuri: 1) risc de degradare a peisajului prin abandonul unor activități și spații, în zonele defavorizate în plan social și economic (pierderi de locuri de muncă, migrații, depopulare, deprofesionalizare, analfabetism, delicvență etc.) și 2) risc de degradare a peisajului prin supra-expunerea comercială a unor locuri, mai ales prin practicarea turismului de masă ocazionat de prezența unor monumente (biserici, conace etc.). În astfel de zone, se recomandă măsuri privind organizarea cât mai bună a accesului auto în scopul afectării unor suprafețe cât mai mici pentru parcare a autovehiculelor, compensarea prin crearea unor circuite locale de transport public nepoluant pentru vizitarea unor obiective, crearea unor circuite mai complexe cu rol educativ, tematic, cu scopul de a înțelege peisajul în toată complexitatea sa.

#### 4. Observații din avize

AVIZ Nr. 010 DIN 10.06.2015

##### **1.2.7. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND MORFOLOGIA, SPAȚIILE PLANTATE, PEISAJUL URBAN ȘI METROPOLITAN**

Documentația înregistrată la Direcția Generală de Dezvoltare Urbană cuprinde:

- piese scrise : memoriu tehnic;
- anexe : 6;
- alte documente : cartograme.

##### Documentația tehnică are ca obiectiv :

Studiul de fundamentare privind morfologia urbană, spațiile plantate și peisajul urban& metropolitan are ca obiectiv principal determinarea acelor atribute spațiale specifice domeniului morfologiei urbane, al structurii spațiilor plantate și al calitatii peisajului - necesar a fi luate în considerare ca baza în procesul de planificare urbană aferent lucrării "Actualizare și revizuire Plan Urbanistic General al Municipiului Ploiești, Strategie de Dezvoltare Urbană a mun. Ploiești și Plan de amenajare a Teritoriului Metropolitan" pentru **1.2.7. "STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND MORFOLOGIA, SPAȚIILE PLANTATE, PEISAJUL URBAN ȘI METROPOLITAN " din Etapa 1 a documentației " 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 "**.

Având : „7” -voturi „pentru”

„-” - voturi „împotriva”

„-” - abțineri

„2” - absențe

Menționez faptul ca proiectantul documentatiei răspunde pentru exactitatea datelor și veridicitatea înscrisurilor cuprinse în documentația prezentată pentru avizare.

În urma analizării studiului prezentat și luând în considerare punctul de vedere al consultantului de specialitate, avizul C.T.A.T.U., Arhitectul Șef al municipiului Ploiești emite **AVIZ FAVORABIL** pentru **1.2.7. "STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND MORFOLOGIA, SPAȚIILE PLANTATE, PEISAJUL URBAN ȘI METROPOLITAN" din Etapa 1 a documentației "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"**.

## VIII. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ECHIPAREA EDILITARĂ URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ

### 1. Concluzii

Având în vedere elementele descriptive enumerate mai sus se pot enunța următoarele concluzii:

- În general **echiparea actuală edilitară** satisface la limită din punct de vedere cantitativ și calitativ nevoile actuale ale Municipiului Ploiești și a zonei Metropolitane;
- Este strict necesară continuarea investițiilor pe care le gestionează deținătorii de rețele cât și forurile abilitate;
- **Echipele de mentenanță** trebuie dimensionate corespunzător mărimii sistemelor;
- Este necesară găsirea de variante tehnice și financiare pentru a realiza **contorizarea individuală**;
- Programele de extindere de rețele trebuie urgentate, având în vedere că există zone ale Municipiului Ploiești sau ale zonei Metropolitane care nu au acces la utilități;
- În aceeași măsură programele de înlocuire devin urgențe majore, având în vedere vechimea infrastructurii edilitare existente.

#### 1.1. Concluzii Gospodăria apelor

##### **Zonele de protecție sanitară a surselor de apă subterană și a Unităților de producție (Gospodării de apă)**

În baza « Studiului hidrogeologic privind redimensionarea zonelor de protecție sanitară și a perimetrului de protecție hidrogeologică, în conformitate cu HG 930/2005 și ordinul M.M.P nr.1278/20.04.2011 ale fronturilor de captare Ploiești NV, Ploiești NE și Crângul lui Bot » din 09.12.2011 s-au reevaluat zonele de protecție sanitară și perimetrul hidrogeologic, Apa Nova făcând demersuri către Primăria Municipiului Ploiești – Direcția Generală de Dezvoltare Urbană - în vederea introducerii în documentațiile de urbanism, a reglementărilor privind protecția sanitară și hidrogeologică a surselor de apă subterane. La nivelul municipiului Ploiești s-a emis HCL 292 / 13/08/2012 care aprobă acest studiu.

În ceea ce privește zonele de protecție sanitară a construcțiilor aferente Unităților de producție acestea au fost definite prin studiile de « *Studiu hidrogeologic pentru determinarea zonei de protecție sanitară cu regim sever pentru Gospodăria de apă Crângul lui Bot* », « *Studiu hidrogeologic pentru determinarea zonei de protecție sanitară cu regim sever pentru Gospodăria de apă 23 August* » și « *Studiu hidrogeologic pentru determinarea zonei de protecție sanitară cu regim sever pentru Gospodăria de apă Nord Găgeni* » elaborate de S.C. Gerasept Proiect SRL și expertizate de INHGA în 29.11.2013 .

#### 1.2. Concluzii Termoficare în Municipiu Ploiesti

- Sistemul de termoficare al Municipiului Ploiești, este un sistem ce funcționează din punct de vedere cantitativ și calitativ la limită, având în vedere în primul rând vechimea sa.
- Investițiile în modernizarea acestui sistem sunt vitale, putând apărea în fiecare sezon rece avarii majore cu o mare rezonanță la nivelul consumatorilor casnici și vitali.
- În același timp forurile de decizie împreună cu societatea VEOLIA ENERGIE PRAHOVA (Dalkia) trebuie să caute variante pentru a modifica condițiile contractuale, care trebuiesc făcute la nivel de consumator final, nu de asociații de locatari.
- Rezolvarea acestei mari probleme, ar duce și la reducerea numărului de debranșări, având în vedere costurile altor surse de energie.

### 1.3. Concluzii produse petroliere în Municipiul Ploiești

- Problematika infrastructurii de transport produse petroliere este o problemă fundamentală pentru zona studiată, având în vedere specificul zonei.
- Fondul problemei derivă din vechimea sistemelor, a schimbării proprietarilor acestor infrastructuri, a lipsei de informații privind traseul rețelelor și a funcționării lor.
- Este necesară inventarierea lor reală, cu marcarea sistemelor active, stabilirea unor zone de protecție, dezafectarea celor nefuncționale, având în vedere că anumite industrii ce erau deservite de acestea au dispărut.
- Evidența clară a acestor trasee este strict necesară, de ele depinzând foarte mult și posibilitățile de dezvoltare ale Ploieștiului.
- Planșele anexate prezentei documentații prezintă informațiile ce au fost trimise de beneficiar, din păcate neactualizate.

### 1.4. Disfuncționalități/Neconformități ale Zonei Metropolitane

#### 1.4.1. Gospodăria apelor

Din datele deținute de SGA Prahova se constată că nu există corelare între măsurile din Master Planul Județului Prahova și cele prevăzute de HG 80/2011 și cele prevăzute în directivele europene.

**Calitatea apei potabile** trebuie să răspundă următoarelor cerințe de calitate pentru o serie de parametrii, după cum urmează:

- pentru amoniu, nitrați, aluminiu, fier, plumb, cadmiu, pesticide și mangan pentru localitățile cu o populație cuprinsă între 10.000 și 100.000 locuitori;
- pentru amoniu, nitrați, turbiditate, aluminiu, fier, plumb, cadmiu și pesticide pentru localitățile sub 10.000 locuitori.

Conform H.G. nr. 188 din 28 februarie 2002 (actualizată), "Aglomerările umane trebuie să fie prevăzute cu **rețele de canalizare**, astfel:

- până la data de 31 decembrie 2013, zonele de aglomerări umane cu mai mult de 10.000 l.e.;
- până la data de 31 decembrie 2018, zonele de aglomerări umane cuprinse între 2.000-10.000 l.e."

**Condițiile de calitate a apelor evacuate** trebuiesc reanalizate acolo unde este cazul unor instalații existente și impuse noilor instalații, în având în vedere următoarele:

- Apele uzate urbane care intră în rețelele de canalizare ale localităților trebuie ca înainte de a fi evacuate în receptorii naturali să fie supuse unei epurări corespunzătoare, și anume:
  - epurare terțiară, pentru toate evacuările ce provin din aglomerări umane cu peste 10.000 l.e., până la data de 31 decembrie 2015;

- epurare biologică, pentru toate evacuările ce provin din aglomerări umane cuprinse între 2.000 și 10.000 l.e., până la data de 31 decembrie 2018.

#### 1.4.2. Termoficare. Alimentare cu gaze naturale. Alimentare cu energie electrică. Telecomunicații. Televiziunea prin cablu

Studiul nu conține concluzii/disfuncționalități pentru zona metropolitană.

### **1.5. Disfuncționalități / Neconformități ale Municipiului Ploiești**

#### 1.5.1. Gospodăria apelor

În conformitate cu contractul de concesiune, Apa Nova Ploiești este responsabilă de bună funcționare a sistemului de apă și canalizare existent. Proiectele de reabilitarea și îmbunătățire ale acestui sistem sunt finanțate de operator și sunt în directă corelare cu proiectele de dezvoltare ale municipalității.

Astfel, bugetele anuale de investiții sunt propuse de operator, în concordanță cu contractul de concesiune, discutate și aprobate de municipatitate prin Hotărâre de Consiliul Local. Valoarea bugetului de investiții se stabilește în conformitate cu contractul de concesiune.

Având în vedere **vechimea sistemelor de apă și canalizare** pe multe zone ale Municipiului Ploiești este necesară amplificarea programelor de înlocuire a rețelelor vechi, care sunt la limita de funcționabilitate, lucru care duce la dese avarii cu lucrări majore atât în sistemul de alimentare cu apă și canalizare, cât și în refacerea carosabilului.

Trebuie găsite modalități de **contorizare directă a consumatorului final**, prin modificări asupra sistemelor interioare de alimentare cu apă și canalizare sau prin preluări directe a acestor sisteme, impunându-se în viitorul apropiat variante de refacere a contractelor nu cu asociații, ci direct cu persoane fizice.

Este necesară însusirea **zonelor de protecție sanitară**, respectiv a perimetrelor de protecție hidrogeologică a surselor de apă subterană ce asigură alimentarea municipiului Ploiești, precum și a conductelor de aducțiune și transport în lucrările cadastrale ale județului și ale localităților sub incidența cărora intră.

În zonele limitrofe, unde sunt dezvoltate rețelele de apă și canalizare ale municipiului Ploiești, pe teritoriul administrativ al comunei limitrofe, există situații de furnizare a serviciului de către Apa Nova Ploiești, direct clienților ce nu aparțin de teritoriul administrativ al municipiului Ploiești.

#### Finalizarea investiției privind stația de epurare

Având în vedere tendința din ultimii ani de dezvoltare a zonelor de acces în municipiul Ploiești, zone de altfel slab reprezentate din punct de vedere al dotării cu rețele de apă și canalizare, este impetuos necesară luarea de măsuri la nivelul municipalității de dotare/extindere a acestor rețele și anume:

- strada Ștrandului până la limita administrativă a municipiului Ploiești;
- pod peste râul Teleajen (ieșirea spre Buzău).

Rețeaua de apă se oprește la intersecția cu Șoseaua de Centură Est. De la Șoseaua Centură Est până la limita administrativă a municipiului Ploiești, pe o lungime de cca. 2.2 km nu există rețea de apă.

**Rețeaua de canalizare existentă** se oprește în dreptul străzii Drumul Serii. Până la limita teritorial administrativ nu mai există rețea de canalizare (Drumul Serii – Șosea Centură de Est L=0.58km, Șoseaua Centură de Est – limita teritorial administrativ L=2.2km).



Pentru preluarea **debitului de apă pluvială** se pune problema deversării acestuia în zona râului Teleajen, dată fiind capacitatea de preluare a rețelei existente în cartier Bereasca, B-dul București – zona de sud a orașului, spre satul Tătărani (ieșirea spre București).

În funcție de planul de dezvoltare, respectiv sistematizarea ce se va avea în vedere, trebuie dezvoltată și rețeaua de apă și canalizare până la limitele teritoriale.

- Strada Mărășești - ieșire spre DN1.

Rețelele de apă și canalizare se opresc în intersecția străzii Mărășești cu Șoseaua Vestului, zona căii ferată.

Odată cu investiția primăriei privind pasajul peste calea ferată și Parcul de Vest sunt necesare demersuri în vederea dezvoltării rețelelor de apă și canalizare pentru zona cuprinsă între calea ferată Ploiești-Brașov și Centura de Vest - DN1 (stânga și dreapta față de prelungirea străzii Mihai Bravu). Pentru dimensionarea acestor rețele s-a solicitat de către DGDU un punct de vedere privind potențialul de dezvoltare (nr. locuitori).

- Strada Libertatii, Sondelor, Depoului – legatura Gara de Vest – Gara de Sud.

Primaria are intenția de « asigurare a mobilității traficului prin prelungirea legăturii rutiere și de transport public între Gara de Sud și Gara de Vest – extinderea și modernizarea infrastructurii de transport public și a drumurilor de interes local în Municipiul Ploiești; extinderea și modernizarea trotuarelor, cu introducerea pistelor de biciclete; extinderea și modernizarea sistemului de iluminat public ; extinderea sistemului public de alimentare cu apă și canalizare » ocazie cu care, prin avizul eliberat, Apa Nova a condiționat realizarea acestui obiectiv de dezvoltarea rețelelor de utilități din zonă. De asemenea, este necesară în mod special dezvoltarea rețelei de transport atât pe această arteră, cât și până la rețeaua de transport de pe str. Eroilor (zona str. Av Popescu Ciocănel).

**Fostele colonii Teleajen, Vega și Astra** depind din punct de vedere al utilităților de agenții economici. În momentul de față, deoarece normele în vigoare prevăd ca serviciile de apă potabilă și canalizare să fie furnizate de societăți licențiate, iar la nivelul municipiului Ploiești serviciul este concesionat, se impune luarea măsurilor privind extinderea rețelelor în cadrul acestor colonii și racordarea lor la sistemul public de alimentare cu apă și canalizare al municipalității. În aceeași situație sunt și fostele imobile ce deserveau CFR, imobile care între timp au fost vândute populației, dar care depind în continuare de rețelele existente pe teritoriul zonei de siguranță CFR.

Pe strada Alba Iulia există o rețea de canalizare pentru apă pluvială, investiție a primăriei rămasă nefinalizată, fiind proiectată pentru a descarca apele pluviale în Dâmbu. Prin proiectare rețeaua poate prelua apele pluviale din zona str. Alba Iulia și zona potențială de dezvoltare de pe teritoriul administrativ al comunei Blejoi. La acest moment rețeaua, nefinalizată descarcă prin infiltrare în subteran, în zona lizierei, în apropierea stației de pompă Nord Găgeni. Atenționăm că există riscul poluării pânzei freatice din zona forajului 31!

Corelarea proiectelor de municipalității ( stație de epurare, finalizare proiect de preluare ape pluviale zona str. Alba Iulia cartier Carino cu descarcare în Dâmbu) cu proiectele de dezvoltarea ale comunei Blejoi privind “construire rețea canalizare ape pluviale și menajere în sistem divizor (L=7900m), stație epurare, anexe, drumuri” elaborat de S.C. Jovila Construct.

#### 1.5.2. Termoficare

##### Continuarea fenomenului de deconectari ilegale de la SACET în cadrul condominiilor din Municipiul Ploiești

Conform Legii nr. 325/2006, reglementatorul acestei activități este ANRSC, care poate emite ordine și decizii cu privire la toate aspectele ce țin de furnizarea energiei termice. Condițiile de deconectare sunt reglementate printr-o serie de acte normative atât ca legislație primară, cât și ca legislație secundară.

Nu sunt respectate condițiile și principiile specificate de legislație. Deși sunt prevăzute sancțiuni și măsuri de repunere în conformitate a instalațiilor, atât în legislația primară, cât și în cea secundară formată din ordine și hotărâri de consiliu local, acestea nu sunt aplicate. Acest lucru conduce la perpetuarea fenomenului de deconectări ilegale și implicit la scăderea fiabilității sistemului, cu efecte negative atât din punct de vedere tehnic și economic, cât din punct de vedere al protecției mediului și sănătății oamenilor.

Intervențiile executate asupra instalațiilor interioare (debransări) duc la disfuncționalități importante cum ar fi dezechilibrele hidraulice ale instalațiilor și la costuri mai mari ale energiei termice pentru apartamentele rămase racordate la sistemul centralizat.

*Modificări în instalațiile interioare de utilizare a energiei termice prin tăierea/înlăturarea coloanelor de încălzire din apartamente și a centurii de aerisire*

Orice modificare asupra instalațiilor de distribuție a energiei termice dintr-un bloc se face doar în baza unui proiect vizat de un verficator MLPAT. De cele mai multe ori, acest lucru nu se întâmplă însă cu efecte negative asupra instalației, ceea ce conduce la prejudicierea co-locatoarilor prin scăderea confortului (lipsa încălzirii) și dezechilibrarea sistemului. Este necesar impunerea și aplicarea sancțiunilor acolo unde se constată intervenții neautorizate.

*Repartizarea cheltuielilor în interiorul imobilului în cazul în care în apartamente sunt montate repartitoare de costuri pentru încălzire*

Diferențe de consum foarte mari între apartamente ca urmare a intenției de economisire a energiei termice și a reducerii costurilor. Astfel, cei mai mulți locatari închid complet robinetii termostatați de pe radiatoare, ajungându-se astfel ca o parte din aceștia să înregistreze consumuri foarte mari aferente în fapt și încălzirii celorlalte apartamente neîncălzite.

*Repartizarea cheltuielilor de încălzire în condominii unde sunt apartamente deconectate*

Deși obligația legală a tuturor apartamentelor branșate la sistemul centralizat, precum și a celor debransate, cu sau fără centrală termică, este **de a contribui la plata cheltuielilor comune**, sunt cazuri în care apartamentele deconectate de la SACET nu participă la aceste cheltuieli. Se încalcă astfel normele în vigoare și articolele din Codul Civil care fac referire la obligația tuturor locatarilor dintr-un condominiu de a participa la cheltuielile cu încălzirea spațiilor comune. Este necesară întărirea controlului Autorității Locale în vederea respectării cu strictețe a acestor prevederi.

*Disfuncționalități în instalațiile interioare de utilizare a energiei termice*

Din cauza coloanelor colmatate și a modificării corpurilor de încălzire (unele supradimensionate) apar diferențe de confort între apartamentele poziționate la etajele inferioare și apartamentele poziționate la etajele superioare. VEOLIA ENERGIE PRAHOVA (Dalkia) a recomandat înlocuirea coloanelor colmatate și efectuarea reglajului hidraulic.

Exemplu : Bloc 117Vest – temperatura în apartamentele de la etajele inferioare ~ 27°C, iar la etajele superioare ~ 18°C

*Refuz acces în subsol pentru intervenții echipe VEOLIA ENERGIE PRAHOVA (Dalkia) (intervenții aparate de măsură/sistare pentru neplată)*

În acest mod sunt încălcate prevederile contractului de furnizare, contract reglementat de autoritatea competentă în acest domeniu și întocmit conform *Ordinului ANRSC 483/2008*. *HCL 228/2006* prevede sancțiuni pentru nerespectarea obligativității de a permite accesul personalului împuternicit al operatorului la propriile instalații.

Este necesară punerea în practică a prevederilor din *HCL 228* în vederea eliminării cazurilor de acest gen.

În acest moment singura soluție pentru obținerea accesului este sesizarea Instanței de judecată, singura autoritate care poate decide asupra obligării reprezentanților de a permite accesul, ceea ce implică perioade mari de timp pentru obținerea unei hotărâri judecătorești în acest sens..

Exemplu : Bloc 16B1 – B-dul Republicii – reprezentanții nu au permis accesul pentru sistare; Bloc 5B – Petrochimistilor – nu a permis accesul pentru sigilare.

#### Subsoluri insalubre – imposibilitate de efectuare intervenții

Acest lucru conduce pe lângă imposibilitatea intervențiilor și la degradarea echipamentelor de măsură. Este necesar a se institui o normă în acest sens care să prevadă obligativitatea menținerii subsolurilor în limitele minime igienico-sanitare și măsuri contravenționale acolo unde acestea nu sunt resectate.

#### Intervenții efectuate de către clienți asupra aparatelor de măsură/deteriorarea acestora/ruptura sigiliilor montate pe armături

În contactul de furnizare a energiei termice (contract reglementat conf Ordinului ANRSC 483/2008) este prevăzută interdicția utilizatorilor de a interveni asupra echipamentelor de măsură, iar în HCL 228/2006 sunt prevăzute sancțiuni în acest sens. În ciuda cazurilor semnalate, nu au fost impuse sancțiunile prevăzute. Este necesară punerea în aplicare a prevederilor din HCL 228/2006.

#### Lipsa apei calde imediate la robinet

Acest lucru se datorează lipsei conductelor de recirculație, fie de la Punctul Termic până în punctul de delimitare (ca urmare a modificărilor apărute în cursul proiectului de modernizare a SACET finanțat de BERD în perioada 1998-2002), fie ca urmare a inexistenței sau eliminării circuitului de recirculare în interiorul condominiilor.

Este necesară cuprinderea instalării acestor recirculații în proiectele avute în vedere.

#### Alimentare cu gaze naturale. Alimentare cu energie electrică

Studiul nu conține concluzii/disfuncționalități pentru municipiul Ploiești.

#### Telecomunicații

Instalațiile de cabluri telefonice subterane sunt expuse fenomenului de coroziune ca urmare a interacțiunii între electroliții conținuți în sol și învelișul metalic al cablurilor. Procesele de coroziune se dezvoltă și progresează în funcție de natura chimică a solului, iar prezența curenților de dispersie în sol datorată protecției catodice a celorlalte instalații subterane (apă, gaze, șină tramvai, etc.) poate accelera sau frâna aceste fenomene.

Aceste procese duc la degradarea mantalei metalice a cablurilor prin pierderi de metal care trec sub forma de săruri în sol. Pierderile sunt irecuperabile, iar degradările avansate determină perforarea mantalei și distrugerea izolației cablurilor. Pagubele materiale provocate de procesele de coroziune sunt cumulative și pot duce la pierderi materiale considerabile, în municipiul Ploiești, grave procese de coroziune s-au produs pe platformele rafinăriilor Brazi, Vega și Teleajen, unde spargerea unor conducte cu produse petroliere și pătrunderea acestora în canalizația telefonică au produs corodarea accentuată a cablurilor telefonice și scoaterea prematură din funcțiune a acestora.

Din acest motiv, Direcția de Telecomunicații Prahova de comun acord cu conducerea celor trei rafinării, au hotărât refacerea rețelelor de incintă prin instalarea cablurilor telefonice aerian.

Prin programul de dezvoltare și modernizare a rețelei telefonice, început în anul 1992, Direcția de Telecomunicații Prahova a trecut la înlocuirea cablurilor cu manta de plumb cu cabluri moderne de tip Alphet, umplute cu gel și izolație foam-skin, cabluri foarte rezistente la coroziune; această acțiune se va finaliza în anul 2000.

### Televiziunea prin cablu

În municipiul Ploiești funcționează mai multe societăți de cablu care folosesc infrastructură proprie sau comună, în general prin cabluri supratere.

## 2. Propuneri

### 2.1. Propuneri si recomandări pentru Zona Metropolitană

#### 2.1.1. Gospodăria apelor

##### Elemente de sinteză PUG 1994

Obiectivele și cerințele directivelor europene au fost transpuse în legislația română, în *Legea nr. 458/2002* privind calitatea apei cu modificări și completări ulterioare (republicată în anul 2011).

Astfel, legea definește terminologia apă potabilă, sisteme de distribuție, autoritățile responsabile, condițiile de calitate, monitorizarea, măsurile de remediere, tehnologii și echipamente de tratare, informare, raportare, precum și contravenții-sanctiuni.

Autorităților administrației publice locale le revine competența și obligația de a coordona elaborarea planurilor de conformare, incluzând calendarul și costul măsurilor necesare pentru asigurarea conformării producătorilor și distribuitorilor de apă potabilă la cerințele legii.

Sursele ce asigură apa potabilă în mediul rural, respectiv fântâni, puțuri de mică adâncime și captări de apă exploatate în sistem local se controlează la un interval de 1-3 luni, prin prelevare de probe și analize de laborator.

Din multitudinea compușilor chimici care pot afecta calitatea apei potabile, poluarea cu nitrați din surse agricole face obiectul unei reglementări speciale, anume *Directiva 91/676/CCE/1991* transpusă în totalitate în legislația română și într-un Plan de acțiune, menite să conducă la înlăturarea efectelor nocive produse de acești compuși asupra sănătății oamenilor și animalelor.

Planul de acțiune conține prevederi privind stabilirea și implementarea programelor referitoare la zonele vulnerabile, precum și elaborarea unui cod de bune practice agricole incluzând metode de management agricol care pot preveni încărcarea excesivă cu substanțe poluante provenite din agricultură, apelor de suprafață și subterane și a terenurilor agricole, în special cu fertilizanți.

Scopul principal al codului este asigurarea unui nivel general de protecție al apelor de suprafață și subterane împotriva poluării.

Pentru zonele vulnerabile, măsurile se aplică de către organismele abilitate împreună cu autoritățile locale.

Planurile de acțiune aprobate includ monitorizarea permanentă a calității apei potabile și tratarea corespunzătoare în funcție de eventualele depășiri ale parametrilor normali, până la stabilizarea potabilității.

Având în vedere situația specifică a României și dificultățile financiare în asigurarea fondurilor de investiții necesare conformării cu cerințele Directivei europene, s-a obținut o perioadă de tranziție până la 31 decembrie 2015 pentru o serie de parametri, după cum urmează:

- pentru amoniu, nitrați, aluminiu, fier, plumb, cadmiu, pesticide și mangan pentru localitățile cu o populație cuprinsă între 10.000 și 100.000 locuitori;

- pentru amoniu, nitrați, turbiditate, aluminiu, fier, plumb, cadmiu și pesticide pentru localitățile sub 10.000 locuitori.

Încadrarea în valorile maxime admisibile pentru toate elementele conținute în apa potabilă, cu impact direct asupra sănătății consumatorilor, determină politica autorităților centrale și locale în raport cu acest domeniu foarte important al activității.

**Investiții pentru amenajarea, extinderea, modernizarea și reabilitarea sistemului de canalizare și epurare a apelor uzate, cu precădere în mediul rural**

În perioada 2014-2020 se urmărește continuarea dezvoltării infrastructurii de apă-canal și a stațiilor de epurare din zona rurală, precum și creșterea calității serviciilor aferente. Soluția unei stații de epurare comună mai multor aglomerări s-a dovedit a fi cea mai eficientă abordare pentru toate aglomerările studiate, conform Master Planului județului Prahova.

**Investiții în derulare**

Prin POS 1 se afla în derulare un proiect prin care au fost prevăzute și stații de clorinare în Baicoi, astfel:

- Stație de clorinare Baicoi, Q = 139 l/s;
- Stație de clorinare Gageni, Q = 27 l/s;
- Stație de clorinare Tufeni, Q = 4 l/s.

S.C. HIDRO PRAHOVA S.A. derulează un program de investiții care are în vedere înlocuirea unor conducte de distribuție (cu scoterea acestora de pe teren privat), sectorizarea rețelei de distribuție și creșterea gradului de contorizare la nivel de branșamente. În anul 2015 suma alocată din Fond IID și Cota de Dezvoltare este de 411 mii lei.

S.C. HIDRO PRAHOVA S.A. derulează Proiectul CL9 cofinanțat de Uniunea Europeană din Fondul de Coeziune, denumit "Reabilitarea și extinderea sistemului de canalizare ape uzate în localitățile Baicoi, Urlați și Plopeni, județul Prahova", antreprenor AS MONTIN ROMINSERV.

În cadrul proiectului CL9 la nivelul localității Baicoi se execută lucrări de:

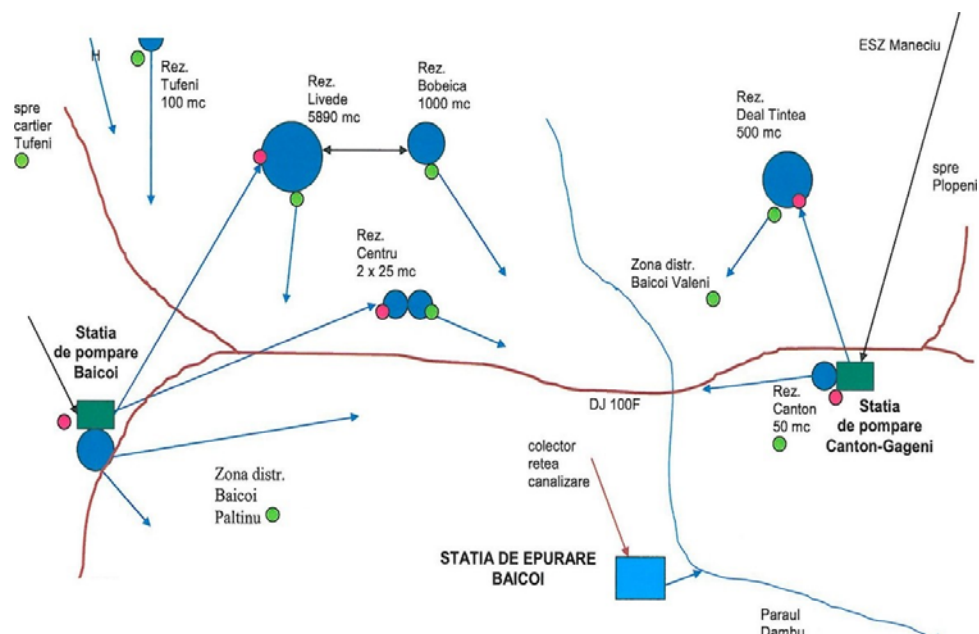
- Extindere rețea canalizare 59,869 km;
- Execuție 13 stații pompare ape uzate;
- Execuție 3 stații de clorinare la : rezervorul de 1000 mc str. Republicii, la rezervorul de 100 mc str. Primăverii și la rezervorul de 50 mc din stația Canton.

În prezent, prin POS1, se derulează investiții în cadrul contractului de lucrări **CL9 - "Extindere rețea de canalizare și colector în orașele Băicoi, Urlați și Plopeni, Jud. Prahova"** care cuprinde lucrările:

- Extindere rețea de canalizare Băicoi - extinderea rețelei de canalizare menajeră cu conducte din PVC Dn250mm - Dn 500mm, Ltot = 59869 m;
- Camine de vizitare/intersecție;
- Racorduri la consumatori pe extindere rețea de canalizare menajeră;
- Stații de pompare apă uzată Băicoi;
- Pomparea apelor uzate cu ajutorul a 13 stații de pompare apă uzată, lungimea totală a conductelor de refulare fiind de 7238 m;
- Stația de pompare SPAU12 este cuplată cu un bazin de acumulare a apelor uzate de cca. 1250 mc care să permită regularizarea debitelor transmise către stația de epurare Plopeni.

Apele uzate sunt pompate în sistemul de canalizare al orașului Plopeni și ajung în stația de epurare a acestui oraș.

În cadrul Proiectului CL9 se desfășoară lucrări de construcție a stației de pompe ape uzate amplasată în incinta actualei SEAU pe două din paturile de nămol dezafectate.



Figură 23 Schema de alimentare apă a orașului Baicoi  
Sursă : Studiu de fundamentare privind echiparea edilitară urbană și metropolitan

#### **Reabilitare rețea de canalizare Plopeni**

- Reabilitarea rețelei de canalizare menajeră cu conducte din PVC Dn 300 mm și PAFSIN Dn600mm, Ltot = 2795 m;
- Cămine de vizitare/intersecție;
- Preluarea racordurilor de la consumatori; Stații de pompare pentru apă uzată Plopeni;
- Pomparea apelor uzate se va face cu ajutorul unei stații de pompare apă uzată;
- Conducta de refulare va avea lungimea de 181 m.

Tot prin POS1, se derulează în prezent investiții pentru o stație de epurare nouă pentru 35.000 LE, în cadrul contractului de lucrări **CL2 - "Reabilitare și extindere SEAU în orașele Câmpina și Plopeni, Jud. Prahova"**. Canalizarea orașului Plopeni preia ape uzate din orașul Băicoi și de la consumatorii din localitate și o transferă spre stația de epurare nouă, comună pentru cele două orașe.

#### 2.1.2. Termoficare. Alimentare cu gaze naturale

Studiul nu conține propuneri pentru zona metropolitană.

#### 2.1.3. Alimentare cu energie electrică

##### **Ariceștii Rahtivani:**

- 33 Posturi de Transformare 20/0,4 kV;
- Putere totală: 7283 kVA;
- Numar de consumatori : 2626.

##### **Băicoi:**

- 49 Posturi de Transformare 20/0,4 kV;
- Putere totală: 13011 kVA;
- Numar de consumatori: 6526.

##### **Bărcănești:**

- 23 Posturi de Transformare 20/0,4 kV;
- Putere totala: 6230 kVA;
- Numar de consumatori: 3070.

***Berceni:***

- 11 Posturi de Transformare 20/0,4 kV;
- Putere totala: 1730 kVA;
- Numar de consumatori: 1751.

***Bleji:***

- 49 Posturi de Transformare 20/0,4 kV;
- Putere totala: 12446 kVA;
- Numar de consumatori: 3429.

***Boldești Scăieni:***

- 20 Posturi de Transformare 20/0,4 kV si 9 Posturi de Transformare 6/0,4 kV;
- Putere totala: 8040 kVA;
- Numar de consumatori: 4218.

***Brazi:***

- 21 Posturi de Transformare 20/0,4 kV;
- Putere totala: 4260 kVA;
- Numar de consumatori: 2987.

***Bucov:***

- 33 Posturi de Transformare 20/0,4 kV;
- Putere totala: 7855 kVA;
- Numar de consumatori: 3248.

***Dumbrăvești:***

- 8 Posturi de Transformare 20/0,4 kV;
- Putere totala: 996 kVA;
- Numar de consumatori: 1411.

***Păulești:***

- 28 Posturi de Transformare 20/0,4 kV;
- Putere totala: 5068 kVA;
- Numar de consumatori: 2902.

***Plopeni:***

- 16 Posturi de Transformare 20/0,4 kV;
- Putere totala: 6160 kVA;
- Numar de consumatori: 3571.

***Târgșoru Vechi:***

- 22 Posturi de Transformare 20/0,4 kV;
- Putere totala: 5045 kVA;
- Numar de consumatori : 2672.

***Valea Călugărească:***

- 34 Posturi de Transformare 20/0,4 kV;
- Putere totala: 8629 kVA;
- Numar de consumatori: 3590.

***Proiecte de modernizare în sistemele de alimentare cu energie electrică - 2016:***

- Îmbunătățire condiții tehnice în alimentarea cu energie electrică a consumatorilor din zona PT 3387 Românești;
- Îmbunătățire nivel de tensiune în alimentarea cu energie electrică a consumatorilor din zona PT 3247 Berceni;
- Modernizare LES 0,4 kV PT 2069 și bransamente blocuri Diana - Plopeni;
- Modernizare PT + LEA 0,4 kV + bransamente PT 2056, PT 2097 Aricești;
- Modernizare PT + LEA 0,4 kV + bransamente (PT 2032 Urlati, PT 2158 Valea Călugărească, PT 3274 Târgșoru Nou).

***Proiecte de modernizare în sistemele de alimentare cu energie electrică - 2017:***

- Modernizare PT + LEA 0,4 kV + bransamente (PT 3124 Bărcănești, PT 3244 Berceni);
- Modernizare PT + LEA 0,4 kV + bransamente (PT 2041 Gornet Cricov, PT 2034 Valea Călugărească, PT 2051 Urlați).

***Proiecte de modernizare în sistemele de alimentare cu energie electrică - 2018:***

- Modernizare LEA 20 kV Bucov – Plopu.

**2.1.4. Telecomunicații**

Studiul nu conține propuneri pentru zona metropolitană.

**2.2. Propuneri si recomandări pentru Municipiul Ploiești**

**2.2.1. Gospodăria apelor**

Studiul nu conține propuneri pentru Municipiul Ploiești.

**2.2.2. Termoficare**

Structurarea proiectului de investiții s-a făcut pe o perioadă de 25 de ani. Rețelele termice propuse pentru înlocuire vor fi proiectate folosindu-se soluția tehnică bazată pe țevă de oțel, preizolată, cu manta din PEHD/Aluminiu, izolație din spumă poliuretanică (ce permite folosirea la temperaturi de la -60°C până la +140°C) și cabluri din cupru ce monitorizează pierderile, soluție modernă ce prezintă numeroase avantaje.

Avantajele implementării acestui program, în afara celor de natură tehnică, se vor concretiza în :

- creșterea calității serviciului furnizat prin asigurarea unui grad ridicat de continuitate în furnizarea energiei termice către consumatori, toate atrăgând cu sine creșterea gradului de satisfacție a clienților prin îmbunătățirea confortului acestora ;
- diminuarea riscului de întrerupere a furnizării de energie termică pentru consumatori și în special către consumatorii de grad „0” ;
- păstrarea clienților actuali și recuperarea unora dintre cei care au optat pentru alte sisteme de încălzire ;
- reducerea gradului de risc de explozie în imobilele racordate la SACET prin păstrarea clienților actuali;
- diminuarea semnificativă a numărului de intervenții pentru remedierea avariilor, cu implicații asupra păstrării intacte a tramei stradale;
- reducerea gradului de poluare prin păstrarea clienților actuali și diminuarea numărului de CT de apartament actuale;



- diminuarea costurilor de exploatare prin reducerea pierderilor de energie termică, apă de adaos, energie electrică ;
- creșterea fiabilității și a siguranței în exploatare a sistemului .

**Criteriile de prioritarizare a lucrărilor:**

În programul multianual de modernizare a rețelelor termice ale SACET Ploiești, prioritizarea lucrărilor de modernizare a rețelelor termice a avut la baza următoarele criterii de selecție :

- numărul de avarii/tronson de rețea termică ;
- vechime rețea termică ;
- număr clienți de grad „0” deserviți (ex. Prioritate 1 – zona M.Bravu/ Spitalul de Obstetrică Ginecologie Ploiești) ;
- număr de consumatori deserviți ;
- număr incidente de exploatare/tronson (ex. canal termic inundat cu ape uzate).

**Evaluarea , etapizarea și zonarea programului multianual:**

Evaluarea și etapizarea acestui program de investiții este prezentată în Anexa nr.1 .

**Perioada de derulare** s-a stabilit pentru 25 de ani, în 5 etape distincte, constituite astfel :

- etapa 1 : Anul 2015 ;
- etapa 2 : Anul 2016 ;
- etapa 3 : Anul 2017;
- etapa 4 : Anul 2018;
- etapa 5 : Anul 2019;
- etapa 6 : Anul 2020.

**Zonele de desfășurare a lucrărilor**, coordonate cu criteriile de prioritarizare, au fost stabilite după cum urmează:

- **etapa 1 : Anul 2015**
  - Cuprinde următoarele cartiere: Mihai Bravu, Sud, Democrației, Lupeni, Stefan cel Mare, Centru, Gheorghe Doja și Republicii (zona Caraiman);
- **etapa 2 : Anul 2016**
  - Cuprinde următoarele cartiere: 9 Mai, Vest (Gara Vest – Ghe. Gr. Cantacuzino), Malu Roșu, Republicii (Caraiman – Nord), Cartier Nord;
- **etapa 3 : Anul 2017**
  - Cuprinde următoarele cartiere: Torcatori, Ghe. Gr. Cantacuzino, Bariera București;
- **etapa 4 : Anul 2018**
  - Cuprinde: Rețea termică CET Brazi - Ploiești;
- **etapa 5 : Anul 2019**
  - Cuprinde: Rețea termică Magistrala 1 (Zona Gara de Vest – Spitalul Județean de Urgentă Ploiești);
- **etapa 6 : Anul 2020**
  - Cuprinde: Rețea termică Magistrala 2 (Zona Gara de Vest – Pod Gara Sud).

Dezvoltarea rețelei de agent secundar (de la punctele termice către consumatori) va respecta același plan etapizat precum rețeaua termică de agent primar.

### Scenarii de dezvoltare

Nr.	Scenariu	Invest M€*	Avantaje	Dezavantaje
1	Echipamentele de producție actuale (CET Brazi)	20	Tehnologie bine cunoscută Investiție mică	Dependența de bonusul de cogen. Risc de avarii După 2035 – noi investiții generale
2	Cogenerare cu biomasă (CET Brazi)	97	Mai puține emisii de CO <sub>2</sub> Certificate verzi	Dependența de bonusul de cogen. Dependent de certificatele verzi Lipsa lanțului de aprovizionare cu biomasă
3	Energie termică cu biomasă (CET Brazi)	44	Mai puține emisii de CO <sub>2</sub>	Dependența de bonusul de cogen. Dependent de certificatele verzi Lipsa lanțului de aprovizionare cu biomasă
4	Cazane de apă fierbinte în PT-uri (Oprire CET Brazi)	54	Mai puține pierderi pe rețele prin dispariția rețelei de transport	Nu se produce energie electrică Emisii de noxe și CO <sub>2</sub> în interiorul orașului Gaz din rețeaua de distribuție
5	Cazane de apă fierbinte în PT-uri + 4 MAG 4MW (Oprire CET Brazi)	101	Mai puține pierderi pe rețele prin dispariția rețelei de transport	Se produce foarte puțină energie electrică Emisii de noxe în interiorul orașului Gaz din rețeaua de distribuție
6	CCGT (ciclu combinat pe gaze) (CET Brazi)	137	Instalație nouă și eficientă	Dependența de bonusul de cogenerare Investiție mare

Figură 24 Echipamente de producție energie termică 2015-2035

Sursă : Studiu de fundamentare privind echiparea edilitară urbană și metropolitan

### Plan de reparație/modernizare puncte critice producție

#### Cos de fum nr.2 – concluzii studiu de fezabilitate ISPE 2013/2014

Caracteristici principale :

- Înălțime : 120 m;
- Diametru bază : 12,2 m / Diametru superior : 9,4m.

Cosul de fum nr. 2 nu respectă legislația în vigoare privind normele de proiectare construcții din punct de vedere comportare la seism (P100-3/2008 - „Cod de evaluare seismică a clădirilor existente”).

Soluții propuse conform SF realizat de către ISPE București în data de :

#### **Soluția 1:**

Consolidare/reabilitare a coșului existent, fără a îi modifica geometria și cu ranforsarea fundațiilor.

#### **Soluția 2:**

Consolidare/reabilitare a coșului existent, modificându-i geometria și introducând un tub interior din oțel inoxidabil.

#### **Sala cazanelor – concluziile expertizei decembrie 2010**

Configurația generală a construcției nu corespunde normelor în vigoare: P100-3/2008 - „Cod evaluare seismică a clădirilor”.

Structura acoperișului este deteriorată deoarece acesta are o ductilitate limitată sau fragilă fiind realizată din dale de beton.

**Soluii propuse:**

- Înlocuirea acoperișului foarte greu, din dale de beton printr-un acoperiș mai ușor cu panouri de tablă ondulată.
- Consolidarea și reabilitarea stâlpilor orizontali și verticali
- Refacerea structurii metalice
- Refacerea sistemului de ape pluviale

**2.2.3. Alimentare cu gaze naturale****Elemente de sinteză PUG 1994**

Pentru îmbunătățirea alimentării cu gaze naturale a municipiului Ploiești și a localităților din zona periurbană, realizarea inelului de înaltă presiune care unește stațiile SPP - Vest, Teleajen și Brazi - trebuie finalizată. Pentru toate obiectivele aferente alimentării cu gaze - conducte magistrale, stații, rețea de distribuție, trebuie asigurate zonele de protecție.

Se impune extinderea alimentării cu gaze naturale în localitățile din zona periurbană.

**2.2.4. Alimentare cu energie electrică****Elemente de sinteză PUG 1994**

La baza elaborării prezentului capitol stă proiectul nr. 3830/1997 "Studiu de fundamentare privind alimentarea cu energie electrică pentru Plan urbanistic general" elaborat de FTDE Ploiești - colectiv SARE în 1997, proiect predat anterior beneficiarului.

Conform scenariilor prezentate, se apreciază că dezvoltarea municipiului Ploiești va avea loc în principal "pe orizontală", prin extinderea zonelor construite. În același timp, va avea loc o reabilitare și restructurare a fondului construit existent mai puțin în zona cartierelor de blocuri unde practic nu se mai poate construi.

Execuția noilor posturi de transformare necesare acoperirii sporului de putere se va face numai la tensiunea de 20kV atât în cazul racordării din liniile electrice aeriene, cât și din liniile electrice subterane de medie tensiune.

**Zonele de dezvoltare** ale municipiului Ploiești care vor necesita spor de putere sunt:

- Zona Sud unde se va dezvolta o zonă de agrement și obiective de utilitate publică, echivalent a 1500 apartamente convenționale.
  - $P_i = 10.000\text{kW}$ ,  $P_c = 1.470\text{kW}$ ,
  - Unde  $P_i$  este puterea instalată, iar  $P_c$  este puterea activă de calcul.
  - Necesarul de putere în această zonă va fi preluat prin posturi de transformare 20/0,4kV racordate la LEA 20kV Centură din Stația Columbia și prin extinderea traseului de cabluri de 20kV din Stația Ploiești Sud 110/20/6kV.
- Zona Sud-Vest care cuprinde cartierul Mitică Apostol și o zonă liberă sau locuințe, dezvoltare echivalentă cu 7000 apartamente convenționale.
  - $P_i = 70.000\text{kW}$ ,  $P_c = 6.860\text{kW}$ .
  - Necesarul de putere în această zonă va fi acoperit prin posturi de transformare racordate la LEA 20kV Electrometalica, la LEA 20kV Pompe și la LEA 20kV Târgșoru Nou din Stația Columbia.
- Zona Vest (dreapta ieșirii spre Târgoviște), unde va fi fie o zonă liberă, fie locuințe echivalente cu cca. 6.000 apartamente convenționale.
  - $P_i = 60.000\text{kW}$ ,  $P_c = 5.880\text{kW}$ ,

- Puterea necesară va fi preluată prin posturi de transformare racordate la LEA 20kV Ploiești 1, la LEA 20kV Ploiești 2 și la LEA 20kV Ploiești Crâng din Stația Ploiești Nord.
- În această zonă există linii electrice aeriene 110kV ce nu pot fi deviate (costuri foarte mari, probleme în exploatare în cazul trecerii liniilor în cablu). Tot aici există și linii electrice aeriene 27kV, aflate în proprietatea CFR ce alimentează tracțiunea electrică, pentru care sistematizarea trebuie analizată împreună cu SNCFR.
- Zona de Nord a orașului, între DN 1 și ieșirea spre Păulești - cuprinde cca. 5200 apartamente convenționale.
  - $P_i = 52.000\text{kW}$ ,  $P_c = 5.096\text{kW}$ .
  - Sporul de putere va fi preluat prin posturi de transformare în cabină de zid racordate la distribuitoare noi de 20kV între Stația Ploiești Nord și Stația Vega. Pe căile de acces principale în acest cartier vor fi rezervate spații pentru traseele cablurilor de 20kV - racordurile la posturi - cât și spații pentru clădirile posturilor de transformare.
  - Datorită faptului că liniile electrice de 110kV din zonă nu pot fi mutate, se propune o zonă verde pe culoarul acestor linii.
  - Este posibilă sistematizarea liniilor electrice aeriene de 20kV Intex Păulești din această zonă dacă aceasta este necesară, urmând a fi deviată pe alt traseu sau trecute în cablu.
- Zona de Nord în dreapta ieșirii spre Păulești, unde se prevăd obiective de utilitate publică și 4 spitale (cca. 1200 paturi).
  - $P_i = 15.000\text{kW}$ ,  $P_c = 1.652\text{kW}$ , în această zonă sporul va fi preluat prin posturi de transformare în cabină de zid în LEC 20kV între Stația Ploiești Nord și Stația Vega.
  - Zona Vega - pe ieșirea spre Văleni - va fi o zonă de agrement, iar pe dreapta drumului până în Țânțăreni vor fi locuințe echivalent total a cca. 1500 apartamente convenționale.
  - $P_i = 15.000\text{kW}$ ,  $P_c = 1.470\text{kW}$ , Puterile necesare vor fi preluate în zona Vega prin posturi de transformare racordate la LEA 20kV Geamuri din Stația Vega, iar în zona Țânțăreni din LEA 20kV Păulești și din LEA 20kV Geamuri din Stația Vega.
- Zona dintre Bereasca și Blejoi și zona DN 1B (spre Buzău) unde se vor dezvolta cca. 2000 apartamente convenționale.
  - $P_i = 20.000\text{kW}$ ,  $P_c = 1.960\text{kW}$ , Necesarul de putere va fi preluat din LEA 20kV Vega din Stația Vega.
- Zona centrală a municipiului Ploiești unde vor apare cca. 3000 apartamente convenționale.
  - $P_i = 30.000\text{kW}$ ,  $P_c = 2.940\text{kW}$ , în această zonă sporurile de putere vor putea fi preluate din posturile de transformare existente din distribuitoarele de 20kV între Stația Columbia și Stația Ploiești Nord.

În urma analizării studiului FRE de prognoză 6469/96 se constată că, la nivelul municipiului Ploiești:

- energia electrică anuală consumată va crește cu 25% până în anul 2010 față de 1995, iar puterea maximă activă de calcul va crește cu 43,3% pentru aceeași perioadă;
- creșterea consumului de putere va duce la necorelări între puterea nominală a transformatoarelor existente în stația de transformare 110/20kV Columbia și cererea de putere necesară consumatorilor.

Deși consumul de putere și energie la nivelul municipiului Ploiești va înregistra o creștere față de anii trecuți (1992/1996), nu va fi nevoie a se construi noi surse de energie electrică până în anul 2010.

Mărind perioada de analiză până în anul 2025, se estimează o creștere totală a energiei consumate cu până la 69,5% față de anul 1995, iar a puterii maxim absorbite cu 38,5%.

Acoperirea necesarului de putere se va face din stațiile de transformare existente până în anul 2010, urmând a se construi Stația Ploiești Centru - 10/20kV.

Aceasta va servi ca punct de alimentare la 20kV în primă etapă, urmând ca în etapa a doua după anul 2020 să fie echipată ca stație de transformare 110/20kV. Traseul cablurilor de 110kV pentru Stația Ploiești Centru va fi

de la Stația Columbia pe strada Domnișori și Mărășești până la Stația Ploiești Centru. Construcția acestei stații va duce la reconfigurarea distribuitorilor existente, astfel încât va scădea numărul de posturi de transformare pe distribuitor.

Pentru evitarea disfuncționalităților ce pot apărea ca urmare a apariției de noi obiective, modernizări de drumuri, etc., se impune corelarea acestor lucrări cu sistematizarea rețelelor subterane și aeriene.

Lucrări necesare pentru acoperirea creșterii de putere până în anul 2025:

- amplificarea transformatoarelor din Stația Columbia;
- trecerea de la 20kV a rețelelor subterane din municipiul Ploiești pentru 60 de posturi de transformare și pentru 30 de km LES;
- introducerea tensiunii de 20kV în Stația Ploiești Est;
- extinderea conexiunii de 20kV în Stația Vega;
- construcția Stației Ploiești Centru 110/20kV;
- construcția de noi distribuitoare și posturi de transformare 20/0,4kV în zonele ce urmează a se dezvolta;
- în zonele supuse dezvoltării se impune sistematizarea traseelor aeriene existente de medie tensiune.

Volumul de lucrări necesare, termenele și investițiile vor fi analizate periodic în funcție de dinamica consumului de energie electrică și de posibilitățile financiare ale FTDE Ploiești.

#### Strategia de dezvoltare a rețelelor electrice în SDFEE Ploiesti pe termen mediu

Principalele direcții ale Strategiei de dezvoltare a instalațiilor de distribuție a energiei electrice din cadrul F.D.F.E.E. „MUNTENIA NORD” privind SDFEE Ploiesti au ca obiectiv îndeplinirea reglementărilor obligatorii emise de ANRE, adaptate la problematica administrației locale.

Având în vedere că instalațiile de distribuție a energiei electrice din cadrul SDFEE Ploiesti au fost construite în marea lor majoritate în perioada 1960-1980 după care ritmul investițiilor a început să scadă, au apărut o serie de probleme legate de starea de uzură a echipamentelor. În cadrul strategiei de dezvoltare se conturează următoarele direcții principale:

- Starea tehnică a instalațiilor de distribuție a energiei electrice;
- Gestiunea și controlul calității energiei electrice la interfața cu producătorii de energie electrică, cu transportatorul și respectiv cu consumatorii;
- Funcționarea economică a instalațiilor electrice de distribuție;
- Creșterea încasărilor contravalorii energiei electrice furnizată tuturor categoriilor de consumatori;
- Realizarea de servicii informatice pentru gestiunea economică și a procesului de distribuție și furnizare a energiei electrice;
- Protecția mediului.

Unul din obiectivele fundamentale în strategia de dezvoltare a rețelelor este necesitatea îmbunătățirii indicatorilor de performanță ai serviciului de distribuție.

Starea tehnică actuală a instalațiilor și atingerea parametrilor din standardele de performanță obligă filiala să aloce fonduri mai mari în acest domeniu, pentru realizarea acestui deziderat.

Aceste instalații vor fi aduse la parametrii proiectați inițial prin reparații și modernizări utilizând elemente componente noi sau refolosindu-le pe cele existente, dacă sunt încă acceptabile în următorii 5 ani.

La ora actuală, în cadrul SDFEE Ploiesti, unele echipamente de protecție și automatizări sunt de tip clasic, electromagnetic, performanțele acestora nemaiputând fi îmbunătățite. Vechimea și gradul de uzură fizică și morală impune înlocuirea acestora, cu echipamente mai performante. Se estimează că în următorii 15-20 ani,

toate echipamentele de protecție și automatizări, vor fi înlocuite cu echipamente de tip numeric. Având în vedere că aceste echipamente numerice înglobează funcții de conducere (comandă – supraveghere) și funcții de telecomunicații, este necesară o strategie comună pentru întreg sistemul de circuite secundare, parte a sistemului informatic și de telecomunicații integrat din cadrul filialei (SCADA, MIS, etc.).

Ținând seama de problemele și constrângerile existente, planificarea dezvoltării impune concentrarea pe două tipuri de activități și anume: activitatea de exploatare comercială a instalațiilor de distribuție a energiei și activitatea de furnizare a energiei.

Pe termen scurt și mediu sunt necesare:

- la medie tensiune se impune înlocuirea tuturor instalațiilor energetice de 6kV cu cele de 20 kV și generalizarea acestei tensiuni la nivelul municipiului;
- în mod etapizat, unitățile de transformatoare cu ulei se vor înlocui cu transformatoare uscate, iar LEA de joasă tensiune vor fi cu coronament compact și conductoare preizolate, secțiunea acestora fiind mărită;
- reparațiile se vor concentra în rețelele de medie. și mai ales de joasă tensiune pe toate elementele de rețea;
- introducerea, în mod treptat a automatizărilor în rețeaua de distribuție, concomitent cu scurtarea lungimii rețelei de m.t. ;
- înlocuirea integrală a rețelelor existente total necorespunzătoare;
- construirea de rețele noi;
- modernizarea bransamentelor necorespunzătoare;
- montarea reanclanșatoarelor și separatoarelor telecomandate.

#### Amplificarea rețelelor de distribuție ca urmare a dezvoltării urbanistice

Dezvoltarea urbanistică a zonei centrale a municipiului Ploiești prevede construirea unor clădiri de diferite înălțimi (sub P+4 pentru parcele de 150 mp sau peste P+4 pentru parcele de minim 400 mp), cu menținerea parcelarului existent. Pentru aceste extinderi sau noi inserții este admis un CUT maxim 3,0, iar pentru parcelele mai mici de 350 mp CUT maxim va fi 1,9.

În subzona centrală (CP) situată în limitele zonei de protecție a valorilor istorice și arhitectural urbanistice se vor menține neschimbate utilizările inițiale ale clădirilor care corespund cerințelor actuale, dar se admit și conversii funcționale compatibile cu caracterul zonei : funcțiuni publice de interes supramunicipal și municipal, administrative, culturale, de învățământ, funcțiuni terțiare superioare, media, edituri, agenții, comerț, servicii profesionale, recreere și turism, locuințe.

În zona centrală situată în afara zonei protejate vor fi admise funcțiuni de interes general specifice unui centru de afaceri: sedii de companii și firme, servicii financiar- bancare, servicii pentru cercetare – dezvoltare, biblioteci, poșta și telecomunicații, hoteluri, restaurante, cofetării, cafenele, centre comerciale, centre de recreere și sport, mici unități productive, parcaje multietajate.

Alimentarea cu energie electrică a noilor consumatori se va face prin extinderea rețelelor de medie și joasă tensiune. Acestea vor urmări trama stradală ce se propune prin actualul PUZ și vor fi de tip subteran. Posturile de transformare ce se vor instala vor fi amplasate în centrele de greutate ale zonelor pe care le vor deservi. Toate noile bransamente pentru electricitate și telecomunicații vor fi realizate îngropat.

Amplasarea definitivă a noilor obiective energetice (stații electrice, posturi de transformare, linii electrice de medie și joasă tensiune) se va stabili de către proiectantul de specialitate de la SDFEE Ploiești.

Datorită gradului de modernitate preconizat pentru zona centrală, se impune adoptarea unor soluții de alimentare cu energie electrică eficiente care să aibă la bază următoarele considerente:

- alimentarea cu energie electrică a noilor consumatori se va face la parametrii standardelor naționale;
- nivelurile de dotare cu aparatura vor depăși medii actuale pe ansamblul localității;
- posturile de transformare vor fi amplasate în construcții proprii sau vor fi înglobate în clădiri;
- rețelele electrice de joasă și medie tensiune ce vor alimenta zona vor fi de tip subteran (canalizație sau săpătură);
- datorită gradului ridicat de confort al vilelor (o dotare cu aparate electrocasnice foarte diversificată) este necesar ca în calculul de dimensionare a posturilor de transformare să se țină seama de acest lucru;
- racordurile electrice și coloanele de alimentare vor fi dimensionate astfel încât să permită o mai mare variație a cantității de energie electrică consumată de abonați;
- se vor elimina cauzele care generează cea mai mare parte a disfuncționalităților în alimentarea cu energie electrică și anume : supraîncărcarea coloanelor, rețelelor și a posturilor de transformare;
- toate arterele de circulație, prevăzute în actualul PUZ vor fi prevăzute cu instalații de iluminat public, utilizându-se corpuri de iluminat cu vapori de mercur sau sodiu;
- liniile electrice aeriene existente vor fi introduse în subteran.

Pentru stabilirea necesarului de putere necesară alimentării cu energie electrică a noilor consumatori din zona se vor avea în vedere următoarele considerente:

- încălzirea clădirilor se va face prin centrale proprii cu combustibil lichid sau gaze (exclus încălzit electric);
- energia electrică va fi utilizată pentru iluminatul interior și exterior (inclusiv decorativ), pentru utilizări casnice obișnuite, instalații de aer condiționat, aparatură TI&C, etc. ;
- unitățile de alimentare publică vor prepara hrana în instalații alimentate cu gaze.

