



ANALIZA SWOT

ETAPA A II-A

PLANUL URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL PLOIEȘTI 2017

FOAIE DE CAPĂT

Proiect nr. 16942/22.09.2014	PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL PLOIEȘTI ANALIZA SWOT
Beneficiar:	Primăria Municipiului Ploiești Adresa: Bdul Republicii nr.2 Tel.: +40/0244/515982; 516699 www.ploiesti.ro
Proiectant general:	Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" - București Centrul de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting Adresa: Str. Academiei 18-20, 010014, București, România Tel: +40 21 307 71 12; Fax: +40 21 307 71 09 www.uauim.ro
Șef proiect:	<i>arh. Florin Machedon</i>
Coordonator proiect:	<i>urb. Andreea Popa</i>
Director marketing:	<i>ec. Dana Racu</i>
Asociat:	s.c. Mina-M s.r.l. Adresa: Bd. Carol I, 65, Bucuresti-Sector 2, Bucuresti, 020917 021 312 6266
Subproiectanți de specialitate:	sc UAUIM-CCPEC srl sc Mina-M srl sc Capitel Proiect srl sc Enviso srl sc URBANTEAM srl PFA Tatiana Dimache sc Via Proiect srl cu consultant Universitatea Tehnică de Construcții București
Data:	Noiembrie 2017
Colectiv de elaborare	UAUIM- CCEPC Dr.Urb. Andreea Popa Dr.Arh. Andrei Mitrea Dr.Urb. Ana Opreș Drd.Urb. Radu Pătrașcu Drd.Urb. Corina Chirilă Ms.Urb. Vlad Văcaru

CUPRINS

I. RELAȚII PERIURBANE (CONTEXT EUROPEAN, NAȚIONAL, METROPOLITAN, REGIONAL)	2
II. CIRCULAȚIE ȘI MOBILITATE (NIVEL PERIURBAN ȘI MUNICIPAL). ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI.....	4
III. CONDIȚII CADRU NATURAL ȘI MEDIU.....	8
IV. EVOLUȚIA LOCALITĂȚII- EVOLUȚIE URBANISTICĂ.....	12
V. ZONE PROTEJATE, ANSAMBLURI ȘI SITURI ISTORICE	14
VI. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ, INSTITUȚII, SERVICII PUBLICE ȘI DE INTERES GENERAL.....	16
VII. ECHIPARE EDILITARĂ	18
VIII. LOCUIRE	21
IX. MORFOLOGIE URBANĂ.....	22
X. TURISM	25
XI. SOCIOLOGIE- DEMOGRAFIE	26
XII. ACTIVITĂȚI ECONOMICE	28

Prezentul document a fost realizat având la bază 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

Părți componente, studii realizate în cadrul Etapei 2 - Concept general de dezvoltare urbană (Masterplan)

- XII. Consultanță/ proiectare circulație/ mobilitate
- XIII. Consultanță/ proiectare echipare edilitară
- XIV. Consultanță sociologie și dezvoltare comunitară
- XV. Consultanță economie, demografie
- XVI. Consultanță/ proiectare specialitate mediu
- XVI. Consultanță zone protejate, valori istorice și patrimoniale
- XVII. Consultanță/ proiectare urbanism
- XVIII. Consultanță centralitate urbană și consultanță morfologie, peisaj, spații plantate
- XIX. Formulare strategică, identificare politici programe

I. RELAȚII PERIURBANE (CONTEXT EUROPEAN, NAȚIONAL, METROPOLITAN, REGIONAL)

PUNCTE TARI	<p>Poziționarea orașului pe traseul unor coridoare majore de transport rutier și ferat – ex. Brașov-Ploiești-București-Giurgiu.</p> <p>Poziționarea orașului în apropierea capitalei și a aeroporturilor Henri Conadă și Băneasa (la distanță de doar 45 de km de acestea).</p> <p>Relaționarea la nivel de sistem urban cu orașe importante din vecinătate – Târgoviște, București, Giurgiu, Buzău, Brașov.</p> <p>Caracterul de nod feroviar al municipiului Ploiești – dată fiind poziționarea sa pe traseul ferat de mare viteză Constanța – București – Ploiești – Brașov – Sibiu – Arad.</p> <p>Accesibilitate ridicată la nivel național și internațional prin localizarea orașului pe traseul a două magistrale CF importante – 300 și 500.</p> <p>Accesibilitate îmbunătățită la nivel regional prin modernizarea rutelor CF secundare: Ploiesti – Slanic, Ploiesti – Urziceni și Ploiesti – Maneciu</p> <p>Accesibilitate îmbunătățită la nivel regional prin modernizarea unor trasee rutiere importante: DN1A Ploiești – Buftea, DN 1B tronsonul Ploiești – Buzău, DN 72 tronsonul Găiești – Ploiești, DN 1D Albești – Urziceni (reabilitare primară)</p> <p>Municipiul Ploiești are rol polarizator în cadrul județului și la nivel regional – având cea mai mare capacitate de atragere a forței de muncă și a populației din zonele înconjurătoare.</p>
PUNCTE SLABE	<p>Masterplanul General de Transport propune doar reabilitarea rutelor feroviare la viteza de proiectare și nu creșterea vitezelor de deplasare, aspect care afectează accesibilitatea orașului la nivel național și internațional.</p> <p>Fără finalizarea tronsonului de autostradă Ploiești – Brașov, conectivitatea rutieră a orașului către zona de vest este afectată.</p>
OPORTUNITĂȚI	<p>Reabilitarea infrastructură transport feroviar pentru tren de mare viteză (ruta Constanța-București-Ploiești-Brașov-Sibiu- Arad listată în PATN secțiunea I).</p> <p>Prioritate ridicată pentru finalizare autostrada A1 (coridorul IV) și A3 (Autostrada Transilvania și Autostrada Comarnic-Brașov).</p> <p>Reabilitarea Ecologică a zonelor afectate de produse petroliere și sau exploatări miniere (sol și pânză freatică): zone de Sud și Sud Est a municipiului Ploiești (Berceni, Bărcănești, Brazi, Rafov, Puchenii Mari și Tinosu).</p>
AMENINȚĂRI	<p>Expunerea sporită la globalizare: transformările structurale după criza economică globală.</p> <p>Provocările integrării europene și interdependența crescândă a regiunilor.</p> <p>Provocări demografice și sociale diverse din punct de vedere teritorial - segregarea grupurilor vulnerabile.</p>

	<p>Schimbările climatice și riscurile legate de mediu: efecte diverse din punct de vedere geografic.</p> <p>Provocările energetice situate în prim-plan care amenință competitivitatea regională.</p> <p>Pierderea biodiversității, a patrimoniul natural, peisagistic și cultural vulnerabil.</p>
MĂSURI NECESARE	<p>Promovarea dezvoltării teritoriale policentrice și echilibrate.</p> <p>Integrarea teritorială în regiunile funcționale transfrontaliere și transnaționale.</p> <p>Asigurarea competitivității globale a regiunilor pe baza economiilor locale puternice.</p> <p>Îmbunătățirea conexiunilor teritoriale pentru indivizi, comunități și întreprinderi.</p> <p>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 evoluția lor în timp).</p> <p>Gestionarea și conectarea valorilor ecologice, peisagistice și culturale ale regiunilor.</p> <p>Reabilitarea ecologică a zonelor afectate de produse petroliere și sau exploatare miniere (sol și pânză freatică), inclusiv lucrări de desecare și drenaj - pentru zonele de Sud și Sud Est ale municipiului Ploiești (Berceni, Bărcănești, Brazi, Rafov, Puchenii Mari și Tinosu).</p> <p>Extinderea în zone deficitare a suprafețelor împădurite și a altor forme de vegetație forestieră pentru ameliorarea topoclimatului și a peisajului natural (pentru așezările din nordul Ploieștiului: Blejoi, Păulești, Valea Călugărească, Urlați etc.).</p> <p>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.</p>

