



Studiu Relațiile Periurbane

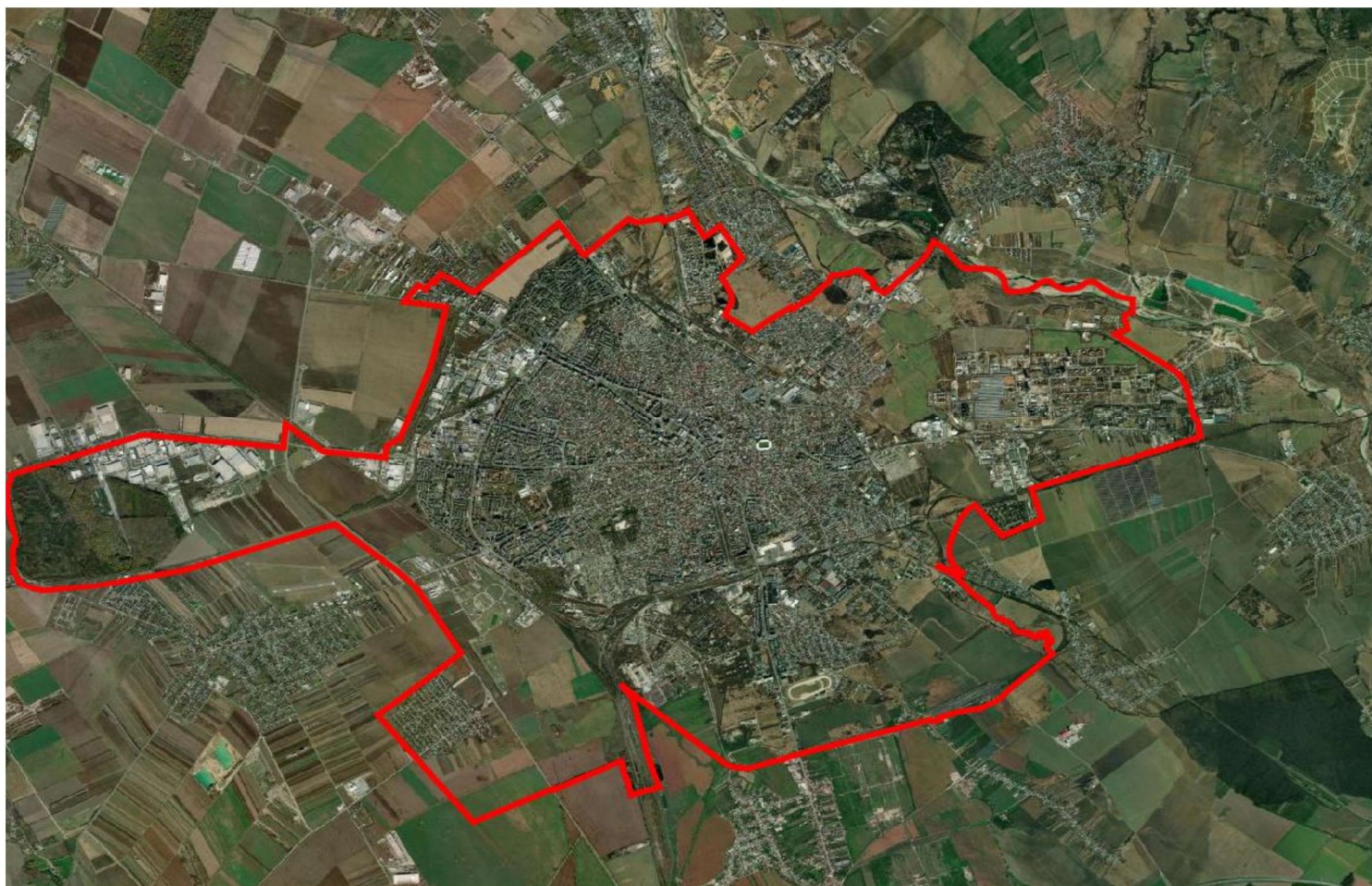
Beneficiar

Municipiul Ploiești, județul Prahova

Proiectant General

Vego Concept Engineering S.R.L.

ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI PLOIEȘTI





FOAIE DE CAPĂT

Denumire proiect	Actualizarea Planului Urbanistic General al Municipiului Ploiești
Beneficiar	Municipiul Ploiești, județul Prahova
Proiectant general	Vego Concept Engineering S.R.L.
Studiu	Relatii Periurbane
Data elaborării	MAR 2026 (rev IUNIE 2026)



COLECTIV DE ELABORARE



Șef de proiect

Arh. Iulian CĂMUI

Project manager

Virgil PROFEANU

Colectiv elaborare

Urb. Călin ALEXANDRESCU

Arh. Luiza TĂNASE

Urb. Bianca Raluca Ioana NEDEA

Urb. Alexandru Georgian CHIRITA

Urb. Diana Iulia STĂNCIULESCU

Urb. Andrei Cristian CIOCAN

Urb. Denisa SPIREA

Urb. Andreea Florentina CODREANU

Urb. Andrei Cristian ION



CUPRINS

REZUMAT EXECUTIV	8
TABEL DE CONFORMITATE CU ART. 20 (4) DIN ORD. MDRAP NR. 233/2016.....	11
1. INTRODUCERE: SCOP, OBIECTIVE SI CADRU GENERAL (corespunde Art. 20 (4) lit. a — delimitarea obiectivului)	13
1.1. Scopul si obiectivele studiului.....	13
1.2. Delimitarea ariei de studiu	14
1.3. Cadrul legal si relevanta in contextul actualizarii PUG.....	15
2. METODOLOGIE	18
2.1. Descrierea metodologiei	18
2.1.1. Ipoteze de cercetare si de lucru	18
2.1.2. Modele si procese de analiza.....	19
2.2. Datele de intrare.....	20
2.2.1. Informatii numerice.....	20
2.2.2. Informatii grafice.....	21
2.3. Calitatea datelor de intrare — analiza critica	22
2.4. Datele de iesire	23
3. ANALIZA CRITICA A SITUATIEI EXISTENTE (corespunde Art. 20 (4) lit. b — analiza critica)	25
3.1. Profilul socio-demografic al ariei de studiu	25
3.2. Mobilitatea teritoriala: migratia interna si fluxurile de navetism.....	28