Traseele rețelelor de distribuție propuse țin cont de trama stradală a zonei studiate, precum și de locurile de amplasare posibilă a posturilor de transformare. S-a avut în vedere ca acestea să fie instalate în centrele de greutate ale subzonelor pe care le deservește.

Amplasarea definitivă a obiectivelor energetice (posturi de transformare, linii electrice) se va stabili de către proiectantul de specialitate de SDFEE Ploiești (SC "ELECTRICA " SA).

#### 2.2.5. Telecomunicații

În scopul unei fiabilități sporite, siguranțe în exploatare și a unei estetici în peisajul urban este necesară o colaborare între reprezentanții primăriei și societățile comerciale ce oferă servicii în domeniul telecomunicațiilor pentru stabilirea unei noi norme de amplasare a instalațiilor pe teritoriul municipiului. În acest sens este de actualitate promovarea unor inițiative legislative de reglementare a utilizării în comun a stâlpilor, a fațadelor clădirilor sau a amplasării aeriene a cablurilor de televiziune.

Pentru rețelele Telekom Romania Communications, preluate o dată cu societatea Romtelecom, care au o vechime de utilizare mare este necesară o modernizare a acestora prin trecerea cât mai mult posibil a rețelei aeriene în subteran, instalarea de noi cutii terminale, înlocuirea cablurilor de abonat, instalarea de subrepartitoare, instalarea de cabluri cu fibre optice. Pentru siguranța în exploatare cablurile de fibră optică se vor conecta în inel la centrală ce deserveste zona respectivă. În vederea efectuării lucrărilor de modernizare este necesară stabilirea unui plan pe termen lung de reabilitare a străzilor cu anunțarea acestuia la toți deținătorii de utilități, cu cel puțin un an înainte. ANRC (Agenția Națională de Reglementare în Comunicații) a propus să se țină seama de necesitatea instalării de rețele de comunicații atunci când se întocmesc planurile de amenajare a teritoriului și atunci când se realizează lucrări de construcții, inclusiv la drumuri și la rețele de utilități. Astfel, autoritățile administrației publice care eliberează autorizații de construcție vor trebui să publice anunțuri privind efectuarea lucrărilor respective pentru ca furnizorii să poată realiza concomitent lucrările de instalare de rețele.

Pentru a stimula dezvoltarea concurenței pe piața de comunicații electronice, în anul 2003 ANRC a impus Romtelecom obligația de a permite accesul altor operatori la bucla locală (cele două fire telefonice prin care se conectează un abonat la centrala telefonică) în scopul furnizării de servicii de comunicații electronice în banda largă și de servicii de telefonie destinate publicului la puncte fixe (Decizia nr.801/2003). În îndeplinirea acestei obligații, Romtelecom a publicat în 2004 o Oferta de Referință pentru Accesul Necondiționat la bucla locală (ORA), document care prevede serviciile minime pe care Romtelecom - Telekom Romania Communications - are obligația să le pună la dispoziția operatorilor alternativi, în vederea asigurării accesului acestora la bucla locală, precum și tarifele de acces (Decizia nr.1098/2004).

Prin emiterea în iulie 2005 a Deciziei 1251 privind adoptarea Planului de management al spectrului de frecvență al buclei locale și subbuclei locale, ANRC a creat condițiile tehnice pentru extinderea activităților de furnizare a serviciilor de comunicații în bandă largă introducând posibilitatea ca, pe infrastructura existentă de fire metalice torsadate (rețeaua Romtelecom), furnizorii de servicii de comunicații electronice să poată oferi servicii integrate (voce, date, video). Măsurile tehnice astfel impuse limitează riscul perturbațiilor și asigură compatibilitatea spectrală pentru serviciile și tehnologiile care utilizează bucla locală.

#### Propuneri pentru participarea Primăriei Municipiului Ploiești la dezvoltarea pieței de telecomunicații

Începând cu 1 ianuarie 2003 piața de telecomunicații a fost liberalizată, statul român oferind licență de operare și altor operatori ce au dorit să intre pe piață.

Pe aceasta piață, în continuă dezvoltare, va trebui să pătrundă și Primăria Municipiului Ploiești prin închirierea unor linii de telecomunicații.

O prima etapă o va constitui obținerea unei părți din rețeaua de distribuție a Telekom Romania Communications, în contrapartidă cu chiria ce trebuie plătită pentru utilizarea terenului municipal. Cota parte cuvenită primăriei va fi stabilită pe baza unor negocieri între părți. O a doua etapă o va constitui instalarea canalizației principale (300x250 mm) prevăzută cu 12 tuburi PVC. Această canalizație principală va avea rol de interconectare între centralele telefonice ce vor fi instalate de către operatorii doriți să presteze servicii de telecomunicații. Într-o a treia etapă vor fi instalate rețelele telefonice de fibră optică aferente fiecărei centrale. Aceste rețele, de tip buclat, vor fi exclusiv subterane. Pentru a evita efectuarea de săpături, instalarea cablurilor se va face pe baza unei tehnologii avansate în interiorul colectoarelor pentru apele uzate. Se vor utiliza și conductele eliberate de Telekom Romania Communications. Aceasta nouă rețea de telecomunicații, proprietate a primăriei, va putea fi închiriată operatorilor interesați, acestora fiindu-le oferite și spațiile necesare centralelor telefonice. Toate celelalte echipamente vor fi asigurate de operatori.

Pentru a realiza o flexibilitate mai bună a rețelelor se pot prevedea dulapuri subrepartitoare (stradale sau în incinte special amenajate) care vor permite concentrarea rețelei în aceste puncte și utilizarea unui număr redus de cabluri spre centrala telefonică. Toate clădirile vor trebui să fie prevăzute cu rețea interioară concentrată la o nișă ușor accesibilă din exterior printr-un racord cât mai puțin vizibil.

Folosirea rețelei de canalizare, proprietate a primăriei, pentru introducerea fibrei optice este profitabilă atât pentru proprietarul rețelei cât și pentru operatorul de servicii de telecomunicații întrucât primul are o profitabilitate mai mare a rețelei edilitare, iar al doilea are în exploatare o rețea de fibră optică în totalitate. Municipality are și avantajul ca nu mai sunt necesare operații de săpături ale drumurilor pentru introducerea cablurilor, traficul rutier ne mai fiind perturbat.

Această măsură are ca obiectiv îmbunătățirea disponibilității serviciilor în bandă largă pentru locuitorii județului, instituții și operatorii economici, cu încadrarea în gradul de acoperire și standardele de calitate adoptate la nivelul Uniunii Europene.



Măsura va avea impact direct asupra reducerii decalajului digital, promovarea mediului concurențial în piața serviciilor TIC, accelerarea procesului de trecere la societatea informațională în România, care favorizează coeziunea și incluziunea socială.

**Acțiunile indicative** pentru perioada 2014-2020 vizează:

- investiții în rețelele de internet în bandă largă pentru toate localitățile județului;
- investiții pentru informatizarea completă a instituțiilor publice din administrație, educație, sănătate, protecție socială, cultură, etc, în conexiuni de mare viteză;
- modernizarea infrastructurii TIC pentru implementarea de servicii și aplicații on-line destinate cetățenilor în relația cu instituțiile publice;
- modernizarea infrastructurii pentru aplicații și servicii on-line destinate mediului de afaceri.

POS CCE oferă suport pentru dezvoltarea și valorificarea potențialului TIC și pentru aplicabilitatea acestuia în sectorul public (administrație) și sectorul privat (întreprinderi, cetățeni).

TIC devine astfel un element vital pentru stimularea productivității, dezvoltarea competitivității și reducerea disparităților economice la nivel regional.

RO-NET este proiectul major la scară națională, care are drept obiectiv acoperirea tuturor zonelor care nu beneficiază de infrastructură de comunicații în bandă largă de pe teritoriul României, prin utilizarea fondurilor structurale 100% nerambursabile prin POS CCE, Axa prioritară 3 „TIC pentru sectoarele privat și public”.

Rețeaua de bandă largă ce va fi creată prin implementarea proiectului Ro-NET, respectiv construcția componentei fizice (conduite, cabluri, cabinete, turnuri, ș.a.) este destinată să ofere toată aria de aplicații și servicii, în condiții normale de operare, pentru o perioadă minimă de 20 de ani.

Pe acest suport urmează a se asigura de către administrația publică locală aplicarea programului de informatizare completă la nivel instituțional și în relația cu cetățenii.

Un proiect destinat informatizării la nivelul administrației publice locale este „*Sistem informatic destinat gestiunii Registrului Agricol în format electronic - zona Centru*”, pentru care s-a obținut finanțare în valoare de 6,7 milioane lei, prin Programul Operațional Sectorial Creșterea Competitivității Economice 2007-2013, Axa prioritară 3 „Tehnologia Informației și Comunicațiilor pentru sectoarele privat și public”, Domeniul Major de Intervenție 2 „Dezvoltarea și creșterea eficienței serviciilor publice electronice”, Operațiunea 1 „Susținerea implementării de soluții de e-guvernare și asigurarea conexiunii la broadband, acolo unde este necesar” și care se implementează începând cu anul 2014.

Proiectul, având ca lider Consiliul Județean Prahova, se realizează în parteneriat cu 15 localități: Aluniș, Ariceștii Rahtivani, Bănești, Berteș, Cornu, Dumbrăvești, Gorgota, Gornet, Păulești, Predeal Sărari, Slănic, Ștefănești, Surani, Telega, Târgșoru Vechi.

Obiectivele principale sunt:

- furnizarea de servicii publice on-line către cetățeni/mediul de afaceri/administrație publică;
- eficientizarea activităților interne ale instituției publice care contribuie la furnizarea respectivului serviciu, utilizând mijloace specifice TIC.

### 3. Observații avize

AVIZ Nr. 005 DIN 10.06.2015

#### **1.2.2. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ECHIPAREA EDILITARĂ URBANĂ**

Documentația înregistrată la Direcția Generală de Dezvoltare Urbană cuprinde:

- piese scrise : memoriu;
- anexe : planuri, tabele;
- alte documente :

Documentația tehnică are ca scop prezentarea mobilariei edilitare urbana a Municipiului Ploiesti si a zonei Metropolitane.

Studiul de față, realizat pe baza datelor primite de la deținătorii de rețele, aduce informații în legătură cu infrastructura actuală edilitară, număr clienți, disfuncționalități, programe de dezvoltare, investiții în derulare.

Aceste date sunt în corelare cu necesitățile în dezvoltare, a unui sistem coerent de asigurare a utilităților Municipiului Ploiești și a Zonei Metropolitane.

În urma analizei, în ședința din data de 10.06.2015, Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism acordă: **AVIZ NEFAVORABIL** pentru **1.2.2 "STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ECHIPAREA EDILITARĂ, URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ" din Etapa 1 a documentației " 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 "**.

Având : „7” - voturi „pentru”

„-” - voturi „împotriva”

„-” - abțineri

„2” - absențe

Menționez faptul ca proiectantul documentatiei răspunde pentru exactitatea datelor și veridicitatea înscrisurilor cuprinse în documentația prezentată pentru avizare.

În urma prezentării studiului, Comisia a facut urmatoarele recomandari :

- se va completa cu informatii privind situatia actuala pentru retele (petrol, gaz) care instituie restrictii in PUG;
- se va tine cont de planul investitional al SC APA NOVA SRL.

AVIZ ARHITECT ȘEF, NR. 005 din 03.08.2015

În urma analizării studiului prezentat și luând în considerare punctul de vedere al consultantului de specialitate, avizul C.T.A.T.U., Arhitectul Șef al municipiului Ploiești emite **AVIZ NEFAVORABIL** pentru **1.2.2 "STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ECHIPAREA EDILITARĂ, URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ" din Etapa 1 a documentației " 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 ”** cu rumătoarele recomandări:

- Analizarea tuturor categoriilor de rețele – edilitare și tehnologice – și care să illustreze atât aspectele critice, disfuncționalitățile cât și integrarea aspectelor de oportunitate preluate din planurile de dezvoltare prezentate de către administratorii acestora – de exemplu masterplanul Apa Nova și lista investițiilor prioritare propuse, Planul de Amenajare a Bazinului Hidrografic.

AVIZ C.T.A.T.U., NR 013 din 23.12.2015

În urma analizei, în ședința din data de 23.12.2015, Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism acordă: **AVIZ FAVORABIL** pentru **1.2.2 ”STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ECHIPAREA EDILITARĂ, URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ” din Etapa 1 a documentației ” 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 ”.**

Având: „7” - voturi „pentru”  
      „ ” - voturi „împotrivă”  
      „-” - abțineri  
      „1” - absențe

Un membru nu votează, fiind angajat al elaboratorului documentației.

Menționăm faptul că proiectantul documentației răspunde pentru exactitatea datelor și veridicitatea înscrisurilor cuprinse în documentația prezentată pentru avizare.

În urma prezentării studiului, Comisia a făcut următoarele recomandări :

- Planul coordonator se va actualiza cu ultimele informații, în termen de 10 zile lucrătoare de la data primirii avizului în format electronic
- În etapa următoare se vor face propuneri cu privire la îngroparea rețelelor aeriene de cablu, telefon, iluminat – amplasare canalizație funcție de profilul străzilor existente și propuse

## IX. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CIRCULAȚIA ȘI MOBILITATEA URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ

### 1. Concluzii

- În raport cu dimensiunile orașului, cu condițiile socio-economice aferente care determină nivelul cererii de mobilitate, se poate considera că în municipiul Ploiești, la nivelul anului 2015, transportul rutier se desfășoară în parametrii corespunzătorii fără importante rezerve de capacitate de circulație.
- În perioada 2010-2014 administrația locală a depus eforturi importante pentru modernizarea și extinderea infrastructurii rutiere urbane. În acest sens se evidențiază un număr de 151 de proiecte de infrastructură și are în desfășurare alte 15 proiecte aflate în diferite stadii de desfășurare (vezi tabel 4). În urma acestor proiecte au fost modernizate un număr apreciabil de străzi, a fost modernizată infrastructura de transport pe șine, s-a îmbunătățit transportul public cu autobuze, au apărut primele inițiative pentru introducerea sistemelor moderne de management al traficului.
- Accesibilitatea traficului rutier către municipiul Ploiești s-a îmbunătățit substanțial prin definitivarea unor proiecte majore de transport realizate de către Ministerul Transporturilor și Consiliului Județean Prahova:
  - Modernizarea centurii de vest și implicit sporirea capacității de circulație a acesteia.
  - Deschiderea circulației rutiere pe tronsonul autostrăzii A3 (București-Ploiești).
  - Realizarea pasajului denivelat peste DN1 care asigură legătura DJ236 și mai departe accesul în zona de nord a municipiului Ploiești.
  - Modernizarea unor drumuri județene care acced în municipiul Ploiești.
- Tendința de dezvoltare economică a orașului determină în continuare sporirea cererii de transport. Această situație se identifică în zona de nord unde au fost realizate o serie de dezvoltări imobiliare: centre comerciale și cartiere de locuințe.

#### 1.1. Disfuncționalități:

##### 1.1.1. Disfuncționalități înregistrate în transportul rutier

##### Deficiențe identificate din analiza modelării numerice a traficului rutier

Modelarea desfășurării traficului rutier cu ajutorul "**modelelor de trafic**" indică o serie de zone urbane cu deficiențe în desfășurarea deplasărilor:

- **Capacitate de circulație** în intersecții exprimată prin "indicele de utilizare a capacității" indică un număr apreciabil de intersecții care sunt aproape de capacitatea maximă. Din analiza acestui indicator se poate estima rezerva de capacitate de circulație pe care o oferă intersecțiile analizate. În acest sens remarcăm că intersecțiile cu probleme, sub aspectul capacității de circulație se găsesc de regulă pe arterele de categoria a-II-a și a-III-a. De asemenea, putem identifica două zone distincte ale orașului amplasate aproximativ în arealul central, în care în intersecții există o rezervă de capacitate redusă care poate genera blocaje.

##### Zonele deficitare pot fi evidențiate astfel:

- Grup 1 – Str. Gh. Doja, Poștei, Nic. Bălcescu, Tache Ionescu, Bd. Republicii;
- Grup 2 – Str. Rudului, I.L. Caragiale, Grigore Cantacuzino. Șos. Vestului.
  - Nivelul de servicii al intersecțiilor. Acest parametru folosit în ingineria de trafic exprimă calitatea deplasărilor vehiculelor în intersecții sub aspectul timpilor pierduți la traversare. Întârzierile în intersecții determină viteze reduse de deplasare pe arterele care converg în intersecție și de asemenea se creează șansa de a se forma șiruri de așteptare pe accese.

**Rezultatele obținute** din modelarea numerică indică o serie de intersecții în care circulația se desfășoară cu dificultăți. Deficiențele identificate sunt evidențiate în **tabelul nr. 5 (Anexa 1 a prezentului document)**. Din analiza datelor centralizate rezultă că nivelul de intervenție pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație în intersecții se structurează pe două paliere de urgență: Intervenții pe termen scurt pentru intersecțiile cu capacitate depășită, și intervenții pe termen mediu pentru intersecțiile cu rezervă de capacitate de circulație redusă.

#### 1.1.2. Problematica parcării

- Parcarea autovehiculelor este deficitară în multe zone ale orașului
- În zona centrală există o gravă lipsă de spații de parcare pentru autoturisme atât pentru riverani cât și pentru vizitatori.
- În zonele cu locuințe colective nu există o viziune unitară asupra parcării de reședință.
- Din materialele studiate nu a fost identificată o reglementare legată de spațiile de parcare, care să fie aplicată în cadrul proiectelor de construcții noi
- Nu există un management al parcărilor și o viziune de dezvoltare a serviciilor de parcare pentru cetățeni la nivelul municipiului. În momentul actual există doar reglementări ale administrației locale doar pentru taxarea autoturismelor în zona centrală. Sistemul de Taxare este greoi și rudimentar.
- Pe străzile din zona veche a orașului cu artere care au 2 benzi în secțiune transversală, parcarea autovehiculelor la bordură sau pe trotuare împiedică desfășurarea circulației rutiere și pietonale.

#### 1.1.3. Semaforizarea

*Semaforizarea intersecțiilor nu este coordonată în sistem de "undă verde" care să asigure o deplasare fluentă a participanților la trafic cu pierderi minime de timp.*

#### 1.1.4. Transportul public

- Transportul public este adesea întârziat în trafic datorită faptului că nu există benzi specializate pentru această categorie de vehicule.
- Nu există suficiente amenajări ale stațiilor pentru transport public în "alveolă" în afara părții carosabile.
- Conceptul de park and ride și transportul multimodal
- Nu este dezvoltat conceptul "park and ride" la accesele în municipiul Ploiești.
- Nu există abordări în nici un proiect pentru implementarea conceptului urban de "transport multimodal". Amenajările existente nu încurajează pasagerii de a folosi mai multe moduri de transport. Această situație se întâlnește cu precădere în toate stațiile CF.

#### 1.1.5. Transportul cu bicicleta

Transportul cu bicicleta nu este încurajat. Pistele dedicate pentru bicicliști nu au amenajări corecte și nu au continuitate. Din materialele studiate nu s-a identificat nici un proiect care să soluționeze transportul cu bicicleta la nivelul orașului sau măcar pe cartiere.

#### 1.1.6. Siguranța rutieră

Din materialele existente puse la dispoziție de către beneficiar, nu au fost identificate preocupări ale administrației pentru siguranța rutieră pe arterele orașului.

O serie de proiecte propuse prin documentele urbanistice anterioare nu au fost îndeplinite – **Tabelul 4** al prezentului raport (**Anexa 1 a prezentului document**)

## 2. Propuneri

### Stadiul actual/propuneri de realizare al proiectelor de infrastructură prevăzute în studiile de urbanism anterioare

În vederea realizării studiului de fundamentare pentru actualizare P.U.G Ploiești au fost consultate principalele documente urbanistice care au definit politica de investiții în infrastructura urbană. În acest sens s-au analizat: "Planul General de Urbanism" ed. 1999 și "Master plan de Transport Urban – București, Sibiu și Ploiești". În cadrul acestor documente, însoțite de către administrația municipiului, sunt prezentate o serie de propuneri cu privire la direcțiile de acțiune sau chiar proiecte în vederea realizării. În raport cu documentele prezentate de către beneficiar, în prezenta analiză a fost reținută lista investițiilor în domeniul infrastructurii de transport implementate sau în curs de implementare, prezentate de către Direcția Tehnică de Investiții a Primăriei municipiului Ploiești și prin verificări pe teren. În **tabelul 3 (Anexa 1 a prezentului document)** sunt prezentate sintetic listele proiectelor propuse administrației locale și stadiile de implementare ale acestora.

## 3. Observații avize

AVIZ Nr. 004 DIN 10.06.2015

### **1.2.1. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CIRCULAȚIA ȘI MOBILITATEA URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ**

Documentația înregistrată la Direcția Generală de Dezvoltare Urbană cuprinde:

- piese scrise : memoriu tehnic
- anexe : da
- alte documente :

#### Documentația tehnică are ca obiectiv :

O serie de analize asupra modului în care se desfășoară circulația rutieră în Municipiul Ploiești. În acest scop, în cadrul lucrării, au fost dezvoltate modele de trafic care au la baza investigații de tip "sondaj de trafic" realizate pe rețeaua rutieră din zona analizată.

Utilizarea conceptului de modelare numerică a desfășurării traficului rutier oferă o serie de avantaje:

- sistematizarea și gestionarea datelor de trafic înregistrate din măsurători;
- realizarea de modele de trafic pentru valori actuale ale traficului de vehicule;
- formularea unor estimări asupra desfășurării circulației în perspectiva în zona analizată;
- formulează propuneri asupra unor variante de organizarea a desfășurării traficului rutier.

#### **Etape de studiu**

În cadrul prezentei lucrări au fost realizate următoarele etape:

- Analiza și releveul rețelei rutiere prezentate de beneficiar.
- Investigații asupra desfășurării traficului de vehicule în intersecții (măsurători de debite de trafic pe categorii de vehicule).
- Construirea modelului de trafic al circulației existente.
- Realizarea unor variante de organizarea a desfășurării traficului rutier.
- Formularea de recomandări asupra remodelării circulației rutiere în zona analizată.

În urma analizei, în ședința din data de 10.06.2015, Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism acordă: **AVIZ NEFAVORABIL** pentru 1.2.1 **"STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CIRCULAȚIA ȘI MOBILITATEA, URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ" din Etapa 1 a documentației " 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 "**.

Având : „7” - voturi „pentru”

„-” - voturi „împotriva”

„-” - abțineri

„2” - absențe

Menționez faptul ca proiectantul documentației răspunde pentru exactitatea datelor și veridicitatea înscrisurilor cuprinse în documentația prezentată pentru avizare.

În urma prezentării studiului, Comisia a făcut următoarele recomandări :

- Se va completa cu strategii, recomandări pentru PUG ( circulație E-V, inele, etc.).
- Se vor revizui corelările cu DN și Autostrada în contextul periurban și al legăturilor de trafic.
- Se vor studia și circulațiile feroviare inclusiv conexiunile cu zonele și incintele feroviare.
- Se va studia prevederea din PUG- ul actual prelungirea străzii Vasile Lupu. Se va menține sau nu , se va studia Planul de mobilitate urbană.
- Se va completa cu trama stradală.

AVIZ ARHITECT ȘEF, NR 004 din 03.08.2015

În urma analizării studiului prezentat și luând în considerare punctul de vedere al consultantului de specialitate, avizul C.T.A.T.U., Arhitectul Șef emite **AVIZ NEFAVORABIL** pentru 1.2.1 **"STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND CIRCULAȚIA ȘI MOBILITATEA, URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ" din Etapa 1 a documentației " 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 "** cu următoarele recomandări:

- Analizarea tuturor modurilor de transport existente în municipiul Ploiești și în zona sa de influență – rutier, feroviar, aeronautic – astfel încât să se illustreze aspectele critice, disfuncționalitățile existente – atât pentru infrastructura de transport cât și modul în care se desfășoară activitatea de transport de persoane, marfă și/sau alternativ – și să valorifice aspectele de potențial existente în planuri și/sau strategii sectoriale de nivel superior (Masterplanul de Transport, PATN – rețeaua de că de comunicații și transport, Planul de mobilitate pentru Polul de Creștere Ploiești – în elaborare etc.)
- Se va face o evaluare pertinentă asupra propunerilor existente în PUG Ploiești în vigoare și neimplementate în sensul menținerii sau eliminării acestora din viitoarea propunere de rețea de transport a municipiului Ploiești – de exemplu pasajele supraterane propuse pentru supratraversarea CF București – Brașov și București – Buzău în zona de sud, prelungirea străzii Vasile Lupu din propunerea de modernizare a străzii Gh.Gr.Cantacuzino, închiderea inelului III pe traseul din PUG actual etc.

AVIZ C.T.A.T.U., NR 012 din 23.12.2015

În urma analizei, în ședința din data de 23.12.2015, Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism acordă: **AVIZ FAVORABIL** pentru 1.2.1 **"STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND CIRCULAȚIA ȘI MOBILITATEA, URBANĂ ȘI METROPOLITANĂ" din Etapa 1 a documentației "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 "**

Având :                „7”        -voturi „pentru”  
                              „”        - voturi „împotrivă”  
                              „-”       - abțineri  
                              „1”       - absențe  
Un membru nu votează, fiind angajat al elaboratorului documentației.

Menționăm faptul că proiectantul documentației răspunde pentru exactitatea datelor și veridicitatea înscrisurilor cuprinse în documentația prezentată pentru avizare.

În urma prezentării studiului, Comisia a făcut următoarele recomandări :

- Se vor face propuneri în etapa următoare

## **X. PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU POLUL DE CREȘTERE PLOIEȘTI (P.M.U.D. PLOIEȘTI) - PLANURI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU POLII DE CREȘTERE DIN ROMÂNIA – LOT 2: PLOIEȘTI**

### **1. Concluzii**

#### **1.1. P.M.U.D. – Componenta de nivel strategic (Etapa I)**

##### **1.1.1. Analiza situației existente (capitolul II) – Disfuncționalități / neconformități și probleme identificate**

###### **Infrastructură**

În ciuda faptului că există doar două linii de tramvai, rețeaua de tramvai joacă un rol-cheie în Ploiești, în ceea ce privește calitatea potențială și dezvoltarea serviciilor de transport public. Un program de reabilitare a căilor de tramvai a fost dezvoltat de curând, o parte din lucrări fiind deja finalizate. Aceste măsuri vor asigura o mai bună performanță a serviciilor, în special o viteză comercială mai mare. Totuși, unele dintre aceste linii de tramvai nu deservește zonele cu cele mai mari densități. O altă oportunitate de a dezvolta infrastructura de transport public ar fi implementarea de soluții care să ofere prioritate serviciilor de transport public. Aceasta s-ar putea realiza prin mai multe instrumente, cum ar fi: soluții specifice de proiectare a stațiilor de autobuz, benzi dedicate, prioritate în intersecțiile semnalizate. Există, de asemenea, nevoia de a elabora o politică clară a regulilor de circulație în ceea ce privește dreptul de a utiliza șinele de tramvai pentru traficul general. Extinderea sectoarelor de tramvai în cale proprie ar crește nu numai atractivitatea transportului public, dar ar contribui și la îmbunătățirea capacității rutiere în general.



### Operare

Diverse probleme au fost identificate prin descrierea și analiza rețelelor. Următoarele puncte ilustrează principalele probleme din punct de vedere al rețelelor de transport public.

- Principala problemă o constituie faptul că sistemul de tarificare actual este în principal bazat pe bilete și abonamente pentru una sau două linii. Acest sistem limitează posibilitatea transferurilor între linii și astfel, nu facilitează o organizare eficientă a rețelelor care acum se bazează pe înmulțirea numărului de linii de pe principalele artere.
- O altă problemă în contextul organizării rețelei o constituie lipsa de informare și comunicare dintre operatori și autoritățile în măsură să realizeze această organizare. De aceea serviciile județene, serviciile feroviare, precum și cele urbane oferă o coordonare foarte limitată pentru utilizatorii acestora.
- La nivelul polului de creștere, numărul operatorilor este destul de ridicat, iar unele linii sunt adesea operate de către trei operatori diferiți. Sistemul de tarificare nu este armonizat și astfel poate fi dificil pentru utilizatori să înțeleagă cum funcționează sistemul de transport public.
- Cu toate că o cincime din parcul de vehicule este vechi de 9 ani, 22% dintre vehicule au cel puțin 30 de ani vechime. Prin urmare, vechimea vehiculelor este o chestiune foarte importantă în ceea ce privește fiabilitatea autobuzelor, costurile de întreținere și impactul asupra mediului înconjurător.

În plus, putem observa că rețeaua se bazează pe un număr semnificativ de linii, având în vedere suprafața și populația municipiului Ploiești, o restructurare a rețelei, pentru îmbunătățirea eficienței acesteia, pare destul de necesară.

În cele din urmă, principalele linii ale rețelei (tramvai și troleibuz), pot fi îmbunătățite în vederea unei mai bune deserviri a zonelor dense ale orașului, cum ar fi:

- Zona de Sud ( Bulevardul București, Universitatea);
- Cartierele Vest I și Vest II;
- Mihai Bravu.

Linia de tramvai 102 nu deservește centrul orașului, ceea ce înseamnă că pasagerii din aria acoperită de această linie, trebuie să schimbe linia pentru a ajunge în centrul orașului. Acest lucru ar putea constitui o problemă, din perspectiva atractivității rețelei de tramvai din zona respectivă.

***Lacune identificate din punct de vedere instituțional*** (a se vedea și paragraful **2.6.4. Actori cheie implicați în mobilitatea urbană la nivel local):**

- ***Lipsă de coordonare între diferitele autorități responsabile cu planificarea și controlul.***
  - În primul rând s-a constatat o lipsă de coordonare între diversele autorități responsabile de planificarea și controlul operării rețelelor de transport. Se impune o mai bună coordonare și comunicare în vederea asigurării atractivității călătoriilor pentru pasagerii care ar trebui să utilizeze mai multe rețele. De exemplu: nu există un sistem integrat de tarificare – ceea ce înseamnă că utilizatorii trebuie să plătească mai multe bilete pentru călătoria lor, dacă aceasta depășește limitele administrative ale municipiului Ploiești, sau dacă trebuie să schimbe un operator cu un altul. Soluțiile pot începe de la o simplă coordonare a părților implicate existente, prin întâlniri regulate, și până la crearea unei autorități dedicate la nivel metropolitan, care ar fi responsabilă de organizarea transportului în interiorul polului de creștere. Trebuie remarcat că o structură deja există: Asociația Zona Metropolitană Ploiești - Prahova. Acestea nu-i este însă atribuită nici o responsabilitate cu privire la organizarea transportului public. În așteptarea definitivării legislației românești în acest sens, această structură ar putea prelua acest rol. Prin urmare, ar fi recomandat ca Municipality să nu își mai asume responsabilitatea planificării și organizării transportului public în municipiu, prevenind astfel suprapunerile cu această structură metropolitană.

Responsabilitățile, competențele și resursele umane pot fi transferate progresiv de la municipalitate către structura metropolitană.

- Contractele între autorități și operatorii lor nu sunt pe deplin conforme cu legislația
  - În al doilea rând, contractele între autorități și operatorii lor nu sunt pe deplin conforme cu legislația și nu îndeplinesc toate așteptările. Procesul de licitație nu ar trebui gestionat la nivel național, ci realizat în mod direct de către autoritățile locale responsabile, în conformitate cu principiul subsidiarității.
  - Trebuie remarcat faptul că aceste probleme sunt independente de Consiliul Județean, deoarece acesta a respectat procedura de cerere de ofertă care a fost organizată la nivel național de către Centrul Național de Management pentru Societatea Informațională (CNMSI). Consiliul Județean a încheiat contracte cu operatorii de transport declarați câștigători în urma ședinței de atribuire electronică care includ indicatori de performanță și un proces de monitorizare este configurat.
  - În ceea ce privește rețeaua urbană, trebuie remarcat faptul că TCE are un contract încheiat, prevăzut cu condiții specifice și o listă de indicatori de performanță care sunt monitorizați și discutați cu Consiliul Local. Cu toate acestea, indicatorii sunt monitorizați de către însuși TCE și nu de către municipalitate, sau de către un auditor independent.
- Organizarea serviciilor în sine reprezintă o provocare.
  - Competiția ar putea fi mai bine organizată pentru a optimiza costurile transportului public pentru consiliile locale. Coordonarea diverșilor operatori de către o autoritate unitară, conform sugestiei de mai sus, ar trebui, de asemenea, să fie făcută printr-o îndrumare corectă asupra organizării scontate. Ar trebui stabilit un sistem tarifar unitar pentru întregul pol de creștere (de exemplu, în funcție de zone), toți operatorii trebuind să se conformeze acestei politici unice de tarificare.. Serviciile ar trebui definite clar în termeni de zone geografice. În mod special, dacă serviciile urbane sunt atribuite unei organizații publice, acest operator nu trebuie să liciteze pentru servicii în afara zonei geografice definite. La nivel global, pentru asigurarea atractivității transportului public și în vederea limitării folosirii autoturismelor personale, călătorii ar trebui să aibă acces la un unic serviciu de “rețea de transport public”, în loc de servicii separate ale unui anumit operator.

## 2. Prognoze

### 2.1. Modelul de transport

În cadrul PMUD modelul de transport de prognoză va fi dezvoltat pentru etapele de perspectivă 2020 și 2030.

Există mai multe aspecte care trebuie luate în considerare în procesul de construire a modelului de prognoză pornind de la modelul pentru anul de bază:

- Prognoza parametrilor socio-economici:
  - Evoluția populației - numărul locuitorilor, dar și structura pe vârste a populației;
  - Indicele de motorizare;
  - Numărul locurilor de muncă.
- Rețeaua de transport de perspectivă
  - Măsuri de îmbunătățire a infrastructurii de transport public, implementarea soluțiilor ITS etc.;
  - Implementarea unor politici de descurajare (ca de exemplu introducerea taxelor de drum); managementul parcarilor; încurajarea modurilor de transport nemotorizate (mersul pe jos și/sau cu bicicleta).
- Schimbări în comportamentul călătorilor
  - Creșterea generală a mobilității odată cu creșterea bunăstării;
  - Schimbarea atitudinii față de problemele de mediu și durabilitate.

O analiză a bazei de date din Master Planul General de Transport pentru România arată că sunt așteptate evoluții diferite ale activităților (tabelul 20).

Activități	Schimbări între anul de bază 2011 și ...				
	2014	2020RC	2020EES	2030RC	2030EES
Afaceri/interes de serviciu	8%	24%	24%	67%	67%
Serviciu/Navetă	-1%	-3%	-3%	-6%	-6%
Țimp liber	8%	24%	24%	66%	66%
Vacanțe	8%	25%	25%	72%	72%
Total	5%	15%	15%	43%	43%
<p>Sursa: Baza de date a MPGTR</p> <p><b>RC (Reference Case)</b> - Scenariul de bază</p> <p><b>EES (Economic and Environmental Sustainability)</b> - Scenariul sustenabil din punct de vedere economic și al mediului</p>					

Figură 25 Evoluția cererii de călătorie în modelul național de transport

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

#### Evoluția populației

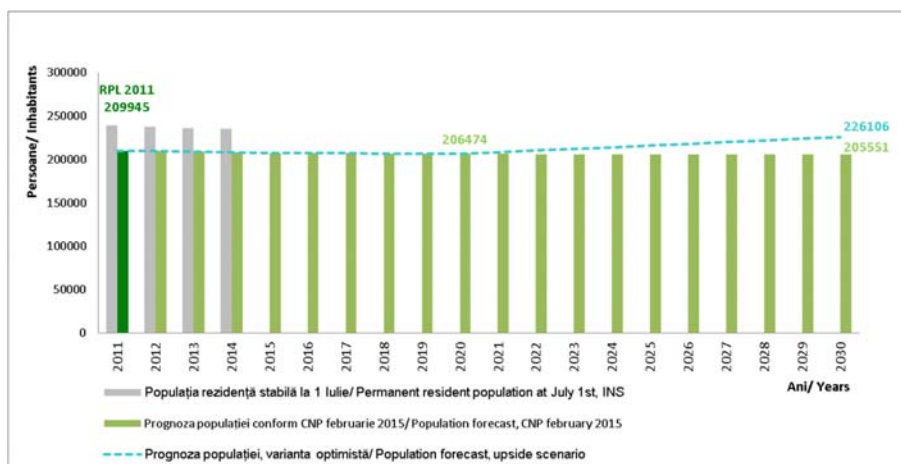
Evoluția populației este un rezultat direct al sporului natural și al soldului migrator. Suma acestor componente determină creșterea sau scăderea populației unei localități sau a unui areal. Soldul migrator este dependent de posibilitățile de angajare și de evoluția mediului economic.

Pentru prognoza populației s-au luat în calcul mai multe tendințe:

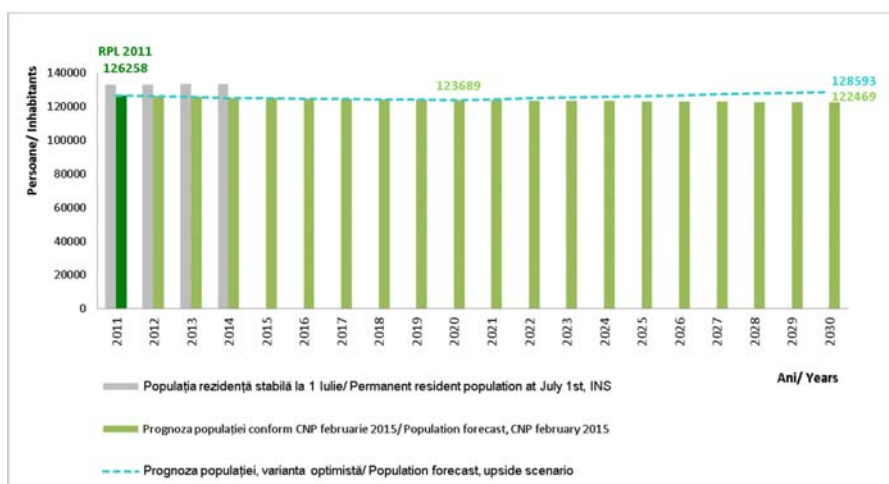
- scenariul constant cu migrație externă prognozată de INS în publicația Proiectarea populației României la orizontul 2060;
- tendința probabilă la nivelul județului elaborată de AECOM pentru Master Plan General de Transport al României;
- sporul anual mediu pentru ultimii cinci ani, 2008-2012. Formula de calcul pentru sporul anual este utilizată de Institutul Național de Statistică pentru estimarea anuală a populației la 1 ianuarie, respectiv 1 iulie;
- tendința de creștere a populației pe baza ratelor anuale de creștere a populației active și inactive elaborată de Comisia Națională de Prognoză în februarie 2015 (Proiecția principalilor indicatori macroeconomici pentru perioada 2014-2018).

Aceste prognoze au ca bază rezultatele finale privind nivelul populației înregistrate la RPL 2011.

Analizând cele patru tendințe, precum și evoluția sporului anual mediu total (spor natural și sold migrator) și tendințele populației active prognozate de CNP, se propun următoarele prognoze:



Figură 26 Proгноza populației municipiului Ploiești  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești



Figură 27 Proгноza populației localităților din polul de Creștere Ploiești  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

În plus, considerând rolul polului de creștere ca motor de dezvoltare a Regiunii Sud-Muntenia, s-a considerat necesară elaborarea unui scenariu optimist de evoluție a populației la nivelul municipiului Ploiești și a localităților din polul de creștere.

Tabelul următor centralizează tendințele de creștere a populației la nivelul municipiului Ploiești, a localităților din polul de creștere și a celorlalte localități din județul Prahova.

	2011	2015	2020	2030	2030 upside scenario
Municipiul Ploiești/ Ploiești City	1.00	0.99	0.98	0.98	1.08
Alte localități din Polul de Creștere Ploiești/ Other localities in Growth Pole Ploiești	1.00	0.99	0.98	0.97	1.02
Alte localități din Județul Prahova/ Other localities in Prahova County	1.00	0.98	0.96	0.92	0.92

Figură 28 Coeficienți de creștere a populației  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

### Evoluția numărului de angajați

Proгноza numărului mediu al salariaților la nivelul municipiului Ploiești, a localităților din polul de creștere și a localităților din restul județului s-a bazat pe datele istorice disponibile și evoluția numărului mediu de salariați la nivelul Județului Prahova elaborată de Comisia Națională de Prognoză în decembrie 2014 (Proiecția principalilor indicatori economico-sociali în Profil Teritorial până în 2017).

Pe baza ratelor anuale estimate de CNP pentru perioada 2014-2017, la nivel județean, a fost determinat numărul mediu de salariați la nivelul municipiului și al polului de creștere, utilizându-se ponderile salariaților la nivelul anului 2013 în valoarea totală la nivelul județului. Utilizând aceste date au fost determinate ratele anuale de creștere a numărului de salariați la nivel teritorial pentru perioada 2014-2017. Pentru perioada 2018-2030 s-a aplicat rata de creștere medie anuală din ultimii cinci ani (2013-2017).

	2009	2010	2011	2012	2013	2014*	2015*	2016*	2017*	2018-2030
Județul Prahova/ Prahova County	-1.42%	-10.62%	-2.43%	1.35%	1.46%	1.35%	1.41%	1.27%	1.37%	1.37%
Polul de Creștere Ploiești/ Growth Pole Ploiești	-0.18%	-11.11%	-5.75%	1.95%	0.85%	3.02%	1.41%	1.27%	1.37%	1.58%
Municipiul Ploiești/ Ploiești City	-1.75%	-10.49%	-8.07%	0.49%	-0.99%	6.39%	1.41%	1.27%	1.37%	1.89%

Figură 29 Rate anuale de creștere a numărului mediu de salariați  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Pe baza acestor rate anuale de creștere s-au determinat numărul mediu de salariați la nivelul municipiului, al localităților din polul de creștere și din restul județului Prahova pentru etapele 2015, 2020 și 2030.

Numărul mediu de salariați/ Average number of employees (2013=100)	2013	2015	2020	2030
Municipiul Ploiești/ Ploiești City	100.0	102.8	108.3	118.2
Alte localități din Polul de Creștere Ploiești/ Other localities in Growth Pole Ploiești	100.0	102.8	112.9	140.6
Alte localități din Județul Prahova/ Other localities in Prahova County	100.0	102.8	109.5	124.0

Figură 30 Prognoza numărului de salariați  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

### Evoluția indicelui de motorizare

Evaluarea motorizării este o chestiune esențială în planificarea transportului. Motorizarea înseamnă acces la autoturism. Accesibilitatea unui autoturism reprezintă condiția minimă necesară pentru a realiza o călătorie în ceea ce privește transportul motorizat privat. Oricum, estimarea viitoarei motorizări este una dintre cele mai dificile prognoze.

În vederea estimării motorizării viitoare pentru polii de creștere au fost folosite, ca bază pentru prognoză, ratele de creștere regionale anterioare.

Precum s-a menționat mai sus, aceste rate de creștere sunt destul de diferite. Ratele medii de creștere pe regiuni relevante, între 2007 și 2012, au fost:

- Nord-Est: 8,48%;
- Sud – Muntenia: 5,38%;
- Sud-Vest Oltenia: 6,06%.

Un risc în planificarea transportului, ar putea fi acela de a presupune că rata motorizării în zonele polilor de creștere va rămâne la un nivel scăzut, utilizând rate de creștere scăzute. Poate constitui de asemenea un risc, asumarea faptului că motorizarea în zona polilor de creștere va rămâne mult departe de media europeană,

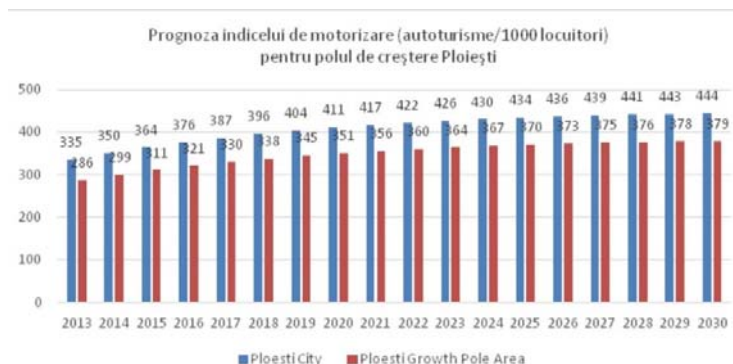
ținând seama de rolul general și importanța în dezvoltarea României a polilor de creștere și de așteptările privind creșterea economică.

Prin urmare, s-au făcut patru presupuneri:

- Zonele polilor de creștere vor urmări dezvoltarea actualmente constatată a regiunilor;
- Creșterea motorizării își va pierde “ritmul” și va încetini în următorii 15 ani, până la o rată aproape de zero;
- Valorile maxime pentru zonele urbane vor fi apropiate de valorile “obișnuite” ale orașelor europene;
- Diferența dintre orașe și zona din jurul polilor de creștere va rămâne relativ la același nivel ca astăzi (ratele de creștere aplicate fiind aceleași).

Următoarea diagramă prezintă ratele de creștere anuale calculate, care în toate cazurile sunt bazate pe ratele medii de creștere anuale constatate între anii 2007 și 2012 (valoare de începere 2013, care este diminuată cu 15% în fiecare an).

Aplicând acest principiu Polului de Creștere Ploiești, motorizarea ar crește în zona orașului, la circa 410 mașini/1000 locuitori în anul 2020 și la aproximativ 440 de mașini în anul 2030. În restul zonei polului de creștere, ar putea ajunge la 350, în anul 2020 și la aproximativ 380, în 2030.



Figură 31 Proгноza indicelui de motorizare pentru polul de creștere Ploiești

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

### 3. Propuneri

#### 3.1. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane pentru trei scenarii alternative

**Viziunea** dezvoltării mobilității în zona polului de creștere Ploiești în perioada 2016-2030:

- **Implementarea unui sistem de transport eficient, durabil, integrat și sigur, pentru a susține dezvoltarea economică și socială.**

##### 3.1.1. Obiective strategice

1. **ACCESIBILITATEA** – asigurarea că tuturor cetățenilor le sunt oferite opțiuni care să le permită accesul la destinațiile și serviciile cheie necesare;
2. **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** – îmbunătățirea siguranței și a securității;
3. **MEDIU** – reducerea poluării aerului și a poluării fonice, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
4. **EFICIENȚA ECONOMICĂ** – creșterea eficienței și a eficientizării costurilor transportului de călători și bunuri;
5. **CALITATEA MEDIULUI URBAN** – contribuția la creșterea atractivității și calității mediului

6. urban și a peisajului urban, în folosul cetățenilor, al economiei și al societății ca ansamblu.

### 3.1.2. Obiective operaționale

Obiectivele operaționale sunt rezultatul unei defalcări a obiectivelor la nivel înalt, desfășurată sub trei aspecte majore:

- Transformarea obiectivelor în cerințe concrete pentru diferitele moduri de transport, precum și pentru infrastructura de transport;
- Evidențierea deficiențelor descoperite în Ploiești;
- Considerații asupra regulilor recunoscute în general.

#### Accesibilitatea

Crearea accesibilității reprezintă obiectivul central al oricărei planificări în transport, dat fiind că scopul transportului este acela de a conecta locațiile activităților sociale și economice, de a înlesni schimbul între oameni și bunuri într-o manieră suficientă și de a asigura accesul tuturor oamenilor la un sistem de transport cu un standard rezonabil pentru minimizarea disparităților și maximizarea funcționalității, ca o condiție de bază pentru dezvoltarea socială și economică.

De aceea evaluarea accesibilității constituie o temă importantă în dezvoltarea infrastructurii rutiere și a ofertei de transport public.

**Obiectivele operaționale** sunt:

- Conformitatea cu standardele minime de accesibilitate pentru toate locațiile din polul de creștere atât în ceea ce privește transportul rutier (autoturisme, transport marfă, servicii), cât și în ceea ce privește transportul public (accesul pentru toți locuitorii);
- Îmbunătățirea nivelului scăzut al accesibilității pentru toate modurile de transport și pentru toate locațiile.

Accesibilitatea este de obicei evaluată prin viteza de conectare directă între locațiile centrale ce asigură funcții importante cum ar fi: locurile de muncă, serviciile, spațiile comerciale și serviciile publice.

#### Siguranță și securitate

În cadrul Polului de Creștere Ploiești există o concentrare puternică de accidente rutiere în zonele și așezările urbane. Cele mai grave accidente sunt cele în care sunt implicați utilizatori de trafic nemotorizat, și anume pietoni. Din punct de vedere al împărțirii pe categorii a tuturor accidentelor grave (soldate cu morți și/sau persoane accidentate grav), pietonii reprezintă în mod clar categoria cea mai vulnerabilă de utilizatori de trafic. De aceea diminuarea potențialelor conflicte între transportul nemotorizat și transportul motorizat constituie o temă crucială.

**Obiectivele operaționale** sunt:

- Reducerea numărului și a severității accidentelor rutiere;
- Creșterea siguranței pietonilor;
- Creșterea siguranței bicicliștilor.

În ceea ce privește siguranța, distincția între obiective și măsuri este dificilă dintr-o anumită perspectivă, având în vedere că neatingerea acestor obiective conduce imediat la strategii de acțiune, cum ar fi:

- Îmbunătățirea amenajărilor trecerilor de pietoni (amenajare, vizibilitate, semaforizare),
- Îmbunătățirea intersecțiilor (operare și standarde),

- îmbunătățirea sistemului de iluminat (la trecerile de pietoni, stațiile de transport public, intersecțiile importante,
- îmbunătățirea suprafeței căii de rulare și a marcajelor (standarde pentru suprafață,
- marcaje vizibile pe timp de noapte),
- diminuarea potențialelor conflicte (între pietoni versus autoturisme, la virajele de stânga),
- implementarea benzilor dedicate deplasărilor cu bicicleta.

### Mediu

În mod evident, protecția mediului și utilizarea durabilă a resurselor naturale constituie un element esențial al sustenabilității și poate fi defalcat în trei direcții principale:

- protejarea climatului,
- măsuri de îngrijirea sănătății,
- economisirea energiei.

Traficul este una dintre sursele majore de emisii de gaze cu efect de seră (în principal CO<sub>2</sub>).

Actualmente motorizarea în Ploiești este relativ ridicată și se așteaptă ca emisiile de gaze cu efect de seră (GHG) să crească în viitor, în condițiile creșterii utilizării autoturismului, precum și a lungimii călătoriilor cu mașina. În general, creșterea utilizării autoturismului conduce la creșterea parcursului care poate compensa orice efect al emisiilor specifice scăzute. O altă chestiune importantă o reprezintă eficiența energiei în transportul public. Dat fiind parcul de vehicule învechit, consumul de energie specifică este destul de ridicat, ceea ce scade avantajul relativ al folosirii transportului public în condițiile protecției mediului.

**Obiectivele operaționale** sunt din nou în oscilație între obiective și măsuri:

- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră
- Reducerea emisiilor toxice
- Reducerea impactului zgomotului asupra populației
- Reducerea consumului de energie
- Reducerea parcursului autoturismelor particulare
- Creșterea utilizării transportului nemotorizat și a transportului public
- Consolidarea mobilității pe distanțe scurte
- Consolidarea electro-mobilității

Ultimele patru obiective pot fi de asemenea văzute ca măsuri, de vreme ce impactul preliminar nu este direct legat de mediu, ci de schimbarea modului de transport.

### Eficiența economică

Eficiența economică este un obiectiv auto-explicativ care presupune aspecte macro-economice uzuale: economii de timp (de călătorie) și privind costurile de operare, accesibilitatea transportului public pentru comunitate (în termeni de cost) și un echilibru mai bun al costurilor de capital, prin tarifarea utilizatorilor pentru utilizarea spațiului public.

Obiectivele operaționale sunt:

- Reducerea timpului de călătorie;
- Reducerea costurilor de operare ale utilizatorilor;
- Reducerea costurilor specifice de operare a transportului public;
- Creșterea recuperării costurilor în transportul public;
- Principiul recuperării costului pentru utilizarea spațiului public pentru parcare – creșterea numărului de spații de parcare amenajate și a taxelor de parcare;
- Introducerea unui sistem de tarifyare simplu, integrat, pentru transportul public.



### Calitatea mediului urban

Traficul și infrastructura de transport sunt prin natura lor, factori disturbatori pentru calitatea mediului urban. Există trei domenii de impact principale:

- Blocarea cu autoturisme a spațiului public pentru circulația pietonală și pentru activitățile sociale,
- Impactul asupra vieții în general și asupra activităților sociale, prin zgomot, emisii de gaze și afectarea siguranței (de ex. pentru copii),
- Efectul de barieră al traficului rutier (afectarea oportunităților de traversare, în special pe sectoarele cu viteză ridicată și/sau volume mari de trafic).

**Obiectivele operaționale** sunt:

- Extinderea spațiului public fără a fi folosit pentru parcare și/sau pentru transportul;
- Motorizat;
- Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite sau zonelor cu funcțiuni sociale, prin reducerea volumelor de trafic/nivelurilor de zgomot ale drumurilor adiacente;
- Reducerea efectelor de barieră, prin reducerea volumelor de trafic și nivelului vitezei pe drumurile locale, mai ales în zonele cu funcțiuni de locuire.

### 3.1.3. Scenariul de referință

Scenariul de referință include atât dezvoltarea socio-demografică, dezvoltarea spațial-funcțională și a motorizării ce definesc cererea de călătorie viitoare, inclusiv cererea externă – definite prin evoluțiile Master Planului National de Transport.

Pentru stabilirea **Scenariului de referință** au fost luate în considerare, în termeni de mobilitate și transport, toate proiectele aflate în implementare la nivelul teritoriului Polului de Creștere.

Ploiești, indiferent de inițiatorul și sursa de finanțare a proiectului. De asemenea au fost avute în vedere și proiectele pentru care există deja proiecte și surse de finanțare (v. Anexa 5, Planșa 1A), precum și proiectele viitoare, incluse în Master Planul National de Transport și estimate a fi implementate pe orizontul de timp al PMUD. Nu în ultimul rând au fost avute în vedere proiecte aflate în implementare sau care au deja surse de finanțare asigurate pentru diferite obiective cu impact direct asupra mobilității, obiective private ca polarizatori de mobilitate. Precizăm de asemenea că scenariul de referință nu conține nici o politică de parcare.

**Scenariul de referință** reflectă situația în care nu se întâmplă nimic (*do-nothing*) și constituie baza pentru analizele comparative și analiza de impact a scenariilor prezentate.