II. CIRCULAȚIE ȘI MOBILITATE (NIVEL PERIURBAN ȘI MUNICIPAL). ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI

PUNCTE TARI	<p>Acces direct la drumurile din rețeaua rutieră centrală TEN-T (respectiv DN1-E60 și DN1B-E577).</p> <p>Accesibilitate îmbunătățită la nivel regional prin modernizarea rutelor CF secundare: Ploiesti – Slanic, Ploiesti – Urziceni și Ploiesti – Maneciu.</p> <p>Accesibilitate îmbunătățită la nivel regional prin modernizarea unor trasee rutiere importante: DN1A Ploiești – Buftea, DN 1B tronsonul Ploiești – Buzău, DN 72 tronsonul Găiești – Ploiești, DN 1D Albești – Urziceni (reabilitare primară)</p> <p>Infrastructură de biciclete dezvoltată pe o parte din cele mai importante artere ale orașului (Bd. București, Bd. Independenței, Str. Poștei etc.).</p> <p>Conectivitate rutieră ridicată cu capitala și cu aeroporturile Henri Coandă și Băneasa prin autostrada A3.</p>
PUNCTE SLABE	<p>Zone deficitare din punct de vedere al traficului rutier:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grup 1 – Str. Gh. Doja, Poștei, Nic. Bălcescu, Tache Ionescu, Bd. Republicii; • Grup 2 – Str. Rudului, I.L. Caragiale, Grigore Cantacuzino. Șos. Vestului. <p>Parcarea autovehiculelor este deficitară în multe zone ale orașului (lipsa locurilor de staționare dedicate, în corelare cu specificul funcțiunilor adiacente).</p> <p>În zonele cu locuințe colective nu există o strategie clară cu privire la parcare de reședință.</p> <p>Nu există un management al parcarilor și o viziune de dezvoltare a serviciilor de parcare pentru cetățeni la nivelul municipiului - în prezent există reglementări ale administrației locale doar pentru taxarea autoturismelor în zona centrală.</p> <p>Sistemul de taxare a parcarii estegreu de utilizat și învechit din perspectivă tehnologică.</p> <p>Pe străzile din zona veche a orașului cu artere care au 2 benzi în secțiune transversală, parcare autovehiculelor la bordură sau pe trotuare împiedică desfășurarea circulației rutiere și pietonale.</p> <p>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.</p> <p>Transportul public este adesea întârziat în trafic din cauza faptului că nu există benzi specializate pentru această categorie de vehicule.</p>

	<p>Nu există suficiente amenajări ale stațiilor pentru transport public în "alveolă" în afara părții carosabile (aspect care îngreunează circulația auto).</p> <p>Nu există zone de tip "park and ride" la accesele în municipiul Ploiești.</p> <p>Amenajările existente nu încurajează pasagerii să folosească mai multe moduri de transport (în sensul unor amenajări specifice punctelor intermodale).</p> <p>Pistele dedicate pentru bicicliști nu au amenajări corecte și nu au continuitate.</p> <p>Transportul zilnic cu bicicleta către servicii (în detrimentul vehiculelor personale) nu este încurajat prin politici la nivelul administrației locale.</p> <p>Amenajările dedicate pentru logistica urbană sunt insuficiente.</p> <p>Deplasări pietonale îngreunate de vehicule parcate nereglementar (petrotuar/în dreptul trecerilor de pietoni) și de zone cu o calitate scăzută a infrastructurii pietonale (trotuare degradate/înguste)</p> <p>Deși unele centre comerciale sunt amplasate în zonele cele mai dense ale orașului, ele sunt gândite într-o logică de automobilitate, neglijând aproape total accesul pietonal și accesul și/sau articularea cu transportul în comun.</p>
OPORTUNITĂȚI	<p>Legătura prin Bulevardul Independenței cu centrul orașului constituie una din oportunitățile încă latente pe care orașul Ploiești le poate exploata.</p> <p>Principalele linii ale rețelei (tramvai și troleibuz) ar putea 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.</p> <p>Posibilitatea dezvoltării unor facilități intermodale (inclusiv facilități P&R) în zonele cele mai utilizate (din punct de vedere al fluxurilor) pentru accesare a orașului, precum și în zona garilor.</p> <p>Posibilitatea de dezvoltare și îmbunătățire a infrastructurii de biciclete pornind de la rețeaua actuală.</p>
AMENINȚĂRI	<p>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 și Gara de Vest a orașului - elemente care polarizează fluxuri importante de trafic.</p> <p>Deplasarea forței de muncă ploieștene către UAT-urile vecine - se remarcă fluxul mare generat pe direcția Brazi, urmat de Ariceștii Rahtivani și orașul Băicoi.</p> <p>Nu există o politică/strategie unitară cu privire la gestiunea spațiilor de parcare - care să fie aplicată în cadrul proiectelor de construcții noi.</p>

MĂSURI NECESARE	<p>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).</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>Reorganizarea circulației în zona centrală și în cartiere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amenajarea zonelor de calmare a traficului auto în cartiere (zone rezidențiale, zone 20/30 - 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 mărimea 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. <p>Revizuirea în totalitate a semnalizării verticale și orizontale, inclusiv a celei de orientare și informare.</p> <p>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.</p> <p>Atunci când este posibil să se creeze căi dedicate pentru transport public. Aceste căi dedicate pot fi amenajate, în funcție de situație cu marcaje rutiere - linie continuă și/sau o soluție cu separator fizic realizat din borduri sau stâlpișori reflectorizanți flexibili.</p> <p>Aplicarea de sancțiuni la fața locului pentru nerespectarea restricțiilor cu privire la circulația pe culoarele dedicate transportului public.</p> <p>Modernizarea stațiilor pentru transportul public (în special cele care crează probleme de siguranță).</p> <p>Reînnoirea flotei de transport public, care reprezintă un element esențial pentru atragerea călătorilor potențiali, având în vedere starea generală deficitară a flotei actuale (în special a flotei de tramvaie).</p> <p>Amenajarea unor puncte intermodale principale la capătul liniilor de tramvai și de troleibuz. Aceste zone trebuie să includă și facilități de tip „Park&Ride”, pentru a încuraja persoanele care folosesc autoturismul personal să parcheze în afara/la limita orașului și să folosească serviciile de transport pentru a ajunge la destinație. Sunt propuse două amplasamente principale: Spitalul județean (în nord) și Gara Ploiești Vest.</p>
------------------------	--