3.3. Profilul economic și specializarea teritorială	30
3.4. Dinamica urbanizării și presiunile asupra teritoriului	32
3.5. Rolul localității în rețeaua de localități	34
4. EVIDENȚIEREA DISFUNCTIONALITĂȚILOR ȘI PRIORITĂȚILE DE INTERVENȚIE (corespunde Art. 20 (4) lit. c — evidențierea disfuncționalităților).....	36
4.1. Disfuncționalitățile	36
4.1.1. Disfuncționalități în rețelele de transport.....	36
4.1.2. Incompatibilități funcționale și conflicte de mediu	37
4.1.3. Discontinuități în rețelele de utilități.....	38
4.2. Prioritățile de intervenție	40
4.2.1. Criterii de ierarhizare	40
4.2.2. Matricea priorităților de intervenție	40
4.2.3. Analiza priorităților	43
5. PROPUNERILE DE ELIMINARE SAU DE DIMINUARE A DISFUNCTIONALITĂȚILOR (corespunde Art. 20 (4) lit. d — propuneri).....	45
5.1. Propuneri pentru infrastructura de transport și mobilitate metropolitană	45
5.2. Propuneri pentru managementul conflictelor funcționale și de mediu	47
5.3. Propuneri pentru integrarea rețelelor de utilități.....	48
6. PROGNOZE, SCENARII ȘI ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE (corespunde Art. 20 (4) lit. e — prognoze/scenarii)	51
6.1. Diagnoza prospectivă — tendințe la nivel european, național și regional	51



6.2. Scenariul A – Consolidarea policentrica si dezvoltarea compacta	52
6.3. Scenariul B – Dezvoltare extensiva in retea verde-albastra	53
6.4. Strategia consolidata – Compactizare policentrica in retea verde	55
7. CONCLUZII SI SINTEZA.....	58
7.1. Sinteza concluziilor si impactul asupra PUG.....	58
7.2. Directii pentru implementare si monitorizare.....	59
7.3. Matricea sintetica diagnoza-propunere	61
7.4. Operatiuni urbane propuse	62
7.4.1. Operatiunea „Coridoare de mobilitate metropolitana”	62
7.4.2. Operatiunea „Reteaua verde-albastra metropolitana”	63
7.4.3. Operatiunea „Regenerare urbana si dezvoltare compacta”	64
7.4.4. Operatiunea „Infrastructura edilitara integrata”	64
7.5. Seturile preliminare de reglementari relationate la operatiunile urbane propuse	65
7.5.1. Reglementari pentru coridoarele de mobilitate metropolitana	65
7.5.2. Reglementari pentru reseaua verde-albastra metropolitana	66
7.5.3. Reglementari pentru regenerarea urbana si dezvoltarea compacta	66
7.5.4. Reglementari pentru infrastructura edilitara integrata	67
7.6. Conditii care asigura viabilitatea solutiilor propuse	67
7.6.1. Viabilitatea juridica si administrativa.....	67
7.6.2. Viabilitatea tehnica si infrastructurala.....	68



7.6.3. Viabilitatea economica si financiara.....	69
7.6.4. Viabilitatea sociala si de mediu	70
8. GLOSAR SI REFERINTE BIBLIOGRAFICE.....	72
8.1. Glosar de termeni	72
8.2. Referinte bibliografice.....	76
Acte normative — legislatie nationala	76
Documente de planificare strategica	78
Documente europene.....	78
Surse statistice oficiale.....	79
Lucrari de specialitate.....	79



REZUMAT EXECUTIV

Prezentul studiu constituie piesa de fundamentare esentiala in cadrul contractului nr. 2820 din 05.02.2025 pentru actualizarea in format GIS a Planului Urbanistic General al Municipiului Ploiesti, elaborata de SC VEGO CONCEPT ENGINEERING SRL. Documentul realizeaza o analiza aprofundata a relatiilor periurbane (RPU), cu scop strategic de cartografiere, intelegere si modelare a interdependentelor dintre polul de crestere Ploiesti si unitatile administrativ-teritoriale (UAT) din zona sa de influenta directa: Blejoi, Bucov, Berceni, Barcanesti, Brazi si Targsorul Vechi. Documentul recunoaste ca dinamica teritoriala contemporana transcende limitele administrative formale, generand o arie functionala a carei dezvoltare necesita o abordare integrata si coordonata.

Studiul este elaborat in conformitate cu cele cinci puncte obligatorii enumerate la articolul 20 alineatul (4) din Ordinul ministrului dezvoltarii regionale si administratiei publice nr. 233/2016 — delimitarea obiectivului, analiza critica, evidentierea disfunctionalitatilor, propuneri, prognoze/scenarii — si raspunde explicit observatiilor formulate de Primaria Municipiului Ploiesti prin adresa nr. R303411 din 26.05.2026 si observatiilor consemnate in Sedinta CTATU din 12.05.2026. Capitolul o al studiului prezinta tabelul de conformitate care evidentiaza corespondenta 1:1 intre structura documentului si cele cinci puncte normative.

Analiza ariei functionale, fundamentata pe datele oficiale ale Recensamantului Populatiei si Locuintelor din 2021 (RPL 2021) publicate de Institutul National de Statistica in perioada 2022-2024, releva existenta unui sistem teritorial unitar. Din perspectiva socio-demografica, municipiul Ploiesti a inregistrat in perioada intercensitara 2011-2022 o scadere semnificativa a populatiei rezidente, de la 209.945 la 180.540 locuitori, o reducere cu 14,01% care situeaza Ploiestiul pe locul 10 in clasamentul celor 102 municipii din Romania. In comunele periurbane se manifesta dinamici divergente: Blejoi a crescut cu 7,92%, Bucov cu 3,84%, Targsoru Vechi cu 14,43%, iar in aria functionala extinsa Paulesti a inregistrat o crestere remarcabila de 35,66%. Comuna Barcanesti reprezinta o exceptie semnificativa: in pofida pozitiei sale strategice pe DN 1 sud, a inregistrat o scadere de 6,63%, atribuabila proximitatii directe cu platformele industriale si calitatii reduse a mediului. Aceste dinamici sunt alimentate de fluxuri zilnice de navetism de peste 30.000 de persoane, care converg spre Ploiesti pentru oportunitati de munca si educatie, exercitand o presiune majora asupra coridoarelor de transport, in special DN 1, DN 1A si DN 1B.



Studiul identifica disfuncționalități structurale majore care rezulta din planificarea istoric fragmentată: congestia cronică a coridoarelor de transport (scor maxim de prioritate, 18 puncte în matricea multicriterială), fragmentarea peisajului și a coridoarelor verzi cu un consum estimat de peste 1.200 hectare de teren agricol în perioada 2000-2024 (scor 17), discontinuități în rețelele de apă și canalizare (scor 16), incompatibilități funcționale industrial-rezidențial la limita administrativă (scor 14) și subutilizarea transportului feroviar pentru navetism (scor 14). La acestea se adaugă „turismul urbanistic”, prin care dezvoltatorii profită de diferențele de reglementare între UAT-uri pentru a maximiza profitul, subminând planificarea coerentă.