Proiectele de infrastructură planificate la nivelul rețelei naționale în zona de influență a Polului de creștere Ploiești sunt, respectiv:

Nr. crt.	Proiect	Beneficiar/parteneri	Orizontul de timp luat în considerare la testarea scenariilor
1	Autostrada Ploiești-Comarnic și autostrada Comarnic -Brașov	CNADNR	2030
2	Drum expres Ploiești-Buzău (faza B1) și Drum expres Găești - Ploiești (faza B3)	CNADNR	2030

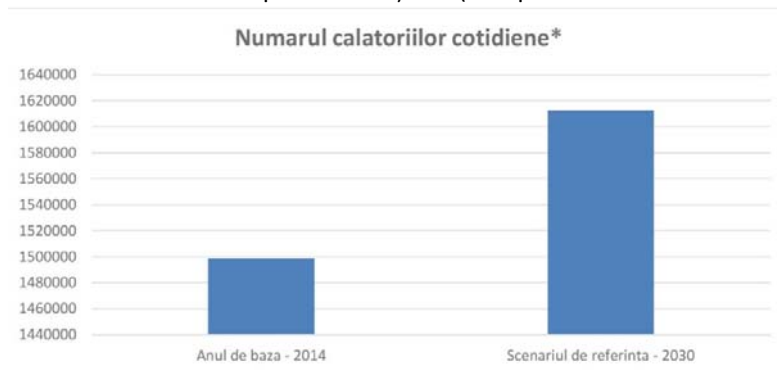
Figură 32

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

### Rezultate ale modelului de transport în Scenariul de referință

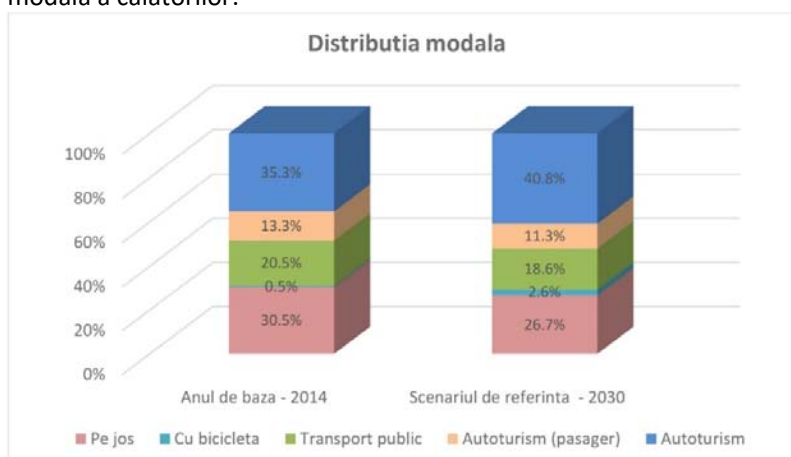
#### **Cererea de transport:**

- Numărul călătoriilor cotidiene din polul de creștere (exceptând traficul de tranzit și de marfă):



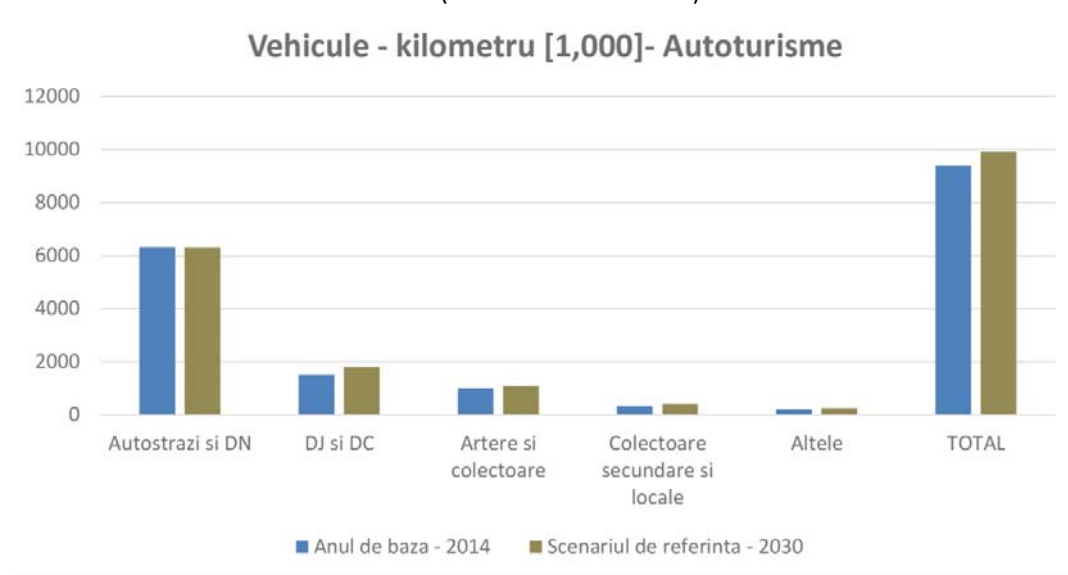
Figură 33 \*Exceptând traficul de tranzit și de marfă  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

- Distribuția modală a călătorilor:



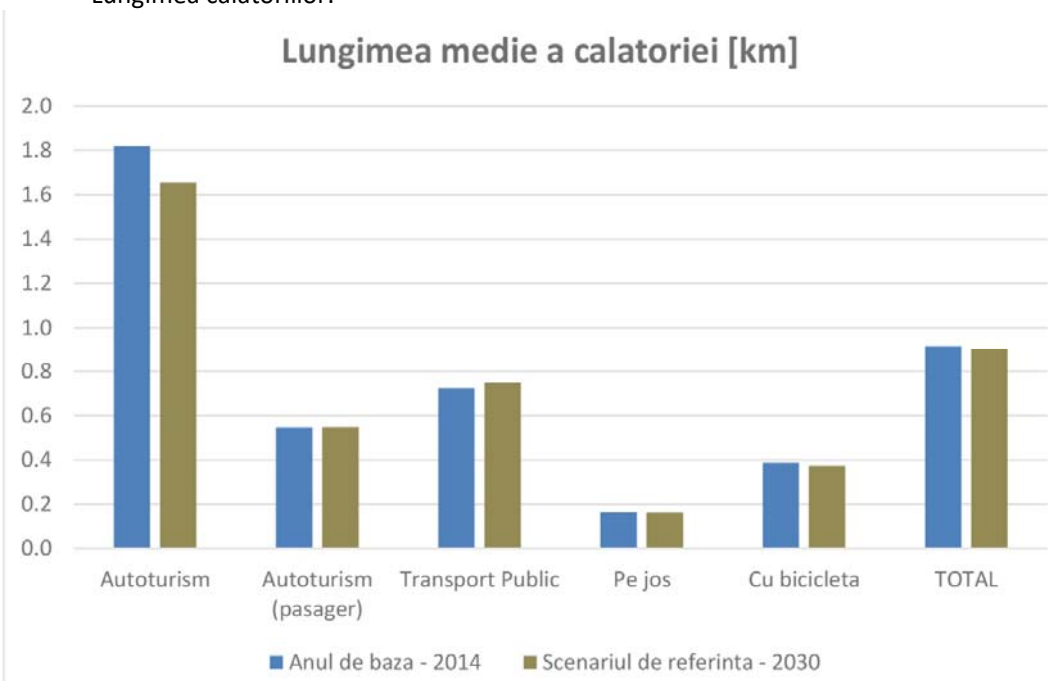
Figură 34 Distribuția modală a călătorilor  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

- Parcursul călătorilor cu autoturismul (fără traficul de tranzit):



Figură 35 Vehicule – kilometru [1 000] Autoturisme

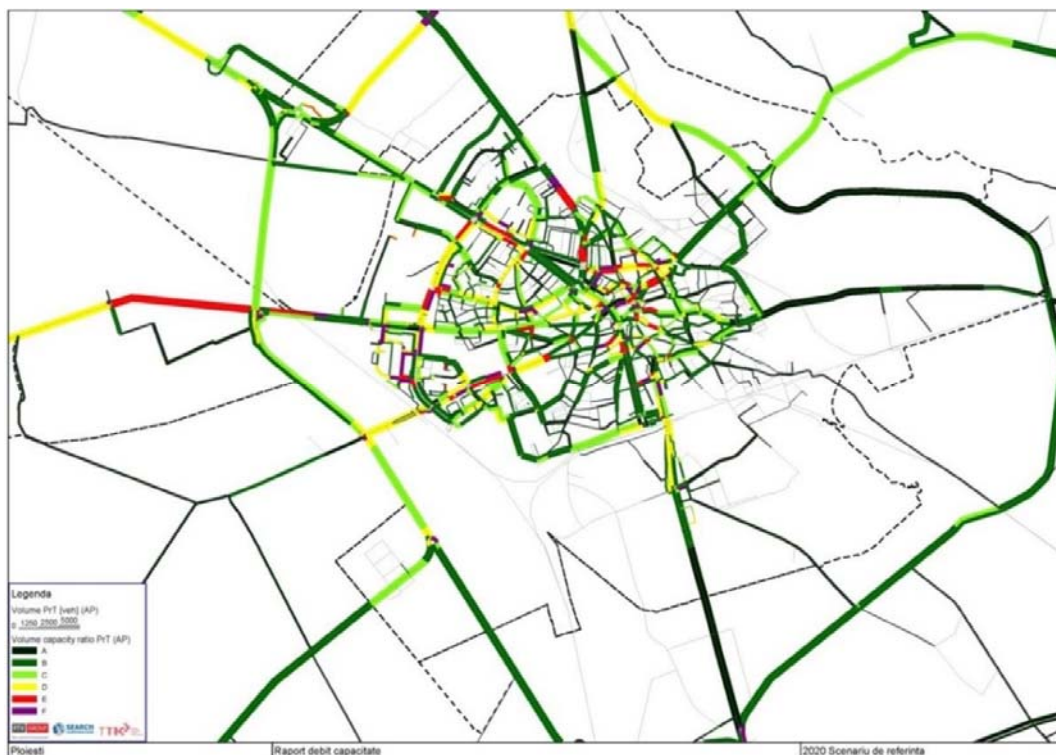
- Lungimea călătoriilor:



Figură 36 Lungimea medie a călătoriei

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

- Fluxuri de vehicule și gradul de saturație
  - Gradul de saturație al rețelei de transport, exprimat prin raportul debit – capacitate oferă o imagine a echilibrului între cererea și oferta de transport. În figurile următoare, raportul debit – capacitate a fost clasificat și ilustrat grafic prin intermediul nivelului de serviciu. Nivelul de serviciu A reprezintă cele mai bune condiții de funcționare din punctul de vedere al călătorului, iar F condițiile cele mai rele.



Figură 37 Nivelul de serviciu al rețelei rutiere (la nivelul anului 2020). Scenariu de referință  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

#### 3.1.4. Scenariul 1: Scenariul de bază

**Scenariul 1 – scenariul de bază** definește acele măsuri și proiecte necesare rezolvării problemelor actuale cele mai urgente și recomandă cadrul instituțional necesar pentru dezvoltarea ulterioară.

Acesta reflectă situația “minimum de realizat”. Toate proiectele și măsurile scenariului de bază sunt considerate obligatorii și sunt comune tuturor scenariilor. În afara proiectelor de investiții, cum ar fi noi sectoare de drum/stradă/poduri (în special pentru îmbunătățirea accesibilității), aceste proiecte includ modernizări de drumuri neasfaltate (de asemenea, pentru acces la transportul public), îmbunătățiri ale traseelor de transport public, măsuri de diminuare a riscului de congestie a traficului/ proiecte de management al traficului, de management al parcărilor și îmbunătățiri de ordin instituțional, măsuri de extindere și încurajare a mersului cu bicicleta și încurajare și creștere a confortului deplasărilor pietonale.

#### 3.1.5. Scenariul 2: Optimizarea rețelei de transport existente

Un potențial răspuns privind ameliorarea/atenuarea problemelor de accesibilitate și capacitate îl constituie extinderea și optimizarea infrastructurii rutiere.

**Scenariul 2** este orientat către completarea și optimizarea rețelei rutiere, bazată pe strategia “clasică” de dezvoltare a ofertei de transport. Aceasta constă în investiții masive în infrastructura rutieră, în special în ceea ce privește rețeaua majoră vizând îmbunătățirea conectivității, inclusiv un inel de centură.

Totuși la definirea acestui scenariu s-au avut în vedere și aspecte:

- O dezvoltare moderată a transportului public;
- O reducere moderată a spațiilor de parcare pe stradă (doar pe sectoarele de stradă pe care s-au elaborat propuneri pentru transportul public și piste pentru biciclete);

- O politică moderată de parcare, cu taxe scăzute pentru parcare autoturismelor;
- Dezvoltarea ITS, extinderea procesului de semaforizare a intersecțiilor și îmbunătățirea capacității de circulație pentru toate categoriile de vehicule, corelare semaforizare pe axe, dar și prioritizarea transportului public;
- Dezvoltarea rețelei ciclabile;
- Încurajarea și creșterea confortului deplasărilor pietonale.

### 3.1.6. Scenariul 3: Către un nou management al mobilității - Orientat pe un transport public puternic și pe politici severe pentru un transport durabil

O posibilă abordare alternativă a strategiilor clasice privind oferta de transport o constituie strategia “push-and-pull”. În scenariul 3 se pune accent pe măsurile de tip “push” (politici de parcare mai stricte), și pe cele de tip “pull”, prin extinderea masivă a sistemului de Transport Public de mare capacitate (tramvai).

La definirea Scenariului 3, denumit (și Către un nou management al mobilității) s-au avut în vedere:

- Sporirea dezvoltării transportului public către un sistem de transport public puternic;
- O politică mai restrictivă de parcare, cu creșterea taxelor pentru parcare autoturismelor;
- Reducerea vitezei de călătorie pentru autovehicule și a numărului de parări pe stradă;
- Dezvoltarea sistemului de management al traficului orientat pe prioritizarea transport public;
- Dezvoltarea rețelei ciclabile;
- Încurajarea și creșterea confortului deplasărilor pietonale.

## **3.2. Cadru/metodologia de selectare a proiectelor**

Metodologia de selectare a proiectelor a inclus următoarele etape:

1. Analiza problemelor;
2. Definirea viziunii și a ȳintelor;
3. Definirea obiectivelor strategice și a obiectivelor operaționale;
4. Identificarea de măsuri și proiecte;
5. Selectarea inițială a măsurilor și a proiectelor;
6. Definirea „temelor” după care se ghidează constituirea scenariilor cuprinzătoare;
7. Introducerea măsurilor și a proiectelor de bază
  - Testarea individuală a proiectelor de infrastructură de bază;
  - Analize cost-beneficiu la nivel de proiecte. Metodologia utilizată pentru analiza cost- beneficiu este aceeași cu cea aplicată la nivelul scenariilor.
8. Introducerea măsurilor și a proiectelor de sprijin;
9. Evaluarea scenariilor potrivit bugetului estimat;
10. Selectarea și scenariului preferat;
11. Prioritizarea finală – în interiorul scenariului ales.

## **3.3. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane**

### 3.3.1. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

**Direcțiile de acțiune** din cadrul PMUD Ploiești au fost stabilite în toate domeniile mobilității, în sensul implementării de măsuri și politici în domeniile:

1. Structura instituțională și întărirea capacității administrative;
2. Transportul public - integrat, eficient și accesibil;
3. Încurajarea deplasărilor cu bicicleta;

4. Rețeaua rutieră/stradală - utilizarea eficientă a spațiului public, reorganizarea;
5. circulației, îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de mediu;
6. Implementarea unei politici de parcare eficiente și integrate;
7. Intermodalitate;
8. ITS și managementul mobilității;
9. Logistica urbană;
10. Sporirea integrării între planificarea urbană și a transporturilor în zone cu nivel ridicat de complexitate. Încurajarea și creșterea confortului deplasărilor pietonale.

### 3.3.2. La nivelul metropolitan (polului de creștere Ploiești)

Direcțiile de acțiune și măsurile, la nivel metropolitan au vizat cu precădere domeniile următoare:

- Structura instituțională și întărirea capacității administrative
- Transportul public - integrat, eficient și accesibil
- Încurajarea deplasărilor cu bicicleta
- Rețeaua rutieră/stradală - utilizarea eficientă a spațiului public, reorganizarea circulației, îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de mediu
- Intermodalitate
- Încurajarea și creșterea confortului deplasărilor pietonale

### 3.3.3. La nivelul municipiului Ploiești

Direcțiile de acțiune și măsurile, la nivel metropolitan au vizat toate cele 9 domenii menționate anterior în paragraful 6.1 și vor fi descrise în subcapitolul anterior.

### 3.3.4. La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate

Direcțiile de acțiune și măsurile operaționale la nivelul cartierelor rezidențiale se axează în primul rând pe încurajarea și creșterea confortului deplasărilor pietonale în zona centrală și a cartierelor rezidențiale și vor fi detaliate în cadrul Planului de acțiune.

## **3.4. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale**

Pe fond, în vederea realizării obiectivelor strategice și a celor operaționale derivate, se impun o serie de cerințe generale ce trebuie îndeplinite.

Pe de o parte părțile implicate trebuie să dispună de o capacitate și o capabilitate îmbunătățite, iar pe de altă parte sunt necesare o serie de îmbunătățiri de ordin instituțional, pentru a planifica și opera în cadrul unui sistem integrat, cu soluții eficiente și eficace.

Aceasta este o realitate în ceea ce privește transportul public, în care este imposibil să creezi servicii continue și integrate, în situația în care nu există o cooperare corespunzătoare, instituționalizată între autorități. De aceea, există un număr de obiective ce trebuie realizate în afară de cele strategice:

- Stabilirea unei entități (autorități) dedicate administrării transportului public, care să aibă atât rolul unei unități distincte de planificare, cât și al unei autorități de ofertare/licitație în concordanță cu regulile competitivității pieței libere, în vederea dezvoltării unei oferte de transport public adecvate și eficiente.
- Înființarea unei autorități pentru planificarea și pregătirea documentațiilor pentru licitațiile aferente serviciilor de transportului public.

- Crearea unor mecanisme de cooperare pentru a implementa și opera cu un sistem de transport public continuu și integrat pentru întreaga zonă a polului de creștere.
- Stabilirea capacităților de planificare și operare pentru planificarea transportului (de exemplu, înființarea unui departament/serviciu de planificare a transportului care să colaboreze cu departamentul/serviciul de urbanism) și managementul traficului (de exemplu, înființarea unui departament/serviciu de ingineria traficului – care să includă și centrul de management al traficului).
- Se impune asigurarea unui personal calificat în domeniul planificării transporturilor și a ingineriei de trafic (instruiri ale personalului actual, precum și suplimentarea personalului).
- Instituirea unei cooperări între planificarea urbană și cea a transportului pentru stabilirea și asigurarea unor standarde minime în ceea ce privește serviciile de transport și accesibilitatea.

### 3.5. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

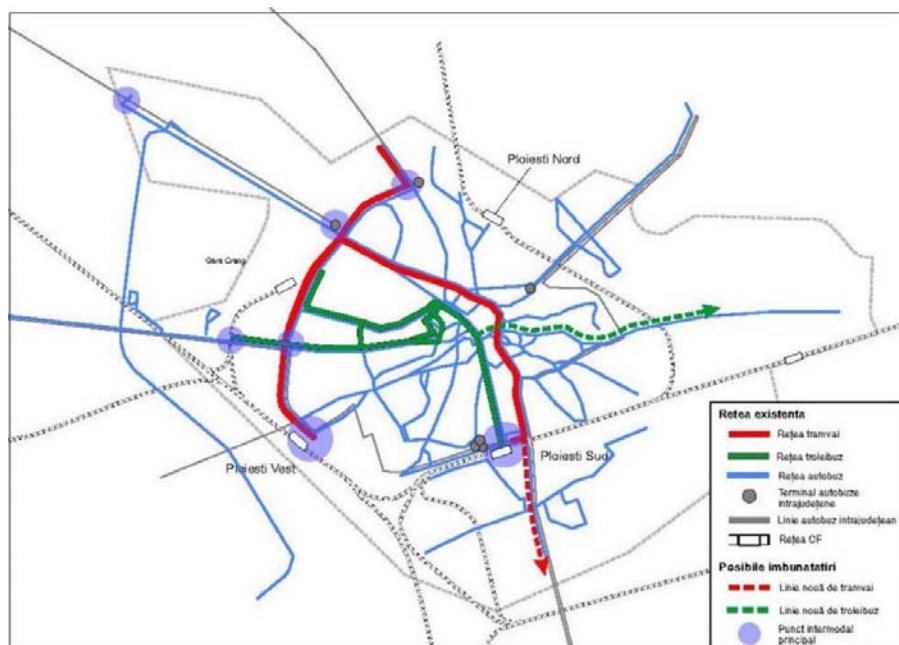
#### 3.5.1. Transport public și intermodalitate

În ceea ce privește transportul public, se propune prioritizarea acțiunilor prin dezvoltarea unei rețele principale de tip “coloană vertebrală”, acolo unde cererea de călătorie este cea mai mare, și unde există potențial de creștere a gradului de utilizare a transportului public.

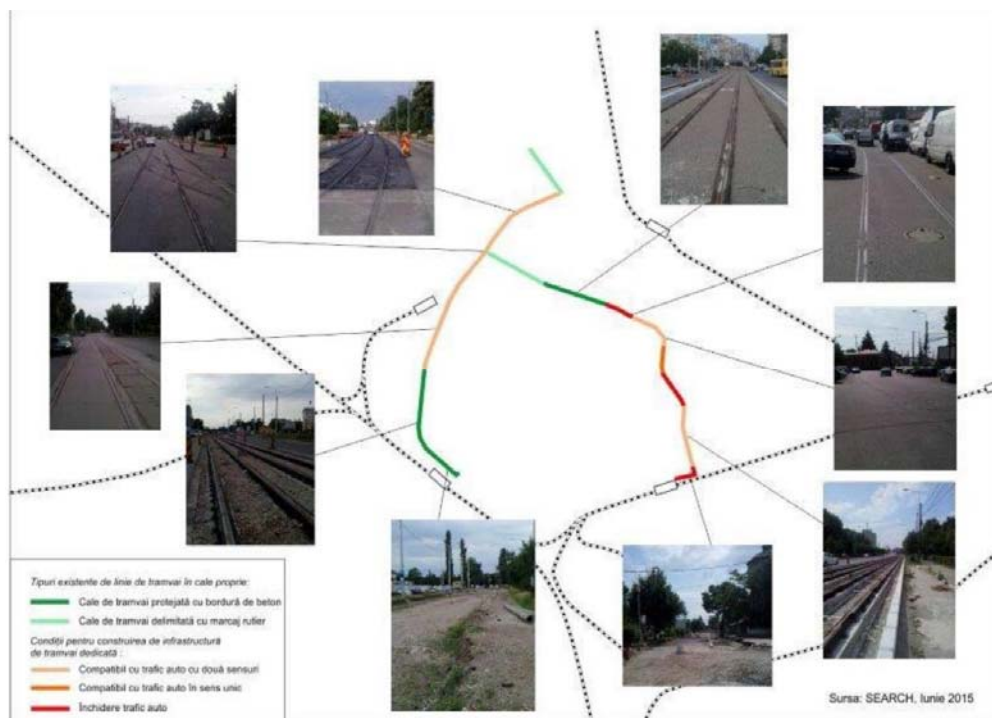
Această abordare a fost aleasă pentru ca măsurile propuse să aducă beneficii în ceea ce privește obiectivele deja stabilite din perspectiva eficienței economice:

- prin asigurarea unor linii foarte atractive pentru pasageri ce ar putea determina creșterea potențialului de utilizare a transportului public,
- prin oferirea beneficiilor legate de mediu și
- prin îmbunătățirea eficienței economice a rețelei.

S-au dezvoltat, de asemenea, măsuri bazate pe punctele tari și slabe identificate în etapa de analiză a situației actuale.



Figură 38 Provocări pentru îmbunătățirea accesibilității și a performanței transportului public în Ploiești  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești



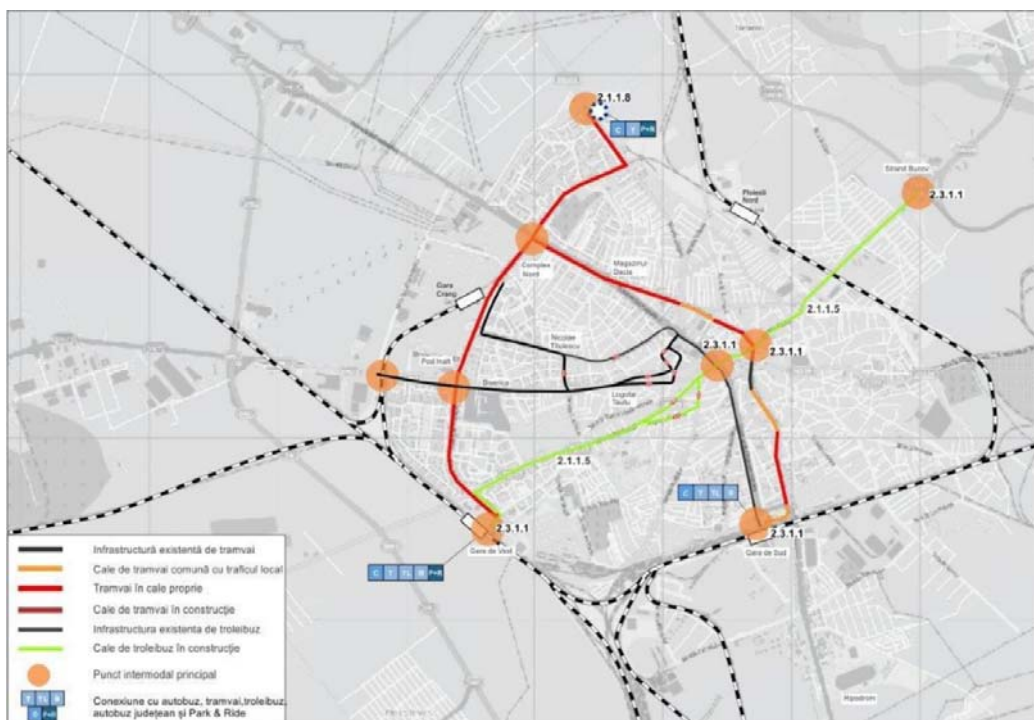
Figură 39 Impactul strategiei căilor de tramvai dedicate asupra traficului rutier din Ploiești  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

#### Dezvoltarea rețelei principale de transport public urban în Scenariul 1 Scenariul de bază

Acest prim scenariu propune numai „măsuri minimale” pentru rețeaua de transport public din municipiul Ploiești. Măsurile pentru transportul public incluse în acest scenariu:

- crearea unei noi infrastructuri de troleibuze pe direcția vest-est care să pornească de la Gara de Vest – Mărășesti, Mărășesti/Plăieșilor, Rudului, Tache Ionescu, Dobrogeanu Gherea, Mihail Kogălniceanu, Poștei, Ștrandului – Ștrand Bucov.
- tunci când este posibil să se creeze căi dedicate de-a lungul liniei existente. Aceste căi dedicate pot fi amenajate prin intermediul unor lucrări suplimentare (pe termen mediu sau lung, date fiind lucrările curente de pe anumite linii), sau pe termen mai scurt, în funcție de situație, poate fi utilizată o soluție cu marcaj linie continuă și/sau o soluție cu separator fizic realizat din borduri sau stâlpișori reflectorizanți flexibili, dar și prin aplicarea de sancțiuni la fața locului pentru nerespectarea restricțiilor.
- desigur, scenariul va trebui să includă și alte măsuri punctuale, ca modernizarea unor stații pentru transportul public (în special cele care crează probleme de siguranță) sau un plan de reînnoire a flotei, care reprezintă un plan cheie având în vedere starea generală proastă a flotei operate (în special a flotei de tramvaie).





Figură 40 Măsurile de infrastructură propuse pentru transportul public. Scenariul 1

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

### Intermodalitate pentru scenariul 1

Pentru a încuraja folosirea transportului public, se propune amenajarea unor puncte intermodale principale la capătul liniilor de tramvai și de troleibuz. Acele zone ar putea fi folosite pe principiul Park & Ride (P+R), pentru a încuraja persoanele care folosesc autoturismul personal, să parcheze în afara/ la limita orașului și să folosească serviciile de transport de foarte bună calitate pentru a ajunge la destinație. Sunt propuse două amplasamente:

- Spitalul județean (în nord):
- Gara Ploiești Vest.

### Dezvoltarea rețelei principale de transport public urban în Scenariul 2 "Dezvoltarea moderată a Transportului Public"

În cadrul acestui prim scenariu, s-a urmărit îmbunătățirea transportului public prin soluții locale concentrate, reprezentând un nivel moderat de disponibilitate.

O șansă pentru Ploiești o constituie în mod special existența liniilor de troleibuz și de tramvai care oferă un nivel ridicat de serviciu în oraș. Deși rețeaua de tramvai are deja câteva linii dedicate, unele sectoare înguste impun folosirea în comun cu turismele, reducând viteza de circulație a tramvaielor.

Cele două linii de tramvai existente (101 și 102) oferă o legătură bună între nordul, centrul orașului, zonele rezidențiale dense Vest I și Vest II și cele două gări principale (Ploiești Vest și Ploiești Sud). Cu toate acestea, linia 102 nu permite legătura cu centrul orașului.

Ținând seama de obiectivele PMUD, se propune următoarea abordare strategică cheie pentru a îmbunătăți circulația tramvaielor pe termen mediu, prin:

- atunci când este posibil să se creeze căi dedicate de-a lungul liniei existente.
- În lungul liniei de tramvai existente, dar și în cazul oricărei posibile extinderi, se recomandă prioritizarea tramvaielor în intersecții (prin intermediul sistemului de management al traficului).

- La intersecția Vestului/ Bulevardul Republicii se propune o conexiune a liniilor de tramvai de pe șos. Vestului spre/dinspre bd. Republicii. Aceasta va permite crearea unei a treia linii de tramvai care să facă legătura cu cele două gări a cartierelor Vest I/ Vest II și care să deservească și centrul orașului.

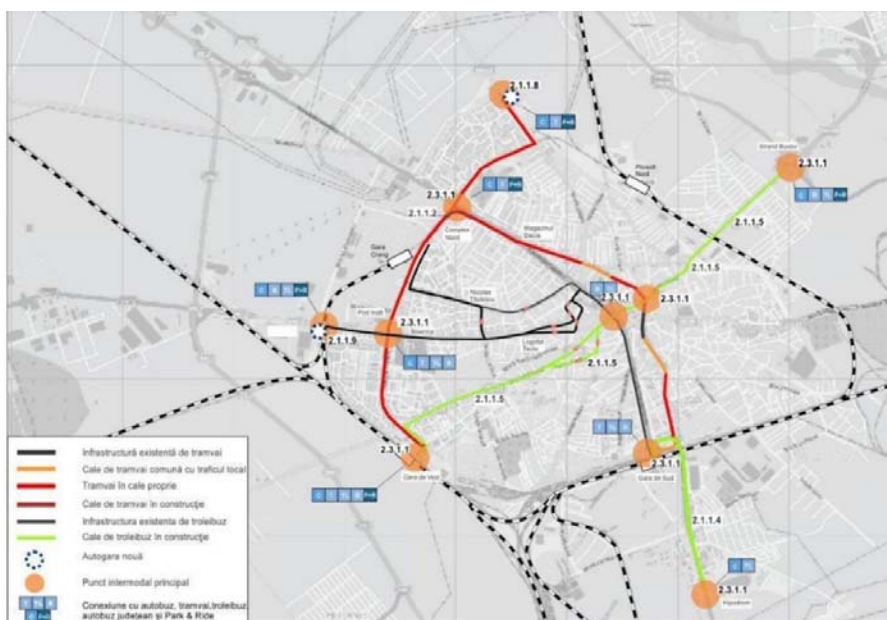
### **Intermodalitate pentru scenariul 2**

Pentru a încuraja folosirea transportului public, se propune amenajarea unor puncte intermodale principale la capătul liniilor de tramvai și de troleibuz. Aceste zone ar putea fi folosite pe principiul Park & Ride (P+R). Sunt propuse următoarele amplasamente:

- Spitalul județean (în Nord),
- Gara Ploiești Vest,
- Podul Înalt (Vest),
- Cablul Romanesc (Vest),
- Ștrand Bucov (Est).

Punctele intermodale vor trebui să asigure o bună calitate în deservirea diferitelor servicii de transport public dezvoltate în oraș. În conformitate cu direcțiile principale propuse în scenariul 2, au fost identificate mai multe puncte intermodale:

- la fiecare P+R descris anterior,
- și patru zone suplimentare:
  - zona centrală (Palatul Culturii – intersecție Piața Victoriei cu str. Tache Ionescu – str. C-tin Dobrogeanu Gherea), ca nod principal pentru rețeaua de troleibuze din centrul orașului;
  - zona intersecției str. N. Bălcescu cu str. M. Kogălniceanu, unde utilizatorii ar putea schimba linia de tramvai cu noua linie de troleibuz propusă;
  - zona intersecției str. Gh. Grigore Cantacuzino cu Șos. Vestului, intersecție principală între linia de troleibuz și liniile de tramvai;
  - Hipodrom, ca punct terminus pentru extinderea liniei de troleibuz propusă, care ar putea de asemenea să fie folosită ca terminal pentru unele linii județene.



Figură 41 Măsurile de infrastructură propuse pentru transportul public. Scenariul 2

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

### Dezvoltarea rețelei principale de transport public urban în Scenariul 3. Către un nou management al mobilității

În scenariul 3 (v. și P.M.U.D. – componenta de nivel operațional (Etapa II). Secțiunea 2.2) se propune îmbunătățirea serviciilor de transport public într-o măsură mai mare. Toate acțiunile propuse în cadrul scenariului 2 ar putea fi menținute în acest scenariu, cu implementarea în continuare a altor axe principale strategice.

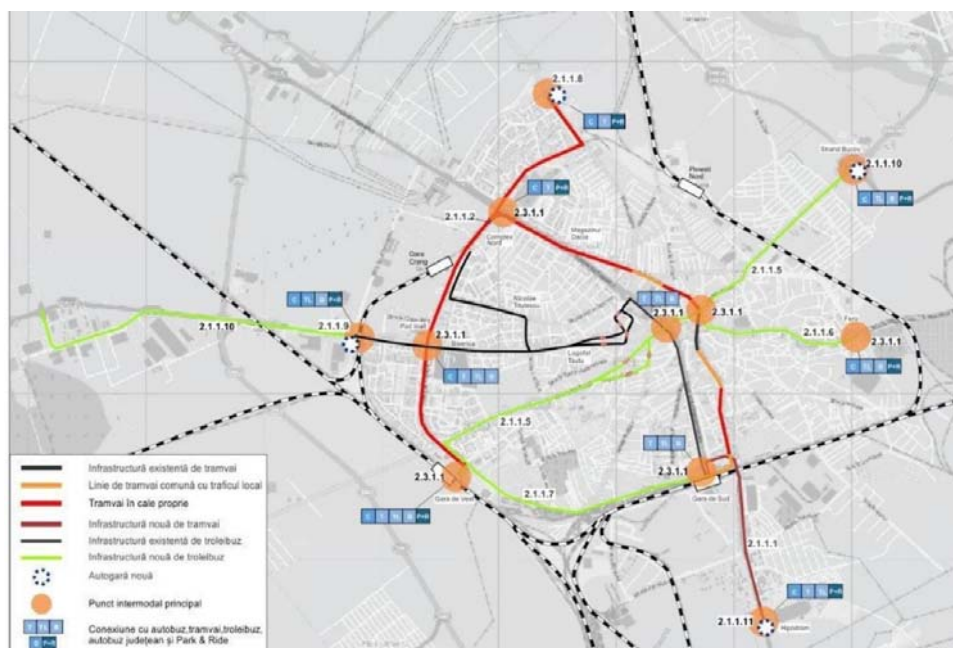
Referitor la rețeaua de tramvai, se propune îmbunătățirea serviciilor pe axa nord – sud. Acest lucru se realizează prin aceste două acțiuni strategice:

- Creerea unei căi dedicate de tramvai care să conecteze Gara de Sud cu Hipodromul
- (înlocuind propunerea de extindere a liniei de troleibuz din scenariul 2).
- Modificarea traseelor troleibuzelor 44 și 202 din centrul orașului dintre stațiile Nicolae Titulescu, Logofăt Tăutu și Palatul Culturii. : trebuie să se creeze un traseu de troleibuz cu dublu sens prin str. Podul Înalt, str. Gheorghe Gr. Cantacuzino, str. I.L. Caragiale, și str. Tache Ionescu.
- O legătură cu cartierul Mihai Bravu, care reprezintă o altă zonă densă a orașului Ploiești.
- Se propune o nouă legătură între gările de vest și de sud.
- Se propune de asemenea o prelungire a liniei de troleibuz spre zona industrială de vest (Parc Industrial Ploiești) pentru a încuraja folosirea transportului public spre această zonă de lucru (cu mai mult de 9000 de angajați, dar cu răspândire pe o suprafață mare.

### **Intermodalitate pentru scenariul 3**

Față de scenariul 2, scenariul 3 propune două amplasări suplimentare pentru facilități P+R:

- Zona din jurul Hipodromului,
- Zona din jurul actualei stații de transport public Fero (str. Mihai Bravu).



Figură 42 Măsură de infrastructură propusă pentru transportul public, Scenariul 3

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

### Încurajarea deplasărilor cu bicicletă

În vederea încurajării deplasărilor cu bicicletă, a reducerii traficului auto, dar și pentru crearea unui mediu urban mai plăcut și mai sănătos, au fost avansate următoarele tipuri de propuneri pentru toate cele trei scenarii considerate:

- **Crearea unei rețele coerente de velorute între principale puncte generatoare de trafic ( zona centrală, parcuri, stadioane, puncte intermodale, campus studențesc, cartiere de locuințe, zone comerciale);**
- **Îmbunătățirea/reabilitarea pistelor pentru biciclete existente la nivelul standardelor adecvate.**

La elaborarea propunerilor s-au avut în vedere:

- interconectarea rețelei existente pentru biciclete,
- amenajarea pistelor cu dublu sens,
- canalizarea circulației cu bicicleta, pe cât posibil în afara carosabilului pe arterele principale ale orașului,
- corelarea cu rețeaua de transport public,
- creșterea spațiului dedicat circulației cu bicicleta în detrimentul circulației auto,
- îngustarea benzilor de circulație auto,
- asigurarea spațiilor de siguranță,
- amenajarea pistelor pentru biciclete cu lățimi de min. 1,50m per bandă/sens,
- organizarea circulației pe anumite străzi cu sens unic pentru circulația auto și cu contrasens sau dublu sens pentru circulația cu bicicleta. Pe aceste străzi (în general colectoare) se vor impune restricții de viteză de maxim 30km/h.
- utilizarea în comun de către biciclete și autobuze, pe anumite sectoare, a benzilor dedicate transportului public,
- conectarea, pe cât posibil, cu localitățile limitrofe ale municipiului Ploiești.

Pentru **Scenariul 1, de bază** s-a avut în vedere completarea pe cât posibil a infrastructurii existente pentru biciclete pe axa N-S, în zona centrală și pe radiale:

- Extindere piste pentru biciclete între zona centrală și Cartierul Republicii,
- Extindere piste pentru biciclete pe direcția Est-Vest între zona centrală și Centura Vest: str. Mărășești (între str. Plăieșilor și Centura Vest),
- Extindere piste pentru biciclete pe direcția Est-Vest între zona centrală și cartierul Bereasca până la Centura Est - str. Ștrandului,
- Legătura radială pentru biciclete între zona centrală și Centura Nord Ploiești - str. Găgeni (între str. Alex. Depăreașanu și Spitalul Județean) - DJ 102 (între Spitalul Județean și Centura Nord Ploiești),
- Legătura inelară Sud str. Libertății (între str. Mărășești și str. Sondelor, corelat cu proiectul Completare legături inelare sud: tronson str. Libertății - str. Sondelor),
- Reabilitarea infrastructurii existente pentru biciclete
  - Bd. București (între Pasajul Bariera București și Hipodrom)
  - Bd. Independenței (între Piața 1 Decembrie 1918 și str. Gh. Lazăr)
  - str. Poștei (între str. N. Bălcescu - str. Dr. Toma Ionescu)
  - str. Ștrandului (str. Apelor - str. Crăițelor).

Pentru **Scenariul 2, optimizarea rețelei de transport existente** s-au avut în vedere toate proiectele din Scenariul de bază, dar și cele ce urmează cu scopul de a spori conectivitatea rețelei de rute pentru biciclete:

- Legătura inelară Vest (sos. Nordului, sos. Vestului)
- Completare infrastructură pentru biciclete în zona de est între Cartierul Mihai Bravu și cartierul Gh. Doja.
- Legătură între Gara de Sud și cartierul Democrației,
- Legătură str. Rudului: str. Rudului (între str. Aurel Vlaicu și str. Depoului) și str. Sondelor
- Extindere piste pentru biciclete între Hipodrom și Centura Est Ploiești: pe Bd. București (între Hipodrom și limita administrativă a mun. Ploiești) și pe DJ 101D (între limita administrativă a mun. Ploiești și Centura Est Ploiești)

- Completare rețea în Cartierul Bereasca cu legătură la satul Tântăreni (Blejoi): str. Stejarului (între str. Izvorului și str. Crăițelor) și str. Crăițelor (între str. Stejarului și str. Ștrandului)
- Legătura radială între zona centrală și Parcul Industrial Ploiești (integrată proiectelor de infrastructură de lărgire la 4 benzi a străzii Gh. Gr. Cantacuzino și a Pasajului nou CF din zona Podul Înalt, precum și cu lărgirea la 4 benzi a DN 72 și a pasajului peste CF).

Practic **Scenariul 3** (v. și P.M.U. – componenta de nivel operațional (Etapa II). Secțiunea 2.2) este identic cu Scenariul 2. O singură legătură apare suplimentar și anume aceea de pe pasajul Bariera București (pistă între Piața 1 Decembrie 1918 și Bd. București), ca parte integrantă a proiectului de introducere a căii de tramvai pe pasajul Bariera București.

Construirea de facilități de parcare pentru biciclete în spațiile publice cu funcții centrale: amenajare de parări.

#### Facilități pentru biciclete la nivelul celorlalte localități din polul de creștere

Pentru propunerile la nivelul localităților polului de creștere Ploiești s-au avut în vedere:

- pe cât posibil conectarea cu municipiul Ploiești (înspre Bărcănești, Blejoi/Păulești/ Strejnicu),
- reconfigurarea profilului transversal al drumurilor în zona localităților rurale cu trotuare și piste pentru biciclete.

#### 3.5.2 Reteaua rutieră/stradală - utilizarea eficientă a spațiului public, reorganizarea circulației, îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de mediu

Urmărind consolidarea unei trame stradale majore coerente, accesibile și sigure, propunerile privind infrastructura rutieră au în vedere următoarele tipuri de măsuri:

- **În Scenariul 1 – de bază:**
  - Completarea celui de al 3-lea inel în jumătatea vestică a zonei de sud: tronson str. Libertății - str. Sondelor (inclusiv trotuare și piste pentru biciclete).
  - Funcționalizarea rețelei stradale pe str. Gh. Grigore Cantacuzino către Parcul Industrial prin uniformizarea la 4 benzi a profilului transversal pentru fluidizarea/ prioritizarea transportului public și auto, pentru sporirea siguranței circulației (sunt incluse și extinderi/construiri de pasaje);
  - Reabilitare str. Ștrandului și reconfigurarea profilului transversal cu 4 benzi de
  - Circulație (în vederea introducerii unei linii de transport public cu troleibuzul) și cu piste pentru biciclete.
  - Reorganizarea circulației în zona centrală și în cartiere:
    - Amenajarea zonelor cu trafic auto calmat în cartiere (zone rezidențiale, limitarea vitezei pe străzi la 20-30km/h);
    - Revizuirea amenajărilor de circulație în intersecții - în concordanță cu funcțiunea rețelei, categoriile de participanți la trafic, cu mărirea fluxurilor de trafic în vederea sporirii siguranței circulației: corecții geometrice, insule canalizatoare de trafic, refugii pietonale la trecerile de pietoni (după caz), (re)echipări ale intesecțiilor în vederea semaforizării/integrării în sistemul de management al traficului;
  - Revizuirea în totalitate a semnalizării verticale și orizontale, inclusiv a celei de orientare și informare.
- **În Scenariul 2 – Optimizarea rețelei de transport existente:**
  - Cel mai complet din punct de vedere al infrastructurii rutiere, acest scenariu propune (în afara proiectelor de bază, prezentate anterior în Scenariul 1) - Completarea unor legături inelare ale celui de al 3-lea inel în:
    - zona de sud: străpungere str. Libertății - str. Sondelor și lărgire la 4 benzi str. Sondelor,
    - sud-est: străpungere str. Depoului - str. Izvoare – str. M. Bravu,
    - est: reamenajare str. Apelor și str. Cornățel (între str. Ștrandului și
    - str. Mihai Bravu),

- nord-est: strapungere str. Apelor - str. Gageni (intre str. Strandului si str. Gageni).
- Funcționalizarea rețelei stradale către Parcul Industrial,
  - prin uniformizarea la 4 benzi a profilului transversal pentru fluidizarea/ prioritizarea transportului public și auto, pentru sporirea siguranței circulației (sunt incluse și extinderi/construiri de pasaje, amenajare piste pentru biciclete):
  - pe str. Gh. Grigore Cantacuzino;
  - pe DN 72 în zona Parcului Industrial;
  - prin reconfigurarea nodului rutier dintre str. Gh. Grigore Cantacuzino/DN 72 și Centură Vest (DN1).
- Modernizarea rețelei stradale în zonele unor cartiere precum Mitică Apostol, Pictor Rosenthal, Râfov, colonie Vega.
- Construirea/reabilitarea unor pasaje rutiere denivelate pentru eliminarea disfuncțiilor ce derivă din amenajările actuale:
  - Lărgire și reabilitare "Podul de Lemn" - (pasaj cu 2 benzi , trotuare și piste pentru biciclete);
  - Construcție pasaj pe str. Râfov (la intersecție cu CF) - (pasaj cu 2 benzi, trotuare și piste pentru biciclete);
  - Construcție pasaj pe str. Văleni (la intersecție cu CF) - (pasaj cu 2 benzi, trotuare, piste pentru biciclete și bretele de legatură la rețeaua existentă, după caz).
- **În Scenariul 3 – Către un nou management al mobilității**
  - În scenariul 3 au fost preluate proiectele de infrastructură din Scenariul 2, iar pentru dezvoltarea rețelei de transport public cu tramvaiul a fost propusă reabilitarea/extinderea pasajului Bariera București cu piste pentru biciclete și cu cale de tramvai circulabilă.

Pentru toate cele 3 scenarii propunerile au fost corelate cu principiile enunțate în paragraful *Managementul rețelei rutiere/stradale*, cu proiecte de organizarea circulației pe axe (reconfigurări în intersecții, îmbunătățiri ale trecerilor de pietoni etc.), cu proiectele ITS, cu cele privind circulația pietonală și cu bicicleta, dar și cu politica de parcare și de încurajare și eficientizare a transportului public.

### 3.5.3. Facilități de parcare

Propunerile privind infrastructura de parcare a vizat amenajarea de parcări în zona centrală:

- Palatul Culturii (Scenariul 2 și 3),
- Hotel Prahova (Scenariul 1, 2 și 3),
- Halele Centrale (Scenariul 3),
- Tribunalul Prahova (Scenariul 3),
- BCR – zona centrală (Scenariul 3),
- Vasile Lupu (Scenariul 3) .

De asemenea, spații pentru parcări colective/garaje supraetajate sau subterane au fost identificate (identice în scenariile 2 și 3) și în cartierele cu densitate mare a populației unde s-ar putea amenaja soluții mai puțin costisitoare de tip *smart parking*.

### 3.5.4. Logistică urbană

Proiectele de infrastructură propuse în acest sector vizează dezvoltarea facilităților de parcare pentru autovehiculele de transport marfă (în situația scenariilor 2 și 3):

- la porțile de intrare în municipiul Ploiești, **prin amenajarea unor parcări (de tip tampon)** pentru vehicule grele de transport marfă (autocamioane cu 2, 3, 4 osii, autovehicule articulate și trenuri rutiere): în zona Pod Înalt; în zona parcurilor industriale din Vest;
- amenajarea unor **spații pentru încărcare/descărcare pentru autovehicule de marfă** cu MTMA  $\leq 3,5$  tone în principalele piețe ale orașului în vederea aprovizionării curente: Piața Centrală, Piața Nord și Obor.

#### 3.5.5. Încurajarea și creșterea confortului deplasărilor pietonale

**Zona centrală** (ce include și obiective cu valoare arhitecturală, culturală, comunitară) trebuie pusă în valoare prin ameliorarea calității spațiilor publice și creșterea confortului de deplasare și recreere pentru pietoni și bicicliști. De aceea trebuie organizată ca zonă favorabilă și cu prioritate pentru DNM.

În acest sens se propune extinderea arealului favorabil pietonilor, printr-o serie de măsuri, cuprinse în două scenarii (2 și 3):

- Amenajarea unor străzi pietonale;
- Amenajare stradă pietonală cu tramvai;
- (Re)organizarea unor străzi de tip shared-space (cu utilizare în comun);
- Limitarea accesului și vitezei de deplasare a vehiculelor, care pierd orice prioritate de trecere (20km/h);
- Parcarea pe stradă se face doar în lungul străzii și doar pe o parte;
- Limitarea parcării pe stradă și eliminarea treptată a acesteia în anumite sub-zone;
- Configurări și dispozitive pentru calmarea traficului.

#### Cartiere rezidențiale

Un model asemănător de abordare, de tip “zonă rezidențială” se propune pentru cartierul Malu Roșu (în scenariile 2 și 3), în care ameliorarea spațiului urban și a calității locuirii se bazează pe reorganizarea mobilității și crearea unor străzi favorabile DNM. De asemenea se propun amenajări de parcări colective și de tip *smart parking*.

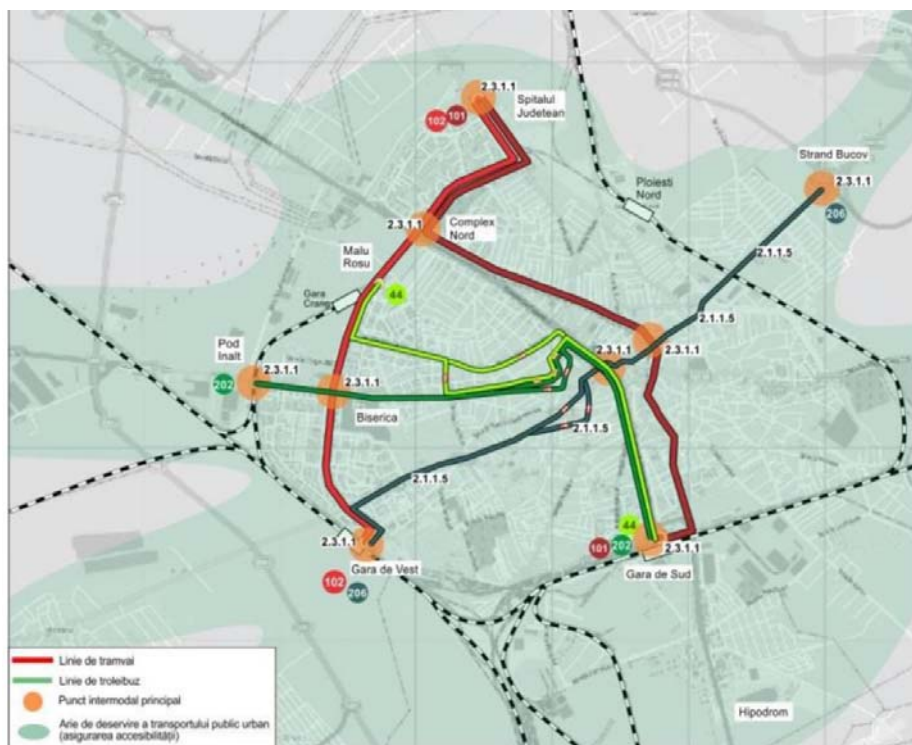
#### 3.5.6. Transport public - operare

##### Scenariul 1 - Scenariul de bază

În acest scenariu se păstrează aproape în totalitate modelul operațional existent (Scenariul de referință, introducându-se o nouă linie de troleibuz între Gara de Vest și Cartierul Bereasca (Ștrand Bucov).

Această nouă linie, prezentată aici ca linia 206, ar folosi noua infrastructură propusă și ar crea o axă puternică de transport public de la Est la Vest, facilitând legături din centrul orașului între liniile de troleibuz și liniile de tramvai.





Figură 43 Măsurile propuse pentru operarea transportului public în municipiul Ploiești, Scenariul 1 (linii principale)  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

#### Scenariul 2 - Dezvoltarea moderată a Transportului Public

Pentru liniile de tramvai, propunerile făcute permit operarea a trei linii distincte, care ar putea deservi centrul orașului pe următoarele sectoare reînnoite:

- se propune ca liniile 101 și 102 să opereze pe aceleași trasee,
- o altă linie, prezentată ca linia 100 de exemplu, ar opera pe o parte din traseele existente ale liniilor de tramvai, creând noi legături directe între zonele rezidențiale dense din Vest I și Vest II, centrul orașului și Gara de Sud Ploiești.

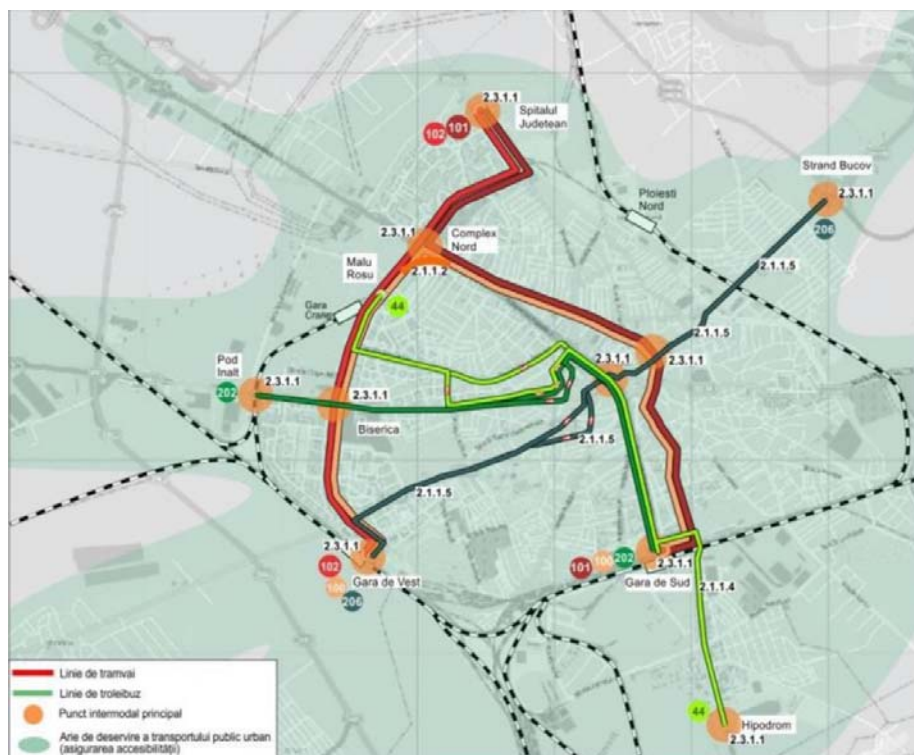
Pentru liniile de troleibuz, rețeaua nouă propusă include:

- O nouă linie, prezentată aici ca linia 206, ar folosi noua infrastructură propusă și ar crea o axă puternică de transport public de la Est la Vest, facilitând legături din centrul orașului între liniile de troleibuz și liniile de tramvai (inclusă și în scenariul 1).
- Linia 44 va fi extinsă de la Gara de Sud la Hipodrom, oferind conexiuni directe din această parte de sud a orașului spre centrul orașului și zona de Vest I & Malu Roșu.

Liniile urbane rămase ar fi deservite în scenariul 2 de alte servicii urbane tradiționale de autobuz.

Definirea precisă a rețelei de autobuze propuse va fi prezentată în cadrul planului de acțiune al scenariului ales. La realizarea propunerilor respective se va ține cont de lipsa de accesibilitate a unor zone evidențiate la analiza situației existente.





Figură 44 Măsurile propuse pentru operarea transportului public în municipiul Ploiești, Scenariul 2 (linii principale)  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

### Scenariul 3. Către un nou management al mobilității (Push&Pull pentru un transport durabil)

Pentru liniile de tramvai, Scenariul 3 aduce o rectificare pentru linia 101: această linie va fi extinsă până la Hipodrom; înlocuind prelungirea liniei de troleibuz 44 descrisă în scenariul 2.

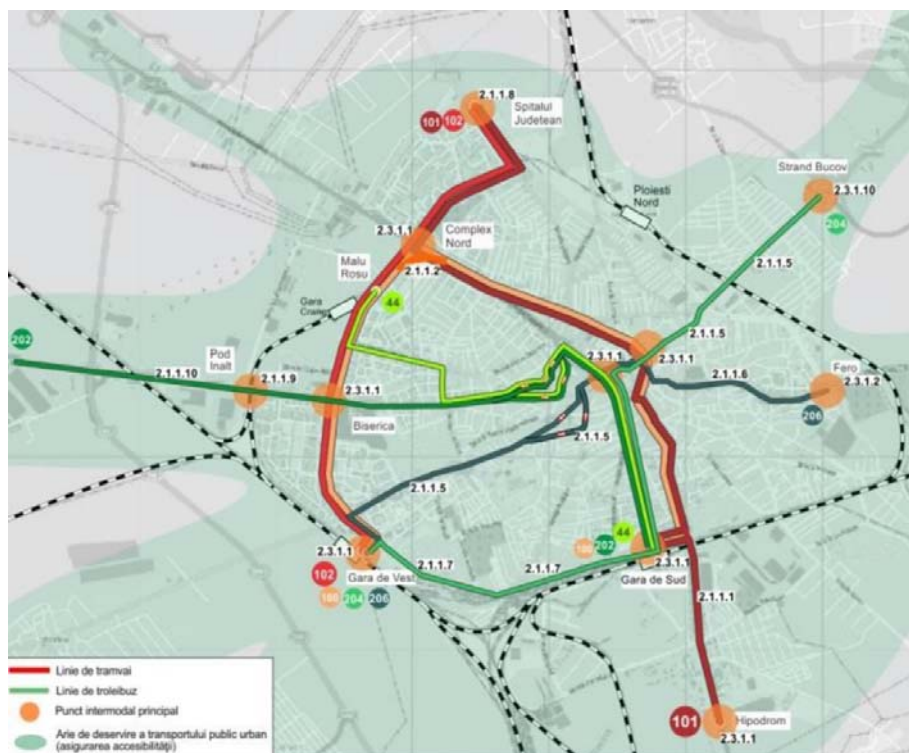
Astfel această linie 101 va avea rolul unei axe puternice de transport public pe direcția sud –nord.

De asemenea, pentru liniile de troleibuz sunt propuse unele modificări:

- într-un mod destul de "logic", linia 202 se prelungeste de la Pod Înalt la zona industrială vest;
- noua linie 206 ar conecta Gara Ploiești Vest cu cartierul Mihai Bravu;
- o nouă linie, prezentată ca linia 204, ar asigura o legătură directă între cele două gări principale (Gara de Vest, Gara de Sud), zona centrală și cartierul Bereasca (Ștrand Bucov), în zona de est.

Alte măsuri operaționale și de politică includ:

- Implementarea unui tarif integrat, în cazul în care utilizatorii ar plăti pentru acces la rețeaua de transport public (sistem bazat pe zone) și nu pentru utilizarea fiecărei linii (sistem bazat pe linii),
- Corelarea serviciilor de transport public la nivel local, metropolitan, județean, național, inclusiv prin reglementarea unor trasee în interiorul municipiului și prin revizuirea anumitor capete de linii pentru transportul județean și interjudețean,
- Elaborarea și aplicarea regulilor privind prioritatea pentru transport public pe benzile/căile dedicate și în stații (prevenirea parcării ilegale, prioritizarea autobuzelor care ies din stații).



Figură 45 Măsurile propuse pentru operarea transportului public în municipiul Ploiești, Scenariul 3 (linii principale)  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

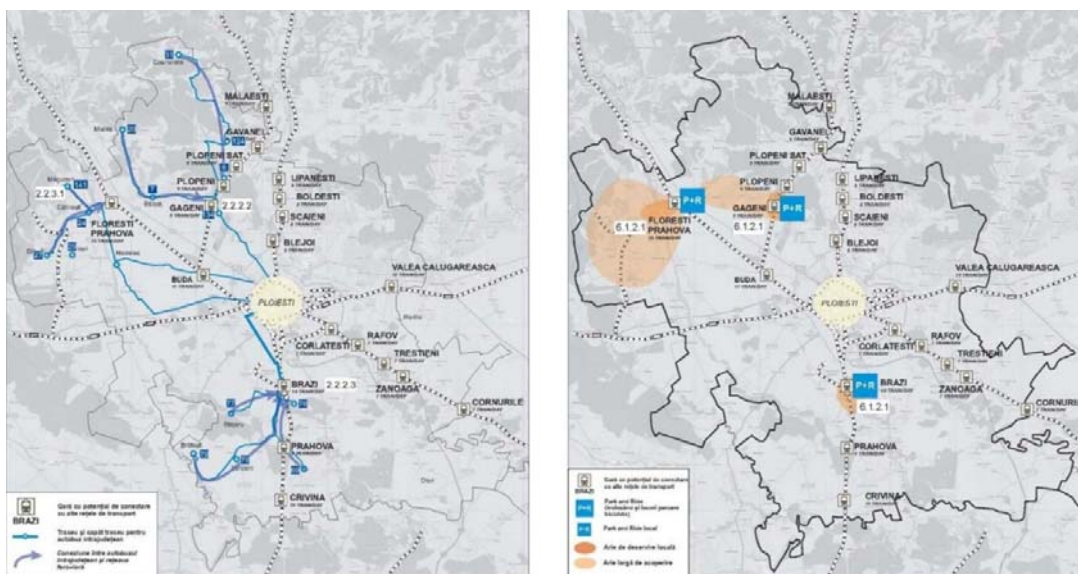
#### La nivelul polului de creștere Ploiești

Deși mult mai puțină populație locuiește sau lucrează în restul polului de creștere, unele soluții pot fi adoptate pentru a îmbunătăți transportul în comun în afara granițelor municipiului Ploiești.

Într-adevăr, analiza situației actuale a demonstrat că există mai multe gări situate în interiorul polului de creștere, dar doar câteva din liniile județene de transport public județean (cu autobuzul) se conectează, la aceste stații. Liniile județene de transport public județean (cu autobuzul) mai degrabă ajung direct în municipiul Ploiești.

Cu condiția punerii în aplicare a unui tarif integrat în primul rând, rutele liniilor județene ar putea fi revizuite pentru a servi de fapt gările (în funcție de orarul trenurilor). Acest lucru ar permite pasagerilor să beneficieze de o conexiune rapidă la oraș, în timp ce vehiculele liniei județene ar putea fi utilizate pe o altă rută sau pentru un alt serviciu după ce a asigurat transferul pasagerilor la gara locală.

Un alt mod de a îmbunătăți accesibilitatea la transportul public în pol de creștere ar fi punerea în aplicare a facilității Park & Ride și Bike & Ride în diferite gări. Nu ar trebui să fie întotdeauna zone de parcare mari, ci mai degrabă doar câteva spații pentru autoturisme și biciclete. Pentru biciclete poate fi suficient uneori un rastel, în condiții de siguranță și de adăpost, pentru a încuraja oamenii să meargă la gară cu bicicleta atunci când gara nu este suficient de aproape de localitate.



Figură 46 Măsurile propuse pentru transport public la nivelul polului de creștere Ploiești, scenariul 2  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

În scenariul 2, măsurile respective sunt propuse doar pentru gările Găgani, Florești Prahova, Brazi.

Pentru a încuraja și mai mult utilizarea trenului în polul de creștere s-ar putea generaliza introducerea acestor măsuri în toate stațiile. Desigur, facilitățile de tip P&R ar trebui să fie adaptate la dimensiunea gării și la numărul de trenuri pe zi. Pentru început unele facilități de tip P&R ar putea fi reduse doar la nivelul unui B&R care s-ar putea pune în aplicare, de exemplu, doar cu un rastel pentru biciclete.