	<p>Crearea unei rețele coerente de velorute între principale puncte/zone generatoare de trafic (zona centrală, parcuri, stadioane, puncte intermodale, campus studențesc, cartiere de locuințe, zone comerciale).</p> <p>Îmbunătățirea/reabilitarea pistelor pentru biciclete existente la nivelul standardelor adecvate.</p> <p>Amenajarea unor parări (de tip tampon) și/sau a unor platforme logistice pentru distribuția mărfurilor în oraș, la porțile de intrare în municipiul Ploiești, 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.</p> <p>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.</p> <p>Amenajarea spațiilor publice din zona centrală ca zone pietonale dedicate și/sau shared-space.</p> <p>Reabilitarea și extinderea traseelor pietonale degradate și a celor care sunt prea înguste pentru fluxul pietonal existent/prognozat.</p> <p>(Re)organizarea unor străzi (din interiorul zonei centrale și/sau din anumite cartiere de locuit) ca shared-space (utilizare în comun auto-velo-pietonal).</p> <p>Este necesară asigurarea accesibilității dotărilor educaționale și a conexiunii lor cu diferite mijloace de transport, în special a celor de transport în comun.</p> <p>Limitarea parării pe stradă și eliminarea treptată a acestora în anumite sub-zone (precum zona ultra-centrală/istorică).</p> <p>Configurarea profilului stradal și introducerea dispozitivelor specifice pentru calmarea traficului.</p>
--	--

III. CONDITII CADRU NATURAL ȘI MEDIU

PUNCTE TARI	<p>Prezența în zona de nord a unei părți din inelul verde exterior orașului.</p> <p>Existența în zonele de locuire colectivă a unor zone plantate care au rol de protecție fonică și împotriva poluării cu noxe.</p> <p>Prezența, la limita de est a orașului, a pâ râului Dâmbu.</p>
PUNCTE SLABE	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
OPORTUNITĂȚI	<p>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.</p> <p>Prezența, la limita de est a orașului, a pâ râului Dâmbu – potențial de amenajare ca centură verde cu rol ecologic, și posibil cu rol de loisir.</p>
AMENINȚĂRI	<p>Lipsa unor acțiuni viitoare de decontaminare a zonelor poluate ca urmare a activităților extractive și de prelucrare a petrolului poate duce la afectarea pe termen lung a terenurilor respective.</p>

MĂSURI NECESARE	<p>Elaborarea planului local de îmbunătățire a calității aerului înconjurător pe baza unui Studiu privind evaluarea calității aerului pentru aglomerarea Ploiești.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Elaborarea și implementarea la nivelul fiecărei primării a unui Plan de monitorizare a Planului de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului ambiental.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Eliminarea disfuncționalităților referitoare la sistemele de alimentare cu apă și la sistemele de preluare și epurare a apelor uzate.</p> <p>Finalizarea proiectului cu privire la Stația municipală de epurare Ploiești.</p> <p>Asigurarea instituirii și menținerii zonelor de protecție sanitară și a perimetrelor de protecție hidrogeologică în conformitate cu</p>
------------------------	---

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Implementarea prevederilor Master Planului actualizat pentru toate localitățile din zona urbană și metropolitană Ploiești.</p> <p>Transformarea pâraului 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.</p> <p>Completarea inelului verde exterior al orașului, încă existent în nord, prin plantări în zona de sud, afectată de o poluare accentuată.</p> <p>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.</p> <p>Instituirea unor zone tampon între zonele rezidențiale și cele industriale, cu restricții de construire pe anumite culoare.</p> <p>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 decorative.</p> <p>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.</p> <p>Realizarea Registrului Local al Spațiilor Verzi al municipiului Ploiești</p> <p>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.</p> <p>Înființarea unor zone de agrement destinate practicării sportului de către copii de toate vârstele.</p> <p>Înființarea lucilor de apă (lacuri artificiale) cu rol de termoreglare și de umidificare a aerului.</p> <p>Înlocuirea treptată, completarea și îmbogățirea vegetației, în prezent îmbătrânită.</p> <p>Asigurarea continuității sistemului de spații verzi prin realizarea alinimentelor de arbori pe ambele laturi ale străzilor.</p> <p>Înlocuirea îmbrăcăminții asfaltice a aleilor cu pavele sau cu dale decorative, în scopul eliminării acestui factor de stres pentru vegetație.</p>
--	---

	<p>Evitarea depozitării amestecului de zăpadă cu material antiderapant de pe străzi, pe aliniamente și pe scuaruri, acesta afectând grav vegetația.</p> <p>Realizarea unor sisteme de irigație pentru spațiile verzi din municipiul Ploiești.</p> <p>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 m²/locuitor prevăzută de OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată și modificată prin Legea nr. 265/2006, cu completările și modificările ulterioare.</p> <p>Identificarea și rezervarea prin PUG a terenurilor cărora să li se asigure destinația de spații verzi.</p> <p>Creșterea ponderii spațiilor plantate cu arbori și cu arbuști față de cea a spațiilor plantate cu material floricol.</p> <p>Plantarea de specii autohtone de arbori și de arbuști, specifice zonei, eliminându-se utilizarea de specii autohtone.</p> <p>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.).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Implicarea autorităților administrației publice locale în implementarea prevederilor Sistemului de Management Integrat al Deșeurilor în Județul Prahova, în municipiul Ploiești și în zona metropolitană.</p> <p>Identificarea depozitelor necontrolate de deșeuri, eliminarea deșeurilor, curățarea cursurilor de apă/terenurilor și, după caz, reconstrucția ecologică a suprafețelor ocupate de aceste depozite.</p> <p>Amenajarea, în zonele de agrement, a unor facilități pentru colectarea deșeurilor și extinderea serviciilor de salubritate în aceste zone.</p> <p>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.</p>
--	---

IV. EVOLUȚIA LOCALITĂȚII - EVOLUȚIE URBANISTICĂ

PUNCTE TARI	<p>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.</p> <p>Procentul relativ mare de terenuri disponibile pentru dezvoltare spațială – cu precădere fostele zone industriale, acum abandonate.</p>
PUNCTE SLABE	<p>Delimitarea majorității cartierelor este problematică (cu excepția zonelor de locuințe colective, în special cele din vest și nord) atât din punct de vedere al densității cât și din punct de vedere al coeziunii și/sau coerenței acestora.</p> <p>Parazitarea spațiului urban tradițional cauzată de circulație vehiculară, parcare, staționare care parazitează spațiul urban tradițional împiedicând perceperea valorilor sale sau chiar afectându-l nemijlocit, prin poluare chimică, fizică sau vizuală.</p> <p>Intervenții noi, fără relaționare volumetrică și de textură cu ambientul tradițional.</p> <p>Circulație vehiculară, parcare, staționare care parazitează spațiul urban tradițional împiedicând perceperea valorilor sale sau chiar afectându-l nemijlocit, prin poluare chimică, fizică sau vizuală.</p> <p>Intervenții la fondul istoric realizate fără avizul MC, ori fără a respecta avizele sau de către personal lipsit de specializare.</p> <p>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.</p>
OPORTUNITĂȚI	<p>Dinamica urbanizării, corespondentă ultimilor 10-14 ani, relevă o tendință clară de expansiune în zona de vest și de nord a Ploieștiului.</p> <p>În lungul DN 72 (direcția Târgoviște), după intersecția cu centura Ploiești, s-a dezvoltat în ultimi ani un conglomerat de centre logistice cu potențial de evoluție.</p> <p>Noi dezvoltări care însumează activități comerciale/industriale și de depozitare apar și în lungul centurii orașului, cu precădere pe segmentul care DN1-DN1A.</p> <p>Cele mai dinamice zone de expansiune urbană s-au constituit la intrările în oraș dinspre Brașov pe DN1 și DN1B dinspre Mizil/Buzău.</p> <p>Oraș caracterizat de o densitate mică per ansamblu, dar și de o densitate mică la nivelul cartierelor de locuit (~100 loc/ha).</p>
AMENINȚĂRI	<p>Dinamica urbanizării, corespondentă ultimilor 10-14 ani, relevă o tendință clară de expansiune în zona de vest și de nord a Ploieștiului.</p> <p>Tendință regională de migrare a populației din centrele urbane către așezările suburbane.</p>