Pentru a răspunde acestor provocări structurale, studiul propune o strategie de dezvoltare spațială consolidată, articulată în jurul unui model hibrid de „compactizare policentrică în rețea verde”. Aceasta viziune, fundamentată pe principiile dezvoltării durabile și pe obiectivele Pactului Verde European, prioritizează regenerarea urbană și densificarea inteligentă a municipiului — cu precădere pe siturile industriale brownfield estimate la peste 150 hectare în perimetrul municipal — concomitent cu dezvoltarea unei rețele de poli de servicii secundare în localitățile cheie (Bleji, Bucov, Brazi). Acest model este structurat și limitat de o rețea de coridoare verzi-albastre, protejată la nivel metropolitan, care asigură coerența ecologică și calitatea vieții. Soluția de mobilitate este una multi-modală și ierarhizată, axată pe dezvoltarea unui sistem de tren metropolitan de tip S-Bahn pe magistralele M 300 și M 500, completat de o rețea BRT, noduri intermodale de tip „Park & Ride” la principalele intrări în municipiu și o rețea metropolitană de piste pentru biciclete.

Reglementările propuse pentru viitorul PUG includ mecanisme inovatoare: indicatori urbanistici stimulatori (bonusuri de CUT pentru clădiri nZEB+), coeficient de biotop pe suprafață (CBS) cu valori diferențiate pe zone funcționale, transferul drepturilor de construire (TDR) între zonele protejate și zonele de densificare, mecanisme de captare a valorii pentru recuperarea plusvalorii generate de investițiile publice în infrastructură. Implementarea acestor instrumente este condiționată de operationalizarea Zonei Metropolitane Ploiești conform Legii nr. 246/2022 și de consolidarea Asociațiilor de Dezvoltare Intercomunitară existente în județul Prahova.

În ultima instanță, studiul fundamentează fără echivoc necesitatea ca actualizarea Planului Urbanistic General al municipiului Ploiești să adopte o perspectivă metropolitană, singura capabilă să gestioneze complexitatea realităților teritoriale. Concluziile analitice devin operative prin propunerea unor direcții concrete de reglementare: condiționarea noilor dezvoltări de



impactul asupra sistemului teritorial, crearea unor zone de reglementare comune la limita administrativa pentru a preveni conflictele, prioritizarea proiectelor de infrastructura cu impact regional. Prezentul document nu se limiteaza la a fi o simpla analiza, ci se constituie intr-un instrument strategic care ofera solutii viabile si fundamentate pentru o dezvoltare coerenta, durabila si competitiva a intregii arii functionale a Ploiestiului, in concordanta cu principiile europene de coeziune teritoriala formulate in Agenda Teritoriala 2030.



o. TABEL DE CONFORMITATE CU ART. 20 (4) DIN ORD. MDRAP NR. 233/2016

Acest capitol introductiv stabilește corespondența formală 1:1 între structura prezentului studiu și cele cinci puncte obligatorii enumerate la articolul 20 alineatul (4) din Ordinul ministrului dezvoltării regionale și administrației publice nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism. Incluziunea acestui tabel răspunde direct observațiilor formulate de Primăria Municipiului Ploiești prin adresa nr. R303411/26.05.2026, precum și observațiilor consemnate în Ședința CTATU din 12.05.2026, care au solicitat o aliniere directă și formală a structurii capitolelor studiului cu lista normativă (a-e).

Documentul respectă integral cerințele de conținut prevăzute de Ord. MDRAP nr. 233/2016, Art. 20. Tabelul de mai jos permite cititorului și autorității de avizare să identifice rapid secțiunea din studiu în care este tratat fiecare dintre cele cinci puncte obligatorii.

Lit. Art. 20 (4)	Conținutul normativ	Capitol din studiu	Pagina
a)	Delimitarea obiectivului studiului și a ariei de studiu	Capitolul 1 – INTRODUCERE: SCOP, OBIECTIVE ȘI CADRU GENERAL (secțiunile 1.1 și 1.2)	cf. cuprins
b)	Analiza critică a situației existente	Capitolul 3 – ANALIZA CRITICĂ A SITUAȚIEI EXISTENTE (secțiunile 3.1-3.5)	cf. cuprins
c)	Evidențierea disfuncționalităților și a priorităților de intervenție	Capitolul 4 – EVIDENȚIEREA DISFUNCȚIONALITĂȚILOR ȘI PRIORITĂȚILE DE	cf. cuprins



		INTERVENTIE (sectiunile 4.1-4.2)	
d)	Propunerile de eliminare sau de diminuare a disfunctionalitatilor	Capitolul 5 – PROPUNERI DE ELIMINARE SAU DE DIMINUARE A DISFUNCTIONALITATILOR (sectiunile 5.1-5.3)	cf. cuprins
e)	Prognoze, scenarii sau alternative de dezvoltare	Capitolul 6 – PROGNOZE, SCENARII SI ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE (sectiunile 6.1-6.4)	cf. cuprins

Capitolele complementare 2 (METODOLOGIE), 7 (CONCLUZII SI SINTEZA) si 8 (GLOSAR SI REFERINTE BIBLIOGRAFICE) nu constituie cerinte explicite ale Art. 20 (4), insa sunt incluse pentru a asigura transparenta procesului analitic, trasabilitatea concluziilor si utilizabilitatea documentului ca instrument de fundamentare a Planului Urbanistic General. Acestea sunt elemente de buna practica recomandate de Ghidul GP 038/1999 si de standardele europene in materie de studii de fundamentare a documentatiilor de urbanism.

Pentru a sustine in plus aceasta aliniere normativa, fiecare dintre capitolele 1, 3, 4, 5 si 6 contine in titlul propriu o mentiune explicita a corespondentei cu litera relevanta din Art. 20 (4) Ord. 233/2016, asigurand astfel ca verificarea conformitatii poate fi efectuata si la nivelul cuprinsului.



1. INTRODUCERE: SCOP, OBIECTIVE SI CADRU GENERAL (corespunde Art. 20 (4) lit. a — delimitarea obiectivului)

Acest capitol fundamenteaza demersul metodologic, clarificand scopul, obiectivele, cadrul normativ si limitele teritoriale ale studiului. Studiul este ancorat in legislatia nationala — in special Legea nr. 350/2001 si Ordinul MDRAP nr. 233/2016 privind normele metodologice de aplicare, completate de Ghidul GP 038/1999 — si in cadrul european de coeziune teritoriala, asigurand conformitatea si rigoarea necesare unui studiu de fundamentare a Planului Urbanistic General. Demersul se bazeaza pe o metodologie integrata, combinand analiza juridica, diagnoza teritoriala si planificarea strategica, pentru a oferi o perspectiva holistica asupra interdependentei dintre cadrul normativ si realitatea functionala a sistemului teritorial Ploiesti.