Mai mult, analizele au arătat că unele linii județe deserve localitățile din zona suburbană a municipiului Ploiești, în timp ce alte linii județene pot fi considerate linii regionale. Unele linii ar trebui revăzute și eventual trecute în subordinea Autorității de Transport Metropolitan (sau Asociației de Transport Public - dacă aceasta va fi înființată), aceasta ar face rețeaua de transport public mult mai lizibilă pentru utilizatori.

### 3.5.7. Managementul rețelei rutiere/stradale

Planificarea traficului și proiectarea infrastructurii au un impact deosebit asupra siguranței rutiere (v. Anexa 4 - (3) Respectarea funcției arterei rutiere), reflectată de exemplu atât în cazul aspectului străzilor din zonele rezidențiale pentru accidentele ce implică pietoni, cât și în cazul unei rețele de trafic urban cu un număr mare de intersecții, ce presupune un pericol mare de accident din cauza lipsei de separare a circulației tuturor categoriilor de participanți la trafic.

Stabilirea unei clasificări ajută la clarificarea diferitelor politici de abordare a aspectelor principale ale planificării transporturilor. Elementul cheie este să se asigure faptul că fiecărui drum îi este atribuit un nivel corespunzător în clasificare, pe baza funcției propuse sau dorite, dar nu și pe baza funcției existente, care este posibil să nu îndeplinească cerințele unei circulații sigure.

### Ierarhizarea rețelei rutiere

Întrucât **clasificarea drumurilor** se face pe criteriul administrativ, modul de proiectare/ amenajare al drumurilor fiind dictat de ierarhia administrativă, regăsim în teren o serie de soluții de compromis, cu artere ocolitoare nou construite cu soluții de amenajare a intersecțiilor neomogene, cu accese necontrolate, cu segmente de drum pe care se suprapun curenți de circulație locală de scurtă distanță cu cei de lungă distanță, cu amenajări inadecvate la nivelul localităților rurale etc..

Atât pentru infrastructura națională de drumuri, cât și pentru străzile din localități nu putem vorbi de clasificarea funcțională a drumurilor, și respectiv a străzilor și implicit de norme tehnice asociate care să definească cerințele/parametrii tehnici aferente fiecărei categorii funcționale.

Singurul normativ care introduce noțiunea de clasificare funcțională aferentă rețelei rutiere este *normativ AND 600/2010 pentru Amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumuri publice*.

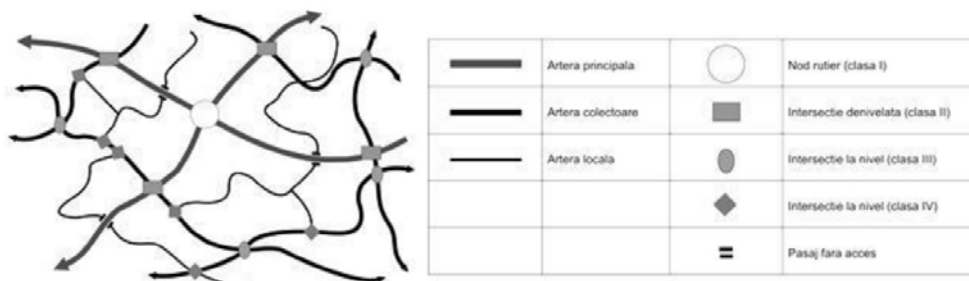
Pentru moment recomandăm în ceea ce privește **planificarea la nivelul drumurilor** aplicarea clasificărilor și principiilor din normativul AND 600/2010:

- În funcție de proporția traficului de tranzit (traficul de lungă distanță în raport cu zona de influență a teritoriului adiacent) de pe arterele de circulație, acestea se pot clasifica:
  - Artere principale – sunt arterele care preiau în mare parte traficul de tranzit și în foarte mică măsură traficul de scurtă distanță sau local.
  - Artere colectoare/distribuitoare – sunt arterele care preiau într-o măsură mică traficul de tranzit și într-o proporție mai însemnată traficul de legătură între diferite componente zonale relativ apropiate sau colectează/distribuie traficul din arealuri construite apropiate.
  - Artere locale – sunt arterele care preiau în mod particular traficul local de scurtă distanță.

Clasa funcțională	Denumire clasă	Categorie drum	Trafic tranzit [%]	Trafic local [%]
Clasa I	Artere principale	Autostrăzi Drumuri express Drumuri europene Drumuri naționale principale	75-95	5-25
Clasa II	Artere colectoare / distribuitoare	Drumuri naționale secundare Drumuri județene	35-75	25-65
Clasa III	Artere locale	Drumuri județene Drumuri comunale	5-15	85-95

Figură 47 Clase de artere (drumuri). Funcționalitate (Sursă: Normativ pentru amenajare intersecții la nivel pe drumurile publice, indicativ AND 600 – draft actualizare 2015)

Sursă: P.M.U.D. Ploiești



Figură 48 Planificarea tramei stradale după funcția străzilor (Sursă: Normativ pentru amenajare intersecții la nivel pe drumurile publice, indicativ AND 600)

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Actualele încadrări administrative ale drumurilor din România se pot afla în una din cele 3 categorii funcționale menționate mai sus, așa cum se prezintă în Tabelul 34. Totuși, în anumite situații, există părți ale unor drumuri europene sau drumuri naționale principale care traversează pe lungimi mari zone construite din localități sau în lungul lor sunt dispuse localități la distanțe relativ mici și atunci ponderea traficului local crește, apare nevoia de a amenaja intersecții dese cu acces cu viraj stânga și în acest caz aceste drumuri nu mai pot funcționa ca drumuri de tranzit.

### Ierarhizarea rețelei stradale

Așa cum s-a mai precizat, străzile din localitățile urbane se clasifică (conform Ordonanței 43/1997 privind regimul drumurilor, art. 9) în raport cu intensitatea traficului și cu funcțiile pe care le îndeplinesc, astfel:

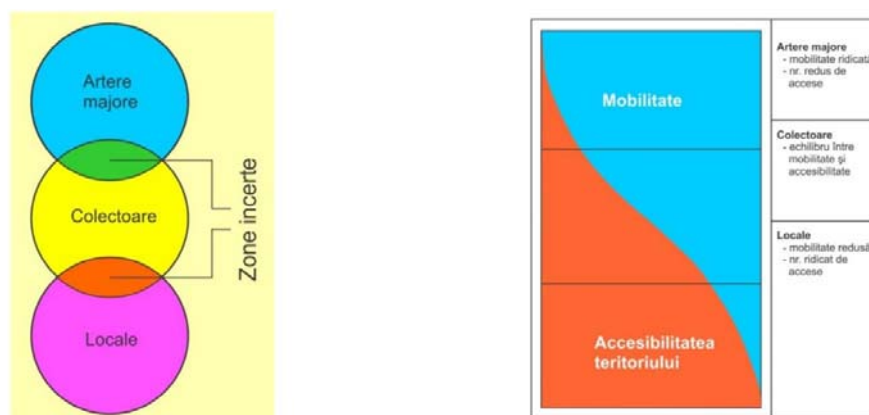
1. străzi de categoria I - magistrale;
2. străzi de categoria a II-a - de legătură;
3. străzi de categoria a III-a - colectoare;
4. străzi de categoria a IV-a - de folosință locală.

În localități, pentru așa zisele străzi de cat. I-a (cu trei benzi pe sens) sau a II-a (cu două benzi pe sens) regăsim parametri tehnici de proiectare/exploatare care nu corespund normelor tehnice specifice pentru astfel de categorii funcționale (parcare/staționare pe carosabil, parcuri adiacente în „spic” ce implică manevre din benzile curente, lipsa „selectării” traficului în raport cu tipuri de trafic ce nu ar trebui să se suprapună, respectiv lipsa infrastructurii pentru biciclete, lipsa benzilor dedicate transportului public, lipsa alveolelor pentru stațiile de transport public etc.).

Multe din aceste situații ar putea fi corectate/revăzute și puse în acord cu principiile de încadrare funcțională dacă, spre exemplu, prevederile din normele tehnice în vigoare nu ar fi total depășite, prea neclare în raport cu parametri tehnici de bază și neconcordante.

Este evident că în normele românești actuale nu există o corelare între clasificarea din OG 43 (bazată pe intensitatea traficului și cu funcțiile străzii) și prescripțiile tehnice așa cum sunt avute în vedere în normele internaționale.

Ținând seama de cele de mai sus, se recomandă o ierarhizare coerentă a drumurilor și străzilor, corelată cu funcțiunile acestora, cu caracteristicile traficului, dar și cu utilizarea și accesibilitatea teritoriului.



Figură 49 Relația dintre sistemul de clasificare funcțională a drumurilor și accesibilitatea teritoriului, respectiv mobilitatea populației.

(Sursa: US Department of Transportation, Federal Highway Administration, Highway Functional Classification Concepts, Crite

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Pentru mediul urban, pentru străzi recomandăm următorul tip de clasificare funcțională, clasificare ce poate fi detaliată și cu recomandări privind amenajarea intersecțiilor/ acceselor, nivelul fuxurilor și relația cu mediul traversat (zonificarea funcțională):



Urban	Viteza autovehicule	Nr. benz/sens Categ. Strazi	Pista biciclete pe carosabil	Trotuar	Transport public	Parcare permisă pe carosabil sau cu lesire direct în banda 1	Restricții pentru vehicule marfa
Artera magistrală	50km/h 60km/h (zona nelocuită)	≥3 (cat I)	separata	Da, corelat cu zona funcțională	Recomandat pentru linii principale	nu	Da, restricții corelate cu zona funcțională
Artera secundară de legătură	50km/h	2-3 (cat I - II)	separata	Da, corelat cu zona funcțională	Recomandat pentru linii principale	nu	Da, restricții corelate cu zona funcțională
Colectoare	40-50km/h	1-2 (cat II - III)	permis cu amenajare adecvată corelată cu nivel trafic	Da, corelat cu zona funcțională	Recomandat pentru linii principale	da, doar longitudinală. Se corelează cu Transport public	Interzis MTMA ≥7.5 to restricții corelate cu zona funcțională
Colectoare secundară	30km/h - 40km/h	1 (cat III)	permis cu amenajare adecvată corelată cu nivel trafic	Da, corelat cu zona funcțională	Permis	da, doar longitudinală. Se corelează cu Transport public	Interzis MTMA ≥7.5 to restricții corelate cu zona funcțională
Locale	20km/h - 30km/h	1 (cat III)	<750 veh/zi Spatiu comun cu circulația auto	Da, corelat cu zona funcțională	Permis	da	Permis MTMA ≤3.5 to
Zona rezidențială	20km/h	cat III-IV	Spatiu comun cu circulația auto	Da sau Spatiu comun cu circulația auto	-	da	Permis MTMA ≤3.5 to
Zona pietonală	5km/h -	-	Pentru fluxuri ridicate de bicicliști, canalizare și restricție de viteză la 5km/h	-	Permis cu amenajare adecvată	-	Permis MTMA ≤3.5 to

Figură 50 Clase de artere (drumuri). Funcționalitate

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Rețeaua stradală a municipiului a fost ierarhizată ținând seama de recomandările de mai sus. S-au avut în vedere soluții pentru **optimizarea rețelei și creșterii siguranței circulației**.

- Reorganizări ale circulației pe arterele principale;
- Reorganizarea circulației în zona centrală și în cartiere:
  - Amenajarea zonelor cu trafic auto calmat – cu parcuri colective și redobândirea spațiului public ocupat acum de parcuri;
  - Reorganizarea circulației cu sensuri unice.
- Revizuirea amenajărilor de circulație în intersecții - în concordanță cu funcțiunea rețelei, categoriile de participanți la trafic, cu mărirea fluxurilor de trafic în vederea sporirii siguranței circulației; reducerea numărului de viraje la stânga pe artere magistrale și de legătură;
- Semaforizarea și reamenajarea trecerilor de pietoni de pe străzile de categoria I, II, dar și de pe cele de categoria a III-a cu funcțiuni de colectoare;
- Revizuirea în totalitate a semnalizării verticale și orizontale.

Optimizarea rețelei și siguranța circulației în celelalte localități ale Polului de creștere Ploiești:

- (Re)amenajarea trecerilor de pietoni independente sau din intersecții;
- Completarea și îmbunătățirea sistemului de iluminat public stradal cu precădere în zona intersecțiilor și a trecerilor de pietoni;
- Asigurarea rutelor pentru dezvoltarea transportului public.

### 3.5.8. Implementarea unei politici de parcare eficiente și integrate

**Politica de parcare** propusă ține cont de următoarele criterii:

- limitarea și taxarea parcurii la sol,
- organizarea pe cât posibil a necesarului de locuri de parcare în parcuri multietajate, subterane și supraterane,
- restricții de timp în special pentru parcare în centrul orașului,
- tarifyare diferențiată în funcție de zonă,
- reglementări de parcare care să țină cont de interesele rezidenților și care să nu determine pe cei care parchează în centrul orașului să facă acest lucru în zonele rezidențiale înconjurătoare.

### 3.5.9. ITS și managementul mobilității

În scopul de a elimina disfuncționalitățile evidențiate, propunerile de proiecte au vizat:

- Amenajarea centrului de management al traficului în municipiul Ploiești

- Extinderea sistemului de management al traficului prin modernizarea și integrarea a 10 intersecții semaforizate și prin semaforizarea a încă 67 noi intersecții care vor funcționa în regim adaptiv. De asemenea se propune integrarea unor sisteme de tipul
  - Managementul transportului public;
  - Managementul parcarilor;
  - Informare cu panouri cu mesaje variabile;
  - Control acces la pasaje;
  - Monitorizare și sancționare.
- Extinderea sistemului de management al traficului prin:
  - Integrarea infrastructurii pentru biciclete în sistemul de management al traficului prin instalarea de semafoare pentru bicicliști și echipamente de detecție dedicate;
  - Punerea în aplicare a soluțiilor ITS pentru prioritizarea transportului public local și a deplasării cu bicicleta.

Componenetele unui sistem de management al traficului	Funcțiune asigurată în prezent	Funcțiune asigurată în viitor		
		Scenariul 1 de bază	Scenariul 2 Optimizarea sistemelor de transport existente	Scenariul 3 Un nou management al mobilității
Telesupravegherea intersecțiilor	NU	DA, în 26 intersecții existente + 77 intersecții (noi+modernizate) – 7.2.1.1, 7.2.1.2	DA, în 26 intersecții existente + 77 intersecții (noi+modernizate) – 7.2.1.1, 7.2.1.2	DA, în 26 intersecții existente + 77 intersecții (noi+modernizate) – 7.2.1.1, 7.2.1.2
Prioritizarea transportului public	NU	NU	DA – 7.2.1.5	DA – 7.2.1.5
Speed Enforcement	NU	NU	DA, în 15 puncte – 7.2.1.3	NU
Informare prin Panouri cu mesaje variabile (VMS)	NU	NU	DA, 10 locații – 7.2.1.4	NU
Informare Radio/TV (birou presa)	NU	DA – 7.2.1.1	DA – 7.2.1.1	DA – 7.2.1.1
Sistem informare/rerutare Sisteme de navigație RDS (Radio Data System)/TMC(Traffic message channel)	NU	NU	DA – 7.2.1.4	NU
Sistem de control acces (pasaje, tuneluri, sectoare cu circulație alternantă)	NU	NU	NU	NU
Soft de optimizare	NU	DA – 7.2.1.1	DA – 7.2.1.1	DA – 7.2.1.1
Informări trafic pe site-uri dedicate	NU	DA – 7.2.1.1	DA – 7.2.1.1	DA – 7.2.1.1
Servicii de informații către telefonie mobilă	NU	DA – 7.2.1.1	DA – 7.2.1.1	DA – 7.2.1.1
Managementul parcarilor	NU	DA – 7.2.1.6	DA – 7.2.1.6	DA – 7.2.1.6
CCTV	NU	DA – 7.2.1.2	DA – 7.2.1.2	DA – 7.2.1.2
Integrare cu dispecerate și sisteme de (112; Poliție; Servicii de urgență; Autoritatea locală)	NU	DA – 7.2.1.1	DA – 7.2.1.1	DA – 7.2.1.1
Informarea și managementul lucrărilor care afectează traficul	NU	NU	DA – 7.2.1.4	NU
Infrastructura de telecomunicații	NU	DA – 7.2.1.2	DA – 7.2.1.2	DA – 7.2.1.2

Figură 51 ITS. Funcțiuni asigurate – comparație pe scenarii  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

### 3.5.10. Logistică urbană

Propunerile în domeniul logisticii urbane se referă la *ajustarea traseelor de tranzit și zonele de acces pentru vehiculele de marfă de peste 3.5 tone* (din *Planul Strategic de Logistică existent*) în fiecare din scenariile propuse, corelate cu extinderea infrastructurii rutiere.

### 3.5.11. Sporirea integrării între planificarea urbană și a transporturilor în zone cu nivel ridicat de complexitate

#### Planificarea dezvoltării urbane în relație cu dezvoltarea sistemului de transport public (TOD-tranzit oriented development)

Planificarea dezvoltării urbane trebuie făcută exclusiv în logica accesibilității la transport public, dezvoltările fără acest tip de accesibilitate generând fie dependența de utilizarea automobilului (car-dependency), fie captivitate socială și inaccess la servicii publice sau locuri de muncă.

Planificarea mobilității trebuie să se coreleze cu planificarea dezvoltării urbane asigurând o bună accesibilitate rutieră și cu transport public a tuturor zonelor construite, pentru reducerea dependenței de utilizarea automobilului sau evitarea fenomenelor de captivitate socială prin inaccesibilitate la servicii de interes general și locuri de muncă. Pentru aceasta însă, dezvoltările urbane trebuie, de asemenea să se facă cu densități de peste 40 loc/ha și cu trame rutiere ierarhizate, pentru asigurarea premizelor spațiale și de densitate (rezidenți+locuri de muncă) de dezvoltare a unui transport public cu acoperire teritorială și servicii satisfăcătoare.

Se impune asigurarea unei accesibilități optime, rutieră dar și cu transport public, a polilor de interes (actuali și viitori) generatori de deplasări - zona centrală, areale cu concentrări de locuri de muncă, areale cu concentrări de funcțiuni de interes public: zone comerciale, administrative, de învățământ, de recreere; porțile feroviare și rutiere majore: gări principale, intrări ale autostrăzilor în localități, aeroport etc., zone rezidențiale cu densități ridicate (mari ansambluri de locuire colectivă).

Transportul public, ca infrastructură publică furnizoare de accesibilitate, trebuie planificat astfel încât să deservească toate zonele construite și zonele planificate de dezvoltare. Un obiectiv important al planificării mobilității este astfel și susținerea direcțiilor de dezvoltare urbană planificate și reglementate, prin rolul tractant al transportului public și al accesibilității pe care o furnizează.

#### Ameliorarea calității spațiilor publice prin implementarea unei politici complexe de mobilitate

Calitatea spațiilor publice este afectată major de prezența excesivă a autovehiculelor în mișcare și staționare, cauzată de o mobilitate cu o pondere ridicată a automobilității. Prin urmare, creșterea calității spațiului urban și a calității locuirii depinde fundamental de o remodelare a mobilității în sensul diminuării utilizării automobilului și încurajării modurilor alternative de deplasare: transportul public și deplasările nemotorizate (DNM): pietonale și cu bicicleta. ***Aceasta presupune o politică complexă și coerentă de mobilitate care trebuie implementată consecvent, pe termen lung, care va excede orizontul de timp al prezentului studiu.***

Politica de remodelare a mobilității trebuie să vizeze schimbarea structurii și ierarhiei modale, descurajarea și limitarea accesului automobilelor în anumite areale (zona centrală, istorică, mici centralități în cartiere) în vederea recuperării și realocării unor resurse importante de spațiu public pentru utilizatorii nemotorizați, activități exterioare, artă urbană și infrastructură verde, cu efecte de creștere a calității ambientale, a confortului și siguranței deplasărilor și de reducere a poluării. Este necesară implementarea treptată a unui pachet de măsuri consensuale care trebuie să vizeze, printre altele:

- Crearea unei oferte de mobilitate alternativă utilizării automobilului, satisfăcătoare și atractivă
  - ***Ameliorarea gradului de acoperire cu transport public și a accesibilității la stațiile de TP*** (distanță de max. 300-400 m și trasee de acces la stațiile principale, cu prioritate pentru DNM). Pentru



ameliorarea ofertei de transport public în arealul central se poate suplimenta rețeaua la nivelul orașului cu un transport la nivel local, intern zonei centrale.

- **Ameliorarea infrastructurii pentru pietoni și bicicliști:** extinderea rețelei de culoare pentru biciclete, lărgirea trotuarelor, crearea unor străzi, piețe și areale cu prioritate pentru DNM: pietonizate/cu trafic limitat /sau de tip “spațiu partajat” (shared-space).
- **Servicii de închiriere biciclete (bike-sharing) și închiriere autovehicule (car-sharing) și de taximetrie.**
- **Crearea unui pachet de măsuri disuasive în raport cu automobilitatea**
  - **Limitarea și taxarea superioară a parcării pe stradă.**
  - **Limitarea vitezei de deplasare pe colectoare secundare și locale (străzi de categoria III și IV)** la maximum 30 km/h, 20km/h în cazul zonelor cu “utilizarea comună” (shared-space”) și 5 km/h în cazul pietonalelor cu acces selectiv (pentru riverani, mașini de marfă etc.).
- **Implementarea unei politici inteligente de parcare**
  - **Reorganizarea necesarului de locuri de parcare prin diminuarea parcării pe stradă și mutarea acestora în parcuri multietajate, subterane și supraterane (slab consumatoare de spațiu urban).** Crearea unor parcuri multietajate și/sau subterane nu trebuie să suplimenteze oferta de parcare actuală, ci să constituie o alternativă a parcării pe stradă (intensiv consumatoare de spațiu public)
  - **Politică tarifară și de reglementare a duratei de staționare diferențiată,** pentru descurajarea parcării în zona centrală și încurajarea parcării în parcuri perimetrice ale acesteia. Costurile parcării pe stradă trebuie să fie superioare celor ale parcării în parcuri subterane sau supraterane multietajate.
  - **Sistem eficient de combatere și eliminare a parcării ilegale** (pe carosabil și trotuare)
- **Crearea condițiilor de transfer modal de la automobil la moduri alternative** (transport public, deplasare pietonală, cu bicicleta sau taxiul) printr-un sistem strategic de **puncte de transfer inter-modal** care să conțină parcuri de transfer pentru mașini și biciclete (park&ride și bike&ride), stații de TP, puncte de închiriere biciclete sau taxi. Este importantă realizarea unor astfel de puncte intermodale pentru limitarea penetrării fluxurilor motorizate din periurban în interiorul orașului Ploiești prin crearea unor condiții bune de transfer la moduri alternative de deplasare.
- **Management informatizat al mobilității (trafic, transport, parcuri, ticketing integrat etc.).**
- Utilizarea resurselor de spațiu public recuperat (prin limitarea utilizării autovehiculelor și, pe viitor, a reducerii indicelui de motorizare) **pentru ameliorarea calității spațiilor publice și peisajului urban** prin sporirea elementului vegetal (plantații de aliniament în lungul arterelor majore/bulevarde, scuaruri etc.), artă urbană și mobilier stradal funcțional și estetic. Se impune, de asemenea, mai bună integrare a infrastructurii de transport în peisajele urbane (de ex. prin înierbarea traseului de tramvai, ameliorarea calității estetice a stațiilor, crearea unei/unor stații de transport cu valență de reper urbanistic etc.).

**STRADA – infrastructură de circulație și spațiu public, comunitar. (Recomandări pentru reamenajarea străzilor)**

Practica mondială de planificare a mobilității se (re)orientează către abordarea străzilor și piețelor urbane (v. Anexa 4 - (9) Infrastructură rutieră completă), nu doar ca **infrastructură decirculație, ci și ca spații publice, comunitare, cu necesare atribute peisagistice.**

**(Re)amenajarea arterelor de rang superior I, II, în zonele construite,** trebuie să se facă în sensul tradițional al conceptului de **bulevard**, cu o pondere crescută de spațiu alocată utilizatorilor nemotorizați, cu circulații pietonale largi și confortabile, cu amenajări peisagistice - spații verzi și alinamente de copaci, cu acces la transport public. (Re)armonizarea ipostazelor de “culoar de trafic” și aceea de spațiu public, comunitar, cu atribute peisagistice, partajat și utilizat în mod echitabil<sup>2</sup>, este posibil prin reducerea uneori semnificativă a carosabilelor.



Figură 52 Exemplificări bune-practici de reorganizare a arterelor de rang superior - Reamenajarea unor bulevarde în Paris (reducerea carosabilelor, lărgirea trotuarelor, crearea de piste pentru biciclete, plantarea unor copaci etc.) a. Reamenajare Boulevard Magent  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

**Străzile de rang inferior III și IV (colectoare secundare și locale) din interiorul cartierelor trebuie să se remodeleze, treptat, astfel încât să fie accentuată calitatea lor de spații publice, de spații ale vieții comunitare și să se acorde atenție sporită confortului și siguranței utilizatorilor nemotorizați - pietoni și bicicliști.**

La nivel european, în tot mai numeroase orașe, străzile de rang inferior – III, IV, tind să devină “spații de viață”, adică artere cu trafic motorizat limitat ca viteză și acces. Acest tip de abordare se generalizează în ritm accelerat și se concretizează în implementarea a **trei categorii majore de modele de areale favorabile DNM**, cu diverse grade de prioritate acordate pietonilor:

- **Zone cu viteză limitată** – zone în care viteza de deplasare a autovehiculelor este limitată la 30 km/h (20 mile/h) și pietonii utilizează exclusiv spațiul destinat circulației pietonale (trotuare)
- **Zone “partajate”/“utilizate în comun” (“shared-space”/“zone de rencontre”)**, în care accesul și viteza autovehiculelor sunt controlate și limitate (max. 20km/h), iar pietonii au dreptul de a utiliza întregul spațiu al străzii, după diverse modele
- **Zone pietonale**, zone cu acces exclusiv sau aproape exclusiv pentru pietoni și eventual pentru bicicliști (cu viteză maximă de 5 km/h).

**Zone favorabile DNM** se amenajează cu prioritate în centralitățile de cartier, în jurul dotărilor de interes public și în special în jurul acelora care polarizează pietoni vulnerabili - școli, grădinițe, dar tind să se extindă și la nivelul unor cartiere.

Aceste modele de (re)organizare a străzilor și piețelor urbane se caracterizează prin:

- modificarea ponderii resurselor de spațiu alocate diferitelor categorii de utilizatori ai spațiului public: pietoni, bicicliști, automobile și automobilisti, activități care se desfășoară în exterior, în favoarea utilizatorilor nemotorizați;
- modificarea priorității de deplasare în spațiu, în favoarea deplasărilor nemotorizate;
- limitarea vitezei de deplasare a autovehiculelor;
- amenajări ale spațiului cu funcție de calmare a traficului.

Efectele implementării lor sunt:

- Ameliorarea siguranței și confortului utilizatorilor nemotorizați (pietoni și bicicliști);
- Creșterea calității funcționale și estetice a spațiilor publice, comunitare;
- Descurajarea utilizării automobilelor (cu toate efectele pozitive asociate).

Modelul “shared-space”- spații partajate<sup>4</sup> (v. extras Code de la rue, Franța, 2008)

Organizarea străzilor și piețelor urbane de tip “shared-space”/spațiu “partajat”<sup>5</sup> sau “utilizat în comun” este materializarea recentă a unei noi filozofii de (re)amenajare și utilizare a spațiilor publice care mută accentul pus predominant pe prioritatea acordată automobilului<sup>6</sup> pe o utilizare în comun a spațiului public, cu diverse grade de avantaje și prioritate pentru pietoni. Acest model se aplică mai ales *în arealele urbane cu un volum ridicat de deplasări pietonale* (zone comerciale, zone rezidențiale etc.) și/sau cu *resurse limitate de spațiu stradal*.

**Caracteristicile generale** ale acestui model de organizare a spațiului public sunt:

- Calmarea traficului prin amenajări specifice și reducerea vitezei de deplasare;
- Modificarea priorității de deplasare în spațiu, în favoarea deplasărilor nemotorizate; pierderea priorității autovehiculelor, păstrându-se însă posibilitatea de acces a acestora (pe un culoar semnalat prin textura și culoarea pavimentului sau pe toată suprafața unui spațiu);
- Alocarea unei ponderi mai ridicate de spațiu pentru pietoni, bicicliști și activități care utilizează spațiul public (manifestări culturale, expoziții, terase etc.);
- Accesibilitate ameliorată a spațiului public pentru DNM (deplasări nemotorizate), inclusiv PMR prin planeizarea spațiului public (eliminarea diferențelor de nivel) și eliminarea priorității acordate vehiculelor în acest spațiu;
- Limitarea sau interzicerea parcării pe stradă;
- Eliminarea semnalizării, semaforizării, a reglementărilor circulației în interiorul zonei.

**Beneficiile** acestui mod de organizare și utilizare a rețelei rutiere sunt:

- Ameliorarea ambianței spațiilor publice și a substanței lor social-comunitare deseori cu efecte de dinamizare economică (aparitia unor funcțiuni comerciale, de recreere, de industrie creativă etc.).
- Eliminarea barierelor fizice și psihologice pentru pietoni.
- Creșterea siguranței rutiere, scăderea numărului de accidente și a gravității acestora chiar dacă, în cazul anumitor tipuri de amenajări (fără zonă de confort”) există încă o senzație de neclaritate și nesiguranță. Evaluările ulterioare amenajării acestor tipuri de spațiu arată, în majoritatea cazurilor, o scădere a numărului de accidente și a consecințelor lor.
- Reducerea timpului petrecut în intersecții (față de cel petrecut în intersecții semaforizate).

Au fost identificate și implementate diverse tipuri de soluții (scheme), cu diverse grade de libertate acordată pietonului și autovehiculelor, având ca numitor comun principiul eliminării limitelor stricte dintre traficul pietonal și cel carosabil, prin renunțarea la borduri, marcaje, semne de circulație, reglementări.

1. “shared-space” în care accesul pietonilor și vehiculelor - motorizate sau nu - este permis pe tot spațiul public – acest mod de organizare presupune un anumit grad de familiarizare a populației cu utilizarea comună a spațiului public și este criticat din perspectiva confortului persoanelor cu mobilitate redusă.
2. “shared-space” care păstrează o zonă strict pietonală, “zona de confort” (“nonshared”) <sup>7</sup>, în general amplasată pe lateralele acestuia (corespunzătoare tradiționalelor trotuare). Pietonul are libertatea de utilizare a întregului spațiu.
3. “shared-space” în care pietonul poate traversa liber culoarul de circulație al automobilului, dar nu poate staționa pe acesta (ex. Exhibition Road, Londra). Pot exista delimitări ale celor două tipuri de circulații (parapeți, mobilier stradal, aliniamente de copaci) care îndeplinesc atât o funcție de protecție și siguranță cât și de dispozitiv pentru împiedicarea parcării ilegale.



Figură 53 Libertate și confort de mișcare pentru pietoni, în întregul spațiu urban, fără bariere fizice și psihologice (fără diferențe de nivel și diferențe majore de textură: trotuar-carosabil)

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Pentru arealele favorabile DNM care se pot organiza în Ploiești și în celelalte localități, este recomandată utilizarea modelului “partajat” (shared-space), cu zonă de confort, care este perceput de populație ca fiind mai sigur, deși monitorizările și evaluările spațiilor shared-space organizate în alte țări arată că și modelele fără zonă de confort sunt eficiente în ce privește siguranța deplasărilor (număr redus de accidente). Implementarea acestui nou model se poate face treptat, începând cu proiecte pilot care să convingă populația de avantajele lui.

Modelul “partajat”, de **stradă “utilizată în comun” (shared-space)**, este recomandabil cu prioritate pentru:

- **Străzi înguste, cu volum limitat** (sau limitabil) de circulație motorizată, în care se dorește ameliorarea condițiilor de deplasare a utilizatorilor nemotorizați, discriminați în prezent și constrânși la o utilizare neconfortabilă sau chiar nereglementară a spațiului străzilor. Avantajul față de modelul pietonizării este păstrarea accesului vehiculelor, însă fără prioritate de trecere și cu viteză mică.
- **Străzi, areale care polarizează volume ridicate de deplasări pietonale** în care nu se dorește interdicerea totală a accesului autovehiculelor.
- **Străzile de rang inferior, din zonele istorice sau din zone recent construite în zona periurbană**, în numeroase cazuri au resurse insuficiente de teren pentru satisfacerea nevoilor de mișcare și staționare a tuturor utilizatorilor, motorizați și nemotorizați, în spații dedicate. Această situație conduce, de cele mai multe ori, la circulații pentru pietoni fie subdimensionate, fie ocupate abuziv de vehicule. Din aceste cauze, aceste artere sunt și în prezent utilizate în devălmășie, nereglementat și nereglementar. Astfel de artere pot să fie reorganizate după modelul “partajat”, cu “utilizare în comun” (shared-space), care ar permite utilizarea în comun a spațiului redus existent, în mod reglementat, cu viteză limitată a autovehiculelor (max. 20 km/h) și cu prioritate pentru pietoni, fără o restrictivă subîmpărțire carosabil-trotuar și subdimensionarea acestuia din urmă. Acest tip de organizare presupune și reducerea treptată a parcării pe stradă și, în unele cazuri, organizarea de sensuri unice.



Figură 54 Străzi înguste din zonele rezidențiale centrale și de cartier utilizate “în comun” (ca în modelul “sharedspace”), dar în mod nereglementat și neregulamentar (Foto: Google Earth)  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești



Figură 55 Utilizare “în comun” a spațiului străzii, reglementată (stradă shared-space)  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

#### Remodelarea contextualizată a accesibilității – abordare UM (LUT) în zone cu probleme complexe

Remodelarea contextualizată a accesibilității, în acord cu caracteristicile funcționale, morfologice și de valoare istorică, culturală ale diferitelor zone urbane și în acord cu planificarea evoluției lor urbanistice (“*The good mobility in the good place*”) este o abordare recentă care corespunde trecerii **de la logica de investiții în infrastructură și de satisfacere necondiționată și nediferențiată a cererii de trafic motorizat, la logica de**



**(re)modelare a accesibilității și a structurii modale a deplasărilor prin strategii și politici integrate de mobilitate.** Această exigență majoră necesită câteva schimbări în planificarea și practica actuală:

- Trecerea de la planificări sectoriale (urbanism, transport, circulații, trafic) mult prea puțin coordonate între ele, la o planificare integrată Urbanism-Mobilitate (UM / LUT-Land Use& Transport) a dezvoltării la nivel zonal.
- Străzile trebuie organizate, contextualizate, atât ca spații ale mișcării (culoare de circulație) cât și ca spații publice, comunitare, cu exigențe peisagistice. Se impune (re)partajarea democratică a spațiului public – străzi și piețe - între categoriile de utilizatori (pietoni, bicicliști, automobiliști, activități care utilizează spațiul public), asigurarea accesibilității inclusive a acestora (inclusiv pentru PMR), în condiții de siguranță a deplasărilor.
- Ameliorarea și dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate (pietonale, cu bicicleta), ca premisă esențială a schimbării comportamentului de mobilitate în favoarea DNM.

Nevoia de a armoniza exigențele de **accesibilitate** cu acelea de **calitate a locuirii**, a spațiilor urbane și a mediului, *sunt diferite în diversele areale urbane* și, în consecință, trebuie să genereze *scheme diferite de organizare a mobilității*. În zonele sensibile la efectele traficului motorizat și/sau cu volume ridicate de deplasări pietonale trebuie, în mod progresiv, să se acorde prioritate transportului public și DNM.

Recomandări pentru planificarea dezvoltării spațiale cu premise pentru buna reorganizare a mobilității

**Planificarea dezvoltării spațiale trebuie să fie orientată și condiționată de accesibilitatea la TP** (evitarea dependenței de automobil și a captivității sociale). În acest sens sunt recomandate respectarea următoarelor **principii care trebuie să se reflecte în legislație și în reglementări urbanistice viitoare:**

- aprobarea dezvoltărilor urbane (prin PUG, PUZ) ca și autorizarea construirii trebuie să fie condiționate de accesibilitatea la TP existent sau planificat (max. 700-800 m până la o stație de transport).
- trebuie evitat procesul de dispersie urbană (urban-sprawl), determinat de autorizarea de dezvoltări urbane cu țesuturi de mici densități, care fac imposibilă rentabilizarea unui TP eficient (densitatea minimă de rentabilizare a TP este considerată ca fiind aproximativ 40 locuitori + locuri de muncă/ha). Acolo unde procesul se manifestă deja, se recomandă reglementarea densificării acestor areale. Se recomandă limitarea extinderilor intravilanului.
- **planificarea dezvoltărilor urbane să se facă obligatoriu cu o tramă stradală ierarhizată**, astfel încât să fie create condițiile accesului la TP (existent sau planificat) a tuturor imobilelor, prin amplasarea acestora la o distanță de max 400 - 800 m față de o arteră de categoria I sau II).
- **planificarea dezvoltării spațiale trebuie să fie orientată către valorificarea accesibilității furnizate de rețeaua de TP deja existentă, în curs de execuție sau planificată.** În acest sens, trebuie valorificate cu prioritate resursele funciare sau imobiliare din intravilane ("infill development"), cu potențial de dezvoltare / densificare / restructurare, care beneficiază de accesibilitate la TP8 – de exemplu, vechile situri industriale în declin sau chiar zone rezidențiale cu caracter semi-rural, fără valoare arhitecturală, cu slabă intensitate de utilizare a terenurilor. Planificarea dezvoltării spațiale trebuie să fie orientată către valorificarea optimă a accesibilității furnizate de extinderea și sau îmbunătățirea sistemelor de transport public.

Pentru **susținerea unei strategii inteligente de parcare**, sunt recomandate:

- **Diferențierea normelor de parcare pentru autoturisme în vederea autorizării construirii în funcție de nivelul de deservire al zonelor cu transport public** (mai mici pentru zona centrală).
- Introducerea unor **norme de parcare pentru biciclete pentru clădirile de interes public și cu acces public.**

Pentru **favorizarea și încurajarea deplasărilor nemotorizate**, se recomandă, de asemenea:

- **Interzicerea autorizării unor areale enclavizate**, fără străzi cu acces public, pe distanțe mari (de ex. ansambluri rezidențiale împrejmuite și cu acces privat), care diminuează permeabilitatea Țesuturilor urbane, descurajează deplasările nemotorizate și încurajează utilizarea automobilelor.
- **Planificarea și reglementarea unor profile stradale care să conțină culoare de circulație pentru biciclete.**
- Se recomandă pe viitor planificarea unor **cartiere “fără mașini” (car-free)**, în **locații cu bună accesibilitate la TP**. Aceste cartiere sunt fie cartiere cu un indice de motorizare al locuitorilor aproape de zero (având opțiunea TP), fie cartiere care sunt concepute cu parcuri perimetrice subterane și nivelul 0 dedicat exclusiv deplasărilor nemotorizate).
- Se recomandă, de asemenea amenajarea străzilor interioare cartierelor rezidențiale dar și altor tipuri de areale fie ca pietonale, fie ca **străzi partajate (shared-space)**, după modelul **“home zone”**.



Figură 56 Zone rezidențiale cu rețea rutieră interioară favorabilă utilizatorilor nemotorizați: străzi partajate  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești



Figură 57 Intersecție partajată (“shared-space”), Lons le Saunier - Franța  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

În toate aceste tipuri de spații partajate, “utilizate în comun” (“shared-space”), din interiorul cartierelor (în special a celor rezidențiale) **vehiculele au constrângeri de viteză (max 20-30 km/h) și pierd orice prioritate de trecere.**

### 3.6. Evaluarea impactului mobilității în cadrul celor 3 scenarii

### 3.6.1. Concluziile analizei economice

Principalele costuri și beneficii economice identificate în analiza cost-beneficiu prezentate în tabelele de mai jos:

Beneficii	Valoarea totală actualizată	% din total beneficii	Valoarea totală actualizată	% din total beneficii	Valoarea totală actualizată	% din total beneficii
	EUR		EUR		EUR	
Beneficii socio - economice VOT transport privat	304 065 702	29,21%	850 914 819	43,46%	668 399 953	48,36%
Beneficii socio - economice VOT transport public	57 182 114	5,49%	306 122 666	15,63%	264 908 720	19,17%
Beneficii socio - economice VOC transport privat	689 762 463	66,27%	742 612 208	37,93%	452 786 712	32,76%
Impactul socio - economic VOC transport public	-7 334 714	-0,70%	49 399 332	2,52%	22 244 643	1,61%
Impactul poluării atmosferice	-1 394 483	-0,13%	2 940 809	0,15%	-2 761 567	-0,20%
Impactul emisiilor CO2	-678 764	-0,07%	2 038 480	0,10%	-3 805 671	-0,28%
Impactul poluării fonice pe timp de zi	-580 850	-0,06%	3 318 952	0,17%	-16 327 648	-1,18%
Impactul poluării fonice pe timp de noapte	-118 969	-0,01%	679 785	0,03%	-3 344 217	-0,24%
<b>Total</b>	<b>1 040 902 497</b>	<b>100%</b>	<b>1 958 027 051</b>	<b>100%</b>	<b>1 382 100 924</b>	<b>100%</b>
Costuri	Valoarea totală actualizată	din total costuri	Valoarea totală actualizată	din total costuri	Valoarea totală actualizată	din total costuri
	EUR		EUR		EUR	
Costuri totale ale investiției inițiale (inclusiv valoarea	109 404 401	78,20%	185 660 380	77,76%	218 357 285	80,23%
Costuri de întreținere și operare	30 497 834	21,80%	53 091 083	22,24%	53 814 649	19,77%
<b>Total</b>	<b>139 902 235</b>	<b>100%</b>	<b>238 751 463</b>	<b>100%</b>	<b>272 171 934</b>	<b>100%</b>

Figură 58 Centralizator costuri și beneficii economice

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Așa cum se poate vedea și din tabelul de mai sus, în ceea ce privește beneficiile scenariului, ponderea cea mai mare o au beneficiile din reducerea costului de operare a vehiculelor.

Rezumând, indicatorii de performanță economică ai investiției sunt:

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ ECONOMICĂ	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
Valoarea actualizată netă economică - VANE (mii €)	901 000,263	1 719 275,59	1 109 928,99
Rata de rentabilitate economică	41,71%	42,12%	33,89%
Raport beneficii actualizate/costuri actualizate	7,44	8,20	5,08

Figură 59 Indicatorii performanței economice a proiectului

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Analizând valorile indicatorilor economici rezultă că scenariile sunt viabile din punct de vedere economic. Indicatorii economici au valori bune datorită beneficiilor economice generate de implementarea proiectelor.



### 3.7. Componenta de nivel operațional - Cadrul de prioritizare a proiectelor pe termen scurt, mediu și lung

#### 3.7.1. Cadrul de prioritizare

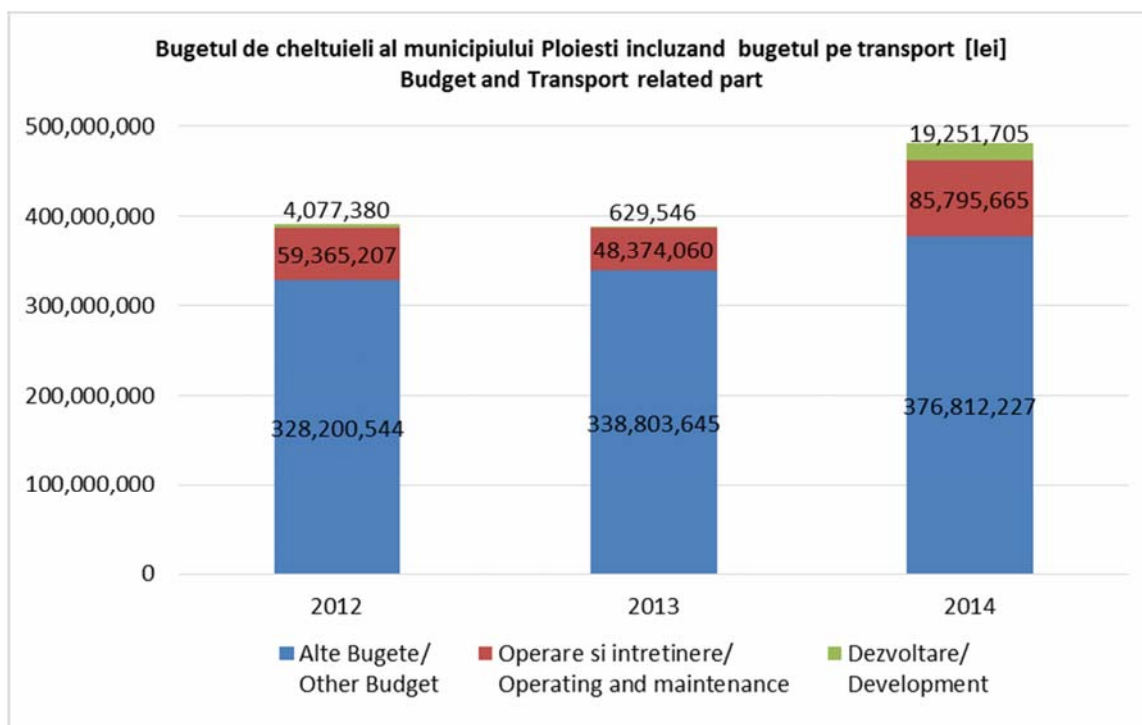
Prioritizarea finală a proiectelor a fost dezvoltată în contextul unui nivel bugetar disponibil pentru perioada 2016-2030 la nivelul polului de creștere, proiectele fiind la final eșalonate pe termen:

- scurt 2016 – 2018/2019;
- mediu 2019-2023;
- lung 2024-2030.

#### Bugetul operațional aferent PMUD Ploiești pentru perioada 2016-2030

Investigația privind situația financiară detaliată în ceea ce privește veniturile și cheltuielile legate de transport, a fost foarte dificilă, întrucât deși municipalitatea Ploiești a pus la dispoziție informații destul de detaliate, există și contradicții în materialul furnizat.

Bugetele pentru transport în Ploiești variază din anul 2012 până în 2014 de la aproximativ 50 milioane RON până la 105 milioane RON pe an.



Figură 60 Bugetul municipiului Ploiești și ponderea cheltuielilor legate de transport  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Veniturile destinate transportului, provenind din taxe au fost, de asemenea, disponibile pentru Ploiești. Veniturile din taxele aplicate vehiculelor grele și taxele (restante) de parcare oferă cote minore. În cazul veniturilor obținute din taxele de parcare imaginea este incompletă, de vreme ce parcarea în Ploiești este gestionată de către o companie dedicată cu management privat. În ceea ce privește această companie, informațiile financiare nu sunt încă disponibile.

Pe baza evaluărilor Băncii Mondiale, pentru toate orașele și județele din România, verificate prin analize proprii asupra bugetelor pe orașe și județe, a rezultat următorul buget operațional pentru PMUD:

	2015 - 2023	2024 - 2030	2015 - 2030
Municipiul Ploiești	€ 200,000,000	€ 190,000,000	€ 390,000,000
Celelalte localități ale Polului de creștere	€ 74,000,000	€ 68,000,000	€ 142,000,000
Polul de creștere Ploiești	€ 274,000,000	€ 258,000,000	€ 532,000,000
Județul Prahova	€ 100,000,000	€ 90,000,000	€ 190,000,000

Figură 61 Bugetul operațional aferent PMUD Ploiești  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Conform „Raportului 3.2 – Propunere către Beneficiar pentru stabilirea unui cadru metodologic pentru implementarea eficientă a activităților de dezvoltare urbană durabilă” document elaborat în cadrul Acordului pentru Asistența Tehnică privind Strategia integrată de dezvoltare durabilă a Deltei Dunării dintre Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare, bugetul operațional pe Axa 4 POR (în varianta în care SIDU și CJ vizează atât municipiul reședință de județ, cât și zona metropolitană) pentru Ploiești este cca. 39.000.000 €, din care până în 31.000.000 € pentru proiectele pe mobilitate și transport.

#### Prioritizarea finală în cadrul Scenariului 3 ales

Etapa de prioritzare finală a inclus o nouă analiză de tip analiză multicriterială, bazată pe următoarele criterii:

- **C1 Nr. obiectivelor strategice** (accesibilitate, siguranță, mediu, eficiență economică, calitatea mediului urban) la care răspunde proiectul. Criteriu de departajare: maxim;
- **C2 Rolul proiectului în cadrul PMUD**, măsuri de tip proiecte de bază cu grad de prioritate zero (rol important – notat 1), proiecte de bază și proiecte suport. Criteriu de departajare: minim;
- **C3 Accesibilitatea transportului public pentru toate categoriile de utilizatori.** Proiectele care asigură o accesibilitate sporită pentru transportul public au primit punctaj maxim. Criteriu de departajare: maxim;
- **C4 Importanța proiectului în eliminarea riscurilor;**
  - La definirea acestui criteriu s-a avut în vedere gradul în care proiectul acționează pentru înlăturarea riscurilor de tip producere a congestiei, poluării, producerii de accidente. Au fost acordate 5 puncte acelor proiecte ce înlătură un risc major. Criteriu de departajare: maxim.
- **C5 Status (documentație existentă)/costuri ascunse;**
  - S-a avut în vedere gradul de maturitate al proiectelor propuse/intrate în competiție. În mod evident proiectele pentru care au fost elaborate proiecte tehnice și studii de fezabilitate au primit punctaj maxim, iar cele nestudiate punctaj minim.
- **C6 Succesiunea implementării din punct de vedere tehnologic;**
  - În mod evident implementarea anumitor tipuri de proiecte trebuie să țină seama sau nu de implementarea altora, de pildă soluțiile de tip ITS/PMS se pot aplica după finalizarea lucrărilor de infrastructură sau după achiziționarea de vehicule. Proiectele ce se pot implementa înaintea altora au primit punctajul minim. Criteriu de departajare: minim.
- **C7 Complementaritatea cu alte proiecte** a luat în considerare modul în care proiectul se corelează cu un proiect deja implementat de curând sau cu alte proiecte. Criteriu de departajare: maxim;
- **C8 Restricții implementare pentru proiect;**
  - S-au luat în considerare restricții de timp exprimate în ani ce reflectă durata estimată pentru implementarea proiectului, interdicțiile de timp pentru aplicarea intervențiilor în cazul proiectelor implementate anterior (de exemplu pentru cele finanțate din fonduri europene).
  - În acest caz s-a ținut seama și de posibila dinamică de dezvoltare demografică/ socio-economică

în profil teritorial. Criteriu de departajare: maxim.

- **C9 Eligibilitatea în contextul etapei de finanțare 2020 – 2030;**
  - În cadrul programului operațional regional sunt descrise criteriile generale privind eligibilitatea proiectelor de mobilitate și transport din perioada 2014-2020, astfel proiectele ce s-au apropiat mai mult de condițiile de eligibilitate pe fonduri europene au primit punctaje mai mari. Criteriu de departajare: maxim
- **C10 Costul unitar dinamic.**

Costul unitar dinamic este un indice care ia în considerare distribuția costurilor și efectelor pe orizontul de analiză. În cadrul analizei proiectelor din cadrul scenariului câștigător, s-au utilizat costurile actualizate de investiție, întreținere și operare, iar pentru efect s-a luat în considerare populația deservită prin implementarea proiectului. Costul unitar dinamic pentru fiecare proiect analizat s-a departajat după criteriul valoarea minimă primește punctajul maxim.

### 3.7.2. Prioritățile stabilite

Proiectele prioritare la nivelul PMUD Ploiești ce ar putea fi implementate în perioada imediată următoare vizează trei din domeniile cheie ale mobilității și anume:

- **Transport public - integrat, eficient și accesibil**
  - Crearea unui punct intermodal în zona Spitalului Județean (15000 mp);
  - Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public – tramvaie (10 buc), troleibuze (12) și autobuze (20 buc);
  - Construire infrastructură pentru troleibuz pe ruta Gara de Vest - Ștrand Bucov;
  - Extindere/modernizare sistem de management al transportului public și e-ticketing;
  - Modernizarea stațiilor rețelei principale de transport public.
- **Rețeaua Rutieră/Stradală - utilizarea eficientă a spațiului public, reorganizarea circulației, îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de mediu**
  - Accesibilitate și fluidizare trafic către zona industrială Ploiești Vest și platforma industrială Brazi (Supralărgire strada Mărășești) – proiect nefinalizat în exercițiul financiar anterior 2007-2013, dar care beneficiază de studiu de fezabilitate;
  - Lărgire la 4 benzi str. Gh. Gr. Cantacuzino și Pasaj nou CF în zona Podul Înalt;
  - Lărgire la 4 benzi DN 72 în zona Parcului Industrial Ploiești;
  - Completare nod rutier DN 72/ Centura de Vest;
  - Lărgire și reabilitare "Podul de Lemn";
  - Completare legături inelare sud: tronson str. Sondelor - str. Depoului;
  - Completare legături inelare sud: tronson str. Libertății - str. Sondelor;
  - Reabilitare str. Ștrandului.
- **Încurajarea deplasărilor cu bicicleta**
  - Extindere infrastructură pentru biciclete pe direcția Est-Vest între zona centrală și cartierul Bereasca până la Centura Est;
  - Legătură inelară Sud;
  - Legătură radială între zona centrală și Parcul Industrial Ploiești.
- **Parcare colectivă în zona centrală (Hotel Prahova)**
- **P+R la Gara de Vest**
- **ITS și managementul traficului**
  - Amenajarea centrului de management al traficului;
  - Extinderea sistemului de management al traficului prin integrarea de noi intersecții;
  - Prioritizarea transportului public local

### 3.8. Planul de acțiune

#### 3.8.1. Intervenții asupra rețelei stradale

Proiectele privind rețeaua stradală vizează următoarele proiecte pentru perioada 2016-2023 și, respectiv 2024-2030.

Cod proiect	Proiect
4.1.1.50	Accesibilitate si fluidizare trafic către zona industrială Ploiești Vest și platforma industrială Brazi (Supralărgire strada Mărășești)
4.1.1.1	Lărgire la 4 benzi str. Gh. Gr. Cantacuzino și Pasaj nou CF în zona Podul Înalt
4.1.1.22	Creșterea accesibilității zonei industriale Vest. Lărgire la 4 benzi DN 72 în zona Parcului Industrial Ploiești
4.1.1.5	Completare legături inelare sud: tronson str. Sondelor - str. Depoului
4.1.1.6	Lărgire și reabilitare "Podul de Lemn"
4.1.1.2	Lărgire la 4 benzi DN 72 si pasaj peste CF
4.1.1.10	Construcție pasaj pe str. Râfov (la intersecție cu CF)
4.1.1.3	Completare legături inelare sud: tronson str. Libertății - str. Sondelor
4.1.1.7	Completare nod rutier DN 72/ Centura de Vest
4.1.1.4	Reabilitare str. Ștrandului
4.1.1.8	Reabilitare str. Apelor
4.1.1.9	Reabilitare str. Laboratorului
4.1.1.11	Modernizare trama stradală cartier Mitică Apostol
4.1.1.13	Modernizare trama stradală cartier Râfov
4.1.1.12	Modernizare trama stradală cartier Pictor Rosenthal
4.1.1.34	Reorganizarea circulației pe Bulevardul București
4.1.1.37	Reorganizarea circulației pe Str. Democrației
4.1.1.39	Reorganizarea circulației pe Str. Găgeni
4.1.1.35	Reorganizarea circulației pe Str. Malu Roșu și Str. Elena Doamna
4.1.1.30	Reorganizarea circulației pe Str. Mărășești
4.1.1.32	Reorganizarea circulației pe Bulevardul Independenței
4.1.1.29	Reorganizarea circulației pe str. Gheorghe Grigore Cantacuzino
4.1.1.31	Reorganizarea circulației pe Bulevardul Republicii
4.1.1.28	Reorganizarea circulației pe Șoseaua Nordului și Șoseaua Vestului
4.1.1.33	Reorganizarea circulației pe Str. Podu Înalt și str. Torcători

Cod proiect	Proiect
4.1.1.38	Reorganizarea circulației pe Str. Rudului
4.1.1.14	Modernizare tramă stradală colonie Vega
4.1.1.36	Reorganizarea circulației pe Str. Mihai Bravu
4.1.1.26	Semnalizare rutieră orizontală și verticală
4.1.1.27	Semnalizare de orientare și informare

Figură 62 Perioada 2016-2023

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

- Unul din proiectele majore ce ar trebui realizate la nivelul rețelei stradale/rutiere din municipiul Ploiești îl constituie sporirea accesibilității și siguranței circulației în zona de vest a municipiului, către Parcul industrial și Varianta de ocolire Vest, prin următoarele categorii de proiecte.
  - Lărgire la 4 benzi str. Gh. Gr. Cantacuzino și Pasaj nou CF în zona Podul Înalt;
  - Lărgire la 4 benzi DN 72 și pasaj peste CF;
  - Completare nod rutier DN 72/ Centura de Vest;
  - Lărgire la 4 benzi DN 72 în zona Parcului Industrial Ploiești.
- Pasaje peste calea ferată în zona de sud a municipiului.
  - Lărgire și reabilitare "Podul de Lemn";
  - Construcție pasaj pe str. Râfov (la intersecție cu CF). Pentru acest proiect se recomandă refacerea studiului de fezabilitate și analizarea unei soluții mai puțin costisitoare în termeni de spațiu, eventual orientată pe direcția străzii Lupeni.
- O altă categorie de proiecte o constituie cea privind reorganizarea circulației, proiecte ce vizează revizuirea modului de amenajare în intersecții prin corecții geometrice, insule canalizatoare de trafic, refugii pietonale la treceri pietoni.

Pentru asigurarea condițiilor de deplasare a persoanelor cu dizabilități se impune adoptarea la toate trecerile de pietoni a măsurilor prevăzute în "Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap - NP 051-2012"26, de exemplu:

- pentru persoanele cu deficiențe de vedere vor fi prevăzute benzi de ghidaj tactilo -vizuale;
- toate trecerile de pietoni vor fi amenajate cu rampe de acces pietonale între trotuar și carosabil.

Proiectele se corelează cu cel de *Extindere a sistemului de management al traficului prin integrarea de noi intersecții semaforizate cu funcționare în regim adaptiv și sistem de comunicații - etapa 1 (7.1.1.1).*

- O dată cu finalizarea proiectelor de infrastructură dedicate circulației de tranzit (variante de ocolire) se poate implementa un sistem unitar de semnalizare rutieră verticală statică de orientare în Municipiul Ploiești, prin proiectul 4.1.1.27.

Proiectul include două componente:

1. Montarea/înlocuirea de console, panouri și indicatoare de orientare, inclusiv stâlpi proprii/console/portaluri de susținere conforme cu standardele și legislația în vigoare
2. Mai mult, proiectul poate include și o componentă de gestiune a indicatoarelor într-o bază de date ce ar putea facilita ulterior întreținerea/ înlocuirea acestora.

Scopul implementării acestui tip de proiect este acela de a oferi informații clare, lizibile conducătorului auto aflat în tranzit prin zona respectivă, pentru a îl orienta către arterele și/sau obiectivele majore din municipiu, pentru a fluidiza circulația și a spori siguranța circulației.