	<p>În lungul DN 72 (direcția Târgoviște), după intersecția cu centrua Ploiești s-a dezvoltat în ultimi ani un conglomerat de centre logistice.</p> <p>Noi dezvoltări care însumează activități comerciale/industriale și de depozitare apar și în lungul centurii orașului, cu precădere pe segmentul care DN1-DN1A.</p> <p>Polarizare populație 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.</p> <p>Densități extrem de reduse, fiind sub limita la care pot apărea servicii și dotări (cartierul Mimiș, Mitică Apostol, Lupeni, Motoi, Bereasca etc).</p> <p>Lipsa aparentă de interes de dezvoltare/investiție 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 astfel o schimbare de caracter în zonă.</p>
MĂSURI NECESARE	<p>Susținerea dezvoltării centralităților secundare pentru a deveni centre de cartier, în special în cartierele dense</p> <p>Dezvoltarea centrelor de cartier poate fi susținută prin asocierea de funcțiuni în strânsă legătură cu piețele agro-alimentare – elemente de micro-centralitate importante – 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.</p> <p>Densificarea și de diversificarea spațial-funcțională a zonei peri-centrale a orașului, ca zonă de legătură între centru și cartierele periferice mai dense.</p> <p>Reconfigurarea cartierelor de locuit, 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.</p>

V. ZONE PROTEJATE, ANSAMBLURI ȘI SITURI ISTORICE

PUNCTE TARI	<p>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. Impărați (str. Tache Ionescu, str. I. L. Caragiale) , Maica Precista (str. Armoniei, str. Artei), Maidanul” din zona străzilor Democrației, N. Bălcescu, Ștefan cel Mare, Str. Democrației, între str. Covurlui și str. Radu Stanian constau agregate relativ omogene care pot constitui punctele de atracție locale și nucleele de la care să pornească valorificarea texturii urbane.</p> <p>Desfășurările de fronturi: 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.</p>
PUNCTE SLABE	<p>Utilizarea terenurilor și activități umane degradând fondul construit istoric sau ambientul acestuia.</p> <p>Clădiri monument în stare de degradare.</p> <p>Intervenții noi, fără relaționare volumetrică și de textură cu ambientul tradițional.</p> <p>Circulație vehiculară, parcare, staționare care parazitează spațiul urban tradițional împiedicând perceperea valorilor sale sau chiar afectându-l nemijlocit, prin poluare chimică, fizică sau vizuală.</p>
OPORTUNITĂȚI	Numărul ridicat de zone și clădiri cu valoare arhitectural-urbanistică constituie oportunități din perspectiva creșterii potențialului turistic al orașului și a imaginii urbane a acestuia.
AMENINȚĂRI	<p>Lipsa unor politici și măsuri pentru conservarea și valorificarea patrimoniului arhitectural-urbanistic poate duce la degradarea iremediabilă a acestuia și la pierderea identității orașului.</p> <p>Intervenții la fondul istoric realizate fără avizul Ministerului Culturii, ori fără a respecta avizele sau de către personal lipsit de specializare.</p>
MĂSURI NECESARE	<p>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 locuitorii orașului.</p> <p>Clădirile monument istoric de la adresele de mai jos au nevoie urgentă de lucrări de reparații consistente: Armoniei 1 , Constanței 12, Decebal 25 , Democrației 23 , Independenței 18 , Ion Luca Caragiale 5, Nicolae Bălcescu 19 , Romana 112.</p> <p>Clădirile monument istoric de la adresele de mai jos trebuie restaurate în vederea revelării valorilor lor istorice și arhitecturale: Boldescu 1 , Buna Vestire 36 , Constanței 6 , Constanței 9 , Democrației 24 , Dr. D-tru Bagdazar 4 , Intr. Gladiolelor 2 , Iașiului 7 , Independenței 21 , Iuliu Maniu 10 , Poștei 4-6 în curs , Romana 35 , Romana 41 (de reconstruit 50%) , Romană 43 , Romană 46-48 , Stadionului 1, Stadionului 14 , Ulierului 4.</p>

	<p>Clădirile monument istoric de la următoarele adrese au nevoie doar de lucrări de întreținere și reparații curente: Armoniei 3 (Bis. Maica Precista), Armoniei 12 , Basarabilor 16 , Basarabilor 18, Bobâlna 1, Bobâlna 4 , Constanței 3 , Decebal 9 , Democrației 2 , Democrației 17 , Democrației 19 , Dr. D-tru Bagdazar 8 , Bis. Domnească , Emile Zola 8, Piața Eroilor 1 , Ghe. Doja 98 , Ghe. Lazăr 6 , Golesti 25 , Independenței 3 , Independenței 4 , Independenței 5 , Independenței 8 , Independenței 14 , Independenței 15, Independenței 16, Independenței 19 , Independenței 27 , Independenței 28 , Kutuzov , Maramureș 8 , Maramureș 9 , M. Basarab 63 , Mihail Kogălniceanu 52 , Mihai Bravu 105 , Neagoe Basarab 12 , Nicolae Bălcescu 15 , Nicolae Simache 1 , Nicolae Simache 2 , Slt. Erou Calin Catalin 1 , Stadionului 3, Stefan cel Mare 8 , Stefan cel Mare 10 , Stefan cel Mare 23 , Toma Caragiu 10 , Tache Ionescu 1 , Ulierului 7 , Văleni 32.</p> <p>Clarificarea reglementărilor privind zonele protejate, în vederea dezvoltării armonioase la nivel urban.</p>
--	--