1.1. Scopul si obiectivele studiului

Scopul principal al studiului este de a oferi o fundamentare tehnica si normativa solida pentru actualizarea Planului Urbanistic General (PUG) al municipiului Ploiesti, prin analiza interdependentelor socio-economice, de mobilitate si teritoriale dintre municipiu si unitatile administrativ-teritoriale (UAT) din aria sa de influenta directa. Conform Art. 20 (4) lit. a) din Ord. MDRAP nr. 233/2016, obiectivul acestui studiu este sa delimiteze in mod explicit aria functionala metropolitana a Ploiestii, sa identifice fenomenele care depasesc limitele administrative formale si sa furnizeze instrumentele analitice si normative necesare pentru ca noul PUG sa adopte o perspectiva metropolitana coerenta.

Obiectivele operationale ale studiului sunt urmatoarele:

Delimitarea ariei functionale metropolitane a municipiului Ploiesti, prin identificarea UAT-urilor aflate in interdependenta socio-economica directa cu polul urban (Cap. 1.2);

Caracterizarea cantitativa si calitativa a interdependentelor demografice, economice, de mobilitate si de utilizare a teritoriului dintre municipiu si zona periurbana (Cap. 3);

Identificarea disfunctionalitatilor structurale si a conflictelor teritoriale generate de planificarea fragmentata si de absenta unui cadru de guvernanta metropolitana (Cap. 4);



Formularea unor propuneri concrete de eliminare sau de diminuare a disfuncționalităților, articulate pe trei paliere: infrastructura fizică, reglementare urbanistică și guvernanta instituțională (Cap. 5);

Elaborarea unor prognoze, scenarii alternative și a unei strategii consolidate de dezvoltare spațială pentru aria metropolitană (Cap. 6);

Furnizarea, ca date de ieșire, a unui set de recomandări operative, indicatori monitorizabili și straturi GIS conforme cu Ord. nr. 904/2023, direct utilizabile în elaborarea Memoriului General și a Regulamentului Local de Urbanism ale viitorului PUG (Cap. 7).

Studiul nu se limitează la o simplă analiză descriptivă. Se constituie într-un instrument strategic care propune soluții fundamentate pentru o dezvoltare coerentă, durabilă și competitivă a întregii arii funcționale a Ploieștiului, în concordanță cu principiile europene de coeziune teritorială formulate în Agenda Teritorială 2030 (Germania, 2020) și cu obiectivele Pactului Verde European (Comisia Europeană, 2019).

1.2. Delimitarea ariei de studiu

Aria de studiu este delimitată pentru a reflecta zona funcțională a polului de creștere Ploiești, în care interdependențele socio-economice și de mobilitate creează un sistem teritorial unitar. După cum subliniază UN-Habitat în „Urban Planning for City Leaders” (ediția a 2-a, 2013, p. 10), planificarea urbană contemporană trebuie să anticipeze nevoile și să coordoneze eforturile la scară reală a fenomenelor, depășind limitele administrative formale.

Aria primară de studiu cuprinde șase unități administrativ-teritoriale învecinate municipiului Ploiești, în contact direct administrativ și în interdependență funcțională intensă cu acesta:

Comuna Blejoi — la nord;

Comuna Bucov — la est-nord-est;

Comuna Berceni — la est-sud-est;

Comuna Barcanesti — la sud;

Comuna Brazi — la sud-vest;



Comuna Targsoru Vechi — la vest.

Aceasta delimitare corespunde zonei de contact administrativ direct si reflecta unitatea functionala observabila in fluxurile zilnice de navetism, in extinderea retelelor de utilitati si in continuitatea peisajului periurban. Decizia de a opera analiza primara pe acest perimetru asigura comparabilitatea cu studiile anterioare de fundamentare si cu Memoriul General al PUG in curs de actualizare.

Aria extinsa de referinta — folosita pentru analize comparative si pentru prognozele din Cap. 6 — include doua UAT-uri suplimentare, parte a proiectului Zonei Metropolitane Ploiesti aflate in curs de constituire: comuna Paulesti (la nord-vest) si comuna Aricestii Rahtivani (la vest-nord-vest). Includerea acestora se justifica prin dinamica demografica puternica observata in perioada 2011-2022 (crestere de +35,66% la Paulesti, conform datelor Recensamantului Populatiei si Locuintelor 2021 al Institutului National de Statistica) si prin rolul economic in dezvoltare al parcurilor industriale si logistice de pe coridorul Ploiesti-Bucuresti (A3). Aceasta abordare in doua trepte permite analiza simultana a zonei de contact imediat si a zonei functionale extinse, fara a compromite coerenta documentatiei de baza.

1.3. Cadrul legal si relevanta in contextul actualizarii PUG

Prevederile legale si documentele strategice constituie cadrul director pentru studiile de fundamentare, asigurand coerenta, legalitatea si auditabilitatea acestora. Actele normative si documentele strategice esentiale care guverneaza prezentul demers sunt urmatoarele:

Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare — actul fundamental care defineste principiile planificarii spatiale in Romania si cadrul de elaborare a documentatiilor de urbanism (Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 373/10.07.2001);

Ordinul ministrului dezvoltarii regionale si administratiei publice nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 si de elaborare si actualizare a documentatiilor de urbanism — actul care stabileste continutul-cadru al studiilor de fundamentare, in special prin Art. 20 (4) care enumera cele cinci puncte obligatorii ale demersului



(delimitarea obiectivului, analiza critică, evidențierea disfuncționalităților, propuneri, prognoze/scenarii);

Ghidul privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al Planului Urbanistic General GP 038/1999, aprobat prin Ordinul MLPAT nr. 13/N/1999 — document tehnic care detaliază tipologia și conținutul studiilor de fundamentare;

Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare — actul care reglementează autorizarea construcțiilor pe baza documentațiilor de urbanism aprobate;

Hotărârea Guvernului nr. 525/1996 pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism, republicată — actul care stabilește regulile generale aplicabile în zonele funcționale, cu impact direct asupra reglementărilor Regulamentului Local de Urbanism;

Ordonanța de Urgență nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare — actul care guvernează evaluarea de mediu, inclusiv Evaluarea Strategică de Mediu (SEA) pentru PUG;

Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane — cadrul juridic pentru cooperarea inter-administrativă și pentru constituirea formală a Zonei Metropolitane Ploiești, aflată în curs de organizare;