Cod proiect	Proiect
4.1.1.17	Completare legături inelare sud-est: strapungere str. Depoului - str. Izvoare
4.1.1.18	Completare legături inelare sud-est: strapungere str. Izvoare - str. Mihai Bravu
4.1.1.19	Completare legături inelare est: reamenajare str. Apelor și str. Cornățel
4.1.1.20	Completare legături inelare nord-est: străpungere str. Apelor - str. Gageni

Figură 63 Perioada 2024-2030

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

La nivelul celorlalte localități din polul de creștere Ploiești proiectele privind infrastructura rutieră sunt summarize tabelar și se referă la:

- reabilitări și modernizări ale drumurilor județene și comunale din aria metropolitană,
- modernizarea străzilor rurale din comune,
- amenajare trotuare,
- amenajare stații de transport public,
- (re)amenajări de intersecții, treceri de pietoni etc..

S-a considerat că proiectele de reabilitare ale drumurilor vor fi corelate cu cele de amenajare adecvată a trecerilor de pietoni, a intersecțiilor și acceselor, dar și cu cele de amenajare a trotuarelor și acolo unde este posibil cu cele de amenajare a pistelor pentru biciclete.

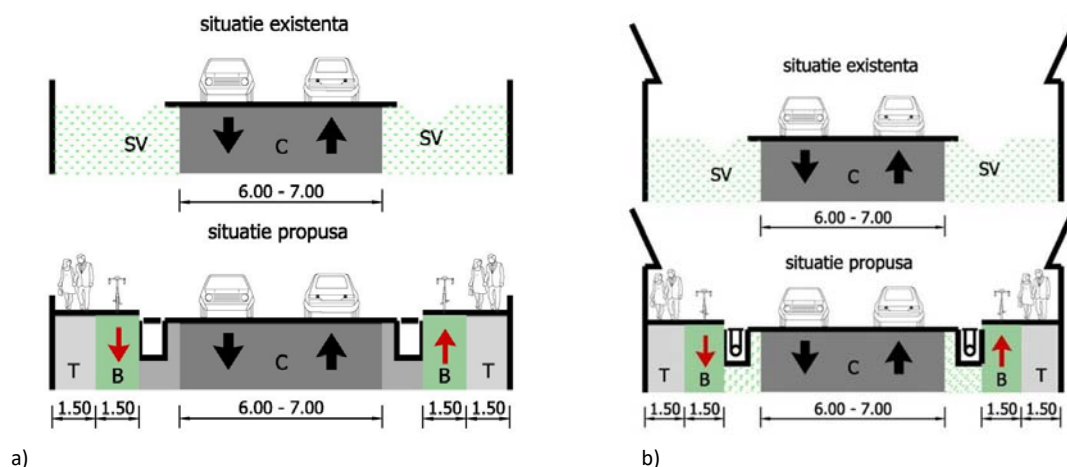
La elaborarea propunerilor de infrastructură s-au avut în vedere **principii și considerente de siguranța circulației**.

Una din principalele recomandări pentru viitoarele proiecte de reabilitare/modernizare drumuri sunt cele legate de implementarea conceptului de **infrastructură rutieră care „iartă”**.

**Sistemele de preluare a apelor pluviale sunt esențiale pentru infrastructură.** Acestea sunt proiectate pentru a colecta apa, însă, în același timp, sunt foarte periculoase pentru participanții la trafic. Datorită volumului mare de apă, ele sunt proiectate foarte adânci și cu pante laterale mari, iar în unele cazuri sunt realizate chiar din beton.

Dezvoltarea unor dispozitive de colectare a apelor care pot face față cantităților preconizate de precipitații, dar în același timp să nu creeze condiții de nesiguranță utilizatorilor traficului, nu reprezintă o sarcină ușoară, dar este un compromis necesar. Țările dezvoltate au început să folosească dispozitive permeabile de preluare a apelor, realizate din materiale poroase. Acest tip de sisteme sunt de asemenea verzi și permit oricărei infiltrații să se evapore, chiar și celor din fundația drumului.

Pe drumurile județene din localitățile rurale s-ar putea adopta și soluții cu rigolă carosabilă (sau cu canalizare pluvială) de tipul celei prezentate mai jos (cu sau fără pistă pentru biciclete):



Figură 64 Tip profil transversal (cu piste pentru biciclete) pentru drumuri din mediul rural. (a) Exemplu recomandat fără șanț deschis, cu rigolă carosabilă (b) Exemplu recomandat fără șanț deschis, cu canalizare  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

### 3.9. Transportul public

Proiectele pentru transportul public vizează următoarele proiecte pe toate componentele sistemului de transport public încă din perioada **2016 - 2023**.

Cod proiect	Proiect
<b>2.1.1.5</b>	<b>Construire infrastructură pentru troleibuz pe ruta Gara de Vest - Ștrand Bucov</b>
<b>2.1.1.10</b>	Extinderea liniei de troleibuz 202 de la Pod Înalt la Parcul Industrial Ploiești
<b>2.1.1.6</b>	Construire infrastructura pentru troleibuz pe ruta Gara de Vest – Fero
<b>2.1.1.3</b>	Implementarea unei strategii privind liniile dedicate transportului public pe șine (tramvai)
<b>2.1.1.2</b>	Realizarea unei legături a infrastructurii de tramvai între Șoseaua Vestului și bulevardul Republicii
<b>2.1.1.1</b>	Realizare cale de tramvai dedicata pentru asigurarea conexiunii Gara de Sud - Hipodrom
<b>2.1.1.8</b>	<b>Crearea unui punct intermodal în zona Spitalului Județean</b>
<b>2.1.1.12</b>	Crearea unui terminal intermodal în zona de Est a orașului (Ștrand Bucov)
<b>2.1.1.9</b>	Crearea unui terminal intermodal în zona Podul Înalt
<b>2.1.1.11</b>	Crearea unui terminal intermodal în zona de Sud a orașului (Hipodrom)
<b>2.3.1.1</b>	<b>Modernizarea stațiilor rețelei principale de transport public</b>

2.3.1.3	Modernizarea stațiilor de transport public
2.4.1.1	Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public – tramvaie (10 buc)
2.4.1.2	Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public – troleibuze (12 buc) și autobuze (20 buc)
2.3.1.4	Extindere/modernizare sistem de management al transportului public și e-ticketing

Figură 65 Perioada 2016-2023  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

### 3.9.1. Extinderea infrastructurii de transport

O primă categorie de proiecte o reprezintă **extinderea infrastructurii de troleibuz** (linie electrică de contact, stații de redresare, stații pentru călători, marcaje și indicatoare rutiere).

- Construire infrastructură pentru troleibuz pe ruta Gara de Vest - Ștrand Bucov (6,3 km cale dublă).  
Traseu: Strada Libertății - Strada Mărășești - Strada Rudului - Strada Plăieșilor - Strada Tache Ionescu - Strada Dobrogeanu Gherea - Strada Mihail Kogălniceanu - Strada Nicolae Bălcescu - Strada Poștei - Strada Ștrandului.
- Extinderea liniei de troleibuz 202 de la Pod Înalt la Parcul Industrial Ploiești (4,00 km cale dublă).  
Se propune de asemenea o prelungire a liniei de troleibuz spre zona industrială de vest (Parc Industrial Ploiești) pentru a încuraja folosirea transportului public spre această zonă de lucru (cu mai mult de 9000 de angajați, dar cu răspândire pe o suprafață mare: densitățile locurilor de muncă sunt mai mici decât în alte părți ale orașului). Pentru a avea succes, această măsură necesită și suport din partea angajatorilor.



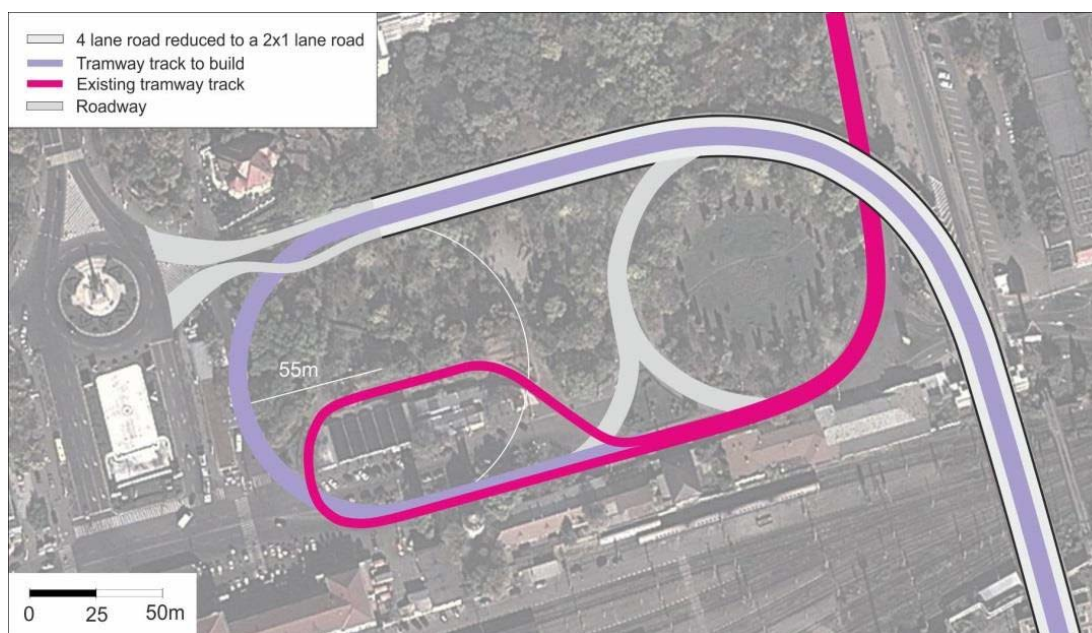
Figură 66 Propunere traseu troleibuz către Parcul Industrial Ploiești  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

- Construire infrastructură pentru troleibuz pe ruta Gara de Vest – Fero (4,8 km cale dublă).  
Traseu :
  - strada Libertății - strada Sondelor - strada Depoului
 Se propune o nouă legătură între garile de vest și de sud. Această propunere poate fi corelată cu realizarea străpunerii (construirea unui nou drum) între strada Libertății și strada Sondelor. Această nouă infrastructură ar facilita legăturile din sudul spre vestul orașului.
  - strada Armoniei - strada Mihai Bravu



Această zonă a fost deservită în trecut de o linie de tramvai, dar strada Mihai Bravu în apropierea centrului oraşului este destul de îngustă: din acest motiv se propune o prelungire a liniei de troleibuz.

- Implementarea unei strategii privind liniile dedicate transportului public pe şine (tramvai). Aceste căi dedicate pot fi amenajate prin intermediul unor lucrări suplimentare (pe termen mediu sau lung, date fiind lucrările curente de pe anumite linii), sau pe termen mai scurt, în funcţie de situaţie, poate fi utilizată o soluţie cu marcaj linie continuă şi/sau o soluţie cu separator fizic realizat din borduri sau stâlpişori reflectorizanţi flexibili, dar şi prin aplicarea de sancţiuni la faţa locului pentru nerespectarea restricţiilor.
- Realizarea unei legături a infrastructurii de tramvai între Şoseaua Vestului şi bulevardul Republicii (0,1 km cale dublă - racord). La intersecţia Şoseaua Vestului / Bulevardul Republicii se propune o conexiune a liniilor de tramvai de pe şos. Vestului spre/dinspre bd. Republicii. Aceasta va permite creerea unei a treia linii de tramvai care să facă legătura între cele două gări de sud şi de vest şi care să deservească şi centrul oraşului.
- Extindere infrastructură de tramvai dedicată pentru asigurarea conexiunii Gara de Sud – Hipodrom. O primă propunere de amenajare a conexiunii între linia de tramvai existentă şi cea propusă pentru extindere ar putea fi considerată cea din figura următoare:



Figură 67 Reamenajarea terminalului de tramvai de la Gara Ploiești Sud în situația extinderii liniei de tramvai către Hipodrom  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

- Stațiile de transport public  
În ceea ce privește stațiile de transport public, analiza a arătat că cele mai multe dintre stații au nevoie de îmbunătățiri în special privind aspectele legate de siguranță și accesibilitate inclusiv pentru persoane cu mobilitate redusă. Prin urmare, în cadrul planului de acțiune se propune un program de modernizare/amenajare a punctelor intermodale, precum și a stațiilor de transport public.
- Modernizarea stațiilor rețelei principale de transport public  
Aceste stații trebuie echipate astfel încât să asigure accesibilitate sporită tuturor utilizatorilor inclusiv PRM, să ofere informații în timp real și să fie dotate cu adăposturi pentru a asigura

protecția călătorilor în caz de intemperii. Amenajările trebuie să aibă în vedere că transferul de la un mod la altul (de exemplu, de la un autobuz/troleibuz la o linie de tramvai) trebuie să se facă în cel mai scurt timp posibil.

- Modernizarea stațiilor de transport public - în lungul rețelei de bază



Figură 68 Diferite exemple de stații: (stânga) stație autobuz în Paris, (mijloc) îmbunătățiri punctuale ale accesibilității în Nantes, (dreapta) stație tramvai în Orléans  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

- Terminale intermodale
  - **Crearea unui punct multimodal (cu P&R și B&R) în zona Spitalului Județean;**  
Proiectul beneficiază deja de un studiu de fezabilitate, conform căruia proiectul include:
    - sistematizare teren, amenajare platformă circulației și parcuri auto pentru mijloace de transport,
    - parcare pentru 15 autobuze,
    - parcare pentru 45 microbuze și maxi-taxi,
    - parcare pentru 80 autoturisme,
    - 10 locuri de parcare pentru taxi,
    - 10 locuri de parcare pentru motocicletă,
    - 80 locuri de parcare pentru biciclete.
    - construire clădire Terminal Multimodal, cu sală de așteptare și spații anexe (vânzare bilete, dispecerat, spații administrative și tehnice, grupuri sanitare, etc)
    - amenajare spații verzi și plantări de copaci
    - amplasare stații autobuz și mobilier urban
    - împrejmuire teren
  - **Crearea unui terminal intermodal în zona de Est a orașului (ștrand Bucov);**
  - **Crearea unui terminal intermodal în zona Podul Înalt;**
  - **Crearea unui terminal intermodal în zona de Sud a orașului (Hipodrom).**

În ceea ce privește dotările unui astfel de punct intermodal, se recomandă: construire clădire care să asigure activitatea de ticketing, relații cu publicul și informarea călătorilor, grupuri sanitare și sală așteptare (după caz), platforme de îmbarcare/debarcare călători accesibilă

tuturor categoriilor de persoane – inclusiv PRM, semnalizare orizontală, verticală. Se recomandă amenajarea concomitentă cu un P+R și/sau B&R.



Figură 69 Exemplu de punct intermodal în Nantes  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești



Figură 70 Exemplu de terminal intermodal (incluzând troleibuze) în Brașov  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

- **Extinderea/ modernizarea sistemului de management al transportului public și e-ticketing**  
Extinderea sistemului de management al transportului public și e-ticketing va lua în considerare următoarele componente:
  - Sistemul software central (centrul pentru control trafic conectat la serverul central, la vehicule și stații);
  - Dispozitivele pentru vehicule (pentru monitorizarea flotei, AVL/AVM, eliberarea de tichete și validarea acestora – atât pentru e-ticketing cât și pentru/sau bilete achitate cash);



- Integrarea pe cât posibil a tuturor stațiilor (echiparea cu sisteme de informare a pasagerilor în timp real și CCTV) - cu prioritate a celor de pe principalele linii de transport public: tramvai, troleibuz.

### 3.9.2. Înnoirea flotei de vehicule de transport public

Actualul parc de vehicule de transport public are în general mai mult de 10 ani vechime, în situația cea mai dificilă regăsindu-se flota de tramvaie și troleibuze.

Estimarea necesarului de vehicule a luat în considerare atât proiectele de infrastructură cât și propunerile de operare, respectiv noua structură de linii, frecvența și îmbunătățirea vitezei comerciale (cca 20 km/h pentru tramvaie și 18.5 km/h pentru troleibuze). Sporirea vitezei comerciale determină un număr mai redus de vehicule necesare față de situația actuală; cu toate acestea estimările cuprind inclusiv un număr de vehicule de rezervă, necesare din motive de mentenanță.

Astfel s-a estimat un necesar de 104 de vehicule pentru operarea întregii rețele urbane, respectiv 18 tramvaie, 26 troleibuze și 60 autobuze.

Luând în considerare vârsta flotei actuale este necesară reînnoirea pe termen scurt și mediu și/sau modernizarea flotei, dacă este în stare bună. Pentru noile vehicule se propune un program multi-anual de achiziție defășurat în trei etape 2016-2018, 2019-2023 și 2024-2030, atât pentru transportul pe șine cât și pentru cel auto:

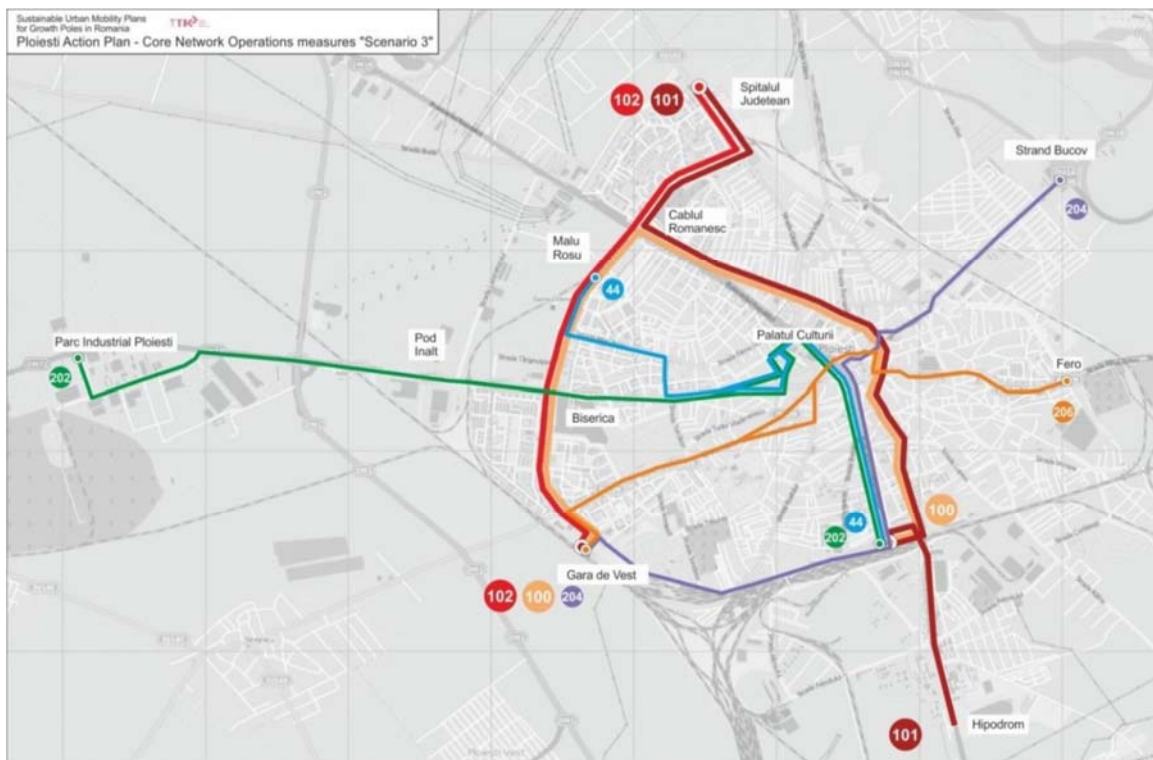
- Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului pe șine;
- Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public (autobuze și troleibuze).

La achiziționarea noilor vehicule trebuie luate în considerare criterii precum capacitatea vehiculelor, normele de poluare, dotarea cu facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, oportunitatea cumpărării de autobuze electrice sau hibride (pentru cea de a treia etapă dacă prețurile acestora vor fi mai accesibile în anii următori).

### 3.9.3. Operarea transportului public. Politici

#### Linii principale de transport public

Planul de operare propus pentru liniile principale (de tramvai/troleibuz) în ipoteza realizării tuturor proiectelor de infrastructură este ilustrat în figura următoare:



Figură 71 Măsurile propuse pentru operarea transportului public în municipiul Ploiești, (linii principale)  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

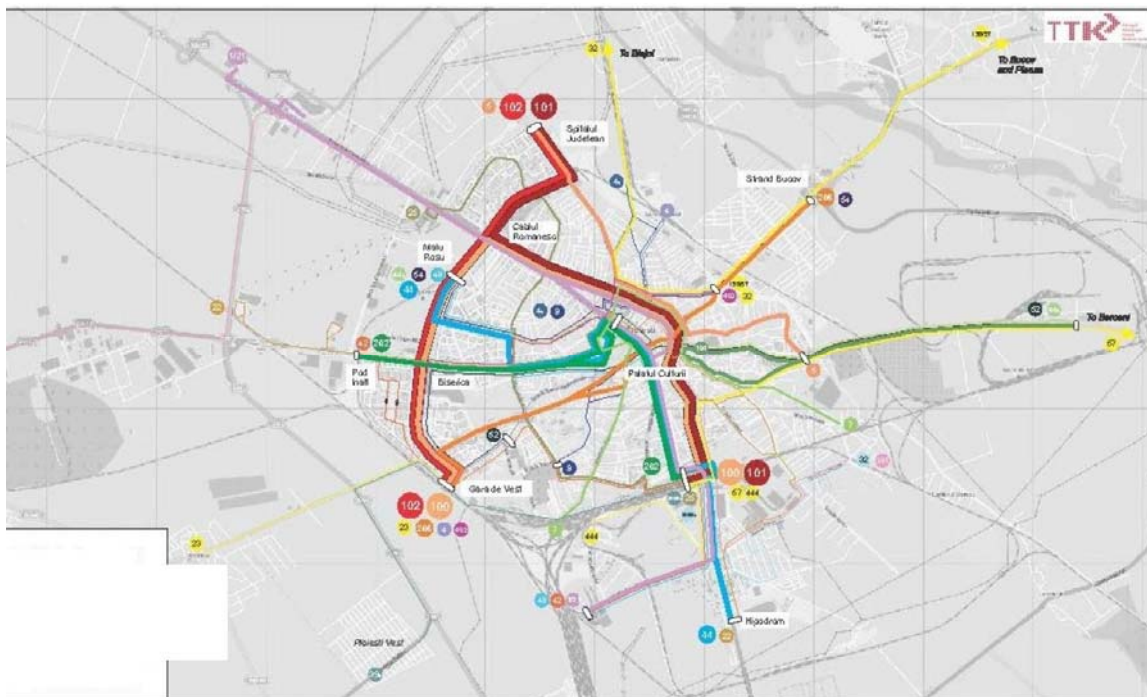
Se propune ca liniile principale să aibă o frecvență la 10 min pe tot parcursul zilei, ținând seama:

- în primul rând că, noile tramvaie și troleibuze vor avea o capacitate mai mare decât cele actuale,
- în al doilea rând, că cele mai multe dintre secțiunile importante au mai multe linii care le deservesc. Prin urmare, o frecvență 10 minute pentru fiecare linie este de fapt o frecvență 5 minute pe mai multe sectoare care au 2 linii sau chiar mai mult pentru secțiunile centrale cu 3 sau 4 linii.
- în al treilea rând o frecvență mai mică pentru vehicule de capacitate mai mare înseamnă costuri operaționale mai mici în general
- în al patrulea rând o frecvență la 10 minute permite crearea unui program mai ușor de înțeles utilizatori (de exemplu, tramvaiul va opri în stație la 12:02, 12:12, 12:22, 12:32 etc.)
- în cele din urmă, pentru stațiile deservite de o singură linie, se consideră în general că 10 minute este limita de timp de așteptare pentru navetiști sau acceptabilă pentru persoanele care au posibilitatea de a utiliza mașina.

#### Linii secundare (complementare) de transport public

Analizele au arătat că rețeaua existentă de autobuze ar trebui, de asemenea îmbunătățită.

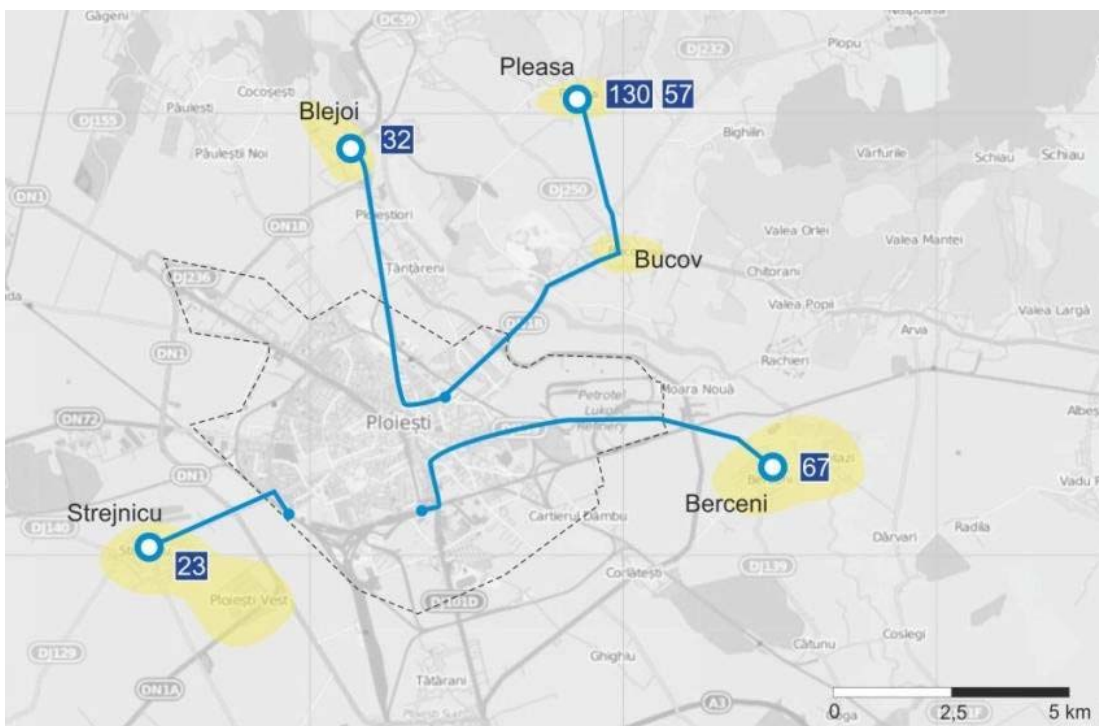
Întrucât unele linii de autobuz se suprapun cu liniile de tramvai, iar unele zone nu sunt deservite de serviciile de transport urban, se propune adaptarea liniilor urbane ca în figura următoare:



Figură 72 Măsurile propuse pentru operarea transportului public în municipiul Ploiești, (linii principale și secundare)  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Noua structură de linii a luat în considerare următoarele principii:

- având în vedere reabilitarea liniilor tramvai, precum și implementarea liniilor dedicate pentru transportul pe șine, o zonă mult mai mare este bine deservită de tramvaie și nu mai necesită servicii suplimentare de transport cu autobuzul. Implementarea tarifului integrat va facilita, de asemenea, transferul călătorilor de pe o linie pe alta. Prin urmare, numărul de linii de autobuz a fost redus. Acest lucru ar trebui să îmbunătățească, de asemenea, performanța economică a rețelei.
- deservirea unor zone neacoperite de transport public în prezent în Ploiești Nord, Vest I și Republicii.
- liniile județene ce deservește zonele periurbane ale municipiului Ploiești au fost integrate ca linii suburbane: de exemplu, linii spre Blejoi, Bucov, Berceni. Se oferă astfel o mai bună integrare a liniilor urbane și suburbane organizate de autoritatea de transport a polului de creștere, în timp ce județul ar rămâne responsabil cu organizarea tuturor liniilor ce deservește teritoriile din afara polului de creștere.
- pentru asigurarea unui nivel acceptabil de serviciu, sectoarele cele mai încărcate sunt deservite de linii principale, iar propunerile încearcă să ofere legături cât mai directe între principalii generatori și punctele intermodale ale rețelei majore.
- liniile sunt clasificate în trei categorii: linii principale (rețeaua majoră), linii secundare, linii terțiare (cu doar câteva servicii pe zi). Liniile principale au frecvențe mai mari și capacități mai ridicate, în timp ce liniile secundare asigură legătură zonelor cu densitate mai redusă sau a zonelor periurbane la rețeaua majoră.



Figură 73 Linii de transport județean ce deserveșc zona limitrofă a municipiului Ploiești  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Caracteristicile liniilor de autobuz propuse se regășesc mai jos:

Linie	Categorie linie	Frecvența actuală	Frecvența propusă
104	Primară	16 min	10 min pe tot parcursul zilei
22	Terțiară	35 min	20 min
1/21	Primară	14 min	10min pe tot parcursul zilei
5	Primară	17 min	10min pe tot parcursul zilei
402	Terțiară	1 h	1 h
39b	Terțiară	1 h	1 h
7	Secundară	25 min	15 min în ora de vârf, 20 min în afara orei de vârf
444	Terțiară	10/zi	10/zi
23	Terțiară	72/zi	72/zi
48	Terțiară	1/zi	1/zi
42	Terțiară	1/zi	22/zi
67	Terțiară	22/zi	22/zi
301	Terțiară	3/zi	3/zi
32	Terțiară	64/zi	64/zi
130/57	Terțiară	24/zi	24/zi
54	Terțiară	1/zi	1/zi
4b	Terțiară	45 min	45 min



4	Terțiară	1 h	1 h
44b	Terțiară	6/zi	6/zi
52	Terțiară	1/zi	1/zi
8	Terțiară	4/zi	4/zi
25	Secundară	-	15 min în ora de vârf, 20 min în afara orei de vârf

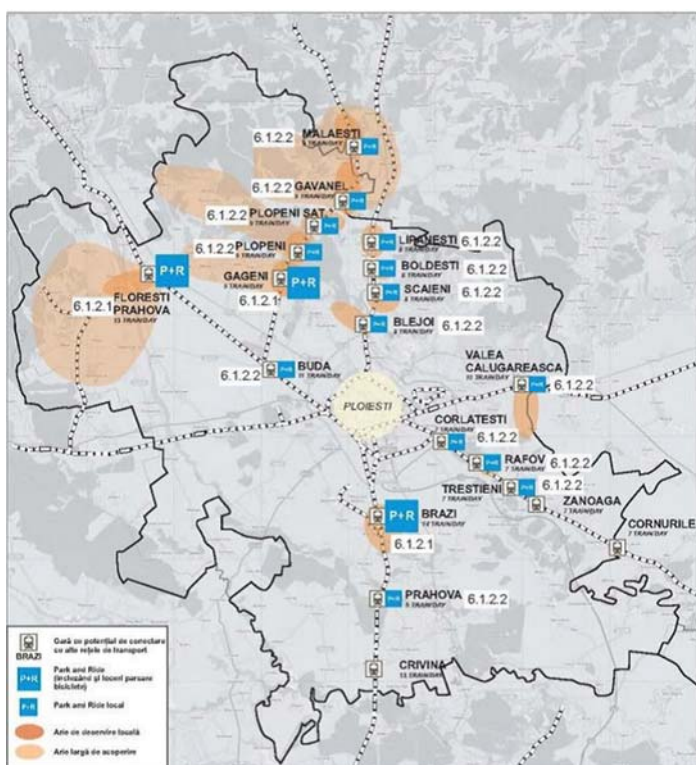
O altă măsură operațională poate fi considerată implementarea unui tarif integrat, în cazul în care utilizatorii ar plăti pentru acces la rețeaua de transport public (sistem bazat pe zone) și nu pentru utilizarea fiecărei linii (sistem bazat pe linii).

#### La nivelul polului de creștere Ploiești

Cu condiția punerii în aplicare a unui tarif integrat în primul rând, rutele liniilor județene ar putea fi revizuite pentru a servi de fapt gările (în funcție de orarul trenurilor). Acest lucru ar permite pasagerilor să beneficieze de o conexiune rapidă la oraș, în timp ce vehiculele liniei județene ar putea fi utilizate pe o altă rută sau pentru un alt serviciu după ce a asigurat transferul pasagerilor la gara locală.

Un alt mod de a îmbunătăți accesibilitatea la transportul public în polul de creștere ar fi punerea în aplicare a facilității Park & Ride și Bike & Ride în diferite gări. Nu ar trebui să fie întotdeauna zone de parcare mari, ci mai degrabă doar câteva spații pentru autoturisme și biciclete.

Pentru a încuraja și mai mult utilizarea trenului în polul de creștere s-ar putea generaliza introducerea acestor măsuri în toate stațiile. Desigur, facilitățile de tip P&R ar trebui să fie adaptate la dimensiunea gării și la numărul de trenuri pe zi. Pentru început unele facilități de tip P&R ar putea fi reduse doar la nivelul unui B&R care s-ar putea pune în aplicare, de exemplu, doar cu un rastel pentru biciclete.



Figură 74 Măsurile propuse pentru transport public la nivelul polului de creștere Ploiești

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Unele linii ar trebui revăzute și eventual trecute în subordinea Autorității de Transport Metropolitan (sau Asociației de Transport Public - dacă aceasta va fi înființată), aceasta ar face rețeaua de transport public mult mai lizibilă pentru utilizatori.

Pentru sporirea atractivității transportului public, dar și pentru îmbunătățirea calității mediului de viață se recomandă ca activitățile de întreținere aferente transportului public să se reflecte și în respectarea/menținerea unor condiții de igienă<sup>28</sup> adecvate atât în mijloacele de transport în comun, cât și în stații/terminalele de transport public/punctele intermodale.

### 3.10. Transport de marfă

Proiectele privind logistica urbană vizează următoarele proiecte pentru perioada 2014-2023 și, respectiv 2024-2030:

Cod proiect	Proiect
8.1.1.4	Parcare pentru vehiculele de marfă în zona industrială Pod Înalt

Figură 75 Perioada 2014-2023

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Cod proiect	Proiect
8.1.1.2	Parcare pentru vehiculele de marfă (MTMA≤ 3.5 tone): Piața Nord
8.1.1.3	Parcare pentru vehiculele de marfă (MTMA≤ 7.5 tone): Obor

Figură 76 Perioada 2024-2030

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

În ceea ce privește dotările minime, pentru stațiile și locurile de parcare pentru vehiculele de mică capacitate acestea trebuie prevăzute cu platforme de parcare, semnalizate și marcate corespunzător.

Parcările de lungă durată, pentru vehicule grele de transport marfă trebuie prevăzute cu următoarele dotări minime:

- platformă pentru parcare vehicule de marfă grea,
- împrejmuire,
- semnalizare și marcaje rutiere,
- iluminat,
- acces apă potabilă
- WC public și dușuri.

De asemenea se propune/recomandă actualizarea reglementărilor privind circulația în municipiul Ploiești a autovehiculelor cu masa maximă autorizată de peste 3,5 tone (Planul Strategic de Logistică existent) prin ajustarea traseelor de tranzit și a limitelor zonelor de acces actuale pentru vehiculele de marfă de peste 3.5 tone odată cu extinderea infrastructurii rutiere și a reconversiei funcționale (spre exemplificare, Planșa 8AI și, respectiv Planșa 8AII), astfel încât să se diminueze impactul traficului de marfă (zgomot și vibrații, emisii, accidente) atât asupra infrastructurii rutiere, cât mai ales asupra mediului traversat.

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

#### Deplasări cu bicicleta

Proiectele privind deplasările cu bicicleta, vizează următoarele proiecte pentru perioada 2016-2023.

od proiect	Proiect
3.1.1.4	Extindere piste pentru biciclete pe direcția Est-Vest între zona centrală și cartierul Bereasca până la Centura Est
3.1.1.6	Legătură inelară Sud
3.1.1.2	Legătură radială între zona centrală și Parcul Industrial Ploiești
3.1.1.3	Extindere piste pentru biciclete pe direcția Est-Vest între zona centrală și Centura Vest
3.1.1.8	Legătură inelară Vest
3.1.1.1	Extindere piste pentru biciclete între zona centrală și Cartierul Republicii
3.1.1.14	Extindere piste pentru biciclete pe pasaj Bariera București
3.3.1.1	Parcări pentru biciclete în zona parcurilor, pentru Universități/Facultăți și pentru instituții publice
3.1.1.12	Extindere piste pentru biciclete între Hipodrom și Centura Est Ploiești
3.1.1.11	Legatură str. Rudului
3.1.1.9	Completare rețea în zona de est între Cartierul Mihai Bravu și cartierul Gh. Doja
3.1.1.13	Completare rețea în Cartierul Bereasca cu legătură la satul Țântăreni (Blejoi)
3.1.1.10	Legătură între Gara de Sud și cartierul Democratiei
3.1.1.7	Reabilitarea infrastructurii existente pentru biciclete
3.3.1.3	Implementare sistem municipal de închiriere biciclete <sup>29</sup>
3.3.1.2	Extindere parcări pentru biciclete în zona instituțiilor publice
3.3.1.8	B+R: Gara de Sud

Figură 77 Perioada 2016-2023

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

**Proiectele de tip legătură /extindere infrastructură pentru biciclete presupun** lucrări pentru amenajarea pistelor/ benzilor pentru biciclete inclusiv semnalizare verticală și orizontală.

**Proiectul de reabilitare infrastructură pentru biciclete presupune** lucrări de refacere a semnalizării orizontale și verticale, ajustări ale traseelor în special în zona stațiilor de transport public și în intersecții.



Figură 78 Propuneri de amenajare a infrastructurii pentru biciclete în etapa I. Profile transversale  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

O atenție deosebită se va acorda amenajărilor pistelor/benzilor pentru biciclete în zona stațiilor de transport public și a intersecțiilor.

**Proiectele de tip B+R** presupun amenajarea unor parări pentru biciclete de tip B&R în zona porților de intrare în oraș (gări, terminale de transport public urban) și în zona parcarilor de tip P&R.

Pentru facilitățile de tip Bike & Ride uneori poate fi suficient doar un rastel, în condiții de siguranță și de adăpost, iar pentru parările pentru biciclete adesea poate fi suficient și un simplu rastel, chiar neacoperit.

La întocmirea studiilor de fezabilitate privind amenajările pistelor/infrastructurii pentru biciclete se propune consultarea unor documentații ce ilustrează exemple de bune practici.

#### Pasaje pietonale pe sub calea ferată

Proiectele privind pasajele pietonale pe sub calea ferată, vizează următoarele proiecte pentru perioada 2016-2023.

Cod proiect	Proiect
4.1.1.23	Pasaj subteran pietonal și pentru biciclete la Gara de Vest în legătură cu noul Parc Municipal și cu peroanele gării
Cod proiect	Proiect
4.1.1.24	Pasaj subteran sau suprateran pietonal și pentru biciclete la Gara de Sud în legătură cu cartierul Bariera București și eventual cu peroanele gării

Figură 79 Perioada 2016-2023

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Se va avea în vedere la amenajarea acestor pasaje asigurarea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă (dotarea cu lifturi/scări rulante).

### **3.12. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare)**

Proiectele privind **managementul traficului** vizează următoarele proiecte pentru perioada 2016-2023.

Cod proiect	Proiect
7.1.1.1	Amenajarea centrului de management al traficului
7.1.1.4	Extinderea sistemului de management al traficului. Includerea componentei de prioritizare a transportului public local
7.1.1.2	Extinderea sistemului de management al traficului prin integrarea de noi intersectii semaforizate cu functionare in regim adaptiv si sistem de comunicatii
7.1.1.5	Integrarea managementului parcarilor

Figură 80 Perioada 2016-2023

Sursă: P.M.U.D. Ploiești

#### 3.12.1 Amenajarea centrului de management al traficului

- Amenajarea unui centru pentru managementul traficului cu data room, camera operatori, zona de relaxare, sala sedinte, grup sanitar.

Echipamente propuse:

- server de management al traficului;
- server cu interfata grafica cu utilizatorii

- server de gestiune a comunicatiilor
- server de comunicatii in situatii de urgenta - apel de urgenta catre politie,
- pompieri, salvare in functie de natura incidentului
- sistem stocare
- server baza de timp pentru sistem
- wall display
- server CCTV
- servere pt aplicatii de monitorizare a retelei de comunicatii si a
- echipamentelor

Se recomanda corelarea cu proiectul pentru asigurarea infrastructurii de comunicatii.

### 3.12.2. Extinderea sistemului de management al traficului, prin integrarea de noi intersecții semaforizate cu funcționare în regim adaptiv și sistem de comunicații

- 10 intersecții existente de reechipat și 67 de intersecții noi dotate cu automate de dirajare a traficului; echipamente de detecție; semafoare cu sistem optic LED;

Echipamente propuse:

- automat pentru dirijare circulație;
- echipament pentru comunicatii;
- echipament pentru racordarea la fibra optica;
- semafoare vehicul/pieton/tramvai/bicicletă LED;
- butoane pieton/biciclist;
- echipamente pentru detectie (camere video sau bucle inductive in functie de conditiile de amplasare);
- camere pentru video supraveghere in intersecții.

Lucrari pentru canalizatii semaforizare/detectie, instalare cablaj semaforizare/detectie, priza de pamant, instalare de stalpi proprii pentru instalatia de/detectie (Daca este cazul)

- Extinderea sistemului de management al traficului. Includerea componentei de prioritizare a transportului public local: pentru reducerea întârzierilor vehiculelor de transport public, acest proiect presupune echiparea întregii flote de vehicule și tramvaie cu transpondere, precum și lucrări pentru instalare testare și configurare transpondere/software în centrul de management al traficului. Este propus a fi implementat în etapa 2016-2018.
- Integrarea managementului parcărilor: este propus a fi implementat în perioada 2019-2023. Include 6 parări de lungă durată și 3 park & ride/4 parcare vehicule marfă.

Pentru fiecare parcare de lungă durată sunt necesare:

- 7 panouri de informare cu numărul de locuri disponibile în parcare amplasate pe orază de maxim 200 - 300 m;
- 7 - 10 indicatoare statice;
- sistem de contorizare intrări/ ieșiri din parcare;
- controller local;
- echipament de comunicații.

Echipamente propuse in zona fiecărui park & ride și parcare marfă:

- 6 panouri de informare cu numarul de locuri disponibile în parcare,
- 8 indicatoare statice
- sistem de contorizare intrări/ ieșiri din parcare,
- controller local;
- echipament de comunicații.

De asemenea sunt necesare lucrări pentru canalizații electrice, instalare cablaj, prize de pamant, instalare de stalpi proprii/console pentru panourile de informare dinamice.



Proiectul se corelează cu proiectele de tip **Reorganizarea circulației**.

### 3.13. Parcări

Prezentele propuneri trebuie corelate cu politica de parcare mult mai restrictivă în care se va pune accent pe reducerea spațiilor de parcare pe stradă atât în zona centrală, cât și în cartierele colective de locuințe.

Politica de parcare propusă recomandă includerea pentru viitor de noi facilități de parcare.

Aceste noi facilități necesită spațiu suficient, care ar putea fi o mare problemă pentru centrul orașului. Într-un prim pas, a fost identificat un număr de spații libere (fără a se cunoaște situația juridică a terenului). În figura de mai jos sunt indicate 6 potențiale locații pentru parcări colective situate la limita centrului orașului.



Figură 81 Posibile locații pentru parcări colective în zona centrală  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Aceste propuneri (prezentate tabelar în Anexa 6 și Planșele 5 AI/II trebuie corelate cu cele privind spațiile de parcare de tip P+R de la porțile orașului și cu cele de tip management (semnalizare de orientare și informare, ITS) în vederea reducerii timpului în căutarea unui loc de parcare. Pentru parcările colective și P+R propuse se pot înființa stații de încărcare (pentru automobilele electrice) publice sau semi-publice în cazul în care electromobilitatea la nivelul autoturismelor ia amploare.

De asemenea, spații pentru parcări colective/garaje supraetajate sau subterane ar trebui identificate și în cartierele cu densitate mare a populației. Pe Planșele 5 AI/II sunt sugerate deja câteva locații unde s-ar putea amenaja cel puțin soluții mai puțin costisitoare de tip smart parking.

Totuși studii (inclusiv de oportunitate, fezabilitate) ar trebui realizate astfel încât terenul să fie utilizat cât mai eficient cu putință.

Proiectele privind **parcărilor** vizează următoarele proiecte pentru perioada 2014-2023 și, respectiv 2024-2030, în contextul implementării unei politici transparente și coerente de parcare la nivelul municipității.

Cod proiect	Proiect
5.1.1.2	Parcare colectiva in zona centrala: Hotel Prahova Plaza (se coreleaza cu proiectul de introducere linie de troleibuz 206 Gara de Vest - DN1B)
5.1.1.1	Parcare colectiva in zona centrala: Palatul Culturii/ Curtea de Apel Ploiesti
5.1.1.3	Parcare colectiva in zona centrala: Piata Centrala (se coreleaza cu proiect de reamenajare a Pietei Centrale)
5.1.1.4	Parcare colectiva in zona centrala: Tribunal Prahova
5.1.1.9	"Parcari/ garaje colective in cartiere (rezidentiale): Malu Roșu –str. Branciog

Figură 82 Perioada 2016-2023  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Cod proiect	Proiect
5.1.1.8	Parcari/ garaje colective in cartiere (rezidentiale): Malu Rosu: smart parking – 10 garaje
5.1.1.5	Parcare colectiva in zona centrala: Str Valeni
Cod proiect	Proiect
5.1.1.9	Parcari/ garaje colective in cartiere (rezidentiale): Malu Rosu: Dealul cu Piatră și Măguri
5.1.1.7	Parcari/ garaje colective in cartiere (rezidentiale): Nord Idela- Cameliei
5.1.1.10	Parcari/ garaje colective in cartiere (rezidentiale): Enachita Vacarescu – str. Carol Davila
5.1.1.6	Parcare colectiva in zona centrala: Inspectoratul Judetean de Politie

Figură 83 Perioada 2024-2030  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești



### 3.13.1. Implementarea unei politici de parcare eficiente și integrate

**Politica de parcare** propusă ține cont de următoarele criterii:

- limitarea și taxarea parcării la sol,
- organizarea pe cât posibil a necesarului de locuri de parcare în parcări multietajate, subterane și supraterane,
- restricții de timp în special pentru parcare în centrul orașului,
- tarification diferențiată în funcție de zonă,
- reglementări de parcare care să țină cont de interesele rezidenților și care să nu determine pe cei care parchează în centrul orașului să facă acest lucru în zonele rezidențiale înconjurătoare.

Propunerea pentru zonele de parcare are în vedere structurile urbane de bază, precum locația zonelor pietonale, zonele cu cerere mare de locuri de parcare și zonele rezidențiale care ar trebui să fie protejate de parcare pe termen lung.

Structura zonelor de parcare pornește de la zona centrală a orașului. Cea mai mare cerere de parcare este așteptată în jurul zonei pietonale. În plus, navetiștii tind să parcheze mașina cât mai aproape de locul de muncă. Zonele de parcare sunt în general circulare în jurul centrului orașului.

Astfel, zona cu cea mai mare cerere de parcare poate fi tratată diferit față de zonele înconjurătoare. În plus, în zonele rezidențiale înconjurătoare oamenii au nevoie să își poată parca mașina aproape de casa lor.

Următorul tabel propune condiții potențiale pentru fiecare dintre zonele de parcare. Acesta constituie o bază pentru continuarea unor discuții în vederea implementării managementului locurilor de parcare.

Zonă de parcare	Durată maximă de parcare [h]	Tarif de parcare pe oră Exemplu	Parcare rezidențială
0 (centrul orașului)	2	3,00 lei/h	Tipul 1, Tipul 2
1, opțiunea 1 (zona înconjurătoare)	3	2,00 lei/h	Tipul 3
1, opțiunea 2 (zona înconjurătoare)	2	-	Tipul 3
1, opțiunea 3 (zona înconjurătoare)	-	3,00 lei/h	Tipul 3

Figură 84 Durata de parcare și tariful de parcare pe zonă de parcare  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Există trei opțiuni diferite despre cum să definim zona de parcare 1. În ceea ce privește condițiile locale, poate fi aleasă una din aceste opțiuni. Factorii importanți care ar trebui luați în considerare sunt numărul de locuri de parcare disponibile, raportul dintre cerere și ofertă sau utilizatorul obișnuit din această zonă (rezidenți, vizitatori, navetiști...).

O potențială reglementare pentru parcare rezidențială este prezentată în următorul tabel:

Tipul	Durata de parcare maximă	Tarif anual Exemplu	Cerința
1	Ziua (07:00-18:00): 2h Noaptea (18:00-07:00): Fără limitare	100 lei/an	Permis de parcare
2	-	600 lei <sup>31</sup> /an	Permis de parcare
3	-	100 lei/an	Permis de parcare

Figură 85 Reglementarea cu privire la parcare rezidențială  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Din nou sunt sugerate trei tipuri diferite. Primul și al doilea tip se referă la Zona de parcare 0 din centrul orașului. În timpul zilei, durata de parcare este limitată la 2 ore. O alternativă ar putea fi un tarif anual mai mare fără restricții de timp. Din punct de vedere al protecției mediului, tariful anual ar putea fi diferențiat în funcție de norma de poluare a mașinii.

Mai mult decât atât, ***politica de parcare poate fi consolidată cu prevederi în regulamentul de urbanism, cu limitarea numărului de locuri de parcare în zona centrală sau în zonele cu accesibilitate ridicată la transportul public.***

Bineînțeles că ***politica de parcare trebuie susținută de aplicarea de sancțiuni în cazul nerespectării acesteia. Aplicarea strictă a restricțiilor de parcare pe stradă este necesară pentru ca cetățenii să utilizeze parcurile colective supra/subterane, în scopul de a se asigura veniturile pentru aceste tipuri de parări.***

Numărul exact al locurilor de parcare necesar se va determina în cadrul studiilor de fezabilitate ulterioare și în acord cu politica de parcare adoptată.

### 3.14. Zonele cu nivel ridicat de complexitate

Propunerile referitoare la zonele cu nivel ridicat de complexitate, precum zona centrală și cartierele rezidențiale se eșalonează după cum urmează:

Cod proiect	Proiect
<b>Concept zona centrala</b> <b>9.1.1.1</b>	Extinderea arealului cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în zona centrală a Municipiului Ploiești
<b>9.1.1.7</b>	Reorganizarea circulației în cartier și crearea unui areal cu prioritate / favorabil persoanelor care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști), în perimetrul unei centralități de cartier: Cartier Vest II
<b>9.1.1.6</b>	Crearea unui areal cu prioritate / favorabil persoanelor care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști), în perimetrul unei centralități de cartier: Cartier Vest I
<b>9.1.1.10</b>	Reorganizarea circulației în cartier: Cartier Bereasca
<b>9.1.1.8</b>	Reorganizarea circulației în cartier și crearea unui areal cu prioritate / favorabil persoanelor care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști), în perimetrul unei centralități de cartier: Cartier 9 Mai
<b>9.1.1.3</b>	Reorganizarea circulației în cartier și crearea unui areal cu prioritate / favorabil persoanelor care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști), în perimetrul unei centralități de cartier: Cartier Nord
<b>Concept zona rezidentiale</b> <b>9.1.1.2</b>	Crearea unui areal cu prioritate / favorabil persoanelor care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști), în perimetrul unei centralități de cartier: Cartier Malu Rosu

9.1.1.9	Reorganizarea circulației în cartier și crearea unui areal cu prioritate / favorabil persoanelor care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști), în perimetrul unei centralități de cartier: Cartier Democratiei
9.1.1.5	Reorganizarea circulației în cartier și crearea unui areal cu prioritate / favorabil persoanelor care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști), în perimetrul unei centralități de cartier: Cartier Ienachiță Văcărescu

Figură 86 Perioada 2016-2023  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

Cod proiect	Proiect
9.1.1.4	"Reorganizarea circulației în cartier și crearea unui areal cu prioritate / favorabil persoanelor care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști), în perimetrul unei centralități de cartier: Andrei Mureșanu

Figură 87 Perioada 2016-2023  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

**Zona centrală** (ce include și obiective cu valoare arhitecturală, culturală, comunitară) trebuie pusă în valoare prin ameliorarea calității spațiilor publice și creșterea confortului de deplasare și recreere pentru pietoni și bicicliști. De aceea trebuie organizată ca zonă favorabilă și cu prioritate pentru deplasările nemotorizate (DNM). În acest sens se propune extinderea arealului favorabil pietonilor, printr-o serie de măsuri, cuprinse în două scenarii:

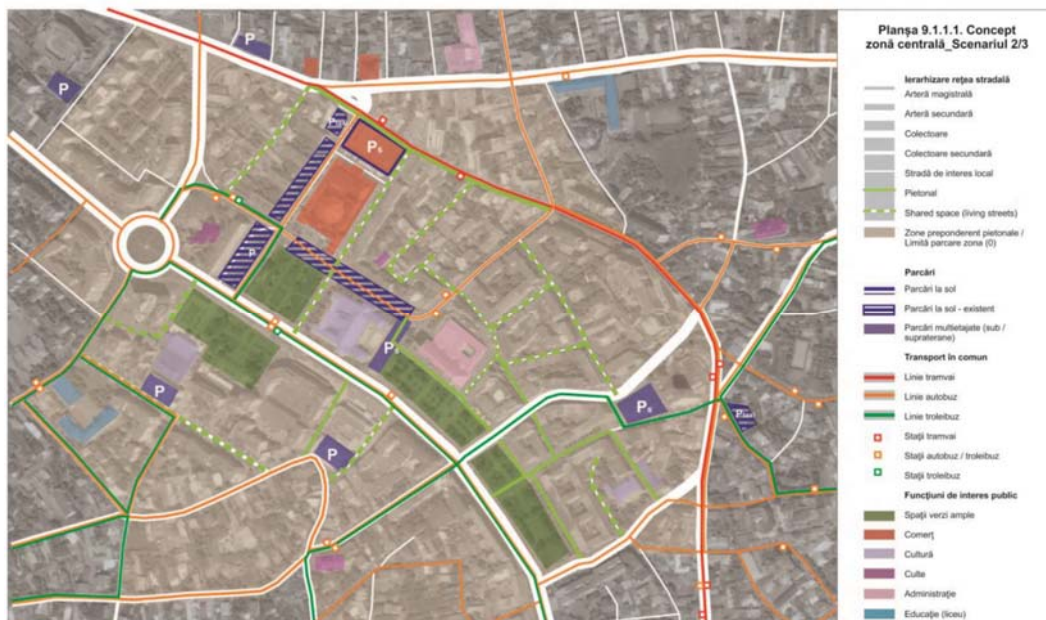
- Amenajarea unor străzi pietonale: str. Sublocotent Erou Călin Cătălin;
- Amenajare stradă pietonală cu tramvai: str. George Coșbuc (între str. Greceanu și str. Gh. Doja);
- (Re)organizarea unor străzi de tip shared-space (cu utilizare în comun);
- Străzile organizate după modelul cu utilizare în comun, partajate / shared-space, cu zonă de confort (pe care vehiculele nu au voie să circule sau să staționeze neregulamentar) – pietonii pot traversa și circula pe tot spațiul străzii, în mod regulamentar: str. Unirii, str. Uluerului, str. Griviței, str. Constanței, str. Bibescu Vodă, str. General Traian Mosoiu, str. Basarabilor, str. Paris, str. Romană (parțial), alee Teatru Toma Caragiu, str. Al. I. Cuza, acces parcare Omnia din Bd. Republicii);
- Limitarea accesului și vitezei de deplasare a vehiculelor, care pierd orice;
- prioritate de trecere (20km/h);
- Parcarea pe stradă se face doar în lungul străzii și doar pe o parte;
- Limitarea parcării pe stradă și eliminarea treptată a acestora în anumite sub-zone;
- Configurări și dispozitive pentru calmarea traficului;
- Reorganizarea circulației în intersecții;
- Amenajarea unor stații noi/suplimentare de transport public.



Figură 88 Exemplificare buna-practica: Spațiu “utilizat în comun”, partajat (“shared-space”), cu o slabă diferențiere a carosabilului și circulației pietonale (nivel comun, textură asemănătoare deși sesizabil diferențiată), în zone centrale și/sau comerciale sau  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești



Figură 89 Exemplificare bune practici: pietonale cu tramvai  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești



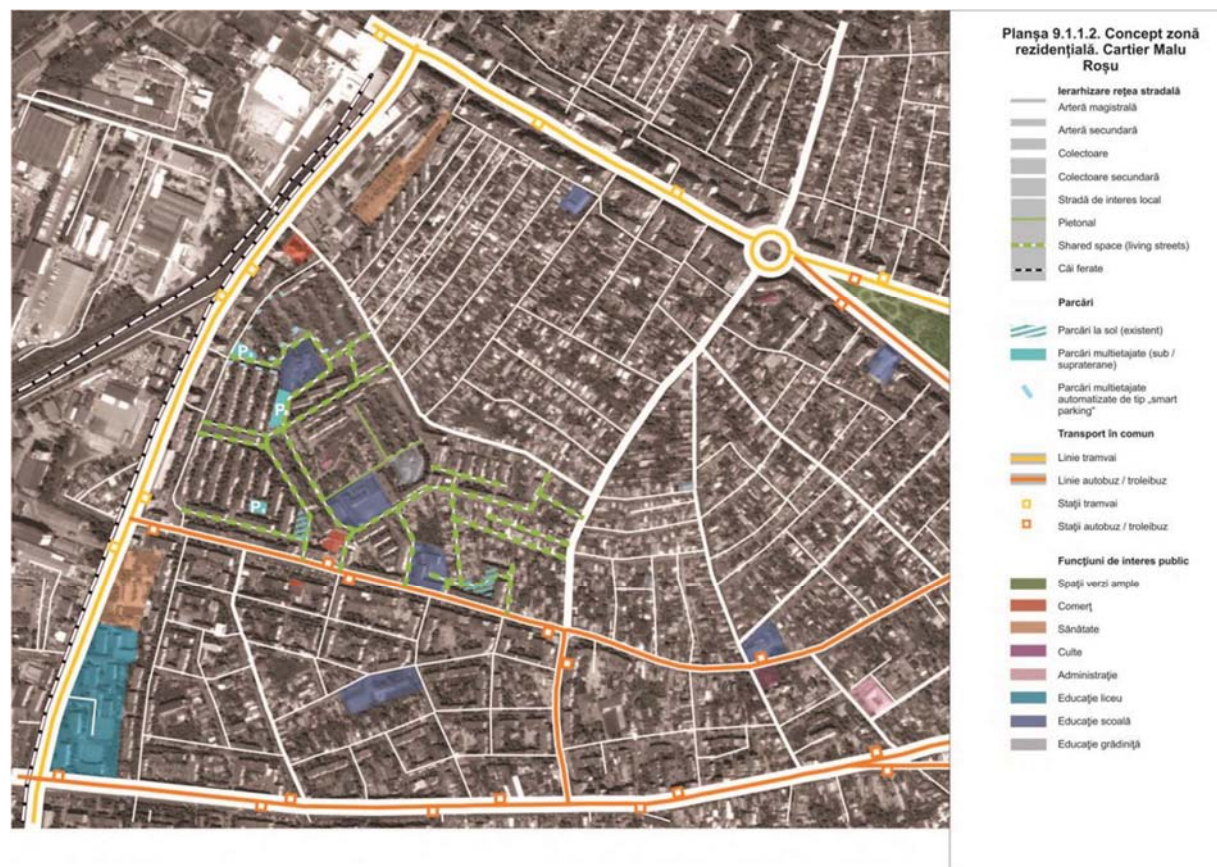
Figură 90 Plan de intervenție  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești



### 3.14.1. Cartiere rezidențiale

Un model asemănător de abordare, de tip “zonă rezidențială” se propune pentru cartierul Malu Roșu), în care ameliorarea spațiului urban și a calității locuirii se bazează pe reorganizarea mobilității și crearea unor străzi favorabile deplasărilor nemotorizate (DNM).