VI. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ, INSTITUȚII, SERVICII PUBLICE ȘI DE INTERES GENERAL

PUNCTE TARI	<p>Servicii publice (în parteneriat public-privat) eficiente și calitative.</p> <p>Serviciile publice de distribuție a apei potabile și de canalizare, de producere și distribuție a agentului termic – concesionate către operatori privați, beneficiază de prețuri mai reduse comparativ alte localități urbane din România.</p> <p>Servicii și echipamente publice care au beneficiat de investiții semnificative pentru modernizare/îmbunătățire, din partea operatorilor privați.</p>
PUNCTE SLABE	<p>Lipsa unor unități medicale de categoria I și II.</p> <p>Infrastructura de sănătate deficitară (aparatură medicală învechită, număr insuficient de paturi în spitale etc.).</p> <p>Lipsa cadrelor de specialitate în sistemul de sănătate.</p> <p>Numărul insuficient de cadre de specialitate în domeniul sănătății.</p> <p>Infrastructură de învățământ deficitară din perspectiva dotărilor și a echipamentelor.</p> <p>Lipsa specializărilor tehnice/profesionale din învățământul liceal/post-liceal.</p> <p>Eficiență energetică redusă a clădirilor – instituții publice.</p>
OPORTUNITĂȚI	<p>Rolul polarizator în județ în ceea ce privește locurile de muncă precum și accesibilitatea rutieră și ferată ridicată în regiune constituie o bază solidă pentru completarea numărului de cadre de specialitate din sistemul de sănătate.</p>
AMENINȚĂRI	<p>Vitalitate culturală scăzută, în special în ceea ce privește industriile creative și evenimentele culturale.</p> <p>Atractivitate redusă a transportului public.</p> <p>Neasumarea unor politici municipale pentru atragerea forței de muncă în sistemul serviciilor publice, în special în sistemul de sănătate și sistemul de învățământ.</p> <p>Continuarea utilizării aparaturilor învechite fizic și moral în unitățile de sănătate contribuie la scăderea calității actului medical și la îndepărtarea locuitorilor de unitățile medicale de stat către spitalele/clinicile private.</p>
MĂSURI NECESARE	<p>Dezvoltarea transportului public pentru elevii navetiști.</p> <p>Dezvoltarea sistemului de educație post-liceală / vocațională.</p> <p>Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii educaționale la nivelul dotării și echipamentelor.</p> <p>Modernizarea și extinderea infrastructurii medicale</p>

	<p>Facilitarea accesului populației din comune la servicii medicale.</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii culturale în comune.</p> <p>Relansarea învățământului tehnic și profesional.</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii sportive (bazin de înot).</p> <p>Reabilitarea termică a construcțiilor</p>
--	--

VII. ECHIPARE EDILITARĂ

<p>PUNCTE TARI</p>	<p>Serviciile de distribuție a apei potabile și de canalizare, de producere și distribuție a agentului termic – concesionate către operatori privați, beneficiază de prețuri mai reduse comparativ alte localități urbane din România.</p> <p>Servicii, echipamente și rețele care au beneficiat de investiții semnificative pentru modernizare/îmbunătățire, din partea operatorilor privați.</p> <p>Sistemul de termoficare din Ploiesti poate fi considerat unul dintre cele mai bune din România cu un procent mare de bransări, cu pretul energiei termice nesubventionat si accesibil.</p> <p>Municipiul Ploiesti beneficiaza de retea unitara de distributie a apei potabile.</p> <p>Calitatea surselor de apa subterana se inscrie in limitele impuse de HG 458/2002 respectiv 974/ 2004 privind potabilizarea apei, singurul tratament aplicat, in conformitate cu legislatia in vigoare, fiind dezinfectia cu clor gazos. Sursa de apa corespunde normelor si din punct de vedere al lipsei incarcarii bacteriologice.</p> <p>In orasul Ploiesti, dintr-un total de aproximativ de 910 strazi, beneficiaza de canalizare un procent de 85%, lungimea rețelei de canalizare la sfarsitul anului 2014 fiind de 327km.</p> <p>Rețelele de iluminat public din anumite zone au fost modernizate în ultimii ani.</p> <p>În ultimi ani instalațiile de medie tensiune au fost modernizate cu izolație corespunzătoare funcționării la 20 kV, chiar dacă în prezent ele funcționează la tensiunea de 6 kV. În felul acesta se face pregătirea pentru o trecere în viitor la 20 kV a tuturor rețelelor de medie tensiune.</p>
<p>PUNCTE SLABE</p>	<p>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.</p> <p>Rețeaua de canalizare existentă se oprește în dreptul străzii Drumul Serii. Până la limita teritorial administrativ nu mai există rețea de canalizare (Drumul Serii – Șoseua Centură de Est L=0.58km, Șoseaua Centură de Est – limita teritorial administrativ L=2.2km).</p> <p>Fostele colonii Teleajen, Vega și Astra depind din punct de vedere al utilităților de agenții economici, nefiind conectate la rețeaua orașului..</p> <p>Sistemul de termoficare necesită investitii pentru renovarea rețelei si a echipamentelor de productie pe termen mediu.</p> <p>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. Pin proiectare rețeaua poate prelua apele pluviale din zona str. Alba Iulia și zona potențiala 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 pompare Nord Găgeni.</p>

	<p>Intervensiile executate asupra instalatiilor termice interioare (debransari) duc la disfunctionalitati importante cum ar fi dezechilibrele hidraulice ale instalatiilor si la costuri mai mari ale energiei termice pentru apartamentele ramase racordate la sistemul centralizat</p> <p>La unele posturi de transformare a energiei electrice construcția de zidărie este necorespunzătoare, cu dimensiuni care nu permit a fi folosite pentru trecerea la 20 kV.</p> <p>Aparatajul din posturile de transformare 6/0,4 kV este vechi, necorespunzător și nu mai face față noilor condiții tehnice și de exploatare.</p> <p>Instalațiile de cabluri telefonice subterane sunt expuse fenomenului de coroziune ca urmare a interacțiunii între electroliții conținuți în sol și învelișul metalic al cablurilor.</p>
OPORTUNITĂȚI	<p>Sursele de apa pot asigura la acest moment chiar si o “dublară” a cerinței/ consumului de apa potabila din municipiu.</p> <p>Operatorul responsabil cu serviciile de termoficare (producere, transport, distribuție și furnizare de energie termică) a adoptat un amplu program de investiții, în concordanță cu Directiva europeană 8/2004/CE.</p> <p>În ultimi ani instalațiile de medie tensiune au fost modernizate cu izolație corespunzătoare funcționării la 20 kV, chiar dacă în prezent ele funcționează la tensiunea de 6 kV. În felul acesta se face pregătirea pentru o trecere în viitor la 20 kV a tuturor rețelelor de medie tensiune.</p>
AMENINȚĂRI	<p>Pentru preluarea debitului de apă pluvială se ia în considerare deversarea 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).</p> <p>Extinderea actuală a rețelei de canalizare nu acoperă toata suprafata orașului Ploiesti. Zone care mai necesită extinderea sistemului de canalizare sunt în principal cartiere relativ noi, mare parte din ele cu o densitatea relativ mica a imobilelor.</p> <p>Sistemul de termoficare se confruntă cu riscul de debransări în favoarea solutiilor de încălzire individuală.</p> <p>Continuarea fenomenului de deconectari ilegale de la SACET în cadrul condominiilor din Municipiul Ploiesti.</p>
MĂSURI NECESARE	<p>Extindere și modernizare rețele de alimentare cu apă și canalizare în zonele identificate ca fiind insuficient sau deloc servite.</p> <p>Deservirea cu utilități a fostelor colonii în sistem autonom.</p> <p>Finalizarea rețelei de canalizare apă pluvială existentă pe strada Alba Iulia.</p> <p>Investiții pentru tratarea și deversarea apelor pluviale în Râul Teleajăn.</p> <p>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.</p> <p>Extinderea unei zone metropolitane care să prevadă o dezvoltare centralizată și din punct de vedere al infrastructurii rețelelor</p>