Ordinul ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației nr. 904/2023 pentru aprobarea Normelor tehnice privind seturile de date spațiale aferente documentațiilor de urbanism — actul care impune crearea și gestionarea bazelor de date urbane în format GIS, sistem de proiecție Stereografic 1970, cu corelare la EPSG:3844;

Legea nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național — Secțiunea a IV-a, Rețeaua de localități, care conferă municipiului Ploiești statutul de rang I, cu rol de pol de dezvoltare de importanță națională;

Legea nr. 575/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național — Secțiunea a V-a, Zone de risc natural, relevantă pentru analiza vulnerabilității teritoriului (risc seismic ridicat, risc de inundații în luncile Teleajen și Prahova);



Strategia de Dezvoltare Teritoriala a Romaniei (SDTR), aprobata prin Hotararea de Guvern nr. 296/2016 — documentul strategic national care orienteaza politicile de dezvoltare teritoriala;

Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean (PATJ) Prahova, in forma actualizata aprobata prin Hotararea Consiliului Judetean Prahova nr. 94 din 30.04.2024 — documentul director la nivel judetean care defineste directiile strategice de dezvoltare spatiala;

Strategia Integrata de Dezvoltare Urbana a Municipiului Ploiesti pentru perioada 2021-2027 (SIDU), document strategic local elaborat in cadrul programelor de coeziune europene, care orienteaza investitiile publice si prioritatile sectoriale.

Aceasta ierarhie normativa stabileste cadrul de aplicabilitate al studiului si limitele in care propunerile pot fi transpuse in reglementari urbanistice. Pentru fiecare propunere formulata in Cap. 5 si 6 se va indica explicit actul normativ care o sustine si in raport cu care se asigura conformitatea, asigurand astfel auditabilitatea integrala a demersului.

Relevanta in contextul actualizarii PUG. Prezentul studiu se inscrie in faza de fundamentare a procesului de actualizare a Planului Urbanistic General al municipiului Ploiesti, derulat in baza contractului nr. 2820/05.02.2025 incheiat intre Municipiul Ploiesti si SC VEGO CONCEPT ENGINEERING SRL. Concluziile sale fundamenteaza propunerile din Memoriul General si reglementarile din Regulamentul Local de Urbanism, asigurand ca noul PUG raspunde nu doar nevoilor administrative ale municipiului, ci si dinamicii reale a sistemului teritorial functional in care acesta se inscrie.



2. METODOLOGIE

Acest capitol formalizeaza arhitectura procedurala a studiului, raspunzand cerintei de a consolida intr-o sectiune distincta si coerenta cadrul metodologic al analizei. Metodologia este conceputa pentru a garanta transparenta, trasabilitatea si rigoarea stiintifica a demersului, transformand studiul intr-un instrument de fundamentare robust, auditabil si verificabil pentru procesul de actualizare a Planului Urbanistic General. In cele ce urmeaza, sunt articulate ipotezele de lucru, sunt descrise modelele de analiza cantitativa si calitativa si este inventariat setul de surse de date utilizate, creand astfel o fundatie transparenta pentru capitolele analitice subsecvente.

2.1. Descrierea metodologiei

Metodologia adoptata este una integrata si multi-criteriala, proiectata pentru a surprinde complexitatea relatiilor periurbane. Abordarea combina sistematic analiza cantitativa, fundamentata pe date statistice oficiale si pe prelucrari geospatiale avansate, cu analiza calitativa, bazata pe o cercetare documentara aprofundata a politicilor publice si a cadrului de planificare. Aceasta abordare hibrida permite o intelegere holistica a sistemului teritorial metropolitan, capturand atat dinamica masurabila a fenomenelor demografice, economice si de mobilitate, cat si cadrele strategice, percepserile actorilor locali si contextele care modeleaza dezvoltarea spatiala.

2.1.1. Ipoteze de cercetare si de lucru

Demersul analitic este structurat in jurul unui set de trei ipoteze fundamentale, care ghideaza procesul de cercetare, colectare a datelor si interpretare a rezultatelor. Aceste ipoteze nu reprezinta concluzii prestabilite, ci premise logice care sunt testate si validate pe parcursul studiului.

Ipoteza centrala a sistemului teritorial unitar. Se postuleaza ca interdependentele socio-economice si de mobilitate dintre municipiul Ploiesti si unitatile administrativ-teritoriale invecinate sunt suficient de intense si structurate pentru a defini un sistem teritorial functional unitar. Granitele reale ale acestui sistem, definite de fluxurile cotidiene, transcend limitele administrative formale, ceea ce face ca o abordare a planificarii la scara unui singur UAT sa fie inherent incompleta si ineficienta.



Ipoteza polarizării și a suburbanizării duale. Se presupune că Ploieștiul funcționează ca un pol de creștere dominant, care exercită o atracție semnificativă asupra zonei înconjurătoare. Aceasta polarizare generează două fenomene simultane: pe de o parte, fluxuri intense de navetism pentru muncă, educație și servicii; pe de altă parte, un proces de suburbanizare caracterizat prin migrația populației din centrul urban către localitățile din prima coroană periurbană.

Ipoteza planificării fragmentate generatoare de conflicte. Se consideră că absența unui cadru de guvernanta metropolitană formalizat și planificarea neunitară, realizată izolat la nivelul fiecărui UAT, au condus la apariția unor conflicte funcționale la limitele administrative (incompatibilități industrial-rezidențial), la discontinuități în rețelele de infrastructură și la un consum ineficient și speculativ de teren.

2.1.2. Modele și procese de analiză

Pentru a valida aceste ipoteze și a atinge obiectivele studiului, au fost utilizate modele și procese de analiză complementare, structurate pe două paliere principale.

Analiza cantitativă. Au fost colectate și prelucrate seturi de date de la Institutul Național de Statistică (platforma TEMPO-Online și datele Recensământului Populației și Locuințelor din 2021, publicate în tranșe oficiale în perioada 2022-2024), Oficiul Național al Registrului Comerțului și alte surse oficiale, cu o ancoră temporală concentrată pe perioada 2021-2025. S-au analizat indicatori demografici (populația rezidentă, structura pe grupe de vârstă, sporul natural, soldul migratoriu), economici (structura firmelor pe coduri CAEN, cifră de afaceri, numărul de salariați) și sociali (datele de navetism pentru muncă și educație, conform RPL 2021). În cadrul analizei geospațiale s-a folosit sistemul de proiecție Stereografic 1970, conform Ord. MDLPA nr. 904/2023. Prin corelarea ortofotoplanurilor istorice (din anii 2000) cu zborurile fotogrammetrice recente și cu datele cadastrale, s-a cuantificat evoluția intravilanului și consumul de terenuri agricole.