Conceptul propus pentru Cartierul Malu Roșu poate fi implementat și în interiorul celorlalte cartiere: Vest I, Vest II, Bereasca, 9 Mai, Nord, Enachiță Văcărescu.



Figură 91 Plan de amenajare a cartierului Malu Roșu ca “zonă rezidențială” (v. Planșa 9.1.1.2 Concept zonă rezidențială. Cartier Malu Roșu)  
Sursă: P.M.U.D. Ploiești

### 3.15. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

În ceea ce privește intermodalitatea se propune o rețea de parcări de tip P+R corelată cu sistemul de transport public, etapizată după cum urmează pentru:

Cod proiect	Proiect
6.1.1.1	Amenajare P+R/ B+R in zona Gării de Vest
6.1.1.2	Amenajare P+R/ B+R în zona Pod Înalt, Cablul Românesc și Ștrand Bucov
6.1.1.3	Amenajare P+R/ B+R in zona Hipodrom și Fero
6.1.2.1	Amenajare P+R local la Gara Brazi, Gageni, Florești

6.1.2.2	Amenajare P+R/ B+R local la gările Buda, Plopeni, Plopeni Sat, Gavanel, Malaesti, Lipanesti, Boldesti-Scaieni, Blejoi, Valea Calugareasca, Corlatesti, Rafov, Trestieni, Zanoaga, Cornurile, Prahova;
---------	---

*Figură 92 . Perioada 2016-2023*

*Sursă: P.M.U.D. Ploiești*

Se recomandă utilizarea gratuită a acestui tip de facilitate de parcare.

În ceea ce privește dotările minime, P+R trebuie să fie prevăzute cu următoarele elemente:

- platformă pentru parări autoturisme;
- parcare pentru biciclete;
- împrejmuire;
- semnalizare și marcaje rutiere;
- panouri informare;
- iluminat;
- WC public.

#### 3.15.1. Recomandări pentru ameliorarea calității portilor rutiere și feroviare a orașului

**Gara Ploiești Sud**, ca poartă urbană feroviară, este un nucleu important de accesibilitate și constituie prin aceasta o formă de centralitate urbană. La nivel european, gările principale ale orașelor se transformă în poli intermodali principali ai acestora, în care se integrează și corelează transportul de mare distanță (regional, național, internațional) cu transportul local și cu activități de interes general (comerț, servicii). Acestei evoluții i se asociază de obicei o dinamică de restructurare urbană a zonei gării (chiar dacă va fi implementată pe termen lung, care va excede orizontul de timp al prezentului studiu), cu creșterea intensității de utilizare a terenurilor și transformări funcționale (amplasarea unor funcțiuni care valorifică accesibilitatea sporită). Procesul de regenerare / restructurare urbană trebuie anticipat, planificat coerent și reglementat prin planuri urbanistice (PUG, PUZ). Arealul adiacent gării Ploiești ar trebui să devină un spațiu urban reprezentativ, estetic și agreabil, favorabil deplasărilor nemotorizate și transportului public. Acest tip de reorganizare trebuie să se facă printr-o planificare integrată care să coreleze dezvoltarea / regenerarea / restructurarea spațială cu planificarea mobilității (planificare UM).

# XI. STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ PENTRU POLUL DE CREȘTERE PLOIEȘTI 2014-2020

## 1. Analiză SWOT :

PUNCTE TARI	JUSTIFICARE
<b><i>Poziția geografică favorabilă atragerii de investiții</i></b>	<p>Polul de Creștere este amplasat la doar la 60 km de municipiul București, capitala României și una dintre cele mai mari metropole din sud-estul Europei, cu o piață de aproape 3 mil. De consumatori, principalul centru administrativ, economic, universitar, cultural, medical și nod de transport din țară.</p> <p>Polul de Creștere Ploiești este parte integrantă a unui sistem urban cu o populație de peste 4 milioane de locuitori și care generează circa 50% din veniturile firmelor din România împreună cu municipiile București și Târgoviște și face parte din Axa de dezvoltare Brașov-Ploiești-București-Giurgiu, cel mai important coridor de transport și de dezvoltare al României.</p>
<b><i>Rolul polarizator în județ și în regiune</i></b>	<p>Dintre toți polii de creștere din România, municipiul Ploiești are cea mai mare capacitate de atragere a forței de muncă și a populației din zona înconjurătoare (215 navetiști, respectiv de 97 de persoane sosite cu domiciliul la 1.000 de locuitori).</p> <p>Polul de Creștere Ploiești concentrează 44% din populația județului Prahova și peste 70% din cifra de afaceri totală, generată la nivel județean. În plus, unitățile de învățământ din municipiu atrag aproape 7.000 de elevi și studenți din celelalte localități prahovene, iar unitățile medicale de la nivelul acestora dispun de specializări unice în context județean. De asemenea, la nivel local, există o serie de instituții cu rol de deservire regională (Universitatea de Petrol-Gaze, Direcția Regională de Poștă, Direcția Regională Generală a Finanțelor Publice etc.).</p>
<b><i>Tradiția în sectorul extractiv și energetic</i></b>	<p>Dezvoltarea economică a municipiului este strâns legată de avansul industriei de extracție și de procesare a hidrocarburilor, în anul 1857 aici fiind înființată prima instalație de rafinare din lume. La nivel local au fost construite 4 rafinării, cu o capacitate de procesare de peste 10 mil. tone/an, dintre care doar trei mai sunt funcționale în prezent.</p> <p>În prezent, circa 6.000 de persoane mai lucrează direct în activitățile de exploatare și prelucrare a hidrocarburilor, ceea ce reprezintă mai puțin de 5% din populația ocupată totală. Luând împreună toate serviciile și activitățile conexe din sectorul petrolier, numărul salariaților direct sau indirect dependenți de acesta ajunge la circa 20% din forța de muncă locală.</p> <p>Termocentrala pe bază de gaze naturale de la Brazi, inaugurată în 2011, este una dintre cele mai moderne din Europa și poate genera până la 10% din necesarul de energie al României. De asemenea, zona dispune de cele mai importante capacități de cogenerare din țară.</p>
<b><i>Existența unei rețele solide de parcuri industriale</i></b>	<p>La nivelul Polului de Creștere Ploiești funcționează 8 parcuri industriale, dintre care 4 sunt publice și 4 private. Acestea ocupă locul I la nivel național din perspectiva suprafeței ocupate (circa 800 ha) și a numărului de locuri de muncă (peste 10.000). În plus, acestea au constituit principalul avantaj în atragerea de investiții străine directe, de circa 500 mil. de euro.</p>
<b><i>Accesibilitate / conectivitate ridicată</i></b>	<p>Municipiul Ploiești are acces direct la două drumuri din rețeaua TEN-T rutieră centrală, DN 1/E 60 (cu cel mai ridicat trafic din țară, cu o medie de peste 30.000 vehicule/zi) și DN 1B/E 577, care îi asigură accesibilitatea către cele mai importante zone din România: capitala și zona Munteniei, Moldova și Transilvania. Recent a fost inaugurat tronsonul de autostradă A3, care leagă Ploieștiul de București.</p> <p>În ceea ce privește rețeaua de cale ferată, aceasta este una densă, municipiul Ploiești fiind unul dintre cele mai importante noduri de cale ferată din România,</p>

	<p>aflat la întreținerea magistrelor 300 (recent modernizată) și 500, care leagă Transilvania de Muntenia, București și Moldova. Relațiile București-Ploiești-Brașov și București-Ploiești-Buzău sunt cele mai circulante din România, cu peste 8.000 de pasageri pe zi.</p> <p>Municipiul Ploiești se află la doar 45 km de Aeroportul Internațional Henri Coandă Otopeni-București, cel mai important din România, cu un număr mediu anual de peste 7 milioane de pasageri și cu curse interne și internaționale către cele mai importante orașe din Europa și din Orientul Apropiat și Mijlociu.</p>
<b>Disponibilitatea terenurilor pentru dezvoltare spațială</b>	<p>Suprafața administrativă totală a Polului de Creștere Ploiești este de 609 km<sup>2</sup>, dintre care 70,4% este reprezentată de terenurile cu destinație agricolă, cele mai multe amplasate în localitățile rurale învecinate municipiului. 73,5% dintre terenuri sunt, pe de altă parte, amplasate în extravilan.</p> <p>Zonele industriale, construite mai ales în perioada comunistă, ocupă 1.458 ha doar la nivelul municipiului Ploiești, acestea fiind în mare parte abandonate și având potențial de a fi reconvertite pentru extinderea zonelor rezidențiale, comerciale, plantate etc..</p>
<b>Eficiența crescută a serviciilor de utilități publice furnizate în PPP</b>	<p>Serviciile de producere și distribuție a apei potabile și de canalizare, respectiv de producere și de distribuție a agentului termic în sistem centralizat, au fost concesionate, încă de la sfârșitul anilor '90, către operatori privați, chiar dacă o parte din obligațiile de investiții în rețele au rămas în sarcina autorităților locale și județene.</p> <p>Apa Nova și Dalkia Thermo Prahova furnizează servicii de calitate, la prețuri mult mai reduse decât în majoritatea localităților urbane din România (cu 45% în cazul apei potabile, respective cel mai scăzut preț de furnizare dintre toți polii de creștere, în cazul energiei termice). De asemenea, fondurile alocate de municipalitate pentru subvenționarea agentului termic furnizat populației sunt insignifiante în comparație cu alte orașe de talie similară din România.</p> <p>Operatorii privați au investit zeci de milioane de euro în rețele, echipamente și implementare de servicii noi, inclusiv on-line, productivitatea muncii fiind dublă față de operatorii publici din județ și din țară.</p>
<b>Volumul ridicat de investiții străine directe</b>	<p>Numărul de companii cu capital străin din județul Prahova a crescut cu 42,8%, iar capitalul subscris cu 165% în perioada 2007-2013. Peste 80% dintre aceste companii sunt amplasate la nivelul Polului de Creștere Ploiești, unele fiind lideri de piață la nivel mondial sau european în domeniile în care activează (de ex. Coca Cola, Unilever, Lufkin etc.).</p> <p>Județul Prahova deține locul 11 la nivel național din perspectiva numărului de companii deschise de investitori străini și locul 8 la valoarea capitalului subscris.</p>
<b>PUNCTE SLABE</b>	<b>JUSTIFICARE</b>
<b>Mobilitate redusă mai ales la nivelul arterelor de penetrație în oraș</b>	<p>Drumurile naționale care asigură accesul în Polul de Creștere Ploiești înregistrează unele dintre cele mai ridicate valori medii ale traficului din România ((DN 1 – între 25.000 și 40.000 vehicule/zi; DN 1B – 22.000; DN 1A – între 6.000 și 15.000; DN 72 – 12.000). Peste 38.000 de salariați și aproape 7.000 de copii și elevi fac zilnic naveta către municipiu.</p> <p>Cele mai mari fluxuri de trafic pătrund în municipiu prin penetrațiile nord-sud (Bulevardul Republicii, Bulevardul Independenței, Bulevardul București), vest (Str. Ștrandului, Str. Gheorghe Doja) și est (Str. Gh. Gr. Cantacuzino). La nivelul acestora se înregistrează și cele mai multe accidente rutiere, unele dintre acestea cu victime.</p>
<b>Eficiență energetică redusă a clădirilor publice și de locuit</b>	<p>La nivelul anului 2011, doar 40,8% dintre locuințele de la nivelul Polului de Creștere Ploiești au fost reabilitate termic, procent care urcă la 44,8% în cazul municipiului Ploiești. Pe de altă parte, doar 59,1% dintre locuințe dispun de tâmplărie termoizolantă.</p> <p>Vechimea medie a fondului construit este de circa 50 de ani, iar peste 30% din totalul locuințelor au zidărie din prefabricate de beton, materiale ineficiente energetic. Acestea sunt amplasate în cele aproape 3.000 de blocuri de locuințe</p>



	<p>ridicate în perioada comunistă. O situație similară se înregistrează și în cazul clădirilor de interes public, chiar dacă unele dintre instituțiile de sănătate și de învățământ au beneficiat de lucrări de reabilitare termică.</p> <p>Analizele au indicat existența unor insule de căldură urbană la nivelul municipiului, localizate mai ales în zona centrală și în marile ansambluri de locuințe colective din partea de nord și de vest a orașului, care concentrează clădirile cu transfer termic ridicat.</p>
<b><i>Spații verzi deficitare</i></b>	<p>Pădurile ocupă doar 9,1% din teritoriul administrativ al Polului de Creștere Ploiești, de trei ori mai puțin decât media națională.</p> <p>La nivelul municipiului Ploiești, zonele verzi și de agrement ocupă doar 2% din intravilan, fiind mult subreprezentate în raport cu zonele construite. Suprafața medie de spațiu verde per locuitor este de circa 7 mp/locuitor, față de media de circa 20 mp a celorlalți poli de creștere din România și de standardele internaționale de 25-30 mp/locuitor.</p> <p>Cu excepția Parcului Bucov și a Parcului Tineretului, celelalte spații plantate din municipiu sunt de mici dimensiuni și dispersate.</p>
<b><i>Existența de situri brownfield, = zone industriale dezafectate, inclusive contaminate</i></b>	<p>Zonele critice sub aspectul deteriorării solurilor însumează la nivelul Polului de Creștere o suprafață de 132,13 ha, din care aproximativ 100 ha sunt situri contaminate de activități ale industriei extractive a petrolului și de depozitări de reziduuri petroliere. Acestea sunt amplasate mai ales în localitățile Ploiești, Valea Călugărească, Boldești-Scăeni, Băicoi.</p> <p>Zonele industriale de la nivelul municipiului Ploiești, construite mai ales în perioada comunistă, ocupă 1.458 ha doar la nivelul municipiului Ploiești, acestea fiind în mare parte abandonate și prezentând riscuri majore de mediu prin prisma profilului lor economic (industrie petrochimică, de construcții de mașini). Printre zonele cu potențial de reconversie vizate se numără rafinăria Astra Română (incintele nord și sud), platforma Upetrom 1 Mai (parțial), platforma Grivco, platforma Teleajen (parțial), platforma Dorobanțul.</p>
<b><i>Declin demografic accentuat și îmbătrânirea populației</i></b>	<p>Între 2002 și 2011, populația municipiului Ploiești a scăzut cu 9,7%, iar cea a Polului de Creștere, cu 7,5%, ca urmare a sporului natural negativ, a migrației interne și externe, care a antrenat circa 10% din populația domiciliată în zonă.</p> <p>Fenomenul de îmbătrânire demografică de la nivelul Polului de Creștere este mai accentuat decât în alte orașe de talie similară din România, raportul dintre numărul de vârstnici și de tineri fiind de 156%. Față de recensământul anterior, cel din 2002, ponderea populației tinere a scăzut cu peste un punct procentual, iar cea a populației vârstnice a crescut cu 4,6 puncte, tendință care va continua și pe viitor, pe fondul creșterii speranței de viață.</p>
<b><i>Lipsa de atractivitate a spațiilor publice și de agrement</i></b>	<p>Spațiile publice de la nivelul municipiului Ploiești sunt restrânse ca suprafață și discontinue, fiind amplasate în cea mai mare parte în zona centrală (esplanadale și zonele pietonale din jurul Casei de Cultură a Sindicatelor și a Palatului Administrativ).</p> <p>În pofida unor investiții publice finalizate (Sala Sporturilor, Stadionul Ilie Oană, Parcul Bucov, Parcul Tineretului etc.) sau în curs (Hipodromul) și a celor private, infrastructura de agrement de la nivelul Polului de Creștere se menține restrânsă și uzată fizic și moral (de ex. Bazinul de înot Vega). De asemenea, resursele naturale din zonă sunt insuficient valorificate (de ex. resursele balneare din zona Băicoi).</p>
<b><i>Existența unor zone / cartiere marginalizate</i></b>	<p>În anul 2011, la nivelul municipiului Ploiești au fost identificate 11.504 de persoane care locuiesc în zone dezavantajate pe locuire, 6.907 de persoane care locuiesc în zone dezavantajate pe ocupare și 13.905 de persoane care locuiesc în zone dezavantajate pe capital uman. Pe de altă parte, 5.130 de persoane trăiesc în zone urbane marginalizate, 23% dintre acestea fiind de etnie romă, iar 30% copii.</p> <p>Zonele cele mai vulnerabile din punct de vedere social, identificate la nivelul municipiului Ploiești sunt cele care au poziție periferică și care sunt amplasate cu precădere în partea de sud și de est a orașului: Mimiș, Râfov, Pictor Rosenthal, Moșoi, Bereasca.</p>

<b><i>Vitalitate culturală redusă</i></b>	<p>Din perspectiva vitalității culturale, în anul 2010, municipiul Ploiești se plasa pe locul 18 la nivel național, după toate celelalte municipii poli de creștere, dar și urma altor municipii reședință de județ din regiunea Sud Muntenia, precum Târgoviște și Pitești. Cele mai mari deficiențe identificate la nivelul sectorului cultural local sunt legate de resursele umane deficitare și de activitatea insuficientă a sectorului ONG din domeniu. Industriile creative și culturale au pondere cu până la 50% mai redusă în comparație cu ceilalți poli de creștere.</p> <p>În ultimii 7 ani, cu excepția cinematografelor, consumul cultural a scăzut semnificativ (-29,1% în cazul instituțiilor de spectacol). De asemenea, numărul de evenimente culturale organizate este redus în comparație cu alte orașe de talie similară.</p>
<b><i>Uzura infrastructurii tehnicoedilitare și a rețelei stradale și disparitățile între localitățile din PC</i></b>	<p>Gradul de modernizare a rețelei stradale de la nivelul localităților urbane din Polul de Creștere Ploiești era de 83,2%, cele mai multe străzi neasfaltate fiind regăsite în orașul Băicoi, orașele mici fiind cele mai dezavantajate din acest punct de vedere. La nivelul localităților rurale, peste 50% dintre drumurile comunale sunt nemodernizate. În plus, chiar și unele străzi și trotuare modernizate se află într-o stare avansată de degradare.</p> <p>La nivelul municipiului Ploiești există un număr de 65 de străzi care nu dispun sau dispun doar parțial de rețea de alimentare cu apă, respectiv 218 necanalizate sau canalizate parțial. Cu toate acestea, situația cea mai gravă se înregistrează la nivelul localităților rurale din Polul de Creștere, trei dintre acestea (Berceni, Dumbrăvești, Târgșoru Vechi) nedispunând de rețea publică de canalizare, ci doar de soluții individuale, implementate de proprietari.</p> <p>Rețeaua de apă și de canalizare, inclusiv stația de epurare a apelor uzate din municipiul Ploiești, înregistrează o uzură avansată, ca urmare a vechimii și subdimensionării sale, aceasta nefăcând obiectul unor investiții realizate cu finanțări nerambursabile, precum este cazul orașelor Băicoi și Plopeni.</p>
<b><i>Atractivitatea redusă a transportului public</i></b>	<p>Deși numărul de pasageri care au utilizat mijloacele de transport în comun a crescut cu 12,1% în perioada 2007-2013, doar aproximativ 30% din deplasările zilnice ale ploieștenilor sunt făcute cu transportul public – una din cele mai scăzute ponderi dintre toți poli de creștere și dintre orașe similare din Europa de Est.</p> <p>Parcul de vehicule al TCE este unul extrem de învechit (9-40 de ani), ceea ce generează costuri ridicate cu mentenanță, timpi lungi de așteptare în stații și pune în pericol siguranța pasagerilor. De asemenea, vehiculele nu dispun în general de instalații de climatizare și pentru persoane cu dizabilități, ceea ce afectează negativ confortul pasagerilor. O altă problemă este legată de lipsa unui sistem modern de e-ticketing și de informare a pasagerilor.</p>
<b><i>Slaba dezvoltare a sectorului terțiar</i></b>	<p>Industria prelucrătoare continuă să rămână principalul angajator din Polul de Creștere, cu o pondere de 24% din populația ocupată totală, urmată de comerț (17%), agricultură (8%), construcții și transporturi (câte 7%), toate acestea fiind activități cu valoare adăugată redusă.</p> <p>Activitățile cu valoare adăugată ridicată și cu un nivel mai ridicat de salarizare (TIC, intermediari financiare, activități științifice, tehnice și profesionale) nu ocupă mai mult de 9% din populație, ceea ce explică și menținerea salariilor din zonă la un nivel inferior altor poli de creștere din România, cu o structură economică mai avantajoasă.</p>
<b><i>Deficit de forță de muncă înalt și mediu calificată</i></b>	<p>Circa 35.000 de persoane cu domiciliul în Polul de Creștere Ploiești (10% din populația totală) au migrat în ultimele două decenii către alte zone din România (cu precădere către Municipiul București) și către alte țări, cele mai multe dintre acestea fiind persoane calificate, cu studii medii și superioare (fenomen de "brain-drain"). Prin urmare, rata șomajului a scăzut la circa 5-7%.</p> <p>Numărul de elevi din sistemul public de învățământ tehnic și profesional a scăzut cu 89,7% față de 2007, cei mai mulți absolvenți de gimnaziu reorientându-se către liceele tehnologice, unde rata de promovabilitate la bacalaureat nu depășește în general 40%. De asemenea, numărul de participanți la programe de formare</p>

	<p>profesională continuă se menține scăzut. În acest context, cele mai multe companii optează pentru calificarea la locul de muncă și recrutarea de personal din alte localități ale județului.</p>
<p><b>Infrastructură de sănătate deficitară și lipsa cadrelor de specialitate</b></p>	<p>Polul de Creștere Ploiești nu dispune de nicio unitate medicală de categoria I sau II, localizate în general în centrele universitare (București, Cluj-Napoca, Iași). Din această cauză, un număr însemnat de pacienți din zonă și care necesită consultații și intervenții mai complexe se îndreaptă către clinicile universitare din capitală. Infrastructura medicală de la nivel local este, în general, uzată fizic și moral, în pofida unor investiții realizate în ultimii ani, în condițiile în care Spitalul de Pediatrie sau Secția Buna Vestire a Spitalului Județean nu dispun de un spațiu adecvat. Toate unitățile spitalicești din zonă necesită noi dotări cu aparatură medicală de calitate, situație similară și în cazul Ambulatoriilor integrate în spitale. Față de anul 2007, numărul de paturi de spital din sistemul public a scăzut cu 9%, pe fondul procesului de restructurare, care a fost doar parțial compensat de dezvoltarea sectorului privat.</p> <p>Unitățile sanitare publice (de ex. UPU sau Serviciul de ambulanță) se confruntă cu o criză acută de medici și asistenți (de 30-70% din totalul posturilor normate), pe fondul migrației către unitățile private, dar și a migrației către alte centre medicale din țară sau străinătate.</p> <p>Speranța de viață a populației este de circa 75 de ani, cu 5 ani sub media UE -28 și sub nivelul înregistrat la nivelul altor poli de creștere.</p>
<p><b>Poluare fonică și a aerului generată de trafic</b></p>	<p>La stațiile manuale de măsurare din municipiul Ploiești s-au înregistrat în 2013 depășiri ale concentrațiilor maxime admise de pulberi totale în suspensie (PM 10), la dioxidul de sulf, la hidrogenul sulfurat, principala cauză identificată fiind traficul auto intens.</p> <p>Pe parcursul anului 2011, în 68.71% din numărul determinărilor pentru poluarea fonică, valorile înregistrate sunt mai mari decât limitele maxime admise. În municipiul Ploiești se înregistrează valori care depășesc 75 sau chiar 80 de decibeli, pe axa Nord-Sud, în apropierea garilor, în zonele industriale și pe străzile circulate de tramvaie sau deschise traficului greu.</p>
<p><b>Infrastructură deficitară de CDI și transfer tehnologic redus</b></p>	<p>Activitatea de cercetare-dezvoltare-inovare (CDI) de la nivelul Polului de Creștere Ploiești este una slab dezvoltată în context național, aceasta fiind dominată de sectorul public. Domeniile de specializare ale unităților de CDI de la nivel local sunt strâns legate de profilul economic al zonei, activând în domeniul extracției și prelucrării petrolului, al utilajelor petroliere, respectiv al viticulturii. Institutele de cercetare și proiectare cu tradiție de la nivel local (IPCUP, ICERP, ICDVV) semnificativ activitatea sau chiar au sistat-o în ultimii ani, pe fondul reducerii alocărilor de la bugetul de stat pentru activități de CDI, dar și a dezvoltării de structuri de profil în cadrul companiilor private. Universitatea de Petrol-Gaze dispune de 13 centre de cercetare și de un incubator tehnologic și de afaceri, dar activitatea acestora este încă puțin cunoscută pentru mediul de afaceri și restrânsă în raport cu potențialul.</p> <p>Din perspectiva cheltuielilor cu activitatea de CDI, județul Prahova se situează mult sub media națională și regională, cu mai puțin de 0,2% din PIB, de peste 10 ori mai puțin decât ținta asumată de România prin Acordul de Parteneriat 2014-2020. Conform statisticilor Ad Astra, municipiul Ploiești ocupă ultimul loc între polii de creștere la output-ul științific, concretizat în articole științifice publicate.</p>
<p><b>Alternative reduse de transport nemotorizat</b></p>	<p>Municipiul Ploiești dispune de o singură pistă de biciclete corespunzător amenajată, în lungime de circa 3 km, pe axa nord-sud, adesea impracticabilă din cauza autoturismelor parcate neregulamentar, la care se adaugă unele facilități pentru role și biciclete în Parcul Tineretului.</p> <p>Zonele exclusiv pietonale sunt extrem de restrânse și concentrate în zona centrală (Esplanada Centrului Civic, Str. Unirii, Str. Toma Caragiu, Str. Griviței etc.), nefiind integrate. Trotuarele de pe unele străzi sunt degradate și nu asigură deplasarea în siguranță a cetățenilor. În plus, unele străzi nemodernizate din cartierele marginase nu dispun de trotuare.</p>

<b><i>Lipsa unei planificări spațiale integrate la nivelul PC</i></b>	La nivelul Polului de Creștere nu a fost aprobată o strategie de dezvoltare teritorială zonală metropolitană, în conformitate cu Legea nr. 350/2001, aceasta urmând să fie elaborate concomitent cu reactualizarea Planului Urbanistic General al municipiului Ploiești.
<b><i>Slaba dezvoltare a antreprenoriatului și a structurilor asociative de afaceri (cluster)</i></b>	În perioada 2007-2013 numărul de firme active din Polul de Creștere Ploiești a scăzut cu 13,9%, peste media regională (-11,1%) și națională (-12,6%), pe fondul crizei economice. Numărul de firme nou-înființate a scăzut continuu după anul 2008, atingând nivelul minim al intervalului în anul 2014. În schimb, numărul de radieri și de suspendări a crescut dramatic în anii 2009 și 2010. Din perspectiva dinamicii antreprenoriale, exprimată în număr de întreprinderi active la 1.000 de locuitori (42,7), municipiul Ploiești înregistrează cele mai slabe performanțe dintre toți cei 8 poli de creștere din România, economia locală fiind dominată de companii mari, cu capital străin, în lipsa unei clase locale solide de întreprinzători. De asemenea, la nivel local nu există niciun cluster agricol, industrial sau de servicii funcțional, spre deosebire de toți ceilalți poli de creștere, care dispun de până la 10 astfel de structuri asociative.
<b><i>Lipsa infrastructurii de transport intermodal</i></b>	În pofida faptului că atrage peste 45.000 de salariați și elevi navetiști zilnic și deși dispune de un sistem de transport public relativ extins (2 trasee de tramvai, 2 de troleibuze și 41 de autobuze), respectiv de 4 gări și 2 halte de cale ferată funcționale, acestea nu sunt integrate într-un sistem de transport coerent prin facilități intermodale corespunzătoare. De asemenea, serviciile de transport inter-urban furnizate de diferiți operatori privați, în lipsa unui operator metropolitan, nu sunt integrate din perspectiva stațiilor, orarelor de trafic și a prețurilor cu sistemul de transport în comun din interiorul municipiului.
<b><i>Deficitul de spații de parcare</i></b>	Numărul total al autovehiculelor înmatriculate în municipiul Ploiești este de circa 50.000, iar numărul total de locuri de parcare este de doar 25.000, dintre care doar 1.100 sunt cu plată, majoritatea fiind amplasate în zona centrală. În aceste condiții, șoferii parchează neregulamentar pe carosabil, trotuare, spații verzi, ceea ce reduce mobilitatea și pune în pericol siguranța participanților la trafic.
<b><i>Lipsa unui sistem de canalizație subterană pentru cabluri aeriene</i></b>	Din totalul liniilor de transport al energiei electrice, doar 16,6% sunt subterane (LES), restul fiind aeriene (LEA). La acestea se adaugă cablurile diferiților operatori de transport în comun, de iluminat public, de telecomunicații etc. Lipsa unui sistem de canalizație subterană pentru liniile aeriene de toate tipurile este una dintre cele mai stringente probleme cu care se confruntă municipiul Ploiești, care afectează și fațadele blocurilor de locuințe și a unor clădiri cu certă valoare arhitecturală, imprimând un aspect urban inestetic.
<b><i>Existența unor obiective de patrimoniu construit în stare proastă de conservare</i></b>	La nivelul Polului de Creștere Ploiești există un număr de 193 de monumente istorice clasificate, dintre care 65 de interes național. Dacă clădirile de patrimoniu care găzduiesc instituții publice au o stare de conservare relativ bună (excepție făcând Halele Centrale – unul dintre simbolurile orașului), cele private, cu destinație de locuit, se află de cele mai multe ori într-o stare precară. Acestea au nevoie atât de lucrări de consolidare a structurii de rezistență, cât și de igienizare și de reparare a fațadelor.
<b><i>Depozitare necontrolată a deșeurilor</i></b>	În pofida existenței unor operatori de salubritate publici sau privați în toate localitățile componente ale Polului de Creștere, a sistării depozitării deșeurilor în gropile neconforme din mediul urban și rural, există încă zone puternic afectate de fenomenul depozitării necontrolate, precum centura de sud-est a municipiului Ploiești.
<b>OPORTUNITĂȚI</b>	<b>JUSTIFICARE</b>
<b><i>Proximitatea față de București – relocarea de activități economice</i></b>	Polul de Creștere Ploiești se află la doar 60 km de municipiul București, arealele de influență ale celor două orașe fiind practic alipite. Aceasta reprezintă principala zonă de concentrare și dezvoltare economică a României, precum și principala piață de desfacere pentru produse și servicii, cu cei circa 4 milioane consumatori. În aceste condiții, circa 10% din forța de muncă din municipiul Ploiești practică naveta în zona București-Ilfov, iar multe companii care deserveșc piața

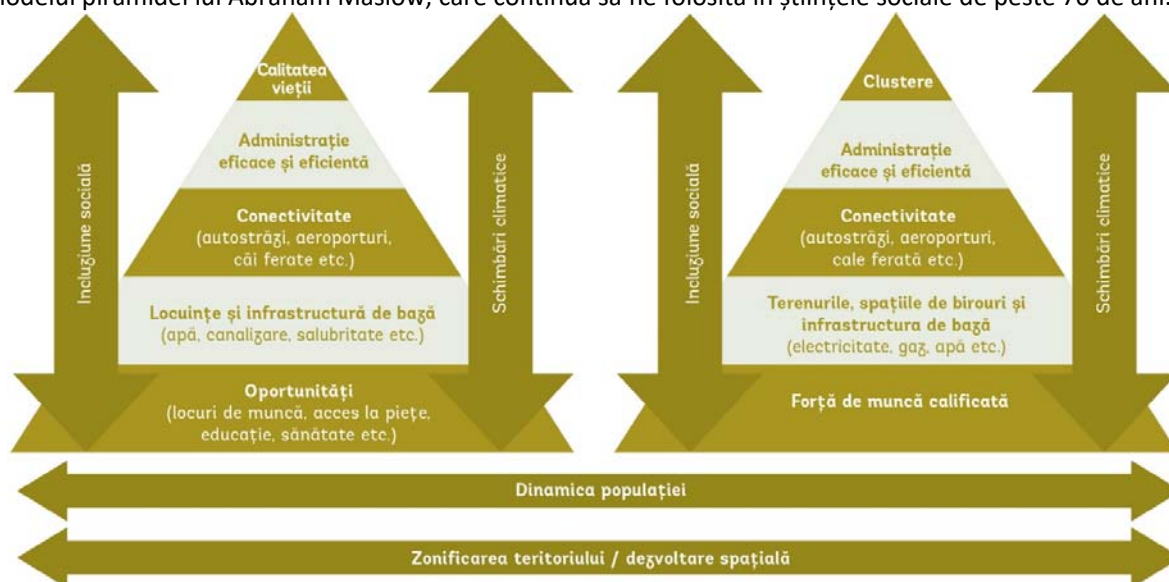
	bucureșteană sau pe cea națională au decis să se localizeze sau să se relocheze în Ploiești, care se profilează tot mai mult ca un centru logistic al capitalei (a se vedea cazul depozitelor marilor rețele comerciale).
<b>Disponibilitatea finanțărilor pentru dezvoltare urbană integrată (POR)</b>	POR 2014-2020 are un buget total estimat de 6,3 md. euro, dintre care circa 3 md. euro doar pentru dezvoltare urbană, existând premisele ca polii de creștere desemnați în perioada 2007-2013 să continue să beneficieze de alocări suplimentare pentru măsuri integrate.
<b>Dezvoltarea infrastructurii majore de transport</b>	Master Planul General de Transport al României prevede pentru zona Ploiești, în perioada 2014-2020, investiții masive în extinderea și modernizarea infrastructurii de transport, precum: construcția autostrăzii Ploiești-Brașov, cu legături ulterioare către polii urbani din Transilvania și cu conectarea la rețeaua majoră de transport din Europa Centrală și de Vest, finalizarea modernizării coridorului pan-european IV de transport și extinderea și modernizarea Aeroportului Internațional Henri Coandă București-Otopeni.
<b>Valorificarea resurselor natural existente în regiune (agricultură, viticultură, energie, turism)</b>	În prezent, circa 70,4% din suprafața administrativă totală a Polului de Creștere este acoperită de terenuri agricole fertile. În plus, zona are un avantaj competitiv în domeniul viticulturii și pomiculturii, care se practică pe circa 4.000 ha. De asemenea, potențialul de producere a energiei din resurse regenerabile este foarte ridicat: solar (peste 1.300 kWh/mp/an), eolian (4 m/s), microhidroenergetic, de biomasă agricolă și lemnoasă, de biogaz etc.. Municipiul Ploiești se află la jumătatea distanței dintre cei mai importanți doi poli turistici ai României – municipiul București și Valea Prahovei / Brașov, prin urmare are potențial de dezvoltare a turismului de tranzit, de afaceri și evenimente, cultural, oneologic, fiind deja concepute mai multe trasee turistice la nivel județean.
<b>AMENINȚĂRI</b>	<b>JUSTIFICARE</b>
<b>Risc seismic ridicat</b>	La nivelul anului 2011, 65,5% dintre clădiri (printre care și peste 100 de blocuri) erau ridicate înainte de cutremurul din 1977, prin urmare nu au fost proiectate să reziste la seisme de mare magnitudine, mai ales în contextul în care municipiul Ploiești se află în zona cea mai expusă riscului seismic din România, alături de municipiile Buzău și Focșani (0,3 g pt. IMR = 100 ani). Deși procedura de expertizare a clădirilor cu risc seismic a început acum 20 de ani, până în prezent, doar 49 de blocuri au trecut prin această procedură, 31 fiind încadrate în clasa I de risc, unele prezentând pericol public, iar 18 în clasele II-IV. Dintre acestea, doar unul a fost reabilitat printr-un program al MDRAP.
<b>Schimbări climatice</b>	Schimbările climatice reprezintă cea mai mare amenințare asupra mediului înconjurător cu care se confruntă umanitatea. Ultimul deceniu a cuprins nouă din cei mai călduroși zece ani din istoria înregistrată. La nivel local, aceste fenomene globale sunt agravate de existența unor insule de căldură urbane, accentuate de eficiența energetică redusă a clădirilor, de valorile foarte ridicate ale noxelor emise de autovehicule, de deficitul de spații verzi și plantate etc..
<b>Vulnerabilitatea economiei locale la șocuri externe (criză)</b>	Circa 20% din forța de muncă de la nivel local este angrenată direct sau indirect în livrarea de produse și servicii pentru industria petrolieră și energetică. În 2014, prețul petrolului a ajuns la cel mai scăzut nivel din ultimii aproape șase ani, iar prețul benzinei este și ea la un minim nemaîntâlnit. În acest context, este de așteptat ca firmele din domeniu să reducă investițiile pentru dezvoltare. Pe de altă parte, resursele de hidrocarburi ale României se vor epuiza în următorii 30-40 de ani, iar polul de activitate al componentei de extracție va migra către zona Mării Negre, unde există și facilități de prelucrare și transport.
<b>Proximitatea Bucureștiului – adâncirea disparităților de dezvoltare față de București</b>	PIB per locuitor în prețuri curente la nivelul județului Prahova era, la nivelul anului 2011, de aproape 3 ori mai redus față de cel înregistrat în municipiul București. De asemenea, salariul mediu net era, la nivelul anului 2013, cu 33% mai redus, disparitățile de dezvoltare economică fiind în creștere de la an la an. În acest context, peste 5% din populația Polului de Creștere Ploiești a migrat către capital doar în ultimele două decenii, fenomen care a antrenat mai ales populația

tână și înalt calificată și care, cel mai probabil, va continua și în orizontul anului 2020, cu externalități negative asupra Ploieștiului și zonei sale de influență.
--

## 2. Concluzii

### 2.1. Piramida nevoilor de dezvoltare

Diagnosticul teritorial pornește de la domeniile de analiză a situației existente din capitolul anterior, suprapunse pe nevoile de dezvoltare, așa cum sunt acestea identificate de cetățeni și de sectorul privat, pe modelul piramidei lui Abraham Maslow, care continuă să fie folosită în științele sociale de peste 70 de ani.



Figură 93 Cele 6 coridoare verzi propuse pentru formarea rețelei verzi a orașului  
Sursă: Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești 2014-2020

#### 2.1.1. Piramida nevoilor cetățenilor

Cetățenii unui oraș sunt fără îndoială grupul principal de constituenți. Cetățenii sunt cei care aleg primarul și consiliul local, iar autoritățile locale sunt direct responsabile în fața lor. Nevoile cetățenilor pot fi în mare măsură grupate în următoarele cinci categorii: oportunități; locuințe și infrastructură de bază; conectivitate; administrație eficientă și eficientă; calitatea vieții.

1. **Oportunități.** Principalul punct de atracție al orașelor îl reprezintă oportunitățile pe care le oferă în materie de locuri de muncă, educație, sănătate, acces la piețe mai mari. Prin urmare, strategiile de dezvoltare trebuie să identifice modalități de a susține dezvoltarea economică, de a atrage sectorul privat și de a genera oportunități de afaceri și de locuri de muncă pentru oameni – atât din exteriorul, cât și din interiorul orașului.
2. **Locuințe și infrastructură de bază.** Una dintre condițiile de bază ale ofertei urbane este aceea de a satisface cererea de locuințe și de servicii de bază (utilități publice) pentru ca piețele imobiliare să funcționeze corespunzător.
3. **Conectivitate.** O conectivitate bună înseamnă că oamenii vor avea acces mai ușor la mai multe oportunități din zonă (de exemplu, va fi mai ușor pentru ei să-și găsească un alt loc de muncă), în timp ce firmele vor avea acces mai ușor la o rezervă de forță de muncă mai mare și la piețe mai mari.
4. **Administrație eficientă și eficientă.** În dorința lor de a ajunge fără greutate la locul de muncă, de a avea străzi curate și servicii de calitate, de a obține cu ușurință licențe și permise, cetățenii reclamă o

administrație publică performantă, care să răspundă eficient nevoilor locale, să păstreze canale deschise de comunicare și să implice populația în decizia de interes public.

5. **Calitatea vieții.** Când condițiile de la baza piramidei sunt îndeplinite, aspectele care țin de calitatea vieții sunt determinante pentru decizia cetățenilor de a se stabili într-un oraș sau de a alege un altul. Aceste aspecte înseamnă spații publice atractive, design urban de calitate, clădiri frumoase, o viață culturală înfloritoare, oportunități de divertisment, etc..

### 2.1.2. Piramida nevoilor sectorului privat

Sectorul privat este sursa dinamismului economic al unui oraș, iar o economie locală activă acționează ca un magnet pentru oameni. Este de aceea important ca autoritățile locale să identifice modalități de a aborda o parte din nevoile vitale ale sectorului privat. Acestea pot fi grupate în următoarele categorii: forță de muncă calificată; terenuri și infrastructură de bază; conectivitate; administrație eficientă și eficientă; clustere.

1. **Forță de muncă calificată.** Principala sursă a productivității unei companii o reprezintă oamenii săi. Oamenii sunt cei care concep și proiectează produse și servicii, ei sunt cei care produc aceste produse și servicii și tot ei sunt cei care le lansează și le vând pe piață în cele din urmă. Astfel, când o companie decide unde să se localizeze sau un antreprenor decide unde să-și înceapă o afacere, disponibilitatea forței de muncă calificate este unul dintre primele lucruri pe care le iau în considerare.
2. **Terenuri, spații de birouri și infrastructură de bază.** Fiecare afacere necesită un loc în care să funcționeze. Unele companii pur și simplu închiriază sau achiziționează un spațiu de birouri existent, altele au nevoie de noi terenuri unde să-și amenajeze dotările. Prin urmare, este important ca autoritățile locale să aibă o bună înțelegere a disponibilității spațiilor de birouri (de exemplu, rata de neocupare) și a parcelelor de teren din zonele pe care le administrează (de exemplu, terenuri industriale dezafectate sau terenuri neexploatate).
3. **Conectivitate.** Conectivitatea este extrem de importantă pentru sectorul privat, acesta fiind factorul ce susține accesul la forța de muncă și la piețele interne și externe. Accesul facil la o rezervă de forță de muncă calificată presupune o infrastructură locală și regională bine dezvoltată pentru a facilita navetismul. Accesul facil la piețe necesită o rețea de autostrăzi modernizată, o infrastructură aeroportuară, feroviară și navală în bună stare, precum și disponibilitatea unei infrastructuri TIC (informare și comunicare).
4. **Administrație eficientă și eficientă.** Companiile private au nevoie ca atât politicile publice, cât și infrastructura publică să funcționeze corespunzător. Unele cer ca autorizațiile de construcție să fie eliberate în timp util, altele pot avea nevoie de un drum de legătură la infrastructura rutieră majoră din zonă, altele pot necesita politici fiscale adecvate.
5. **Clustere.** Oricât de contraintuitiv ar părea, companiile private au nevoie de alte companii din același sector pentru a fi eficiente. Funcționarea mai multor companii similare în același spațiu permite un flux mai ușor de idei, un acces fără probleme deosebite la forța de muncă calificată și o productivitate mai ridicată, stimulată de concurența locală.

### 2.1.3. Aspecte transversale

În cazul ambelor piramide, toate aceste sectoare ale dezvoltării unui oraș au o **dimensiune spațială**, de zonificare a teritoriului și o **dimensiune demografică**, referitoare la dinamica populației. În plus față de aceste componente de bază ale piramidei nevoilor unui oraș, există o serie de aspecte transversale, care trebuie luate în considerare atunci când sunt luate decizii de dezvoltare urbană - **incluziunea socială** și **schimbările climatice**.

1. **Dimensiunea spațială.** Investițiile publice sau private se localizează pe teren, influențând astfel dezvoltarea spațială a teritoriului. Această dimensiune acoperă, în consecință, aspecte ale cererii și ofertei de terenuri, ale avantajelor de localizare, de zonificare funcțională și expansiune teritorială, aspecte determinante pentru dezvoltarea orașelor, pentru cooperarea dintre unități administrative la nivelul polului de creștere și pentru protecția resurselor și a patrimoniului natural etc..

2. **Dimensiunea demografică.** Locuitorii unui oraș, cuprinzând toate grupurile de vârstă, sex, ocupație etc. reprezintă condiția sine qua non a existenței acestuia. Modul în care evoluează, în mod natural, sau ca urmare a implementării deciziilor de dezvoltare, este crucial pentru viitorul orașului. Această dimensiune se reflectă în evoluția și dinamica populației, în modul în care oamenii sunt atrași sau respinși în funcție de răspunsul la nevoile identificate în cele două piramide.
3. **Incluziunea socială.** Indiferent de cât de dezvoltat este un oraș, acesta se va confrunta întotdeauna cu problem de incluziune socială – adică va exista mereu o parte a populației locale care va fi discriminată direct sau indirect. Promovarea activă a incluziunii sociale nu numai că ajută la realizarea dezideratelor sociale, dar este și un instrument esențial pentru atingerea unor obiective economice.
4. **Schimbările climatice.** Cu cât orașele se dezvoltă mai mult, cu atât au tendința de a polua mai mult. De fapt, orașele sunt responsabile pentru aproximativ 70% din emisiile globale de gaze cu efect de seră. Prin urmare, autoritățile locale ar trebui să își privească proiectele și din perspectiva schimbărilor climatice pentru a vedea dacă ele contribuie la rezolvarea problemelor legate de schimbările climatice sau dacă le agravează.

## 2.2. Diagnostic sectorial

În consecință, diagnosticul teritorial analizează toate aceste aspecte, din perspectiva concluziilor capitolului Analiza nevoilor de dezvoltare și a zonelor de intervenție, cu accent pe problemele din domeniile respective, pe impactul pe care proiectele implementate în perioada 2007-2014 îl pot avea asupra tendințelor de dezvoltare și formulând totodată câteva recomandări de luat în considerare în procesul de formulare a strategiei.

Analiza făcută de Banca Mondială în raportul Orașe Competitive arată faptul că Ploieștiul este parte a unei zone cu un foarte mare potențial de urbanizare. Mai exact, Municipiul Ploiești este înconjurat de o serie de comune cu o densitate mare a populației și cu o dinamică de dezvoltare rapidă. Acest lucru înseamnă că politica de dezvoltare a Ploieștiului trebuie în mod imperativ să fie gândită la nivel metropolitan și nu numai la nivel de unitate administrativ-teritorială. Printre altele, o gândire la nivel metropolitan presupune o gândire integrată a sistemului de transport public, o gândire integrată a sistemelor de apă și canalizare, o gândire integrată a politicilor de dezvoltare economică și o gândire integrată a politicilor de planificare urbană.

### 2.2.1. Dezvoltare spațială și zonificarea teritoriului

Polul de Creștere Ploiești – Prahova este cea mai mare aglomerare urbană din Regiunea Sud – Muntenia, fiind constituit dintr-o rețea de unități administrativ teritoriale urbane (3 orașe și un municipiu) și rurale (10 comune).

Teritoriul Polului de Creștere este predominant rural, cu respectiv 445,79 km<sup>2</sup> față de 163,25 km<sup>2</sup> teritoriu urban. Din punctul de vedere al tipului de proprietate, 79,9% din terenuri sunt în proprietate privată și 20,1% sunt în proprietate publică.

Bilanțul teritorial reflectat prin documentațiile de urbanism este următorul:

- 70,4% terenuri cu destinație agricolă, cea mai mare parte fiind ocupată cu terenuri arabile (54,4%), pășuni și fânețe (9,7%), vii (3,6%), livezi (2,6%);
- păduri (9,1%);
- ape (2,2%);
- construcții (13,1%);
- căi de comunicații (4,2%);
- terenuri degradate și neproductive (0,9%).

Polul de Creștere Ploiești cuprinde unități administrativ-teritoriale cu profil funcțional variat determinat de:



- agricultură, cu valoarea adăugată adusă de viticultură și pomicultură (zona de est și nord-est a polului de creștere);
- transport rutier de marfă și transport prin conducte;
- activități de producție și fabricație cu o pondere semnificativă a echipamentelor electronice, electrice pentru automobile, utilaje de extracție, confecții;
- comerț și servicii - în special inginerie și consultanță, servicii financiare, operaționale în zona centrală, predominant urbană, a Polului de Creștere.

#### Probleme principale

- Reducerea suprafeței terenurilor agricole cu 3,9% prin extinderea intravilanelor urbane/rurale;
- Dezvoltarea urbană necontrolată, în general pe terenuri neechipate edilitar, ce conduce la costuri suplimentare de mediu și de operare a utilităților publice;
- Existența de terenuri industriale poluate/situri brownfield, ca urmare a restrângerii activităților din platformele industriale;
- Suprafețe restrânse ale spațiilor verzi și de agrement.

#### 2.2.2. Dinamica demografică

Populația polului de creștere numără 327.309 locuitori. Densitatea medie este de 539 locuitori/km<sup>2</sup>. Populația municipiului Ploiești a scăzut între 2002 și 2011 cu 9,7%, iar cea a Polului de Creștere cu 7,5%, atât pe fondul sporului natural negativ, cât și al migrației accentuate către țări din Uniunea Europeană și către municipiul București.

Ca urmare a unui fenomen de suburbanizare, comunele Păulești, Blejoi, Târgșoru Vechi, Bucov, Bărcănești înregistrează valori pozitive prin migrația populației din Ploiești și Plopeni către aceste zone.

Structura pe grupe de vârste a populației indică existența unui fenomen de îmbătrânire demografică tot mai accentuat. Gradul de dependență a populației după vârstă, exprimat ca raport procentual între persoanele vârstnice (de peste 60 de ani) și tinerii cu vârsta de până la 15 ani, este supraunitar (156%).

În Băicoi, Ploiești, Păulești, Dumbravești se constată o creștere a ponderii populației vârstnice, aceasta înregistrând, la nivelul Polului de Creștere, circa o treime din populația totală.

#### Probleme principale

- Dinamică demografică negativă / proces constant de reducere și de îmbătrânire a populației.

#### 2.2.3. Structura economică

Profilul economic al Polului de Creștere este dominat de industria electronică, electrică și echipamente, servicii și construcții. Efectele crizei economice au afectat industria de construcții și industria prelucrătoare, în timp ce numărul de firme a crescut în sectorul agricol, energetic, informații și comunicații.

Polul de Creștere Ploiești continuă să concentreze 64,6% din firmele active din județul Prahova. Structura firmelor cuprinde microîntreprinderi (cu pondere de 88,9%), IMM-uri (10,7%) și firme mari (cu pondere de 0,4%). Investițiile străine directe în perioada 2007-2013, au fost de 470 de mil. de euro (aport de capital, sume reinvestite din profit).

Există o infrastructură de sprijinire a afacerilor bine dezvoltată la nivel local (locul I la nivel național din perspectiva suprafeței parcurilor industriale și a locurilor de muncă create la nivelul acestora). Există 8 parcuri industriale autorizate, dintre care 4 publice și 4 private, ce au atras investiții de peste 500 milioane euro și au creat 10.000 locuri de muncă.

Polul de Creștere Ploiești deține avantaje competitive importante în sfera industriei extractive și a celei energetice și avantaje competitive medii în domeniul industriei prelucrătoare (petrochimie, mașini și echipamente, alimentară și a băuturilor), al transporturilor și logisticii.

#### Probleme principale

- Scăderea numărului de firme active din Polul de Creștere Ploiești cu 13,9% în perioada 2007-2013, pe fondul crizei economice;
- Dezvoltare antreprenorială redusă (număr de întreprinderi/1000 de locuitori);
- Economie locală dominată de companii cu capital străin și dependența unei bune părți din economia locală de piața petrolieră;
- Lipsa unor rețele funcționale de afaceri, lanțuri de furnizare și clustere inovative;
- Declinul sectorului CDI de la nivel local, ca urmare a subfinanțării acestui domeniu.

#### 2.2.4. Structura forței de muncă

Recensământul din 2011 indică faptul că 46,1% din populația Polului de Creștere Ploiești era activă, din care 41,9% populație ocupată și 4,2% șomeri. În anul 2014 se constată o creștere a salariaților cu 2,8% față de 2011. Un procent de 79% din populația ocupată este angajată în sectorul privat, în timp ce sectorul public angajează 13%.

O dinamică negativă a numărului de salariați este înregistrată în municipiul Ploiești (-13%), Plopeni (-31,7%), și Dumbrăvești (30,6%), în timp ce una pozitivă este înregistrată în Ariceștii Rahtivani (218%), Brazi (45%), Păulești (24%), Târgșoru Vechi, Bărcănești (câte 20%).

Sectorul serviciilor asigură 57% din totalul locurilor de muncă, urmat de industrie, cu 28%, agricultură și silvicultură, cu 8%, respectiv de sectorul construcțiilor, cu 7%.

Balanța migratorie totală a Polului de Creștere Ploiești este negativă, soldul schimbărilor de domiciliu în perioada 2007-2013 fiind de -3.177 de persoane, contribuind cu circa 40% la reducerea numărului de locuitori. În schimb, municipiul Ploiești atrage un număr semnificativ de navetiști din comunele și orașele învecinate (215 la 1000 de locuitori).

#### Probleme principale

- Înregistrarea unui deficit de forță de muncă cu studii medii;
- Competitivitate redusă - activitățile cu un nivel mai ridicat de salarizare (TIC, intermediari financiare, activități științifice, tehnice și profesionale, industrie extractivă, energie) ocupă 12% din populație;
- Tendința de îmbătrânire a forței de muncă;
- Pondere ridicată a populației ocupate în agricultura de subzistență (în comune din jurul municipiului Ploiești);
- Migrație masivă a forței de muncă spre municipiul București, dar și o mare capacitate de atragere a forței de muncă din zonele înconjurătoare.

#### 2.2.5. Calitatea mediului și controlul poluării

Calitatea aerului s-a îmbunătățit semnificativ la nivelul zonei Polului de Creștere, în ultimele decenii, ca urmare a reducerii poluării din activități industriale și scăderea emisiilor provenite din producerea energiei electrice și termice.

Nivelul de poluare a apelor de suprafață, ca și al celor subterane, a scăzut în ultimii ani până la valori situate sub cele maxim admise.

Nu sunt înregistrate concentrații periculoase de poluanți la nivelul probelor de sol colectate.

### Probleme principale

- Poluarea aerului și poluarea fonică determinată de transportul rutier, în special de-a lungul axei nord-sud, în apropierea garilor, în zonele industriale și pe străzile circulate de tramvaie sau deschise traficului greu;
- Lipsa rețelei de canalizare în unele cartiere din centrele urbane și în zone rurale – risc major de poluare a apelor de suprafață și a celor subterane;
- Existența a peste 100 ha de situri contaminate ca urmare a activităților economice, cu precădere din sfera industriei de extracție și prelucrare a petrolului;
- Deficitul de suprafețe împădurite, mai ales în partea de sud a teritoriului (zona de câmpie).

### 2.2.6. Accesibilitate și mobilitate

Polul de Creștere Ploiești–Prahova este bine conectat la rețeaua de trafic rutier și feroviar prin drumuri naționale în stare bună (DN 1/E 60 și DN 1B/E 577, DN 1A, DN 72, DN 1D) și magistrala CF București – Brașov și București – Buzău. Pe coridoare rutiere, în interiorul polului, distanțele de parcurs sunt sub 40 de minute, iar în exterior, polul este conectat pe o izocronă de 60 minute cu Aeroportul internațional Henri Coandă, cu municipiul București și cu unitățile administrative teritoriale de interes turistic, Sinaia și Bușteni.

Gradul de modernizare al rețelei rutiere a crescut continuu în interiorul polului de creștere, pe fondul investițiilor substanțiale din diferite surse de finanțare, iar fluxul de trafic rutier a crescut de asemenea (de ex. 30.000-40.000 vehicule pe zi).

Numărul victimelor raportat la numărul de accidente de pe raza municipiului Ploiești este de 1.18 victime/accident, sub media națională care atinge valoarea de 1.34 de victime/accident.

### Probleme principale

- Accesibilitatea limitată de lipsa unor legături de transport rapide cu municipiile Brașov și Buzău, respectiv cu zona Târgoviște, drumurile naționale de legătură cu acești poli urbani înregistrând valori de trafic ridicate și risc de congestie și de accidente;
- Infrastructura de transport rutier în stare mediocră în interiorul Polului de Creștere, cauzând congestie în trafic, reducerea mobilității și poluarea aerului;
- Lipsa unor terminale intermodale, care să asigure transferul rapid de pe un tip de transport pe altul (transport feroviar, transport urban și interurban, transport velo și pietonal etc.);
- Lipsa unui sistem extins de management al traficului, mai ales la nivelul arterelor de penetrație (nord-sud, est-vest) și a celor cu capacitate de transport redusă, inclusiv ca urmare a existenței unor intersecții cu elemente geometrice și amenajări necorespunzătoare;
- Lipsa unui sistem de transport integrat la nivel metropolitan (urban și inter-urban), în ceea ce privește stațiile, orarele de transport și tarifarea;
- Lipsa spațiilor de parcare în special în zone cu flux sporit de vizitatori / călători;
- Existența unor zone / cartiere cu o accesibilitate redusă (ex. cartierul Mitică Apostol).

### 2.2.7. Conectivitate energetică și informatică

Unitățile administrativ-teritoriale ce compun Polul de Creștere sunt conectate la rețelele de distribuție a gazelor naturale și de electricitate. La Brazi a intrat în funcțiune cea mai modernă termocentrală pe bază de gaze naturale din România.

Municipiul Ploiești este unul dintre cele mai importante centre energetice din țară, concentrând un volum de resurse convenționale și regenerabile (energie solară, biomasă agricolă etc.).

Sectorul TIC s-a dezvoltat în toate zonele municipiului și în ariile urbane și rurale ale Polului de Creștere (62.053 de linii fixe, 52.055 pentru persoane fizice și 9.998 pentru persoane juridice).

#### Probleme principale

- Uzura fizică a rețelei și bransamentelor de gaz natural, ce solicită înlocuirea și re tehnologizarea acestora
- Uzura rețelei de distribuție a energiei electrice și lipsa unui sistem de canalizație subterană

#### 2.2.8. Utilități publice

Cea mai mare parte a populației din Polul de Creștere are acces la alimentare cu apă potabilă, importante extinderi ale rețelei având loc în ultimii ani. Serviciile de distribuție a apei potabile sunt furnizate de o serie de agenți economici diferiți, cu capital majoritar de stat sau privat.

Sistemul de termoficare de la nivel local este unul dintre cele mai bine dezvoltate din țară, din perspectiva capacităților moderne de producție (inclusiv în cogenerare), a numărului de consumatori și a prețului de furnizare.

#### Probleme principale

- Vechimea rețelei de alimentare cu apă și canalizare în mediul urban și lipsa canalizării în comunele Berceni, Dumbrăvești și Târgșoru Vechi, sau în Bărcănești, Ariceștii Rahtivani – unde rețeaua de canalizare măsoară 1-2 km;
- Lipsa sistemelor publice de alimentare cu apă și/sau canalizare în unele cartiere urbane (de ex. Mitică Apostol);
- Pierderi semnificative (până la 25% din cantitatea de energie produsă) și costuri suplimentare în rețeaua de termoficare.

#### 2.2.9. Spațiul public

Majoritatea spațiilor publice sunt concentrate în zona centrală a municipiului Ploiești, acestea fiind dispuse în jurul unor obiective de interes public, inclusiv în fața gărilor.

Spațiile verzi sunt dispuse dispersat la nivelul Polului de Creștere și cuprind:

- zone verzi de aliniament în lungul tramei de circulație;
- scuaruri și zone verzi amenajate între blocuri,
- parcuri și scuaruri publice;
- parcuri de agrement și sport.