	<p>publice de apă și canalizare.</p> <p>Extinderea rețelelor de alimentare cu gaze naturale, în vederea eliminării complete a utilizării combustibililor solizi și lichizi.</p> <p>Finalizarea investiției privind stația de epurare.</p> <p>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.</p> <p>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 stălpilor, a fațadelor clădirilor sau a amplasării aeriene a cablurilor de televiziune.</p> <p>Pentru rețelele 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.</p>
--	---

VIII. LOCUIRE

PUNCTE TARI	<p>Cartiere – constituite ca entități spațiale și funcționale omogene.</p> <p>Structură configurativ-spațială echilibrată la nivelul intravilanului (zone locuințe colective – zone activități).</p> <p>Demararea reabilitării la ansamblurile de locuințe colective.</p> <p>Existența unor rezerve de teren pentru dezvoltarea unor noi proiecte rezidențiale fanion.</p>
PUNCTE SLABE	<p>Eficiență energetică redusă a clădirilor de locuit.</p> <p>Dezvoltări parcelare periferice necontrolate.</p> <p>Zone de locuire periferice marginalizate (cu precădere în zonele de sud și de sud-est ale orașului – precum cartierele Mimiș, Râfov, Moțoi, Bereasca, Pictor Rosenthal).</p>
OPORTUNITĂȚI	<p>Cerere ridicată pentru apartamente în cartierele din vest, mai ales înăchiță Văcărescu, Traian, Cantacuzino, 9 Mai, Vest I-II.</p>
AMENINȚĂRI	<p>Densități extrem de reduse de locuire în anumite zone ale orașului, fiind sub limita la care pot apărea servicii și dotări (cartierul Mimiș, Mitică Apostol, Lupeni, Motoi, Bereasca etc).</p>
MĂSURI NECESARE	<p>Abordarea integrată a problemelor populației defavorizate - 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.)</p> <p>Construirea de maxim 8 locuințe sociale într-un singur loc pentru a evita formarea unei noi comunități marginalizate sau extinderea uneia existente.</p> <p>Se recomandă ca dezvoltarea de noi locuințe să se realizeze prin integrare în zone deja construite.</p> <p>Continuarea proiectelor de reabilitare a ansamblurilor de locuințe colective.</p> <p>Reconfigurarea cartierelor de locuit, 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.</p> <p>Susținerea dezvoltării centralităților secundare pentru a deveni centre de cartier, în special în cartierele dense.</p> <p>Integrarea social a comunităților din cartierele marginalizate.</p> <p>Crearea unor programe inițiate de municipalitate, și susținute prin parteneriate public-privat, care să asigure dezvoltarea de servicii de bază în cartierele marginalizate.</p>

IX. MORFOLOGIE URBANĂ

PUNCTE TARI	<p>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.</p> <p>Delimitarea ferma a formei urbane a Ploieștiului prin existența centurii ocolitoare.</p> <p>Structura urbană consolidată, puternic centralizată.</p> <p>Diversitate a tramelor stradale, a parcelarelor și fondului construit.</p> <p>Elemente compozitionale marcante în zona centrală</p> <p>Țesuturi urbane dense și ocupate corespunzător poziției în oraș.</p> <p>Diversitatea parcelarului din punct de vedere formal, al proporțiilor și al deschiderilor la stradă.</p> <p>Puternică ierarhizare între centrele urbane și cele rurale.</p>
PUNCTE SLABE	<p>Discrepanțe de ocupare și utilizare/edificare a terenurilor.</p> <p>Zone ample de țesut urban lipsit de permeabilitate publică.</p> <p>Zone ample de țesut urban lipsit de elemente de particularizare.</p> <p>Insule urbane cu deficiențe de ocupare a zonei de mijloc (servituți, fundături).</p> <p>Lipsa unei dinamici la nivelul peisajului urban.</p> <p>Concentrare mare a peisajului aferent locuirii colective în zona de vest a orașului.</p> <p>Lipsa diversității elementelor constitutive de peisaj urban amenajat.</p> <p>Distribuția mare a peisajului industrial.</p> <p>Discrepanțe de ocupare și utilizare a terenului la nivelul insulelor urbane.</p> <p>Dezvoltări parcelare periferice necontrolate.</p> <p>Tramă stradală cu conectivitate redusă (tributare DN).</p> <p>Conectivitate redusă între entitățile construite din cadrul zonei metropolitane.</p> <p>Existența unor limite antropice ale câmpului vizual (fronturi urbane periferice, țesuturi compacte sau lineare, platforme industriale etc.) „brutale”.</p>

	<p>Delimitarea majorității cartierelor este problematică (cu excepția zonelor de locuințe colective, în special cele din vest și nord) atât din punct de vedere al densității cât și din punct de vedere al coeziunii și/sau coerenței acestora.</p> <p>Articularea cu țesutul urban: 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 urban a zonelor respective.</p>
OPORTUNITĂȚI	<p>Zona periferică neafectată major de expansiune- oportunitate de re-gândire strategică.</p> <p>Zone de țesut urban restructurabil prin schimbarea profilului funcțional.</p> <p>Dinamica accentuată- versatilitate de orientare morfo-structurală.</p> <p>Terenuri libere aferente cursurilor de apă cu mare potențial peisagistic.</p> <p>Noi orientări și accente morfo-spatiale din reconversia siturilor ex-industriale.</p> <p>Noi direcții de structurare legate de prezenta industriilor creative.</p> <p>Existența unor rezerve de teren pentru dezvoltarea unor noi proiecte urbane fanion.</p>
AMENINȚĂRI	<p>Densități extrem de reduse, fiind sub limita la care pot apărea servicii și dotări (cartierul Mimiș, Mitică Apostol, Lupeni, Motoi, Bereasca etc).</p>
MĂSURI NECESARE	<p>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 evoluția lor în timp).</p> <p>Specularea oricărei disponibilități de teren neconstruit 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.</p> <p>Amenajarea peisagistică a zonei limitrofe pârâului Dâmbu (și delimitarea ei în PUG ca zonă plantată cu rol ecologic) preservându-i-se caracterul lacustru - de asemenea prin concurs public de soluții de peisagistică.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Plantarea zonelor de parcare de mari dimensiuni aferente hipermarketurilor.</p>

	<p>Îmbogățirea procentului de plantație arboricolă inclusiv în cadrul spațiilor verzi actuale.</p> <p>Clarificarea statutului terenurilor de tip brownfield aflate în intravilanul municipiului - i valorificând zonele industriale extinse, și în prezent neutilizate, din cadrul orașului.</p> <p>Susținerea dezvoltării centralităților secundare pentru a deveni centre de cartier, în special în cartierele dense; acest lucru poate contribui la consolidarea centralității centrului orașului sau în conjuncție cu acesta.</p> <p>Dezvoltarea centrelor de cartier pot fi susținute prin asocierea de funcțiuni în strânsă legătură cu piețele agro-alimentare – elemente de micro-centralitate importante – 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;</p> <p>Densificarea și de diversificarea spațial-funcțională a zonei peri-centrale a orașului, ca zonă de legătură între centru și cartierele periferice mai dense.</p> <p>Reconfigurarea cartierelor de locuit, 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.</p>
--	---