Analiza calitativă. Au fost analizate sistematic documentele de amenajare a teritoriului și strategiile de dezvoltare de rang superior — Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN), Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Prahova actualizat în 2024, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Ploiești 2021-2027 și planurile de mobilitate urbană durabilă — pentru a extrage constrângerile, oportunitățile și direcțiile strategice. S-au analizat Planurile Urbanistice Generale și Zonale relevante din UAT-urile studiate pentru a identifica diferențele de reglementare, sursele



conflictelor functionale si gradul de coordonare a politicilor de dezvoltare. Analiza se ancoreaza in teorii fundamentale ale planificarii urbane, precum cele formulate de William H. Whyte in „The Social Life of Small Urban Spaces” (The Conservation Foundation, 1980, p. 15) si de Jan Gehl in „Life Between Buildings: Using Public Space” (Island Press, 2011, p. 3), care subliniaza importanta scarii umane si a observarii directe a comportamentului in spatiul public.

Analiza datelor statistice si GIS a fost completata de o etapa de recunoastere in teren, realizata in perioada februarie-martie 2026, pentru validarea vizuala a principalelor zone de conflict functional si a punctelor de congestie a traficului identificate analitic. Procesul de analiza a fost iterativ, implicand o triangulare constanta a surselor de date: concluziile derivate din analiza statistica au fost verificate prin analiza spatiala si nuanate prin cercetarea documentara, asigurand construirea unei diagnoze multidimensionale.

2.2. Datele de intrare

Calitatea si relevanta datelor de intrare constituie fundamentul unui studiu riguros. Pentru acest demers, s-a instituit o ierarhie a credibilitatii surselor si s-a urmarit cu strictete utilizarea celor mai recente date disponibile, cu o ancora temporala de referinta 2021-2025 si respectand constrangerea unei vechimi maxime de 3 ani pentru majoritatea seturilor de date dinamice, conform Art. 20 (2) din Ord. MDRAP nr. 233/2016.

2.2.1. Informatii numerice

Sursele de date cantitative utilizate in studiu sunt exclusiv oficiale si verificabile.

Date statistice oficiale. Sursa principala este Institutul National de Statistica (INS), prin platforma TEMPO-Online si prin publicatiile oficiale ale Recensamantului Populatiei si Locuintelor din anul 2021 (RPL 2021). Indicatorii utilizati includ populatia rezidenta, structura pe grupe de varsta si sexe, sporul natural, soldul migratoriu, populatia ocupata, numarul de salariati pe sectoare economice si fluxurile de navetism pentru munca si educatie. Ancora temporala pentru datele anuale si trimestriale este perioada 2021-2024, asigurand actualitatea analizei.



Date economice. Sursa este Oficiul National al Registrului Comertului (ONRC), pentru indicatori precum numarul de firme active, cifra de afaceri pe coduri CAEN, distribuita pe UAT-uri si dinamica inmatricularilor si radierilor de firme. Ancora temporală este 2023-2024.

Date administrative si de planificare. Sursele includ autoritatile administratiei publice locale (APL) din aria de studiu, Consiliul Judetean Prahova si Strategia Integrata de Dezvoltare Urbana Ploiesti 2021-2027. Indicatorii includ bugete locale, liste de investitii publice, strategii de dezvoltare locala, date agregate privind autorizatiile de construire emise si planuri de mobilitate urbana durabila.

2.2.2. Informatii grafice

Analiza spatiala s-a bazat pe un set comprehensiv de date geospatiale, gestionate intr-un sistem GIS conform standardelor nationale. Toate datele grafice au fost prelucrate si integrate in sistemul de proiectie national Stereografic 1970, in conformitate cu Ord. MDLPA nr. 904/2023 (corespondent EPSG:3844).

Date geospatiale de referinta. Sursa principala este Agentia Nationala de Cadastru si Publicitate Imobiliara (ANCPPI), prin Geoportalul INSPIRE al Romaniei. Straturile utilizate includ limitele administrativ-teritoriale oficiale, ortofotoplanurile (cele mai recente zboruri fotogrammetrice disponibile), modelul digital al terenului (DTM), rețeaua hidrografica si rețeaua de transport nationala si judeteană.

Date de planificare urbanistica. Sursele sunt arhivele autoritatilor publice locale si documentatiile de urbanism aprobate (PUG, PUZ) in format digital, acolo unde au fost disponibile. Straturile includ limitele intravilan istorice si actuale, zonificarile functionale si reglementarile urbanistice transpuse in format vectorial pentru analize comparative.

Date sectoriale. Sursele sunt operatorii de rețele de transport si utilitati, precum si studiile de specialitate (studii de trafic, harti strategice de zgomot, harti de risc). Straturile includ rețelele tehnico-edilitare majore, hartile de zgomot pentru coridoarele principale de transport si hartile de risc la inundatii si alunecari de teren, elaborate in conformitate cu Legea nr. 575/2001 (PATN — Sectiunea V: Zone de risc natural).



Fiecare set de date a fost supus unei analize critice preliminare privind acuratența, completitudinea și actualitatea. Acest proces de validare, detaliat în subcapitolul următor, este esențial pentru a asigura rigoarea și credibilitatea demersului analitic.

2.3. Calitatea datelor de intrare — analiza critica

Rigoarea științifică și relevanța practică a prezentului studiu depind în mod fundamental de calitatea datelor de intrare. În conformitate cu cerințele metodologice, acest subcapitol realizează o analiză critică a surselor de date utilizate, evaluând acuratența, actualitatea, completitudinea și coerența acestora. Procesul de validare este esențial pentru a înțelege limitările analizei, pentru a cuantifica gradul de incertitudine al concluziilor și pentru a asigura o fundamentare transparentă și onestă a deciziilor de planificare.

Tabelul 1 prezintă evaluarea critică a principalelor categorii de surse utilizate.