Serviciile de iluminat public din localitățile componente sunt furnizate fie de societăți comerciale, către care a fost delegată gestiunea prin concesiune a acestor servicii, fie de către autoritățile publice locale și Electrica.

#### Probleme principale

- Lipsa de atractivitate a spațiului public în toate localitățile polului de creștere, lipsa zonelor pietonale, a scuarurilor și locurilor de întâlnire;
- Lipsa unui iluminat public ambiental /arhitectural;
- Deficitul de spații verzi și de agrement.

#### 2.2.10. Locuire

Dinamica fondului locativ în perioada 2007-2013 reflectă un fenomen de suburbanizare, cu extinderi între 10,4% și 31,9% în comunele Blejoi, Târgșoru Vechi, Păulești, Bucov și Ariceștii Rahtivani.

La nivelul municipiului Ploiești, circa 10,1% dintre locuințe sunt secundare, mai ales cele situate în blocuri de apartamente, multe persoane locuind efectiv în localitățile rurale din jur.

96,7% dintre locuințele din Polul de Creștere Ploiești dispun de alimentare cu apă potabilă, dintre care 92,9% din rețeaua publică și 3,8% din sisteme proprii. Dintre acestea, 6,6% nu dispuneau de instalație de alimentare cu apă în locuință, ci doar în clădire sau în exteriorul acesteia (RGPL 2011).

#### Probleme principale

- Număr relativ important de locuințe fără alimentare cu apă și fără canalizare, în special în comunele Berceni, Dumbrăvești și Valea Călugărească
- 836 de locuințe neconectate la rețeaua de energie electrică (0,6% din fondul locative total)
- Vechimea medie a clădirilor de locuit depășește 50 de ani, 65,5% dintre aceste clădiri fiind construite înainte de cutremurul din 1977 și prezentând un risc seismic ridicat
- Număr limitat de blocuri de locuințe reabilitate termic, sau consolidate seismic
- Lipsa de atractivitate a spațiului public dintre blocuri
- Lipsa unui fond de locuințe sociale

#### 2.2.11. Educație

Infrastructura educațională de la nivel local s-a îmbunătățit continuu în ultimii ani pe fondul investițiilor din diverse surse de finanțare, inclusiv din fonduri europene.

Rata abandonului școlar se menține sub media de la nivel regional și național, dar înregistrează încă valori ridicate în cazul învățământului profesional și al elevilor proveniți din mediul rural și din familiile de romi.

Navetismul elevilor este ridicat – 6.700 de elevi din întreg județul Prahova, dar mai ales de pe o rază de maxim 30 km, studiază în municipiul Ploiești.

Singura instituție de învățământ superior este Universitatea de Petrol-Gaze (cu un număr de 8.000 de studenți în 2013-2014).

Oferta de cursuri de formare profesională continuă de la nivel local este diversificată și acoperă un număr mare de ocupații pentru persoane cu studii medii și superioare, furnizorii fiind instituții publice, ONG-uri și firme private.

#### Probleme principale:

- Deficiențe ale infrastructurii educaționale legate de starea și eficiența energetică a clădirilor, dotarea cu mobilier, echipamente, infrastructură sportivă
- Număr scăzut de studenți pe fondul migrației acestora către alte centre universitare.

#### 2.2.12. Sănătate și servicii sociale

Rețeaua de unități medicale publice este complexă, cuprinzând spitale cu specialități unice în context județean, ce deservește peste 700.000 de locuitori.

Numărul de internări în spitalele de la nivel local a scăzut cu circa 20% față de anul 2007, pe fondul reorientării pacienților către serviciile de tip ambulatoriu, dar și prin restructurarea rețelei sanitare publice.

În municipiul Ploiești, numărul de beneficiari de prestații sociale reprezintă circa 7% din populație, cuprinzând persoane care beneficiază de indemnizații pentru handicap grav, asistenți personali ai persoanelor cu handicap grav, locuințe care beneficiază de ajutoare municipale pentru încălzire, persoane care beneficiază de ajutoare

alimentare prin Programul PEAD, pensionari cu venituri mai mici de 400 RON/lună, șomeri și beneficiari de venit minim garantat.

#### Probleme principale

- Infrastructură sanitară deficitară (cuprinzând clădiri improprii pentru furnizarea unor servicii medicale de calitate)
- Capacitate insuficientă și dotare inadecvată cu aparatură medicală a ambulatoriilor integrate în spitale
- Lipsa unităților medicale de categoria I sau a II-a, cu o gamă diversificată de servicii medicale de calitate
- Deficit cronic de personal medical, pe fondul migrației externe și interne a cadrelor specializate.

#### 2.2.13. Cultură și recreere

Polul de Creștere Ploiești-Prahova dispune de un patrimoniu cultural bogat – 193 monumente istorice (LMI 2010), dintre care 63 de interes național.

Patrimoniul cultural mobil cuprinde aproape 1.000 de bunuri cu valoare istorică, arheologică, istorico-documentară, artistică, etnografică, științifică și tehnică și este concentrat în muzeele din zonă, precum și în Biblioteca Județeană Nicolae Iorga.

Patrimoniul natural este reprezentat de o serie de suprafețe cu statut de arii protejate stabilit prin PUG-ul comunelor și de Pădurea Plopeni (arie protejată de interes comunitar – SCI, cu o suprafață de 91 ha).

Infrastructura sportivă locală s-a diversificat și modernizat în ultimii ani prin investiții publice și private, cluburile sportive din municipiu înregistrând performanțe deosebite.

#### Probleme principale

- Starea avansată de degradare a unor monumente istorice supuse unor agresiuni continue;
- Infrastructura culturală deficitară din orașele mici și din localitățile rurale învecinate, evenimente de profil fiind organizate sporadic;
- Facilități sportive uzate fizic și moral, care împiedică dezvoltarea sportului de performanță (de ex. bazine moderne de antrenamente pentru înot).

### 3. Propuneri

#### 3.1. Diagnostic sectorial

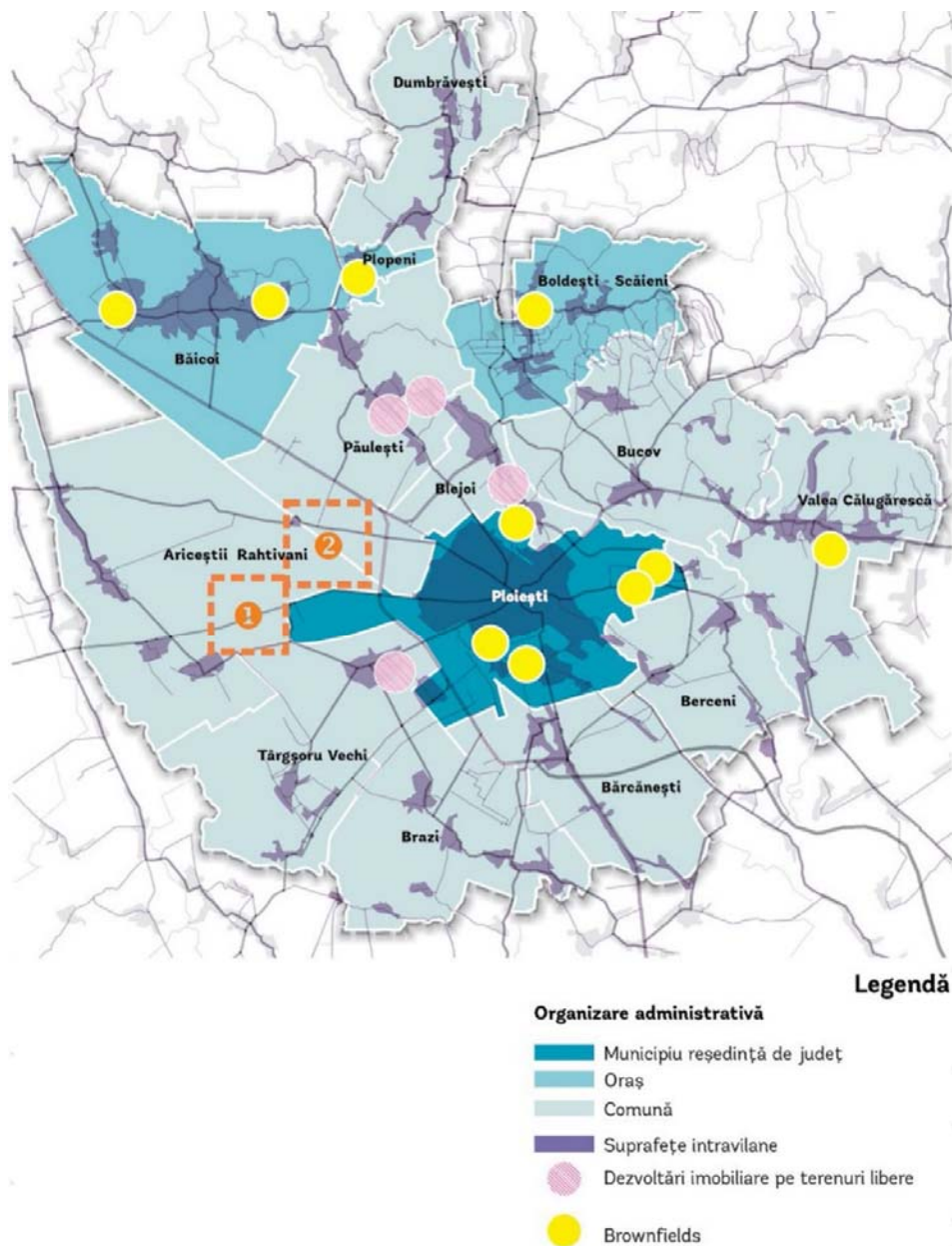
##### 3.1.1. Dezvoltare spațială și zonificarea teritoriului

##### Proiecte relevante în perioada 2007-2015:

- Construcții de locuințe pe terenuri libere în municipiul Ploiești, comunele Păulești și Blejoi, prin investiții private;
- Dezvoltarea parcurilor industriale cuprinse în PID 2007-2013, prin investiții private:
  - Parcul Industrial Ploiești West Park;
  - Parcul industrial W.D.P. Development Ro. SRL (sucursală Warehouse De Paw).
- Elaborarea Planurilor Urbanistice Generale în UAT-urile componente, precum și a Planurilor Urbanistice Locale pentru dezvoltări de terenuri / schimbări de funcțiuni și de reglementări urbanistice.

### Tendințe de dezvoltare

- Creșterea cererilor de schimbare a funcționalității terenurilor (prin PUZ-uri referitoare la schimbări de destinație pentru investiții municipale, parcelare pentru locuințe, accesibilitate etc.);
- Concentrarea investițiilor în zone cu accesibilitate rutieră și feroviară ridicată, atât în parcuri industriale, cât și în centre comerciale;
- Dezvoltarea în coordonare cu regiunea București – Ilfov, prin competiția și cooperarea cu municipiul București și cu amplasamentele disponibile din județul Ilfov.



Figură 94 Dezvoltarea spațială și zonificarea teritoriului

Sursă: Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești 2014-2020

### Recomandări pentru strategie

- Reabilitarea teritoriilor poluate ca urmare a activităților extractive și de prelucrare a petrolului prin decontaminare și reconversia lor în terenuri de construcție și zone verzi;
- Creșterea suprafeței zonelor verzi și a zonelor de agrement;

- Protecția terenurilor agricole, pădurilor și zonelor verzi de extinderi necontrolate ale intravilanelor prin reglementări urbanistice specifice;
- Dezvoltarea nodurilor logistice în zona de sud și est a Polului de Creștere ca să asigure conectivitatea cu coridoarele IV și IX din rețeaua europeană TEN-T.

### 3.1.2. Dinamica demografică

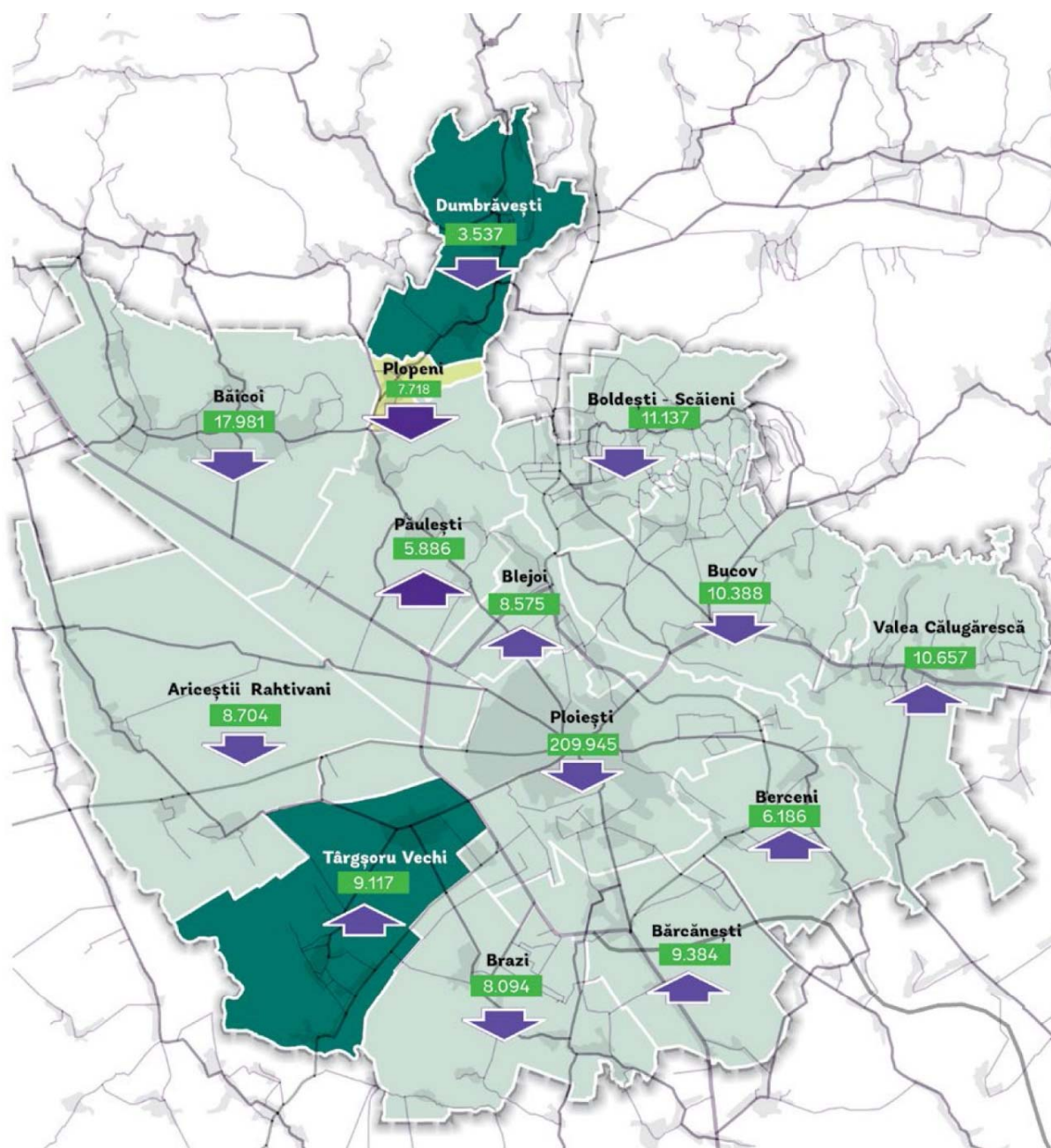
#### Proiecte relevante în perioada 2007-2015

- Proiecte privind creșterea accesibilității polului de creștere cuprinse în PID 2007-2013;
- Proiecte de generare de locuri de muncă prin dezvoltarea parcurilor industrial.

#### Tendințe de dezvoltare

- Creșterea densitatea populației până la 700 locuitori/km în zona nord și nord-vest a Polului de Creștere (într-un scenariu pozitiv de dezvoltare);
- Atragerea în continuare a unui procent semnificativ din populația tânără a județului Prahova, în special din zona rurală;
- Creșterea ponderii grupei de vârstă de peste 65 de ani, pe fondul reducerii natalității.





### Legendă

#### Rata de dependență demografică

(persoane de vârstă dependentă la 100 persoane în vârstă de muncă)

- mai puțin de 30%
- între 40% și 50%
- peste 50%

Populația stabilă în 2011

Total populație (locuitori)

#### Dinamica populației

- scădere între 10% și 20%
- scădere între 10% și 0%
- creștere între 0% și 10%
- creștere între 10% și 15%

Figură 95 Dinamica demografică

Sursă: Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești 2014-2020

### Recomandări pentru strategie

- Dezvoltarea și eficientizarea serviciilor de sănătate și sociale
- Inițierea și implementarea de măsuri active pentru creșterea gradului de competitivitate a forței de muncă, bazate în mare parte pe capacitatea sectorului privat și a Universității Petrol-Gaze din Ploiești, Ploiești atât în domeniul pregătirii specialiștilor, cât și în domeniul de cercetare-dezvoltare.
- Stimularea investițiilor în infrastructura și transport pentru susținerea mobilității forței de muncă.

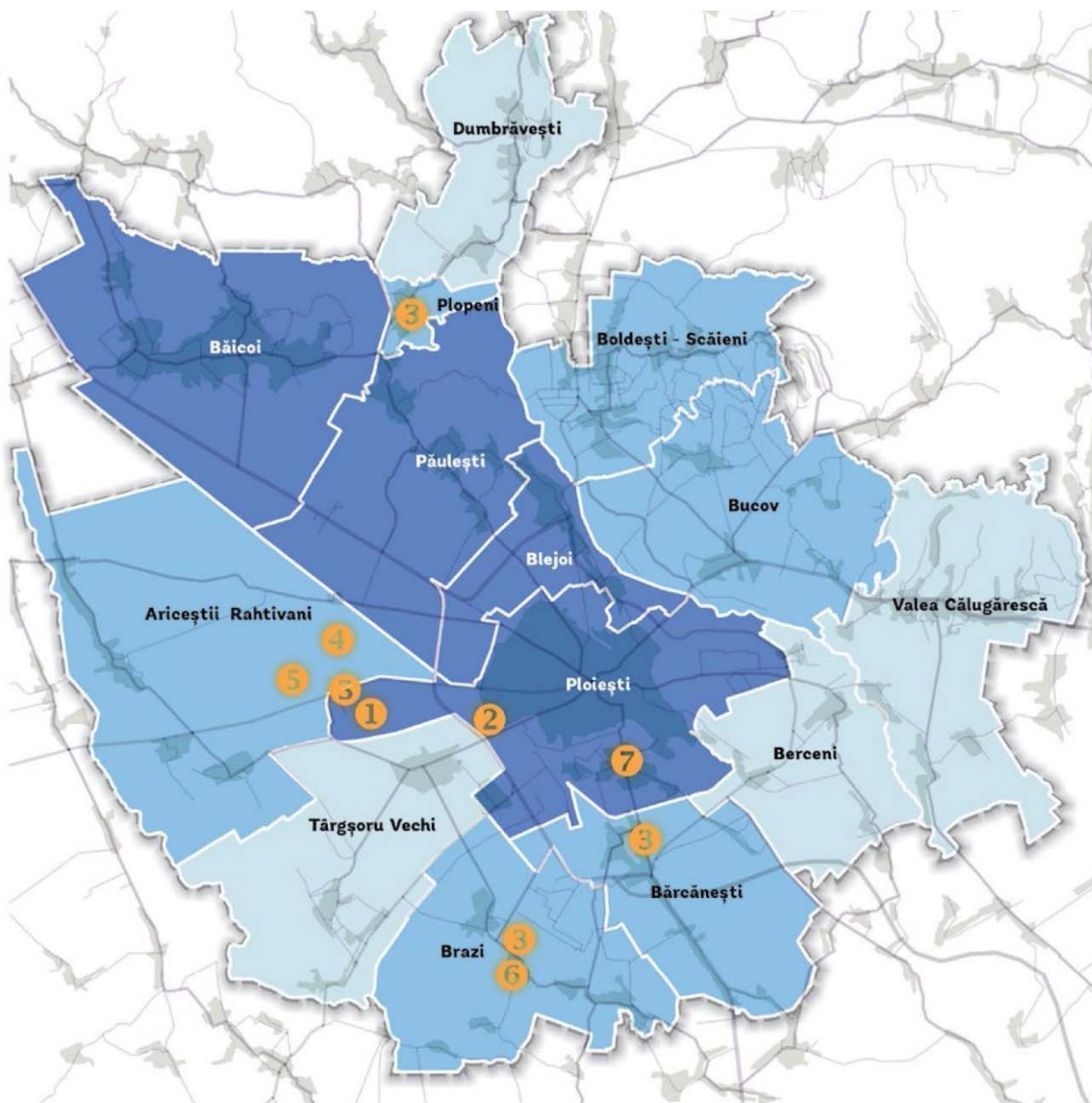
### 3.1.3. Structura economică

#### Proiecte relevante în perioada 2007-2015

- Proiecte privind dezvoltarea infrastructurii de afaceri – servicii și producție prin investiții publice și private, precum:
  - Centrul de afaceri multifuncțional Lumina Verde;
  - Centru de Excelență în Afaceri pentru Tinerii Întreprinzători;
  - Parcurile industriale administrate de companiile Consiliului Județean din Ploiești, Plopeni, Brazi, Bărcănești;
  - Parcul Industrial Ploiești West Park;
  - Parcul industrial W.D.P. Development Ro. SRL (sucursală Warehouse De Paw);
  - Modernizarea Rafinăriei Petrobrazi și în construcția Termocentralei Brazi (OMV Petrom).
- Proiecte ce vizează sectorul CDI (implementate de UPG Ploiești):
  - Pol de competitivitate pentru creșterea productivității economice prin folosirea inovativă a realității virtuale, în scopul furnizării de servicii pentru infrastructurile critice – CREVIS;
  - Tehnologie informatică pentru promovarea imaginii și gestionarea informațiilor de la absolvenți și agenți economici în scopul adaptării politicii manageriale la cerințele mediului socio-economic;
  - Centrul regional de determinare a performanțelor și monitorizare a stării tehnice a materialului tubular utilizat în industria petrolieră.

#### Tendințe de dezvoltare

- Dezvoltarea sectoarelor cu potențial de specializare economică inteligentă precum industria de extracție și de prelucrare a petrolului și gazelor naturale, industria de componente auto, cea de mașini și echipamente;
- Dezvoltarea CDI privind tehnologia din domeniul energiei regenerabile;
- Dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor de transport și logistică;
- Dezvoltarea sectorului TIC;
- Dezvoltarea inițiativelor private privind consolidarea unei infrastructurii de turism aplicat caracteristicilor polului de creștere.



### Legendă

#### Număr de firme la 1000 locuitori

- între 0 - 20 firme
- între 20 - 30 firme
- între 30 - 50 firme

Figură 96 Structura economică

Sursă: Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești 2014-2020

#### Recomandări pentru strategie

- Extinderea și specializarea infrastructurii de sprijinire a afacerilor de la nivel local;
- Dezvoltarea parteneriatului între firme private și mediul universitar;
- Susținerea lanțurilor de producție prin facilitarea accesului firmelor la rezultate ale cercetării, tehnologizare și resurse umane;
- Dezvoltarea serviciilor în funcție de cererile de pe piață, cu accent pe nevoile populației, inovare, creativitate și turism;
- Sprijinirea inițiativelor de afaceri /antreprenoriatului local.

#### 3.1.4. Structura forței de muncă

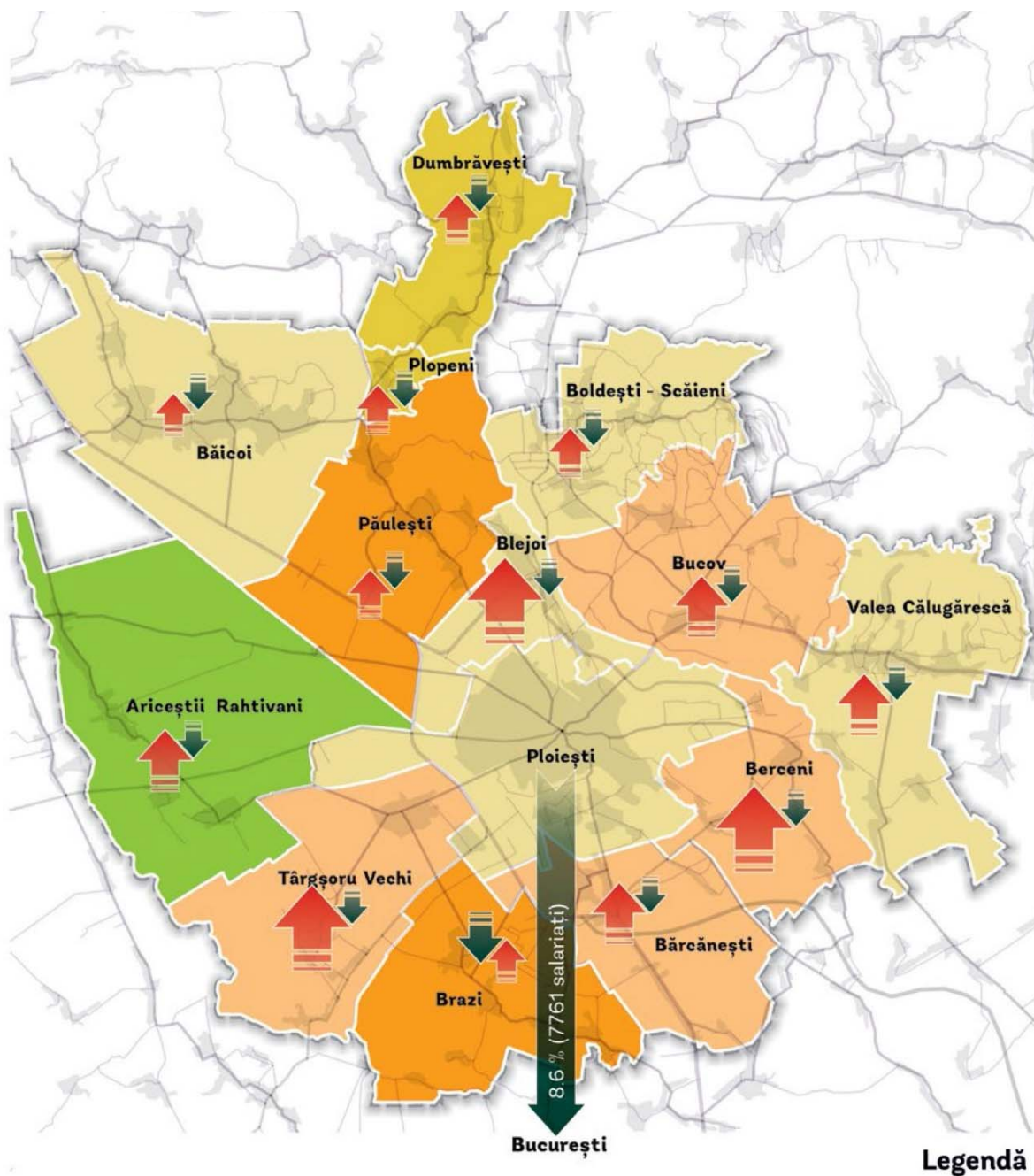
##### Proiecte relevante în perioada 2007-2015

- Proiecte de dezvoltare a afacerilor prin crearea de locuri de muncă (secțiunea 2.4)
- Proiecte de dezvoltare a resurselor umane (formare profesională) co-finanțate prin POS DRU, precum:
  - Instrumente strategice pentru ocupare în industria Turismului;
  - Proiectele implementate de UPG Ploiești (formare profesională, programe doctorale, programe de pregătire didactică etc.);
  - Formare profesională pentru piața muncii.

##### Tendințe de dezvoltare

- Dezvoltarea forței de muncă în segmentul de vîrstă 18-25 de ani folosind investițiile realizate în perioada 2007-2013 (ex. Centrul de excelență pentru Tinerii Intreprinzători);
- Coordonarea măsurilor de educație cu particularitățile pieței muncii;
- Reducerea imigrației externe din punct de vedere numeric/cantitativ.





#### Recomandări pentru strategie

- Relansarea învățământului tehnic și profesional
- Dezvoltarea măsurilor de ocupare a forței de muncă prin servicii de consiliere a persoanelor în vârstă
- Stimularea mobilității forței de muncă la nivel regional.

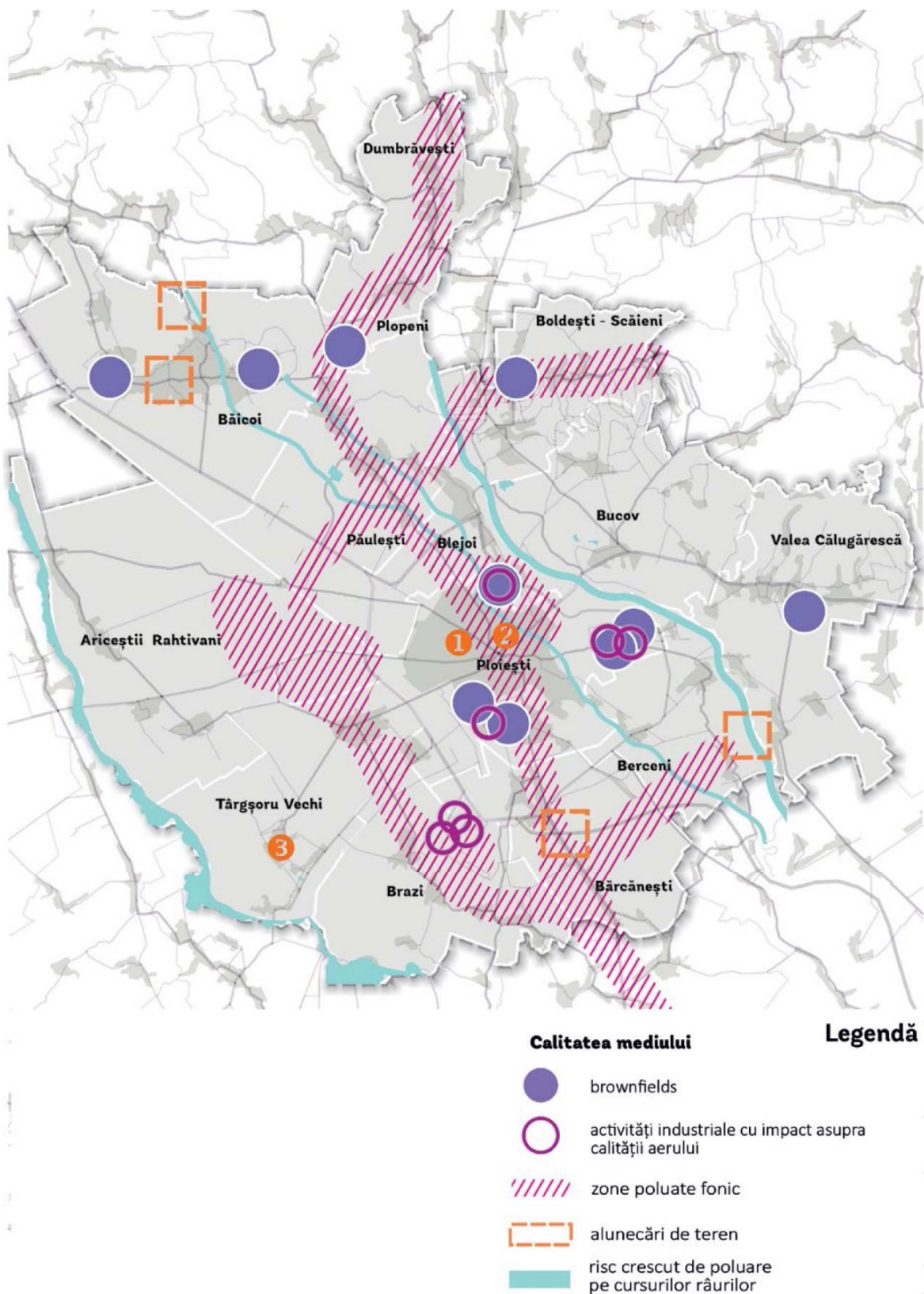
#### 3.1.5. Calitatea mediului și controlul poluării

##### Proiecte relevante în perioada 2007-2015

- Proiecte de reabilitare, extindere și modernizare a rețelei de apă și canalizare, cofinanțate prin POS MEDIU, precum și cele realizate din fondurile proprii ale Apa Nova în Ploiești prin reducerea riscului de poluare a apelor;
- Proiecte de reabilitare a infrastructurii de transport cu tramvaiul în municipiul Ploiești și de modernizare a tramei stradale, care au ca impact reducerea nivelului de poluare fonică și a aerului;
- Proiect BIRD + GEF + CJ Prahova privind controlul integrat al poluării cu nutrienți în Târgșoru Vechi.

##### Tendințe de dezvoltare

- Extinderea parcurilor industriale și atragerea de noi activități potențial poluatoare;
- Extinderea rețelelor de canalizare și diminuarea riscului de poluare a apelor de suprafață și a celor subterane;
- Implementarea proiectului privind managementul integrat al deșeurilor și reducerea riscului de poluare a solului/apelor aferent.



Figură 98 Calitatea mediului și controlul poluării  
Sursă: Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești 2014-2020

### Recomandări pentru strategie

- Reabilitarea teritoriilor poluate ca urmare a activităților extractive și de prelucrare a petrolului prin decontaminare și reconversia lor în terenuri de construcție și zone verzi;
- Monitorizarea operatorilor care dețin autorizații privind emisiile de gaze cu efect de seră pentru activități ale instalațiilor aflate sub incidența prevederilor Legii nr. 278/2013 privind emisiile industriale.

### 3.1.6. Accesibilitate și mobilitate

#### Proiecte relevante în perioada 2007-2015

##### **Proiecte privind creșterea accesibilității polului de creștere cuprinse în PID 2007-2013:**

- Creșterea capacității de trafic prin realizarea legăturii rutiere între DN 1 și DN 1B (realizarea Drumului Județean de Centură DJ 236), în zona de nord a municipiului Ploiești;
- Creșterea accesibilității către partea de nord a Polului de Creștere, în special către Spitalul Județean Prahova, prin realizarea pasajului rutier în continuarea DJ 102, peste DN1B;
- Accesibilitate și fluidizare trafic către zona industrială Ploiești Vest și platforma industrială Brazi;
- Reabilitare DJ 101G Tătărani (DJ 101D) – Brazi – Brazii De Jos – Tinosu – Șirna – Hăbud – Crivățu (DN 1A) Km 0+000 – Km 24+020, Județul Prahova, Km 24+020 – Km 30+120, Județul Dâmbovița;
- Creșterea capacității de trafic prin modernizarea și reabilitarea DJ 101D, între km4+300 (limita municipiului Ploiești și capul de rampă a pasajului) și km 6+300 (sens giratoriu – intersecție DN 1A) inclusiv a pasajului superior peste CF Ploiești Triaj – Ghighiu la km 4+300, în vederea îmbunătățirii accesibilității dinspre / înspre DN 1.

##### **Proiecte privind creșterea mobilității transportului public prin reabilitarea traseului tramvaielor 101 și 102 cu lucrări vizând cale de rulare, stații adaptate persoanelor cu dizabilități, material rulant, elemente de semnalizare și automatizare.**

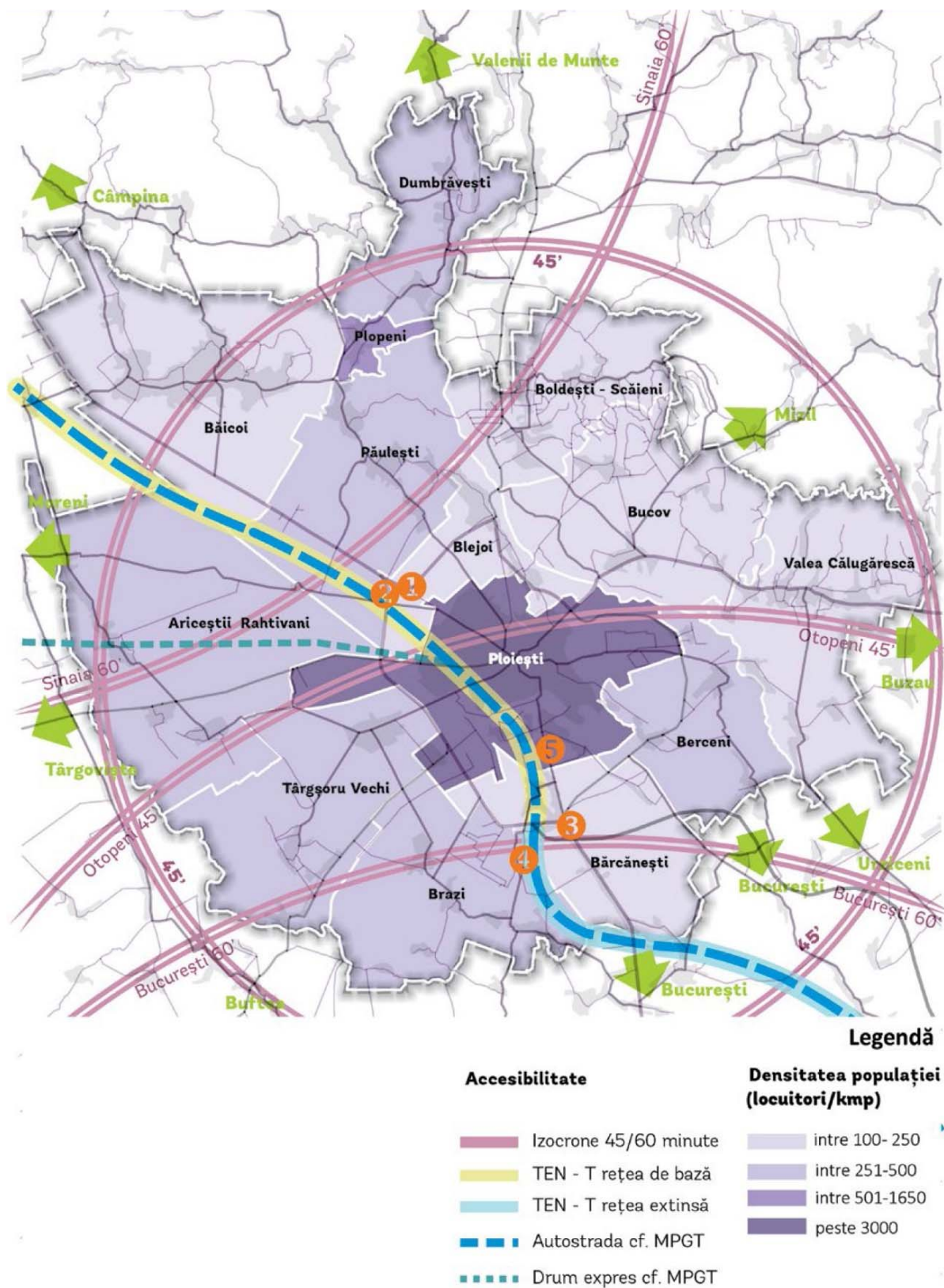
##### **Alte proiecte de mai mică amploare finanțate din bugetul local cuprind:**

- reabilitarea Str. Mihai Bravu, a Bd. Republicii, a Str. Ghighiului, a pasajului de la Gara de Sud;
- pachete de străzi (inclusiv trotuare) din cartierele Bereasca, 9 Mai, Enăchiță Văcărescu, Malu Roșu, Moțoi, Râfov, Găgeni, Gheorghe Doja, Vega, Mitică Apostol, Peneș Curcanul etc.;
- amenajarea de parcuri pe Bd. Republicii, Str. Gh. Doja, amenajarea de parcuri cu dale ecologice în zonele nord, vest, central-sud-est;
- refacerea pavajului de la Palatul Administrativ, a esplanadei Casei de Cultură a Sindicatelor, a pietonalelor de la Complex Nord și de pe Str. Toma Caragiu;
- amenajarea parcurii supraterane de pe Str. Cuza Vodă.

### Tendințe de dezvoltare

- Creșterea numărului de călătorii către zonele cu noduri logistice /parcuri industriale și către zona centrală a municipiului Ploiești;
- Creșterea accesibilității către rețeaua europeană de transport TEN-T;
- Extinderea spațiilor pietonale din zona centrală și a gărilor din municipiul Ploiești și dezvoltarea traficului de biciclete.





Figură 99 Accesibilitate și mobilitate  
 Sursă: Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești 2014-2020

### Recomandări pentru strategie

- Creșterea fluidității traficului prin realizarea pasajelor denivelate în intersecțiile cu flux ridicat de trafic;
- Măsuri privind îmbunătățirea managementului de trafic în interiorul Polului de Creștere pentru reducerea întârzierilor și a accidentelor;
- Dezvoltarea și modernizarea flotei de transport public (nepoluant) în interiorul Polului de Creștere;
- Dezvoltarea intermodalității în zona Gării de Vest și Gării de Nord din municipiul Ploiești;
- Perfecționarea sistemelor de monitorizare a poluării aerului, în special emisii CO<sub>2</sub>;
- Dezvoltarea în continuare a formelor de transport alternativ (ex. bicicleta);
- Implementarea măsurilor privind mărirea suprafeței spațiilor verzi în zone cu trafic ridicate.

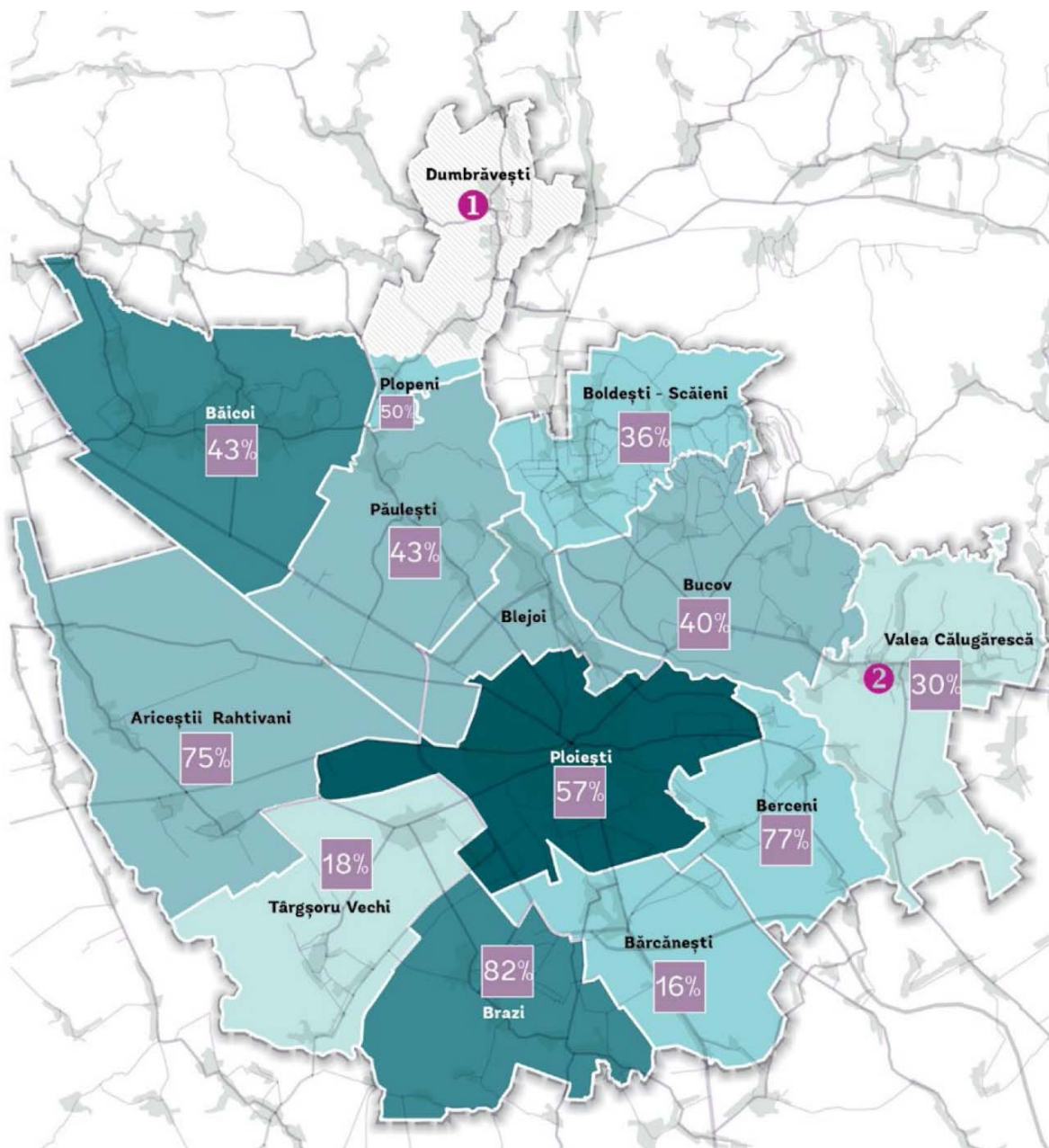
### 3.1.7. Conectivitate energetică și informatică

#### Proiecte relevante în perioada 2007-2015

- Proiecte realizate din fondurile private ale operatorilor de profil, ce au vizat înlocuirea rețelelor existente cu unele moderne (înlocuirea a circa 94 km de rețea de distribuție a gazelor naturale în municipiul Ploiești), concomitent cu extinderea acesteia în localitățile urbane și rurale din Polul de Creștere
- Proiecte de co-generare cuprinse în PID 2007-2013:
  - Realizare capacitate de producere de energie electrică (și termică) pentru consumul propriu, prin valorificarea resurselor regenerabile de energie în comuna Dumbrăvești
  - Completarea sistemului clasic de încălzire cu gaze cu sistem care utilizează energie solară în comuna Valea Călugărească, județul Prahova

#### Tendințe de dezvoltare

- Dezvoltarea în zone rurale a formelor de energie regenerabilă, nepoluantă;
- Creșterea cererii pentru servicii internet și a numărului locurilor wi-fi din orașe și de la nivelul punctelor de atracție pentru locuitori, turiști și vizitatori.



### Legendă

#### Volum de gaz distribuit

- sub 2000 mc
- între 2000-5000 mc
- între 5000 - 10000 mc
- între 10000 - 15000 mc
- peste 100000 mc
- nu are rețea

%  
consum  
industrial

Figură 100 Conectivitate energetică și informatică  
Sursă: Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești 2014-2020

### Recomandări pentru strategie

- Dezvoltarea continuă a măsurilor privind folosirea resurselor energetice neconvenționale;
- Măsuri de eficientizare și ecologizare a producției de energie convențională;
- Măsuri de creștere a capacității de cercetare în direcția producerii de energie regenerabilă.

### 3.1.8. Utilități publice

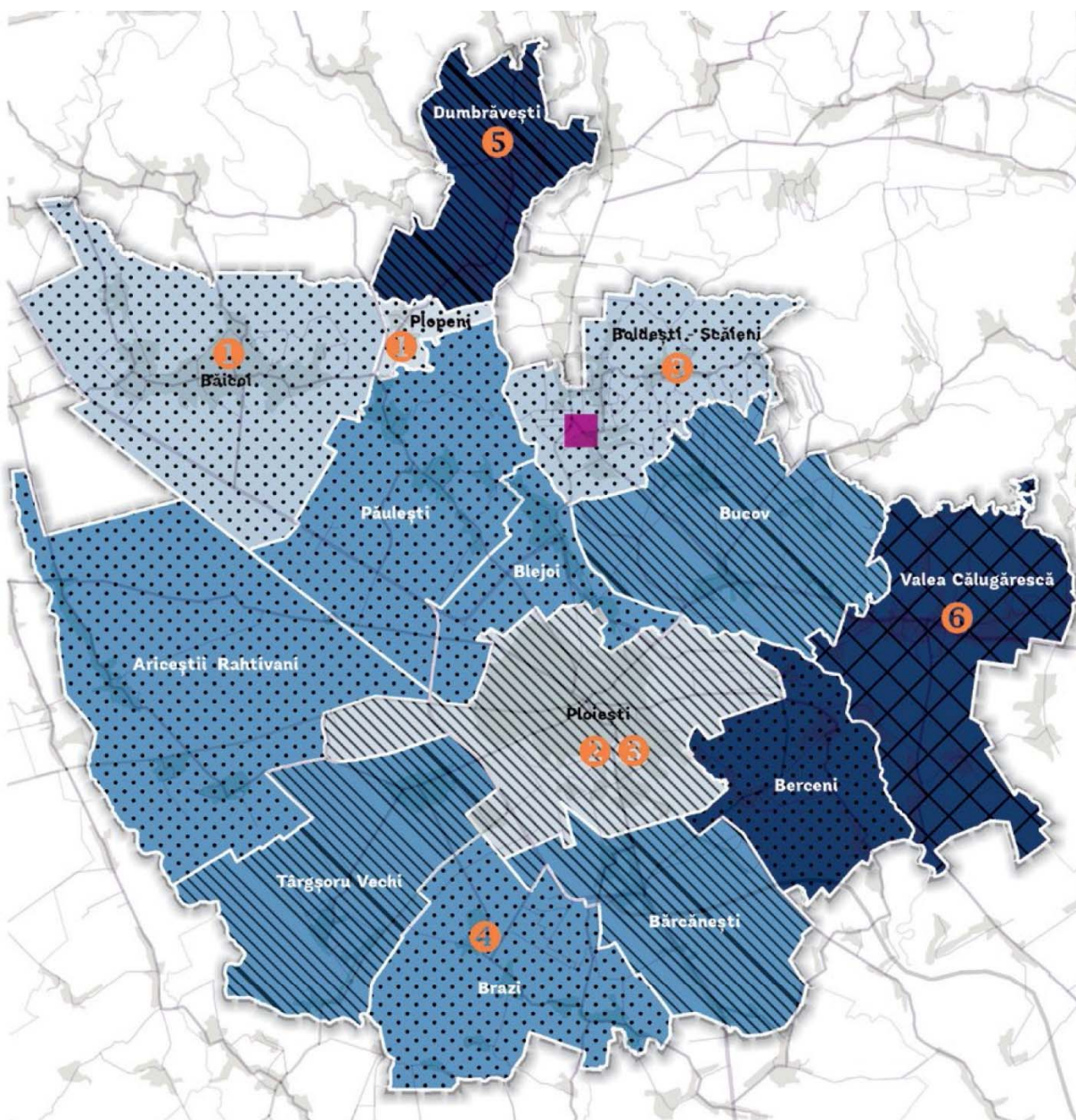
#### Proiecte relevante în perioada 2007-2015

- În domeniul reabilitării și modernizării sistemelor de apă și canalizare:
  - Proiect Hidro Prahova la nivelul UAT Băicoi și Plopeni cu co-finanțare din POS MEDIU 2007-2013;
  - Proiecte din fondurile guvernamentale și ale operatorilor privați alocate în același scop pentru orașele Ploiești și Băicoi, dar și pentru o parte din localitățile rurale;
  - Lucrări de extindere și modernizare a rețelei de apă și canalizare în mai multe zone din Ploiești (cartierele Bereasca, Mihai Bravu, Peneș Curcanul, Malu Roșu, Gh Doja, Râfov, Găgeni).
- Managementul deșeurilor:
  - Proiect privind sistemul de management integrat al deșeurilor în județul Prahova (POS MEDIU 2007-2013) ce include construcția de stații de transfer (Boldești-Scăeni), stații de sortare (Boldești-Scăeni), stații de compostare a gunoierului (Boldești-Scăeni), stație de tratare mecano-biologică (Ploiești), precum și ecologizarea fostului depozit neconform de la Ploiești și achiziționarea de echipamente și vehicule de colectare a deșeurilor.
- În sistemul de termoficare:
  - Investiții ale operatorului privat în centrala de la Brazi, Turbină cu Gaz (TAG), dar și în rețelele primare și secundare.
- Proiecte de co-generare a energiei termice:
  - Realizare capacitate de producere de energie electrică (și termică) pentru consumul propriu, prin valorificarea resurselor regenerabile de energie în comuna Dumbrăvești;
  - Utilizarea energiei solare în vederea producerii apei calde la unități de protecție pentru copii și persoane adulte cu handicap din cadrul Direcției Generale pentru Asistență Socială și pentru Protecția Copilului Prahova;
  - Utilizarea energiei solare în vederea producerii apei calde la unități sanitare de interes județean, aflate în domeniul public al județului Prahova;
  - Completarea sistemului clasic de încălzire cu gaze cu sistem care utilizează energie solară, în comuna Valea Călugărească, județul Prahova;
  - Utilizarea energiei solare în vederea producerii apei calde la Unitatea de Asistență Medico-Socială Boldești Scăeni;
  - Utilizarea energiei solare în vederea producerii apei calde la unități sanitare locale Spitalul Orășenesc Băicoi, Sediul central, Spitalul Orășenesc, sediul Anexa Str. Unirii nr. 8.

#### Tendințe de dezvoltare

- Implementarea master planului județean pentru apă și canalizare ce prevede investiții pe zonele neacoperite de rețele publice de utilități, cu co-finanțare din programe europene și naționale, pentru atingerea țintelor stabilite prin directivele UE în domeniu până în 2018
- Implementarea proiectului privind sistemul de management integrat al deșeurilor Prahova, finanțat din fonduri UE prin Programul Operațional Mediu 2007-2013.





### Legendă

#### Populație fara acces la canalizare

■ între 30%-55%

■ între 15%-30%

■ între 5%-15%

■ între 0%-5%

#### Managementul deșeurilor

■ depozit de deșeuri

#### Populație fara acces la alimentarea cu apă potabilă

XXXXX între 15%-30%

..... între 5%-15%

\\\\\\\\\\ între 0%-5%

Figură 101 Utilități publice (apă, canal, salubritate)

Sursă: Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești 2014-2020

### Recomandări pentru strategie

- Modernizarea și extinderea rețelilor de alimentare cu apă și canalizare în toate localitățile Polului de Creștere
- Conștientizarea la nivelul populației privind colectarea selectivă a deșeurilor.

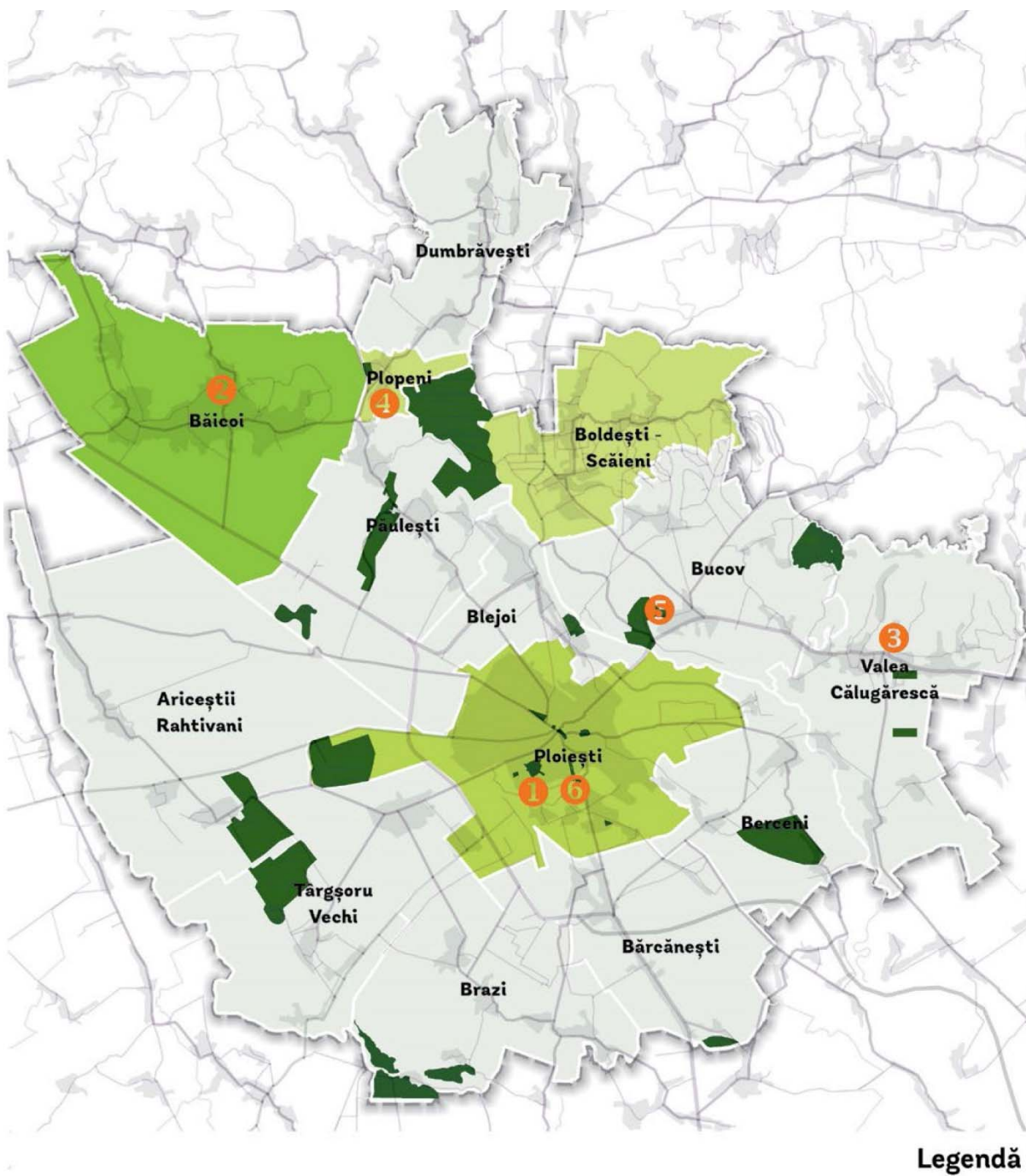
### 3.1.9. Spațiul public

#### Proiecte relevante în perioada 2007-2015

- Proiecte pentru amenajarea, modernizarea și întreținerea spațiilor verzi:
  - Realizarea parcului municipal Ploiești Vest, inclusiv a căilor de acces și a rețelei edilitare specific;
  - Amenajare parc în orașul Băicoi zona Lac;
  - Amenajare peisagistică parc Valea Călugărească;
  - Îmbunătățirea calității mediului prin modernizarea parcurilor în orașul Plopeni;
  - Modernizare și întreținere - Parcul Memorial Constatin Stere Bucov, Parcul Tineretului, Parcul Toma Caragiu, Parcul Căineni.
- 2. Amenajare de locuri de joacă în municipiul Ploiești (Str. Cameliei, Mărășești, Sala Sporturilor, Bd. București, Parcul Dendrologic, Str. Căminului, Str. Mihai Bravu, zona Malu Roșu, Parc Modern, Bd. Republicii etc.).

#### Tendințe de dezvoltare

- Renovarea și reabilitarea termică a clădirilor publice, cu impact asupra necesității de reabilitare a spațiului public central, sau dintre blocuri;
- Dezvoltarea terminalelor intermodale, cu impact asupra spațiului public din zona garilor;
- Recuperarea terenurilor poluate și reconversia lor în zone verzi.



Figură 102 Spațiul public (suprafețe verzi) în Polul de Creștere Ploiești  
Sursă: Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești 2014-2020

Recomandări pentru strategie:

- Amenajarea de noi spații verzi, sportive și de agrement, care să acopere minim 200 ha, în vederea atingerii normelor europene;
- Extinderea sistemului de iluminat public prin implementarea unor soluții inovative (a tehnologiei LED sau a celei de dozare a intensității luminii).