X. TURISM

PUNCTE TARI	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. Impărați (str. Tache Ionescu, str. I. L. Caragiale) , Maica Precista (str. Armoniei, str. Artei), Maidanul” din zona străzilor Democrației, N. Bălcescu, Ștefan cel Mare, Str. Democrației, între str. Covurlui și str. Radu Stanian constuie agregate relativ omogene care pot constitui punctele de atracție locale și nucleele de la care să pornească valorificarea orașului ca atracție turistică.
PUNCTE SLABE	Clădiri și spații publice cu valoare arhitectural-urbanistică în stare de degradare. Zone verzi – de loisir în număr foarte redus comparativ cu media națională
OPORTUNITĂȚI	Dezvoltarea inițiativelor private privind consolidarea unei infrastructurii de turism aplicat caracteristicilor polului de creștere. Numărul ridicat de zone și clădiri cu valoare arhitectural-urbanistică constituie oportunități din perspectiva creșterii potențialului turistic al orașului și a imaginii urbane a acestuia. Dezvoltarea oportunităților/serviciilor pentru turism de tranzit, de afaceri, cultural.
AMENINȚĂRI	Lipsa unor politici și măsuri pentru conservarea și valorificarea patrimoniului arhitectural-urbanistic poate duce la degradarea iremediabilă a acestuia și la pierderea oportunităților de promovare a orașului.
MĂSURI NECESARE	Recuperarea și amenajarea centrului istoric și transformarea lui în zonă pietonală ar determina creșterea atractivității turistice a orașului. Reabilitarea clădirilor și a zonelor cu valoare arhitectural-urbanistică. Promovarea patrimoniului și a evenimentelor culturale pentru atragerea de vizitatori. Extinderea/dezvoltarea zonelor de loisir și a spațiilor plantate în ariile de interes turistic. Valorificarea turistică a patrimoniului cultural imobil al zonei metropolitane - în asociere cu obiective de interes din punct de vedere al patrimoniului cultural intangibil (tradiții, meserii și meșteșuguri tradiționale) și cu patrimoniul natural.

XI. SOCIOLOGIE - DEMOGRAFIE

PUNCTE TARI	<p>Atragerea în continuare a unui procent semnificativ din populația tânără a județului Prahova, în special din zona rurală.</p> <p>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).</p>
PUNCTE SLABE	<p>Tendință de scădere a populației, trend care se menține la nivel județean, național.</p> <p>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).</p> <p>Pondere redusă a populației tinere - 13% în 2011, comparabilă cu ponderea tinerilor din mediul urban din județul Prahova (15,7%) și mai redusă față de 15% la nivel național.</p> <p>Creșterea numărului și a ponderii populației cu vârsta peste 65 ani și multiplicarea problemelor sociale și economice legate de acest grup de vîrstă.</p> <p>Presiune pe rețeaua de unități medicale de la nivel local, ca urmare a îmbătrânirii populației și a măsurilor reduse de prevenție.</p> <p>Creșterea numărului de persoane expuse riscului de excluziune socială (personae vârstnice dependente, persoane fără locuință, copii ai căror părinți lucrează în străinătate, persoane cu handicap etc.).</p> <p>Scăderea numărului de elevi pe fondul unui trend demografic negativ.</p> <p>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.</p>
OPORTUNITĂȚI	<p>Noi dezvoltări care însumează activități comerciale și industriale și de depozitare care apar (de exemplui în lungul centurii orașului) crează premisele pentru atragerea populației către aceste noi locuri de muncă.</p>
AMENINȚĂRI	<p>Sporul natural negativ începând cu anul 1993 va afecta înlocuirea simplă a generațiilor.</p> <p>Rată a natalității în scădere - de la 11,5 la 1000 locuitori în 1990 la 7,9 în 2013.</p> <p>Îmbătrânirea populație într-un ritm mai accelerat comparativ cu alte orașe similare din țară.</p> <p>Trendul de scădere a populației tinere (0-14 ani) - între 2011 și 2002, ceea ce ridică problema concentrării resurselor educaționale, a restrângerii activității unor școli, grădinițe, reducerea necesarului de cadre didactice.</p> <p>Menținerea tendinței de migrare a persoanelor cu competențe profesionale, mai ales a tinerilor spre capitală sau în străinătate.</p>

MĂSURI NECESARE	<p>Procesul de îmbătrânire a populației impune măsuri dedicate în profil teritorial, în special pentru pregătirea infrastructurii necesare acestei grupe de vârstă.</p> <p>Creșterea numărului populației roma solicită intervenția autorităților pentru asigurarea cu locuințe, crearea de locuri de muncă, școlarizare, programe educaționale corespunzătoare pentru etnicii rromi.</p> <p>Identificarea adecvată a segmentului de populație aflat în situația de marginalizare socială. Pentru acest demers pot fi valorificate/incluse 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”.</p> <p>Abordarea integrată a problemelor populației defavorizate - 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.).</p> <p>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.</p> <p>Construirea de maxim 8 locuințe sociale într-un singur loc pentru a evita formarea unei noi comunități marginalizate sau extinderea uneia existente.</p> <p>Se recomandă ca dezvoltarea de noi locuințe să se realizeze prin integrare în zone deja construite.</p> <p>Stimularea investițiilor în infrastructura și transport pentru susținerea mobilității forței de muncă.</p> <p>Relansarea învățământului tehnic și profesional.</p> <p>Dezvoltarea măsurilor de ocupare a forței de muncă prin servicii de consiliere a persoanelor în vârstă.</p> <p>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.</p> <p>Stimularea mobilității forței de muncă la nivel regional.</p> <p>Creșterea numărului și a calității zonelor destinate socializării în spațiul public urban.</p>
------------------------	---

XII. ACTIVITĂȚI ECONOMICE

<p>PUNCTE TARI</p>	<p>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.</p> <p>Forța de muncă specializată și calificată; Număr mare al angajaților în industria textilă, alimentară, extractivă; Rata mică a șomajului comparativ cu media națională și a regiunii; Atragerea forței de muncă din localitățile limitrofe.</p> <p>Prezența unor firme de importanță națională și reprezentative în domeniu, precum OMV Petrom, Lukoil, Coca-Cola, Holcim, Procter&Gamble.</p> <p>Dezvoltarea în lungul DN 72 (direcția Târgoviște), după intersecția cu centura Ploiești a unui conglomerat de centre logistice.</p> <p>Polarizare în jurul rafinăriilor care a dus la deschiderea de noi fabrici care produc subansamble pentru industria peroliera.</p> <p>Cea mai mare pondere a agenților economici din regiune.</p> <p>Existența unui sector industrial bine dezvoltat și diversificat.</p> <p>Existența unui sector al construcțiilor care obține venituri și profituri în creștere.</p> <p>Ponderea mare a cifrei de afaceri provenită din industrie, construcții, comerț.</p> <p>Sectorul construcțiilor este bine dezvoltat atât în privința materialelor cât și a agenților economici care execută lucrări de construcții.</p> <p>Cel mai mare număr de parcuri industriale din Romania (8 administrare publică, 5 în administrare privată).</p> <p>Cel mai mare parc industrial și logistic din Europa centrala și de S-E.</p> <p>Existența Institutelor de cercetare-dezvoltare.</p> <p>Potențial mare de export, producție diversificată.</p> <p>Suprafețe de teren libere aparținând primăriei, potențiale proiecte investiționale.</p> <p>Pondere ridicată a populației ocupate în sectorul terțiar la nivelul municipiului reședință de județ și a U.A.T. aflate in aria de influență a acestuia.</p>
<p>PUNCTE SLABE</p>	<p>Numărul populației active și ocupate este în scădere.</p> <p>Rata de ocupare a populației este sub media națională.</p>