Tip sursa de date	Puncte tari	Puncte slabe / Limitari	Măsuri de corectie / Atenuare	Grad încredere (NCD)
Date statistice (INS, ONRC)	Metodologie standardizată, acoperire națională, grad ridicat de autoritate	Granularitate teritorială redusă (nivel UAT), decalaj temporal de publicare	Corelare cu date locale, utilizare a celor mai recente serii anuale disponibile	A (Acurat)
Date administrative (APL)	Specificitate locală, relevanță directă pentru obiectivele studiului	Grad variabil de actualizare, format eterogen, accesibilitate uneori redusă	Validare încrucișată, normalizare și standardizare a formatelor	B (Benefic)
Date geospatiale (ANCPI)	Precizie ridicată (suport topografic,	Actualizare periodică (ortofoto),	Verificare pe ortofotoplanuri recente,	A (Acurat)



	cadastru), standarde nationale	potentiale inconsecvente geometrice / de atribut	proceduri de validare topologica	
Documentatii de urbanism	Ofera cadrul de reglementare existent si intentiile de dezvoltare	Eterogenitate (an, format, metodologie), neconcordante la limitele UAT	Efort de armonizare si georeferentiere, analiza comparativa critica	C (Corelabil)
Date sectoriale (operatori, studii)	Specificitate tehnica, acoperire focalizata pe domeniul de interes	Acoperire teritoriala incompleta, format eterogen, drepturi de proprietate	Solicitari oficiale, integrare prin protocoale, normalizare metadate	B (Benefic)

Analiza critica a datelor numerice releva ca, desi oficiale, datele statistice prezinta o granularitate teritoriala care poate masca disparitati semnificative la nivel infra-comunal. Decalajul temporal de publicare necesita o corelare constanta cu surse mai dinamice (date administrative, observatii in teren). Datele Recensamantului 2021, publicate progresiv de INS in perioada 2022-2024, ofera totusi cea mai recenta imagine exhaustiva a structurii demografice si a fluxurilor de navetism la scara metropolitana.

Analiza critica a datelor grafice evidentiaza ca, desi suportul topografic si cadastral este de inalta precizie, o provocare majora a fost asigurarea completitudinii si coerentei documentatiilor de urbanism anterioare, elaborate in perioade si formate diferite. Prin recunoasterea si documentarea explicita a acestor limitari, studiul adopta o abordare prudenta, subliniind ca rezultatele trebuie interpretate in contextul calitatii datelor disponibile.

2.4. Datele de iesire



Datele de iesire ale studiului reprezinta sinteza procesului analitic si constituie produsele concrete care fundamenteaza direct reglementarile si proiectele strategice din cadrul PUG. Acestea sunt structurate in doua categorii complementare: date textuale (rapoarte, concluzii, recomandari) si date geospatiale (harti tematice, straturi vectoriale), asigurand un transfer complet si operational al cunoasterii catre echipa de proiectare.

Date textuale. Componenta textuala este conceputa pentru a fi direct utilizabila in Memoriul General si in Regulamentul Local de Urbanism (RLU) al PUG. Aceasta include: diagnoza sintetica a ariei functionale (un text coerent care descrie principalele tendinte, disfunctionalitati si potentiale de dezvoltare la scara metropolitana); concluzii operative formulate la finalul fiecarui capitol analitic, orientate spre actiune si evidentiind implicatiile pentru planificarea municipiului; seturi preliminare de recomandari si reglementari (conditii de construire in zonele de interfata administrativa, criterii de performanta pentru noile dezvoltari cu impact metropolitan, propuneri de instituire a unor zone de protectie sau de reglementare comuna); fise de proiecte strategice (schite pentru proiecte de interes metropolitan, precum tren metropolitan sau centura verde, care pot fi incluse in portofoliul de investitii al PUG).

Date geospatiale. Toate analizele cu componenta spatiala sunt materializate in straturi de date GIS, elaborate in conformitate cu Ordinul ministrului dezvoltarii, lucrarilor publice si administratiei nr. 904/2023 privind aprobarea Normelor tehnice privind seturile de date spatiale aferente documentatiilor de urbanism (Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, 2023). Acestea vor fi predate in formate interoperabile (in special GeoPackage .gpkg, conform specificatiilor Ord. 904/2023) si vor include: delimitarea ariei functionale, harti tematice (dinamica demografica, fluxurile de navetism, distributia polilor economici, evolutia intravilanului), cartografierea conflictelor (locuri precise pentru conflictele functionale, discontinuitatile in infrastructura si zonele de presiune imobiliara) si sinteza propunerilor (trasee ale coridoarelor verzi-albastre, localizarea polilor secundari de dezvoltare, proiecte de infrastructura).

Aceasta abordare duala asigura faptul ca rezultatele studiului nu raman la un nivel abstract, ci devin instrumente de lucru concrete, direct integrabile in procesul de elaborare a noii documentatii PUG, asigurand o legatura logica si trasabila intre diagnoza si propunere.



3. ANALIZA CRITICA A SITUATIEI EXISTENTE (corespunde Art. 20 (4) lit. b — analiza critica)

Acest capitol realizeaza o diagnoza aprofundata a situatiei existente in aria de studiu, consolidand si actualizand analizele socio-demografice, economice, de mobilitate si de utilizare a teritoriului. Demersul nu este unul pur descriptiv, ci unul critic, menit sa evidentieze tendintele structurale, interdependentele functionale si disfunctionalitatile care modeleaza dinamica metropolitana a Ploiestiului. Fiecare componenta a analizei este finalizata prin formularea unor concluzii operative, care fundamenteaza direct necesitatea si directiile de reglementare din cadrul Planului Urbanistic General. Astfel, acest capitol construiește puntea logica între starea de fapt a teritoriului si strategia de dezvoltare propusa.

3.1. Profilul socio-demografic al ariei de studiu

Profilul socio-demografic al ariei metropolitane Ploiesti este analizat pe baza datelor oficiale ale Recensamantului Populatiei si Locuintelor din anul 2021 (RPL 2021), publicate de Institutul National de Statistica in transe oficiale in perioada 2022-2024, comparate cu datele Recensamantului din 2011 si cu seriile temporale TEMPO-Online pentru perioada 2011-2024. Datele utilizate in aceasta sectiune sunt verificabile si reprezinta cele mai recente surse oficiale disponibile la data elaborarii studiului.

Tabelul 2 prezinta evolutia populatiei rezidente in municipiul Ploiesti si in cele sase UAT-uri din aria primara de studiu, completata cu cele doua UAT-uri din aria functionala extinsa.

UAT	Populatie 2011	Populatie 2022 (RPL 2021)	Variatie absoluta	Variatie procentuala
Municipiul Ploiesti	209.945	180.540	-29.405	-14,01%
Comuna Blejoi	8.575	9.254	+679	+7,92%
Comuna Bucov	10.388	10.787	+399	+3,84%



Comuna Targsoru Vechi	9.117	10.433	+1.316	+14,43%
Comuna Berceni	..GAP_2011..	5.925	..GAP..	..GAP..
Comuna Barcanesti	9.384	8.762	-622	-6,63%
Comuna Brazi	..GAP_2011..	7.811	..GAP..	..GAP..
Comuna Paulesti (aria extinsa)	5.886	7.985	+2.099	+35,66%
Comuna Aricestii Rahtivani (aria extinsa)	..GAP_2011..	8.173	..GAP..	..GAP..
TOTAL aria primara (6 UAT + municipiu)	247.409 (estimat partial)	232.512 (verificat)	-14.897 (calcul)	-6,02% (calcul)

Datele Recensamantului releva o dinamica demografica divergenta, indicator clar al procesului de suburbanizare. Municipiul Ploiesti a inregistrat o scadere semnificativa a populatiei rezidente cu 14,01% intre 2011 si 2022, de la 209.945 la 180.540 locuitori, pierzand 29.405 persoane in perioada intercensitara. Aceasta scadere este una dintre cele mai accentuate dintre municipiile resedinta de judet din Romania si situeaza Ploiestiul pe locul 10 in clasamentul celor 102 municipii ale tarii, dupa criteriul populatiei rezidente, conform comunicarii oficiale a Institutului National de Statistica.