3.1.10. Locuire

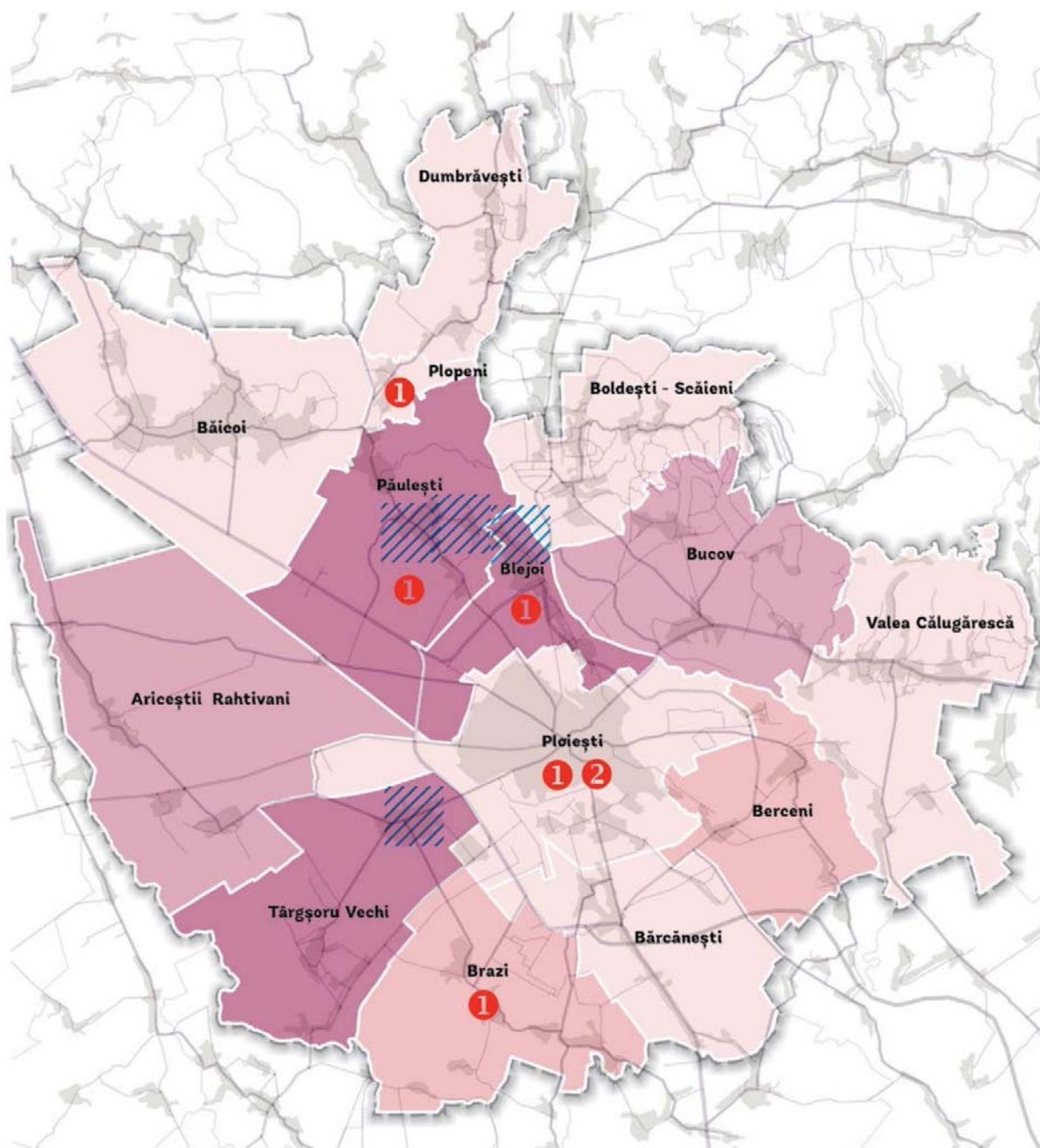
Proiecte relevante în perioada 2007-2015

- Construcția de locuințe noi - un total de 4.144 de locuințe finalizate la nivelul Polului de Creștere Ploiești, dintre care 1.270 (30,6% din total) în municipiul Ploiești, iar aproape 3.000 în localitățile învecinate (dintre acestea, doar 228 construite din fonduri publice, de tip ANL);
- Proiecte de reabilitare termică pentru 54.021 locuințe (municipiul Ploiești, orașul Plopeni și comunele Blejoi, Păulești și Brazi având peste 40% din locuințe reabilitate termic);
- Amenajare de locuri de joacă în municipiul Ploiești (Str. Cameliei, Mărășești, Sala Sporturilor, Bd. București, Parcul Dendrologic, Str. Cîbinului, Str. Mihai Bravu, zona Malu Roșu, Parc Modern, Bd. Republicii etc.).

Tendințe de dezvoltare

- 1. Extinderea rețelelor edilitare prin implementarea master planului județean privind apa și canalizarea;
- 2. Creșterea cererii de locuințe sociale.





### Legendă

#### Dinamica fondului de locuințe

- între 20%-35%
- între 10%-20%
- între 5%-10%
- între 0-5%
- dezvoltari imobiliare

Figură 103 Dinamica fondului de locuințe

Sursă: Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești 2014-2020

### Recomandări pentru strategie

- Modernizarea și extinderea rețelilor de alimentare cu apă și canalizare în toate localitățile Polului de Creștere;
- Expertizarea seismică a clădirilor construite înainte de cutremurul din 1977;
- Reabilitarea termică a blocurilor de pe arterele majore de circulație;
- Amenajarea spațiilor publice dintre blocuri.

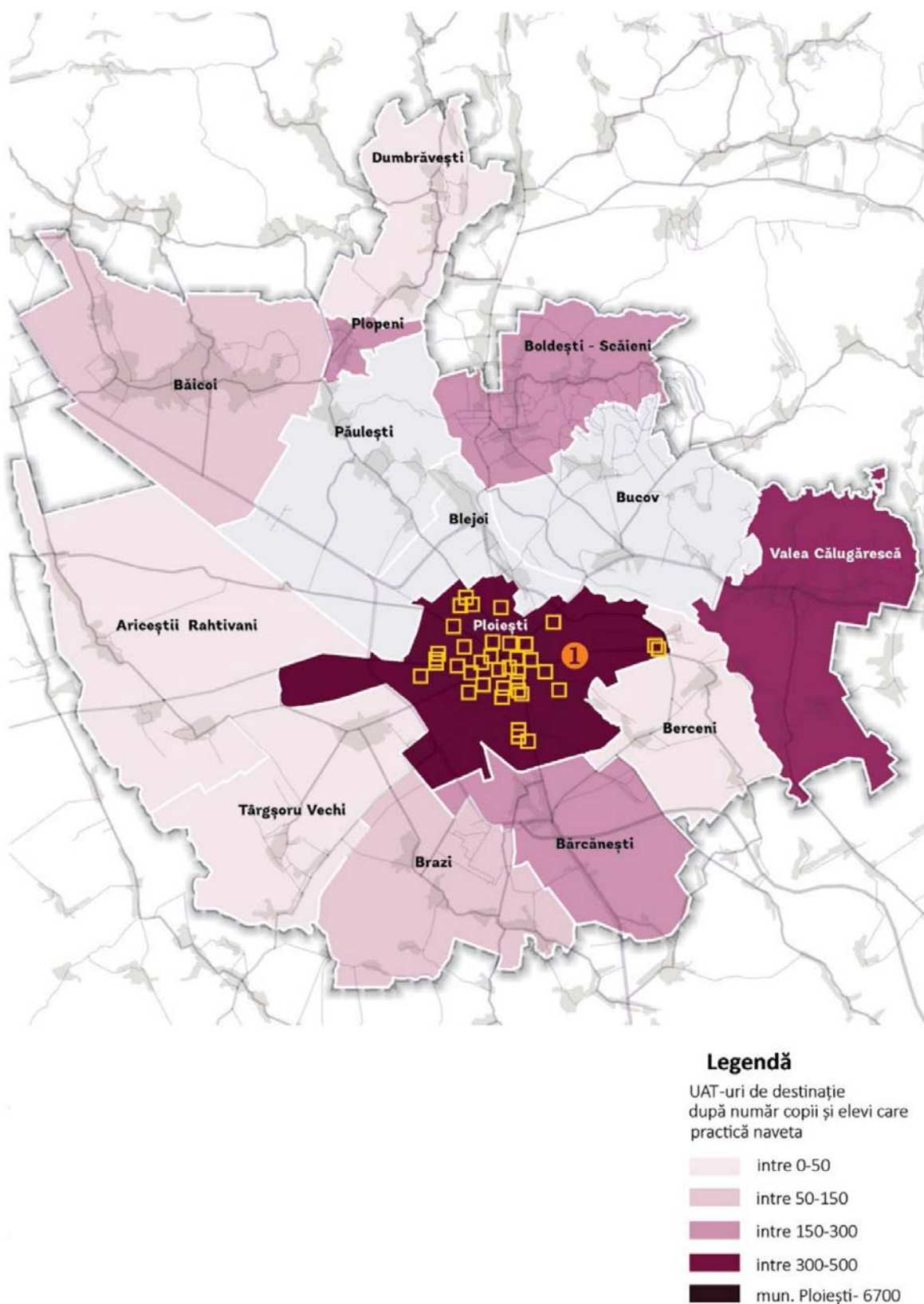
### 3.1.11. Educație

#### Proiecte relevante în perioada 2007-2015

- Proiecte de reabilitare a infrastructurii educaționale, finanțate din bugetul local:
  - Instalații interioare de încălzire și montare de centrale termice la: Școala Gimnazială Radu Stanian, Grădinița nr. 7, Școala Gimnazială Ienăchiță Văcărescu, Școala Gimnazială Florin Comișel, Grădinița nr. 38, Școala nr. 13, Școala nr. 19, Grădinița nr. 4, Școala Gimnazială Ion Creangă, Liceul Jean Monnet;
  - Refacere acoperiș la Colegiul Național Mihai Viteazul;
  - Refacere înprejmuire la Școala Gimnazială Grigore Moisil;
  - Montarea de echipamente de supraveghere video la 41 de unități de învățământ;
  - Înlocuire tâmplărie la Colegiul Național I.L. Caragiale;
  - Modernizarea a 12 terenuri de sport aferente unităților de învățământ;
  - Lucrări de reparații curente la peste 70 de unități de învățământ;
  - Consolidare Grup Școlar Petrol Teleajen, la Colegiul Național Nichita Stănescu, Școala Gimnazială Andrei Mureșanu și Școala Gimnazială Rareș Vodă;
  - Construire sală de sport la Școala Gimnazială Nicolae Bălcescu;
  - Dotarea cu paturi a grădinițelor cu program prelungit;
  - Construcția a două grădinițe noi, pe Str. Bobâlna și Mărășești;
  - Executare rețele tehnico-edilitare la Sala de Sport a Școlii Gimnaziale Grigore Moisil, la Școala Gimnazială Sf. Vineri;
- Proiecte de dezvoltare a resurselor umane (formare profesională) co-finanțate prin POSDRU (secțiunea 2.5.)

#### Tendințe de dezvoltare:

- Scăderea numărului de elevi pe fondul perspectivei demografice pesimiste.



Figură 104 Educație

Sursă: Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești 2014-2020

### Recomandări pentru strategie

- Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii educaționale la nivelul dotării și echipamentelor;
- Dezvoltarea transportului public pentru elevii navetiști;
- Dezvoltarea sistemului de educație post-liceală / vocațională.

### 3.1.12. Sănătate și servicii sociale

#### Proiecte relevante în perioada 2007-2015

- În domeniul infrastructurii medicale:
  - Investiții în reabilitarea spațiilor și dotarea cu aparatură medicală modernă în cele 3 spitale administrate de Consiliul Județean Prahova (Spitalul Județean de Urgență Ploiești, Spitalul de Obstetrică-Ginecologie Ploiești și Spitalul de Pediatrie Ploiești);
  - Investiții de reabilitare a infrastructurii medicale la Secția de Oncologie a Spitalului Municipal și la Spitalul de Boli Infecțioase;
  - Construcția Centrului de Sănătate Mintală pentru Copii din municipiul Ploiești;
  - Proiect de co-generare - Utilizarea energiei solare în vederea producerii apei calde la unități sanitare de interes județean, aflate în domeniul public al județului Prahova, (Spitalului Județean de Urgență Ploiești);
  - Creșterea eficienței serviciilor medicale ale Spitalului Obstetrică-Ginecologie prin implementare de soluții e-sănătate;
  - Dezvoltarea sistemului informatic medical prin servicii de e-sănătate în beneficiul locuitorilor județului Prahova.
- Proiecte privind infrastructura de servicii sociale, co-finanțate prin POR:
  - Reabilitarea / modernizarea / extindere și echiparea specifică a Centrului de îngrijire și asistență pentru persoane adulte cu handicap, Băicoi;
  - O șansă pentru o nouă rază de soare - reabilitarea / modernizarea / extindere și echiparea specifică a Complexului de servicii comunitare Rază de Soare;
  - Reabilitarea / modernizarea / extindere și echiparea specifică a Centrului de recuperare și reabilitare neuropsihică pentru persoane adulte cu handicap, comuna Ariceștii Rahtivani;
  - Reabilitarea / modernizarea / extindere și echiparea specifică a Centrului de primire în regim de urgență Cireșarii din Ploiești;
  - Realizarea unui cămin de bătrâni prin schimbarea destinației cazărmii din strada Cosminelor nr. 11 A, Ploiești.

#### Tendințe de dezvoltare

- Presiune pe rețeaua de unități medicale de la nivel local, ca urmare a îmbătrânirii populației și a măsurilor reduse de prevenție;
- Dezvoltarea sectorului privat cu o ofertă de servicii medicale de calitate;
- Creșterea numărului de persoane expuse riscului de excluziune socială (persoane vârstnice dependente, persoane fără locuință, copii ai căror părinți lucrează în străinătate, persoane cu handicap etc.).



Figură 105 Sănătate și servicii sociale  
 Sursă: Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești 2014-2020

#### Recomandări pentru strategie

- Modernizarea și extinderea infrastructurii medicale;
- Facilitarea accesului populației din comune la servicii medicale;
- Implicarea mediului ONG în furnizarea de servicii sociale.

#### 3.1.13. Cultură și recreere

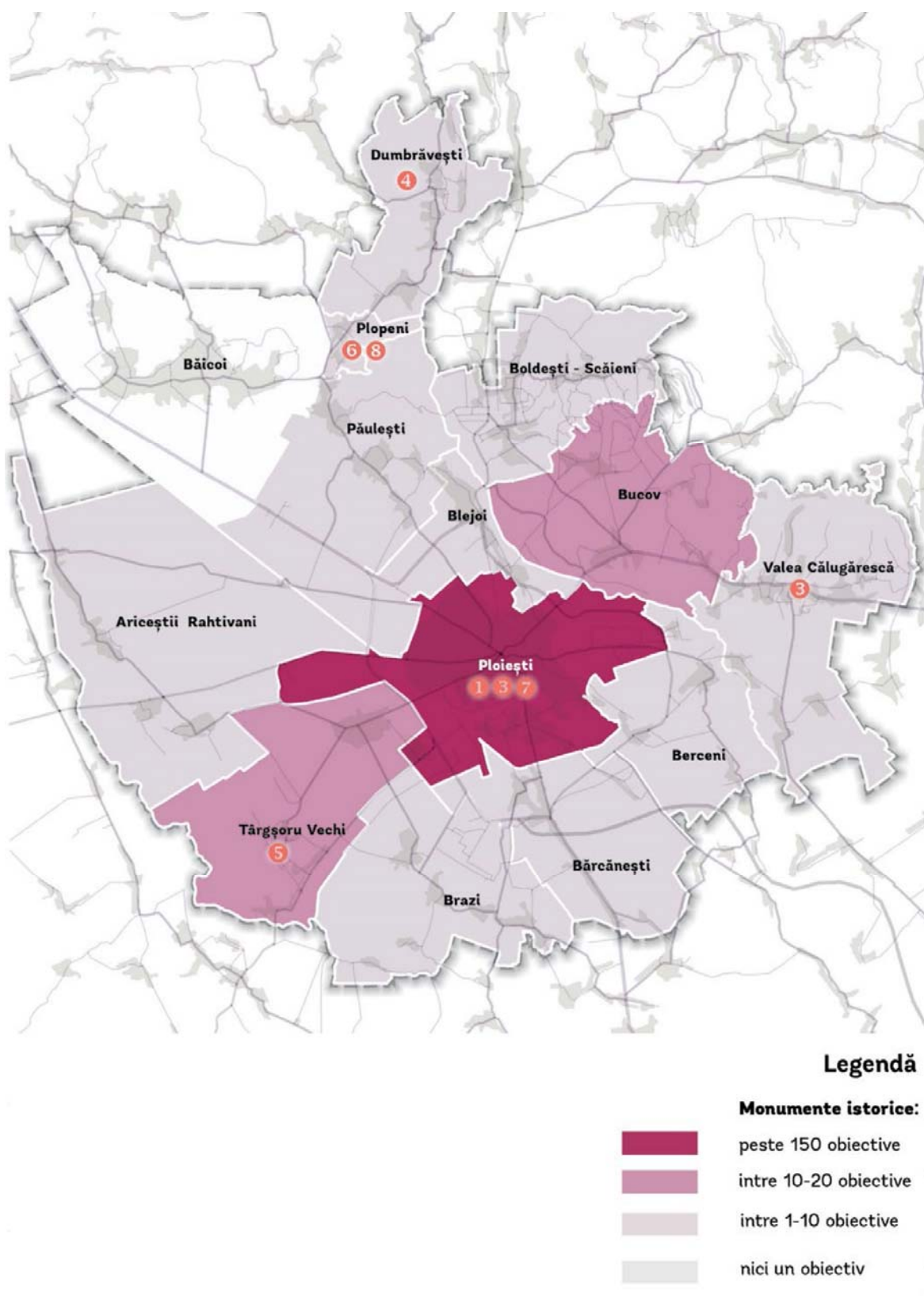
##### Proiecte relevante în perioada 2007-2015

- Proiecte privind patrimoniul cultural – istoric și activități de recreere:
  - Restaurarea și consolidarea Muzeului Ceasului Nicolae Simache, Ploiești;
  - Punerea în valoare a obiectivelor de patrimoniu existente pe traseul itinerant Drumul Fructelor;
  - Incursiune în istorie pe Drumul Vinului din județul Prahova (Comuna Valea Călugărească);
  - Drumul sării - metamorfoză geologică în istorie (comuna Dumbrăvești);
  - Restaurare și punere în valoare a ansamblului monahal al Mănăstirii Turnu (comuna Tâgșoru Vechi);
  - Reabilitare, modernizare, dotare a așezământului cultural Casa de cultură (Plopeni);
  - Modernizarea/ extinderea funcțională a Hipodromului din Ploiești.
- Proiect privind protecția patrimoniului natural:
  - Situl Natura 2000 Pădurea Plopeni: Plan de management, căi de acțiune și conștientizare.

##### Tendințe de dezvoltare

- Continuarea manifestării presiunilor asupra patrimoniului natural și construit – localizarea activităților economice, extinderea intravilanelor localităților, a infrastructurii de transport, etc..





Figură 106 Cultură și recreere  
 Sursă: Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești 2014-2020

### Recomandări pentru strategie

- Restaurarea, consolidarea și protecția patrimoniului construit (urban și rural);
- Protecția patrimoniului natural;
- Promovarea patrimoniului și a evenimentelor culturale pentru atragerea de vizitatori;
- Dezvoltarea infrastructurii culturale în comune;
- Dezvoltarea infrastructurii sportive (bazin de înot).

### **3.2. Viziune și obiective de dezvoltare**

Conform PID 2007-2013, viziunea dezvoltării Polului de Creștere Ploiești-Prahova 2025 a luat în considerare rolul parteneriatului teritorial al Polului de Creștere în consolidarea unui avantaj comparativ, conferit de amplasarea între coridoarele pan-europene TEN-IV și TEN-IX, dar și în dezvoltarea de avantaje competitive prin creșterea factorilor de localizare pentru locuitori, mediul de afaceri și mediul academic.

Pentru perioada 2008-2025, viziunea formulată în 2009 a susținut orientarea comunității către o permanent cunoaștere și performanță ca formă de adaptare la provocările competiției tehnologice. Pornind de la resursele naturale și de la tradiția economică a exploatării acestora, Polul de Creștere și-a propus consolidarea unei comunități a cărei cunoaștere acumulată până în prezent reprezintă energia necesară dezvoltării viitoare.

Conținutul viziunii a schițat două direcții majore de intervenție: (a) una legată de redefinirea rolului corporatist al municipiului Ploiești la nivel regional și (b) una legată de dezvoltarea localităților învecinate, a căror echipare și evoluție ar trebui să conducă la creșterea calității acestora ca destinații de localizare pentru locuitori și pentru noi activități economice.

În susținerea acestei viziuni, investițiile realizate în baza PID 2007-2013 au vizat în primul rând aspectele de accesibilitate și conectare a Polului de Creștere la rețeaua majoră de transport european, precum și aspecte de echipare a infrastructurii tehnico-edilitare, de educație și de sănătate, în perspectiva eliminării disparităților dintre municipiu și zona sa de influență. O serie de alte proiecte au contribuit indirect la aceste deziderate:

- Proiecte de susținere a infrastructurii de afaceri, pentru atragerea de investiții private și crearea de oportunități de locuri de muncă;
- Proiecte de valorificare a resurselor de energie regenerabilă;
- Proiecte de întărire a capacității resurselor umane în domenii de interes pentru piața de muncă.

Pe lângă rezultatele investițiilor realizate în perioada 2007-2014, agenda publică pentru 2014-2020 aduce în plus elemente de coeziune socială și teritorială (prin inițiative de regenerare urbană a zonelor dezavantajate) și de competitivitate (prin îmbunătățirea calității vieții). Fără a fi modificat structural, conținutul viziunii pentru următoarea perioadă de programare trebuie să răspundă schimbărilor care au avut loc în dinamica economică și spațială a polului de creștere și să continue direcția principală de dezvoltare, concentrându-se pe cooperarea teritorială a unităților administrativ-teritoriale componente în scopul mobilizării resurselor materiale și umane.

În consecință, revizuirea conținutului viziunii va trebui să ia în considerare următoarele direcții pe care Polul de Creștere le poate urma simultan:

- Un pol de concentrare economică dominat de activități productive nepoluante și de co-generare energetică;
- Un partener de afaceri competitiv pentru investitori;
- Un loc de viață atractiv și confortabil pentru toți cetățenii din toate localitățile componente;
- comunitate bazată pe cunoaștere, în care forța umană și cunoștințele acesteia reprezintă energia motrice a Polului de Creștere.

Infrastructura urbană și a cunoașterii, îmbunătățită prin proiectele implementate în perioada 2007-2014, asigură pentru 2025 fundamentul creșterii unei economii locale / metropolitane solide, cu locuri de muncă




generatoare de valoare adăugată. Funcționalitatea unei economii mature, atractive și competitive va susține construcția durabilă a unui teritoriu, dar și a coeziunii sociale a cetățenilor din Polul de Creștere Ploiești-Prahova.

#### **Viziunea de dezvoltare:**

***Polul de Creștere Ploiești-Prahova – o comunitate bazată pe cunoaștere, deschisă parteneriatelor în domenii complexe de valorificare durabilă a resurselor și de creștere a calității vieții pentru toți locuitorii săi.***

Deși acceptată la scară metropolitană, viziunea de dezvoltare generează în continuare domenii prioritare și responsabilități diferențiate pentru municipiul Ploiești și pentru orașele și comunele învecinate:

1. Municipiul Ploiești va trebui să-și consolideze rolul său polarizator în regiune, dar să își fructifice avantajele competitive câștigate în perioada 2007-2014, să evolueze către domenii generatoare de plus-valoare – regenerare urbană, dezvoltarea infrastructurii culturale, de recreere etc.;
2. Localitățile învecinate vor acționa pentru finalizarea lucrărilor de infrastructură tehnico-edilitară și de transport public, continuând procesul de îmbunătățire a factorilor de localizare în vederea combaterii scăderii demografice și în vederea atragerii de noi rezidenți.

Din punctul de vedere al creșterii coeziunii teritoriale și al utilizării eficiente a resurselor naturale și de teren, dezvoltarea economică și socială va trebui coordonată între partenerii din Polul de Creștere, în scopul luării unor decizii comune privind selecția, localizarea și implementarea proiectelor de dezvoltare în perioada 2014-2020, decizii care să conducă la potențarea eforturilor și la efecte maxime de multiplicare. 

***În PID 2007-2013 au fost formulate 3 obiective strategice, susținute fiecare de o serie de obiective sectoriale, astfel:***

***Obiectiv strategic A: Susținerea dezvoltării economice durabile integrate prin energii și tehnologii noi la nivelul Polului de Creștere Ploiești.***

- ***Obiectiv sectorial A1:*** Sprijinirea investițiilor în tehnologii nepoluante, în industria prelucrătoare de vârf, în soluții tehnologice de eficiență energetică și energii alternative și a infrastructurii adiacente;
- ***Obiectiv sectorial A2:*** Implicarea activă a sectorului de cercetare-dezvoltare în realizarea de noi produse și tehnologii;
- ***Obiectiv sectorial A3:*** Sprijinirea dezvoltării activităților economice în arealul Polului de Creștere.

***Obiectiv strategic B: 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.***

- ***Obiectiv sectorial B1:*** Conectarea cu rețeaua de drumuri europene și dezvoltarea unei infrastructuri moderne de acces la zonele economice, parcuri / platforme industriale și alte zone funcționale, precum și dezvoltarea transportului urban eficient și nepoluant în zona Polului de Creștere;
- ***Obiectiv sectorial B2:*** Protecția mediului și sănătății populației prin furnizarea unor servicii publice de calitate;
- ***Obiectiv sectorial B3:*** Valorificarea patrimoniului natural și tradițional, cultural și istoric; amenajarea zonelor turistice și de agrement; sprijinirea acțiunilor de protecție a mediului și de dezvoltare a spațiilor verzi.

***Obiectiv strategic C: Dezvoltarea capitalului uman prin asigurarea accesului egal al tuturor cetățenilor din Polul de Creștere.***

- ***Obiectiv sectorial C1:*** Creșterea calității infrastructurii sociale prin investiții în favoarea grupurilor dezavantajate și susținerea reintegrării acestora în societate;
- ***Obiectiv sectorial C2:*** Dezvoltarea resurselor umane prin creșterea calității infrastructurii educaționale și de formare profesională;

- **Obiectiv sectorial C3:** Dezvoltarea infrastructurii de sănătate prin asigurarea unui act medical profesionist într-un spațiu modern și echipat;
- **Obiectiv sectorial C4:** Creșterea capacității operaționale a administrației prin managementul cunoașterii și folosirea tehnologiilor inovative.

Rezultatele analizei-diagnostic, coroborate cu analiza SWOT și cu prioritățile de dezvoltare ale Regiunii Sud Muntenia<sup>1</sup> conduc la formularea unui scenariu de dezvoltare activ, bazat pe relația Puncte tari – Oportunități, urmărindu-se valorificarea rezultatelor obținute în perioada 2007-2014 în domeniul accesibilității și infrastructurii tehnico-edilitare, de educație și de sănătate. Trecerea la o nouă etapă de dezvoltare prin consolidarea punctelor tari și dezvoltarea domeniilor cu valoare adăugată trebuie reflectată în formularea obiectivelor strategice și sectoriale după cum urmează:

**Obiectiv strategic A: Susținerea dezvoltării economice durabile integrate prin energii și tehnologii noi.**

- Obiectiv sectorial A1: Susținerea dezvoltării economice durabile;
- Obiectiv sectorial A2: Sprijinirea sectorului IMM, antreprenoriatului și startului în afaceri.

**Obiectiv strategic B: Dezvoltarea teritorială durabilă prin îmbunătățirea infrastructurii urbane și a relațiilor dintre zonele funcționale.**

- Obiectiv sectorial B1: Îmbunătățirea conectivității teritoriale;
- Obiectiv sectorial B2: Protejarea resurselor energetice și a calității mediului natural și construit.

**Obiectiv strategic C: Dezvoltarea capitalului uman prin asigurarea accesului egal al tuturor cetățenilor la servicii publice de calitate.**

- Obiectiv sectorial C1: Creșterea calității serviciilor publice;
- Obiectiv sectorial C2: Creșterea capacității APL.

## ANEXA 1

Tabel 5 - continuare

58	Str. Emil Zola & Str. Vasile Milea	nesemaforizata		64.1	35.9	C		8.5	23	
60	Bd. Republicii & Str. Andrei Muresan	semaforizare	1.60	100.0	0	G	55.80	45.7	22	Intersectie cu capacitate de circulatie depasita
63	Str. Grigore Cantacuzino & Str. Traian	nesemaforizata		54.5	45.5	A		2.8	40	
65	Str. Mihai Bravu & Str. Udriste Nasturel	nesemaforizata		41.4	58.6	A		4.4	39	
67	Str. Nicolae Balcescu & Mihai Bravu	semaforizare	0.77	84.2	15.8	E	29.40	13.2	11	Intersectie cu capacitate de circulatie depasita
70	Str. N. Balcescu & Str. Greceanu	semaforizare	1.03	105.5	-5.5	G	54.00	65.3	5	Intersectie cu capacitate de circulatie depasita
71	Str. Greceanu & Str. Iasului	nesemaforizata		42.8	57.2	A		2.6	30	
72	str. Gh. Lazar & Mihai Bravu	nesemaforizata		25.4	74.6	A		3.8	16	
74	Str. Sondelor & Depoului	nesemaforizata		61.9	38.1	B		5.8	40	
76	Str. D. Bagdazar & Str. Gh. Lazar	nesemaforizata		49.2	50.8	A		0.9	30	
77	Str. D. Bagdazar & Str. Nicolae Balcescu	semaforizare	0.67	47.1	52.9	A	15.90	9.1	15	
79	Str. Mihai Bravu & str. Avram Iancu	nesemaforizata		25.3	74.7	A		1.1	45	
81	Str. Dobrogeanu Ghenea & Basarabilor	nesemaforizata		47.7	52.3	A		2.3	19	
83	Str. Mihai Bravu & Str. Comatel	nesemaforizata		17.9	82.1	A		0.4	40	
86	Str. I.L. Caragiale & Str. Gr. Cantacuzino	nesemaforizata		45.3	54.7	A		1.7	41	
87	Str. Plaiesilor & Str. Rudului	semaforizare	1.05	78.5	21.5	D	100.90	25	28	Intersectie cu capacitate de circulatie depasita
89	Str. Marasesti & str. Torcatori	semaforizare	0.72	83.9	16.1	D	24.30	11.7	38	Intersectie cu rezerva de capacitate redusa
90	Str. Grigore Cantacuzino &	semaforizare	0.86	67.3	32.7	C	21.10	13.1	35	
91	Str. Calimani & Str. Eroilor	nesemaforizata		40.7	59.3	A		2.4	43	
92	Str. Grigore Cantacuzino & Sos. Vestului	semaforizare	0.93	72.8	27.2	C	41.40	26.8	30	Intersectie cu rezerva de capacitate redusa

Tabel 5 - continuare

20	Str. Rudului & Tache Ionescu	giratie		102.8	-2.8	G		15.7	24	
21	Str. Emil Zola & Str. Carpati	nesemaforizata		47.9	52.1	A		10.5	22	
22	Str. Gh Doja & Str. Valeni	semaforizare	1.05	87.6	12.4	E	32.20	20	25	
25	Sos. Nordului & Str. Gageni	semaforizare	1.08	69.5	30.5	C	50.90	13.3	35	
29	Str. Pomilor & Str. Strandului	giratie		80.7	19.3	D		25.5	28	
30	DN1A & Strandului	giratie		76.5	23.5	D		19.5	25	
34	Str. Apelor & Strandului	giratie		71.7	28.3	C		53.4	12	
38	Str. Mihai Bravu & Str. Avantului	nesemaforizata		42.4	57.6	A		6.4	39	
39	Str. Gh Doja & Strandului	giratie		44.7	55.3	A		8.6	18	
43	Str. Buzau & Str. Postei	nesemaforizata		71.9	28.1	C		2.8	34	Intersectie cu rezerva de capacitate redusa
44	Str. Postei & Str. Stadionului	semaforizare	0.70	56.6	43.4	B	19.70	38	25	
45	Str. Iasului & Str. Neagoe Basarab	nesemaforizata		67.2	32.8	C		5.4	25	
47	Str. Mihai Bravu & Str. Gradinari	nesemaforizata		41.8	58.2	A		1.6	43	
48	Str. Armasilor & Str. Udriste Nasturel	nesemaforizata		56.9	43.1	B		3.9	39	
49	Str. Gh. Doja & Str. Calomfirescu	nesemaforizata		80.3	19.7	E		1.7	39	Intersectie cu capacitate de circulatie depasita
50	Str. Postei & Str. Ion Creanga	nesemaforizata		62.4	37.6	B		1.3	34	
52	Str. Gh. Doja & Str. Transilvaniei	semaforizare	0.67	70.2	29.8	C	28.90	12.6	26	Intersectie cu rezerva de capacitate redusa
54	Str. Gh Doja & Str. Romana	semaforizare	0.88	87.6	12.4	E	27.50	26.9	18	Intersectie cu capacitate de circulatie depasita
56	Str. Greceanu & Romana	semaforizare	0.89	84.9	15.1	E	18.60	29.7	13	Intersectie cu capacitate de circulatie depasita
57	Str. Gh Doja & Decebal	nesemaforizata		102.9	-2.9	G		34	13	Intersectie cu capacitate de circulatie depasita



**Tabel 5**

Nr. intersecției	Artere	Organizarea Circulației	Parametrii care caracterizează modelul de trafic					Rezultatele obținute în urma simulării numerice		Observații
			Raportul voVcap	Indicele de utilizare a capacității ICU	Rezerva de capacitate de circulație	Nivelul de servicii	Lungimea maximă a șirului de așteptare	Întârzieri medii în intersecții	Viteze medii posibile	
				%	%		m	sec/veh	km/h	
2	Str. Petrolului & Bd.București	girație		66.9	33.1	C		6.1	38	
5	Bd.București & Democrației	nesemaforizată		39.3	60.7	A		2.9	42	
6	Str.Veronica Miclea & Bd. Independenței	girație		77.5	22.5	D		42	19	Intersecție cu rezervă de capacitate redusă
9	Bd.Independenței & 13 Decembrie	semaforizare	0.94	41.4	58.6	A	26.30	10.8	38	
10	Str. Maramureș & Bd. Independenței	semaforizare	0.69	48.9	51.1	A	23.10	7.8	31	
11	Str. Mihai Bravu & Armoniei	nesemaforizată		31.9	68.1	A		1.8	39	
14	Str. Gh. Lazăr & Bd. Independenței	semaforizare	0.85	71.2	28.8	C	17.10	16.1	16	Intersecție cu rezervă de capacitate redusă
15	Str Nic. Balcescu & Gh. Lazăr	nesemaforizată		39.6	60.4	A		7.9	18	
16	Str. Tache Ionescu & Bd. Republicii	semaforizare	1.76	92.2	7.8	F	25.00	17.7	23	Intersecție cu rezervă de capacitate de circulație depășită
17	Str.Vasile Milea & Bd. Republicii	semaforizare	0.60	33.6	66.4	A	13.70	9.3	28	
18	Str. Carpați & Bd. Republicii	girație		60.2	39.8	B		34.6	18	

Roz  
Albastru  
Galben

Intersecții cu probleme posibile în desfășurarea traficului în funcție de parametrul analizat

	300	GARA DE SUD - POD JNALT - P.I.P
	301	PROTAN - MALU ROSU - POD INALT - P.I.P
	302	FERO - CABLU ROMANESC - P.I.P
	303	RADU DE LA AFUMATI - SP.JUDETEAN - POD INALT - P.I.P
	304	GARA DE VEST - DOMNISORJ - POD JNALT - P.I.P
	305	ARMONJEI - LAMAITA - POD INALT - P.I.P
	306	HJPODROM - CABLU ROMANESC - POD INALT - P.I.P
	307	POD INALT - P.I.P
	401	HIPODROM - AFI PALACE
	402	LAMAITA - AFI PALACE
	444/444b	RAFINORILOR - GARA DE SUD/BARI ERA RUDULUI
	445	BARIERA BUCURESTI - PLOIESTI TRIAJ
Tramvai	101	SPITALUL JUDETEAN - GARA DE SUD
	102	SPITALUL JUDETEAN - GARA DE VEST
Troleibuz	44	MALUL ROSU - GARA SUD
	202	POD INALT - GARA SUD

Tabel 4

Tipul mijlocului de transport	Nr traseu	Ruta
Autobuz	1	METRO - CABLU- RAFINARIA ASTRNCOMAT
	2	GARA VEST -GARA DE SUD
	4	GARA NORD - GARA VEST
	4b	VEGA - HALE CATEDRALA
	5	SPITALUL JUDETEAN - MIHAI BRAVU
	7	DOROBANTUL - BARIERA RUDULUI
	8	HALE CATEDRALA - CIMITIR BOLVANI
	22/22b	POD INALT/AUCHAN - BARIERA UNIRII
	25rap	POD INALT - TORCATORI - GARA SUD
	28	SPITALUL JUDETEAN - UZTEL
	30	BLOC REPUBLICII - HIPODROM
	32/32b	HALE CATEDRALA - PROTAN
	35	LAMAITA - PALATUL CULTURII
	35b	BLOC 39 - PALATUL CULTURII
	36	POD INALT / BLOC 39 - UZTEL
	39/39b	POD INALT/HALE CATEDRALA - CARTIER PLOIESTI VEST
	40	HALE CATEDRALA - BEREASCA
	40b	HALE CATEDRALA - PARC C-TIN STERE
	42	POD INALT / COMAT
	44b	MALUL ROSU - UZTEL
	48	MALUL ROSU - COMAT
	52	DOMNISORI - GARA VEST/CANTACUZI NO - UZTEL
	53	BLOC 39 - GARA DE SUD
	54	MALUL ROSU - BEREASCA
	104	ARMONI EI - UZTEL
	106	GARA SUD - UZTEL



6	Drum acces din strada Libertatii (proiectare + executie)		buget local
7	Amenajare loc de odihna str. Ghe. Doja (proiectare+executie)		buget local
8	Amenajare scuar zona nord str. Gageni bloc 110-111 (proiectare+executie)		buget local
9	Creare pasaj de trecere intre strada Depoului si strada Mimiului	in procedura de achizitie	credit intern
10	Asigurarea mobilitatii traficului prin prelungirea legaturii rutiere si de transport public intre Gara de sud si Gara de vest (strada Libertatii), inclusiv lucrarile de reabilitare a domeniului public al pietelor si garilor	Faza proiectare	fonduri europene
11	Accesibilitate si fluidizare trafic catre zona industriala Ploiesti Vest si platforma industriala Brazi - Supralargire strada Marasesti	Faza proiectare	fonduri europene
12	Cresterea accesibilitatii in partea de est a municipiului Ploiesti catre cordonul PAN european TEN IX prin realizarea pasajului rutier peste CF, in partea de S-E a municipiului Ploiesti	Faza proiectare	fonduri europene
13	Cresterea mobilitatii traficului prin realizarea terminalului multimodal incluzand si spatii de parcare pentru moduri de transport auto si biciclete (zona Spital Judetean) in municipiul Ploiesti	Faza proiectare	fonduri europene
14	Realizare drum acces parc municipal Vest	Faza proiectare	
15	Transformarea autobuzelor din functionare Diesel in functionare cu gaz petrolier lichefiat	Faza proiectare	fonduri Ministerul Mediului si Schimbarilor Climaterice

147	Sens giratoriu intersectie B-dul Republicii si strada Laboratorului
148	Modernizare strada Mihai Bravu (tronson cuprins intre Nicolae Balcescu si strada Apelor)
150	Modernizare str. Banesti (tronson cuprins intre str. Zidari si B-dul Republicii)
151	Modernizare str. Sinaii (tronson cuprins intre str. Zidari si B-dul Republicii)

**PROIECTE REALIZATE SAU IN CURS DE IMPLEMENTARE DE CATRE PRIMARIA MUNICIPIULUI PLOIESTI**

- cf. lista prezentata de catre Directia Tehnica de Investitii

	<b>Denumirea proiectului</b>	<b>Stadiul de implementare</b>	<b>Sursa de finantare</b>
1	Strapungere strada Grindului si amenajare parcare cu pavele inierbate (proiectare+executie)		buget local
2	Modernizare str. Toma Ionescu		buget local
3	Modernizare str. Rares Voda		buget local
4	Modernizare strada Panciu		buget local
5	Parcare supratrana str. Cuza Voda		buget local

136	Amenajare pavaj pietonal Complex Nord si parcare
137	Amenajare parcare si pietonal strada Toma Caragiu (proiectare+executie)
138	Refacere sistem rutier strada Costilei, Salva Viseu, Tunari
139	Modernizare strazi in municipiul Ploiesti (proiectare si executie) - Fratiei, Horatiu, Peris- inclusiv canalizare, Ecoului, drum acces Ploiesti Triaj, Barzava, Aurora, Vidinului, Zanelor- inclusiv canalizare, Brazdei, Berzei, Dambovita- inclusiv canalizare, Rotari, Acarului, Lemnari - inclusiv canalizare, Dezrobirii - inclusiv canalizare, Neajlov- inclusiv canalizare, Olteni- inclusiv canalizare
140	Modernizare strada Varful cu Dor
141	Modernizare strada Cheia, inclusiv canalizare
142	Amenajare exterioara Sala Sporturilor Olimpia
143	Loc de odihna zona Casa Cartii
144	Loc de odihna zona Piata
145	Modernizare strada Caraiman (inclusiv canalizare)
146	Amenajare parcare strada Ghe. Doja (vis a vis SGU)

125	Amenajare accese si parcare zona strazii Soldat Erou Arhip Nicolae- inclusiv proiectare
126	Amenajare parcare B-dul Republicii bl. A5, Aleea Codrului si Aleea Vlasiei
127	Reparatii capitale strada C-tin Brezeanu
128	Modernizare Cartier Penes Curcanul
129	Reparatii capitale parcare si accese cuprinse intre B-dul Bucuresti si str. Barcanesti si intre B-dul Bucuresti si strada Industriei
130	Refacere sisteme rutiere strazi Cartier Rafov (Petru Cercel, Jiului, Dr.Ghe.Petrescu, Crisului, Cosmesti, Bihorului, Fundatura Petrolului, Arges, Intrarea Sticlarului, Intrarea Clubului)
131	Modernizare strazi Cartier Gheorghe Doja, inclusiv proiectare
132	Modernizare strazi Cartier Gageni
133	Refacere pavaj Palat Administrativ
134	Amenajare parcare Cartier Enachita Vacarescu
135	Amenajare esplanada Casa de Cultura a Sindicatelor

114	Modernizare strada Caineni
115	Modernizare si reabilitare strazi, inclusiv canalizare si racorduri Cartier Bereasca
116	Amenajare parcare B-dul Republicii si str. Ghe. Doja tr. III-IV
117	Amenajare parcare B-dul Republicii si str. Ghe. Doja tr. I-II
118	Amenajare parcare B-dul Republicii si str. Ghe. Doja tr.V
119	Amenajare parcare cu dale ecologice zona nord, zona vest si zona central-sud-est
120	Reparatii capitale strada Podul Inalt
121	Reparatie capitala strada Lapusna
122	Reabilitare si amenajare parcare bl.35 A-G strada Malu Rosu
123	Modernizare strada Pielari(tronsonul cuprins intre str. Carpenului si str. Alexandru Vlahuta)
124	Modernizare strada Splaiului (tronson cuprins intre strada Negru Voda si strada Dragos Voda)

103	Modernizare strada Cap. Traian Dumitrescu
104	Modernizare strada Fagaras
105	Modernizare strada Corlatesti
106	Drumuri si accese Cartier Ghighiului (Brazi,Tinosu,Pietrosani,Tatarani,Alunis,Sirna ,Draganesti)
107	Reabilitare sistem rutier strazi Cartier 9 Mai
108	Modernizare Cartier Enachita Vacarescu
109	Modernizare Cartier Malu Rosu
110	Reparatii curente pasaj Gara de Sud
111	Reparatii capitale strazi si parcare betonate, inclusiv canalizare, Cartier Mihai Bravu
112	Amenajare parcare str. Ghe. Lazar si intersectia cu str. Stefan cel Mare si Dr. Bagdazar
113	Modernizare strada Dr. Bagdazar (tronson str.Gh.Lazar-str.N.Balcescu)

92	Modernizare strada Pictor Barbu Iscovescu
93	Modernizare strada Gheorghe Sion
94	Modernizare strada Grausorului
95	Modernizare strada Chindiei
96	Modernizare strada Turnatorului
97	Modernizare strada Salvador
98	Modernizare strada Graur
99	Modernizare strada Oituz
100	Modernizare strada Diaconu Coresi
101	Modernizare strada Bodocului
102	Modernizare strada Amzei

81	Modernizare strada Clabucet
82	Modernizare strada Olimpului
83	Modernizare strada Boian
84	Modernizare strada Aron Voda
85	Modernizare strada Graniceri
86	Modernizare strada Albisor
87	Modernizare strada Corabiei
88	Modernizare strada Tomis
89	Modernizare strada Poet Dimitrie Anghel
90	Modernizare strada Tinerimii
91	Modernizare strada Albesti



67	Refacere sistem rutier strada Moreni
68	Modernizare strada Tintea
69	Modernizare strada Vintileanca
70	Modernizare strada Baicoi
71	Modernizare strada Ghighiului
72	Modernizare strada Livezilor
73	Modernizare strada Titeiului
74	Modernizare strada Gandului
75	Modernizare strada Pescarus
76	Modernizare strada Arnota
77	Modernizare strada Cerasului
78	Modernizare strada Trompetei
79	Modernizare strada Zorilor
80	Modernizare strada Otelului

56	Modernizare strada Posada
57	Modernizare strada Pricipatele Unite
58	Refacere sistem rutier strada Eufrosin Poteca
59	Refacere sistem rutier strada Agricultori
60	Refacere sistem rutier strada Dumbraveni
61	Refacere sistem rutier strada Bogdan Voda
62	Modernizare strada Sevastopol
63	Refacere sistem rutier strada Caminelor
64	Refacere sistem rutier strada Gazetei
65	Refacere sistem rutier strada Cioplea
66	Refacere sistem rutier strada Inotesti

45	Amenajare parcare strada C-tin Brezeanu bloc 202
46	Modernizare strada Titan
47	RK Republicii (P-ta Mihai Viteazul - Catedrala)
48	Refacere sistem rutier strada Hanibal
49	Refacere sistem rutier strada Petre Negulescu
50	Refacere sistem rutier strada Petroniu
51	Refacere sistem rutier strada Transformatoului
52	Refacere sistem rutier strada Vasile Boierescu
53	Modernizare strada Petru Poni
54	Modernizare strada Cicero
55	Modernizare strada Fecioarei

32	Modernizare strada Izvoare
33	Modernizare strada Munteniei
34	Modernizare strada Alecu Russo
35	RK strada Rapsodiei
36	RK str. Bobalna
37	RK str. Ghe. Doja (tronson str. Romana - sens giratoriu Bariera Bucov)
38	Modernizare strada Pacureti
39	Amenajare parcare blocuri 6,7 str. Sg. Ghe.Mateescu
40	Amenajare parcare str. Raristei ( Gradinita 10)
41	Amenajare parcare bl.120 F(str. Enachita Vacarescu), bl.120 E (str.Vitejilor)
42	Amenajare parcare Vest I strada Slt Erou Moldoveanu Marian etapa II(P 9)
43	Amenajare parcare Vest I strada Slt Erou Moldoveanu Marian etapa III (P 10,P11)
44	Amenajare parcare strada G-ral Eremia Grigorescu nr.20 P

18	Refacere sistem rutier strada Muntii Dobrogei
19	Modernizare strada Uranus
20	Modernizare strada Cercului
21	Modernizare strada Codrii Cosminului
22	Refacere sistem rutier strada Zmeului
23	Modernizare strada Azuga
24	Modernizare strada Bustenari
25	Modernizare strada Tanarul Muncitor
26	Modernizare strada Neptun
27	Modernizare strada Traian
28	Modernizare strada 13 Septembrie
29	Modernizare strada Victoriei
30	Modernizare strada Grigore Alexandrescu
31	Modernizare strada Scaieni

4	Accesibilitate si fluidizare trafic catre zona industriala Ploiesti Vest si Platforma industrială Brazi
5	Modernizare strada Rafov
6	Amenajari loc de joaca , loc de odihna si terenuri de sport Aleea Catinei nr.11P Cartier Nord
7	Refacere sistem rutier strada Dragos Voda
8	Modernizare strada Crangului (tronson str. Craitelor si str. Dumbravei)
9	Modernizare strada Lanariei
10	Modernizare strada Lunca Prutului
11	Refacere sistem rutier strada Bucegi
12	Modernizare strada Rubinelor
13	Modernizare strada Motilor
14	Modernizare strada Mitropolit Varlaam
15	Modernizare strada Ana Lugojana
16	Modernizare strada Santierului
17	Modernizare strada Saturn tr. I

		<b>ALL MODES</b> - Implementation of an integrated ticketing system	Nu s-au realizat
		<b>ALL MODES</b> - Implementation of a supporting passenger information strategy	Nu s-au realizat
		<b>ALL MODES</b> - Implementation of a comprehensive marketing strategy	Nu s-au realizat

**PROIECTE REALIZATE DE CATRE PRIMARIA MUNICIPIULUI PLOIESTI – in perioada 2010 - 2014**

- cf. lista prezentata de catre Directia Tehnica de Investitii

	<b>Denumirea proiectului</b>
1	Cresterea mobilitatii transportului public prin reabilitarea traseului tramvaiului 102 cu lucrari vizand calea de rulare, statii cu peroane adaptate persoanelor cu dizabilitati, material rulant, elemente de semnalizare si automatizare - etapa II: B-dul Republicii- Bucla Vest
2	Cresterea mobilitatii transportului public prin reabilitarea traseului tramvaiului 101 cu lucrari vizand calea de rulare, statii cu peroane adaptate persoanelor cu dizabilitati, material rulant, elemente de semnalizare si automatizare– etapa-I
3	Cresterea mobilitatii transportului public prin reabilitarea traseului tramvaiului 101 cu lucrari vizand calea de rulare, statii cu peroane adaptate persoanelor cu dizabilitati, material rulant, elemente de semnalizare si automatizare–etapa II

		<b>BUS/TROLLEYBUS</b> – Junction priority for all routes departing from Coreco Hale stop into Carpati St.	Nu s-au realizat
		<b>ALL MODES</b> – Improved interchange at Gara de Sud (bus, trolleybus and tram)	Nu s-au realizat
		<b>ALL MODES</b> – Improved interchange at Hale Coreco (bus and trolleybus)	Nu s-au realizat
		<b>ALL MODES</b> – Improved interchange at Restaurant Nord (bus and tram)	Nu s-au realizat
		<b>TRAM</b> – New extension of track to connect Route 101 at Gara de Sud with Route 102 at Gara de Vest.	Nu s-au realizat
		<b>ALL SURFACE MODES</b> - Development of a Public Transport Stop Hierarchy and subsequent upgrade of facilities	Nu s-au realizat



		<b>TRAM</b> - Prioritate pentru tramvaie – Traseul 101 intre Restaurant Nord si Banca Comerciala (Str Valeni) via Str. Gh. Doja. (0.6 km)	Nu s-au realizat
		<b>TRAM</b> - Prioritate pentru tramvaie, Liniile 101/102 intre Restaurant Nord si Spitalul Judetean (2 km)	Nu s-au realizat
		<b>TRAM</b> – Prioritate in in tersectie, Linia 102, int Soseanu Vestului si str Gh. Gr. Cantacuzino	Nu s-au realizat
		<b>TROLLEYBUS</b> – Junction priority, Route 244, entering terminus at end of route at Malu Rosu	Nu s-au realizat
		<b>TROLLEYBUS</b> – Junction priority, Route 244, exit from Elena Doamna St to Bdul. Republicii si intersectia Str. Vasile Lupu – Str. Trei Ierarhi	Nu s-au realizat
		<b>TROLLEYBUS</b> – Junction priority, Route 244, crossing between Pod Inalt St and Malu Rosu St.	Nu s-au realizat

		Lărgirea drumului național 1B la patru benzi	Nu s-au realizat
		Lărgirea străzii Gageni și a drumului județean 102	Propunerea s-a realizat
		Racordarea între drumul național 1B și strada Gageni	Propunerea s-a realizat
		Lărgirea la patru benzi a rutei ocolitoare Ploiesti Vest	Propunerea s-a realizat
		Pasaj inferior la nivel la intersecția Tache Ionescu bulevardul Independentei	Nu s-au realizat
	<b>Transport Public: Ploiesti</b>		
		<b>TRAM</b> – Prioritate pentru tramvaie – Traseul 102 – Intersecția dintre Soseaua Vestului și strada Gh. Gr. Cantacuzino (Verde atunci când tramvaiul trece prin intersecție) (3.2 km)	Nu s-au realizat
		<b>TRAM</b> – Prioritate pentru tramvaie – Traseul 101 între Restaurant Nord si Banca Comerciala (Str Valeni) via Str. Gh.Doja (1.5 km)	Nu s-au realizat

**MASTER PLAN DE TRANSPORT URBAN – BUCURESTI, SIBIU SI PLOIESTI****- Raport Final Ploiesti – European Aid/ 123579/D/SER/RO**

	Proiect	Propunere formulata in proiectele propuse	Stadiul de realizare la nivelul anului 2015
	<b>Proiecte de infrastructura rutiera</b>		
		Pasajul subteran Marasesti	Propunerea este se realizeaza in zona Garii de vest - investitia este in desfasurare
		Pasajul suprateran Depoului între strada Rudului și zona Mimiui	Nu s-au realizat
		Pasajul suprateran Rafov între strada Lupeni și strada Rafov	Nu s-au realizat
		Două noi legături paralele cu râul Dâmbu de la strada Gageni la strada Strandului	Nu s-au realizat
		Închiderea Centurii Interne – faza I: legătură între strada Vestului – strada Depoului	Nu s-au realizat
		Închiderea Centurii Interne – faza II: lărgirea străzii Depoului și legătură între strada Depoului și strada Mircea cel Batran	Nu s-au realizat
		Închiderea Centurii Interne – faza III: legătură între strada Mircea cel Batran și strada Cornatel	Nu s-au realizat
		Închiderea Centurii Interne – faza IV: lărgirea străzii Cornatel	Nu s-au realizat

		Helioporturi in Strejnic si Ploiesti (zona hipodrom).	Nu s-au realizat
	<b>4.2.8.4. Alte probleme de circulatii</b>		
		Trasee pietonale catre zonele de agrement Bucov si Paulesti	Propunere a fost realizata
		Piste biciclisti spre zonele de agrement	Propunere a fost realizata – zona din vecinatatea salii sporturilor Olimpia
		Pasaje pietonale sbuterane (in special in zona centrala)	Situatia actuala: <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ pasajul pietonal pe bd. Republicii este <u>deschis</u> intre Palat administrativ si Complexul Comercial Omnia;</li> <li>◦ pasajul pietonal pe str. C.D. Gherea este <u>inchis</u>;</li> <li>◦ pasajul pietonal pe Bd. Bucuresti (zoza cladirii Timken) ea este <u>inchis</u>;</li> <li>◦ pasajul pietonal pe Bd. Bucuresti la intersectia cu str. Petrolului este <u>inchis</u>;</li> </ul>
		Piste pentru rolleri in zonele verzi si de agrement	Propunere a fost realizata in zona salii sporturilor Olimpia
<b>Capitol 5 - DECALOG</b>			
	Pct. 3	Sistematizarea circulatiei in zona centrala	Propunere a fost realizata partial. Strazi modernizate:Tache Ionescu; Gh. Lazar; Dobrogeanu Gherea
	Pct. 6	Strapungere strada 4 benzi (intre garile Vest si Sud).	Nu s-a realizat

		Parcaje tampon la intrarile in municipiu	Propunere a fost realizata partial – parcaj realizat la intrarea Dj102 – str Gageni
		Noi autogari	Propunere a fost realizata partial – autogara realizata la intersectia sos Nordului – str Gageni
		Traseu nou pentru centura de nord Bucov - Boldesti - Blejoi	Nu s-a realizat
	<b>4.2.8.2. Circulatii feroviare</b>		
		Electrificarea caii ferate: Ploiesti – Valeni si Ploiesti – Targoviste.	Nu s-au realizat
		Triplarea magistrelor: Bucuresti – Brasov si Bucuresti – Buzau.	Nu s-a realizat
		Masuri pentru reducerea poluarii intreprinderilor aferente S.N.C.F.R.	Nu s-au realizat
		Accese pietonale subterane / aeriene la peroanele din statii.	Propunere a fost realizata in statiile: Gara de Vest si Gara de Sud
	<b>4.2.8.3. Circulatii aeriene</b>		
		Transformarea si modernizarea aereodromului sportiv – scoala Strejnic in aeroport pentru curse charter.	Nu s-a realizat

		Pasaje denivelate peste calea ferată pe direcțiile principale (pasaje noi sau exinderi).	Propunere a fost realizată parțial. DJ 101D – str Tatarani – exindere DN72 – str. Cantacuzino – spre Târgoviște Prelungire Marasesti – Gara de Vest - în execuție 2015
		Dublarea numărului de benzi pe centurile vest și nord	Propunere a fost realizată parțial pentru centura de nord Propunerea s-a realizat pentru centura de vest
		Realizarea de noi parcuri în zonele de locuit	Propunerea s-a realizat în principal în zonele cu locuințe colective (blocuri).
		Mărirea numărului de locuri de parcare sau garare din zona centrală	Propunerea s-a realizat în principal în zonele: piața de alimente, Palatul Administrativ, magazin Omnia, str Cuza-Voda.
		Exinderea transportului în comun interior și către localitățile din periurban	Propunerea s-a realizat în principal prin promovarea transportului de persoane de către societățile private de transport.
		Pasaje denivelate între penetrații și centura	Propunere a fost realizată parțial – pasaj denivelat între DN1B – centura de est – (Paulești).
		Străpungere de categoria a II-a între garile de vest și sud.	Nu s-a realizat
		Exinderea traseelor de trolebuze	Propunere a fost realizată – fără a se putea preciza dacă exinterile sunt suficiente
		Completarea și modernizarea parcului de autobuze	Propunere a fost realizată

Tabel 3

## LISTELE PROIECTELOR PROPUSE ADMINISTRATIEI LOCALE SI STATIILE DE IMPLEMENTARE A ACESTORA

PLANUL DE URBANISM GENERAL 1999 – prelungit 2009			
Capitolul propunerilor din P.U.G. 1999	Pozitia propunerilor in PUG	Propunere formulata in documentatia de urbanism	Stadiul de realizare la nivelul anului 2015
<b>4.2. EVOLUTIA POSIBILA, PRIORITATI</b>			
	<b>4.2.8.1. Circulatii rutiere</b>		
		Realizarea unor artere de circulatie majore de categoria a I-a si a II-a	Nu s-au realizat
		Rezolvarea circulatiei in zona centrala	Propunere a fost realizata partial. Strazi modernizate:Tache Ionescu; Gh. Lazar; Dobrogeanu Gherea
		Rezolvarea legaturii est-vest	Nu s-a realizat
		Rezolvarea circulatiei ocolitoare pentru traficul greu si de tranzit	Propunere a fost realizata partial. Varianta de ocolire vest
		Amenajarea intersectiilor principale de pe traseele majore	Propunere a fost realizata partial. Intersectia DN1A – centura est (Blejoi) - giratie