	<p>Numărul mediu de salariați raportați în anul 2016 este mai mic decât în anii anteriori.</p> <p>Nivelul salarial sub media națională, deși gradul de dezvoltare al orașului este ridicat.</p> <p>Abandonul și dezmembrarea fabricilor după anul 1989 a condus la scăderea sectorului industrial atât ca și producție cât și ca venituri realizate.</p> <p>Poluare, aglomerație, discomfort pentru cetățeni datorită afluxului mare de lucrători ce tranzitează orașul.</p> <p>Terenuri contaminate de activități ale industriei extractive.</p> <p>Importul masiv de echipamente și utilaje în detrimentul producătorilor locali.</p> <p>Lipsa unei autostrăzi care să poată facilita accesibilitatea pentru dezvoltarea afacerilor.</p> <p>Pondere scăzută a întreprinderilor medii și mari în totalul întreprinderi.</p> <p>Economia locală este dominată de companii mari cu capital străin în lipsa unei clase locale solide de antreprenori.</p> <p>Neatragerea fondurilor structurale pentru dezvoltarea IMM-urilor.</p> <p>Concentrarea agenților economici în aria de influență a municipiului reședință de județ (U.A.T. cu număr ridicat de agenți economici/ locuitor).</p> <p>La nivel local nu există un cluster agricol pentru încurajarea sectorului la nivel local.</p> <p>Cheltuieli însemnate pentru reconvenșia și administrarea parcurilor industriale.</p> <p>Domeniul cercetării-dezvoltării are rezultate slabe, fiind necesare investiții majore.</p> <p>Resurse financiare necesare sectorului industrial pentru re tehnologizare, și eficientizare a activității .</p> <p>Zone industriale abandonate care prezintă riscuri majore de mediu.</p> <p>Analiza bazei economice locale relevă o scădere semnificativă din punct de vedere al industriei petrolului.</p> <p>Lipsa unor rețele funcționale de afaceri, lanțuri de furnizare și clustere inovative.</p> <p>Declinul sectorului CDI de la nivel local, ca urmare a subfinanțării acestui domeniu.</p>
OPORTUNITĂȚI	<p>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).</p> <p>Noi dezvoltări care însumează activități comerciale/industriale și de depozitare apar și în lungul centurii orașului, cu precădere pe segmentul care DN1-DN1A.</p> <p>Creșterea ponderea companiilor specializate pe comerț, logistică și activități industriale care sunt localizate preponderent în lungul</p>

	<p>penetrantelor majore (DN1, DN 72 și DN1B) și a centurii.</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor de transport și logistică.</p> <p>Salariul mediu la nivelul județului Prahova este pe un trend crescător în ultimii ani.</p> <p>Atragerea forței de muncă din localitățile limitrofe.</p> <p>Situare pe locul 8 în clasamentul național privind numărul agenților economici la nivel județean.</p> <p>Sectorul IMM mai dezvoltat comparativ cu județele învecinate.</p> <p>Interes crescut al investitorilor datorită zonei foarte dezvoltate industrial.</p> <p>Crearea de noi oportunități de afaceri, ce va aduce creșterea economiei locale prin dezvoltarea căilor de comunicație.</p> <p>Dezvoltarea potențială a județului ca urmare a construcției autostrăzii București-Brașov.</p> <p>Revitalizarea sectorului construcțiilor după anii 2007-2008 când a fost puternic afectat de recesiune.</p> <p>Avantajul funcționării celui mai mare parc logistic din Europa central și de sud-est.</p> <p>Dezvoltarea parcurilor industriale și a centrelor de afaceri poate atrage noi investitori în zonă.</p> <p>Stimularea de investiții prin atragerea fondurilor europene programul POR 2014-2020 care finanțează dezvoltarea locală.</p> <p>Revigorarea industriei grele.</p> <p>Îmbunătățirea infrastructurii, și forța de muncă specializată va conduce la creșterea intereselor investitorilor pentru dezvoltarea unei afaceri în localitate.</p> <p>Dezvoltarea potențialului agricol în domeniul pomiculturii și viticulturii.</p> <p>Dezvoltarea sectorului energiei regenerabile, zona având potențial ridicat și o cerere crescută pentru energie.</p> <p>Dezvoltarea turismului de tranzit, de afaceri, cultural.</p>
AMENINȚĂRI	<p>Diversificarea funcțională și economică 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.</p> <p>Profilul economic a orașelor incluse în zona metropolitană se bazează pe comerțul cu 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).</p>

	<p>Scăderea numărului de firme active din Polul de Creștere Ploiești cu 13,9% în perioada 2007-2013, pe fondul crizei economice.</p> <p>Tendința de dezindustrializare incepand cu anul 1989 se poate mentine si in viitor.</p> <p>Nivelul salarial redus care încurajează forța de muncă calificată să emigreze.</p> <p>Lipsa competitivității în atragerea fondurilor nerambursabile.</p> <p>Modificări legislative.</p> <p>Migrația forței de muncă calificate.</p> <p>Deteriorarea situației economice-recesiune poate afecta negativ forța de muncă prin restrângerea activității companiilor.</p> <p>Proximitatea față de București poate determina forța de muncă sa migreze în căutarea de venituri mai mari.</p> <p>Atragerea potențialilor investitori de alte județe aflate în competiție cu Ploieștiul.</p> <p>Epuizarea resurselor naturale în următorii 30-40 ani, provocând migrația industriei de prelucrare a petrolului în zona Mării Negre.</p> <p>Investiții mari pentru reducerea impactului industriei asupra mediului inconjurator.</p>
MĂSURI NECESARE	<p>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 atragerea și retenția forței de muncă de calificare superioară.</p> <p>Sprrijinirea 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.</p> <p>Extinderea și specializarea infrastructurii de sprrijinire a afacerilor de la nivel local.</p> <p>Dezvoltarea parteneriatului între firme private și mediul universitar.</p> <p>Susținerea lanțurilor de producție prin facilitarea accesului firmelor la rezultate ale cercetării, tehnologizare și resurse umane.</p> <p>Dezvoltarea serviciilor în funcție de cererile de pe piață, cu accent pe nevoile populației, inovare, creativitate și turism.</p> <p>Sprrijinirea inițiativelor de afaceri /antreprenoriatului local.</p> <p>Clarificarea statutului terenurilor de tip brownfield aflate în intravilanul municipiului - valorificând zonele industriale extinse, și în prezent neutilizate, din cadrul orașului.</p>