In contrast, majoritatea comunelor periurbane au cunoscut variatii moderat pozitive sau au inregistrat scaderi modeste. Comuna Blejoi a inregistrat o crestere de +7,92% (679 locuitori), Bucov +3,84% (399 locuitori), Targsoru Vechi +14,43% (1.316 locuitori). In aria functionala extinsa, comuna Paulesti a inregistrat cea mai puternica crestere relativa din intreaga zona metropolitana, de +35,66% (2.099 locuitori), confirmand polarizarea suburbanizarii catre nord-vest, pe coridorul DN 1A.



Trebuie subliniata o particularitate semnificativa care contrazice ipoteza generala a suburbanizarii uniforme: comuna Barcanesti, in pofida pozitiei sale strategice pe DN 1 la sudul municipiului Ploiesti, a inregistrat o scadere de -6,63% (622 locuitori), de la 9.384 la 8.762 locuitori. Aceasta scadere este atribuibila in principal proximitatii directe cu marile platforme industriale (rafinarii, depozite petrochimice) si efectelor de respingere generate de calitatea redusa a mediului (poluare atmosferica, zgomot industrial), precum si de absenta unei oferte rezidentiale atractive in comparatie cu localitatile din nordul si nord-estul polului urban. Aceasta constatare are implicatii directe pentru PUG, intrucat reglementarile referitoare la zonele de tampon si la coridoarele de protectie devin prioritare in aria Brazi-Barcanesti-Ploiesti Sud.

Pe ansamblul ariei primare de studiu (municipiu + 6 comune), populatia totala rezidenta in anul 2022 era de 232.512 locuitori, in scadere fata de 2011, cand totalul estimat depasca 247.000. Aceasta scadere agregata reflecta atat factorii structurali (spor natural negativ, migratie externa pentru oportunitati economice) cat si redistributia interna catre alte zone metropolitane (Bucuresti-Ilfov, Cluj-Napoca, Timisoara).

Structura populatiei pe grupe de varsta indica un profil demografic in tranzitie. Conform datelor RPL 2021 publicate de INS, in municipiul Ploiesti grupa cea mai numeroasa este 50-59 de ani (15,94% din total), iar grupa 80+ de ani reprezinta 5,38%. Intervalul 0-49 de ani reprezinta 54,18% din total, sub media nationala de aproximativ 60%, indicand un proces de imbatranire demografica mai accentuat decat la nivel national. In comunele periurbane, profilul de varsta este in general mai tanar — de exemplu, in comuna Blejoi, grupa cea mai numeroasa este 40-49 de ani (17,84%), iar in Barcanesti grupa 40-49 ani reprezinta 16,30%, ambele cu un interval 0-49 ani peste media municipiului, ceea ce confirma atractivitatea zonelor periurbane pentru familii tinere active.

Distributia pe sexe in municipiul Ploiesti, conform RPL 2021, este de 97.115 femei (53,79%) si 83.425 barbati (46,21%), un raport de feminizare specific zonelor urbane mature cu industrie in restructurare. In comunele periurbane raportul este mai echilibrat (in Blejoi: 50,82% femei; in Barcanesti: 51,91% femei).



Structura etnica si confesionala, conform RPL 2021, este dominata de populatia de etnie romana (81% in municipiul Ploiesti, peste 87% in Barcanesti, 89,46% in Blejoi) si de confesiunea ortodoxa (78,59% in municipiu, 84,70% in Blejoi, 86,92% in Barcanesti).

Implicatii pentru PUG. Diagnoza demografica genereaza trei implicatii directe pentru actualizarea PUG.

Dimensionarea dotarilor publice. PUG trebuie sa planifice o retea de dotari publice (gradinite, scoli, unitati medicale, dotari culturale) nu doar pentru populatia rezidenta a municipiului Ploiesti, ci pentru bazinul de deservire metropolitan, care depaseste 232.000 de locuitori in aria primara si 248.000 in aria functionala extinsa. Capacitatea actuala a dotarilor trebuie reevaluada in raport cu fluxurile zilnice de servicii catre municipiu, in special pentru educatie si sanatate.

Politicile de locuire si combaterea suburbanizarii. Politicile de locuire prevazute in PUG trebuie sa raspunda tendintei de suburbanizare prin masuri care sa creasca atractivitatea locuirii in municipiu, in special densificarea inteligenta si regenerarea urbana pe siturile industriale brownfield. Simultan, in comunele periurbane (in special Blejoi, Targsoru Vechi, Paulesti), reglementarile trebuie sa conditioneze noile dezvoltari de asigurarea echiparii edilitare complete si de respectarea unui standard de calitate a mediului construit.

Coeziune sociala si echilibru intergenerational. Tendintele divergente intre municipiu (imbatranire) si comune (intinerire) genereaza un risc de segregare spatiala si sociala. PUG trebuie sa propuna o strategie de dotari publice si servicii care sa asigure coeziunea intregii arii functionale, prevenind fenomenele de izolare a populatiei varstnice in centrul urban si de subdimensionare a serviciilor pentru tineri in periferiile in expansiune.

3.2. Mobilitatea teritoriala: migratia interna si fluxurile de navetism

Mobilitatea zilnica a populatiei este cea mai directa manifestare a relatiilor functionale dintre municipiul Ploiesti si zona sa periurbana. Fluxurile de navetism pentru munca si educatie functioneaza ca arterele sistemului metropolitan, iar identificarea coridoarelor de mobilitate si a intensitatii acestora permite vizualizarea gradului de interdependenta intre polul de crestere Ploiesti si zona periurbana. Aceasta analiza este cruciala pentru dimensionarea infrastructurii si pentru planificarea unor servicii de transport public eficiente.



Cartografierea fluxurilor de navetism de tip origine-destinație, realizată pe baza datelor agregate de la Recensământul Populației și Locuințelor 2021 (INS), demonstrează o conectivitate funcțională puternică. Datele indică un flux total de peste 30.000 de persoane care se deplasează zilnic către municipiul Ploiești pentru muncă și educație, din UAT-urile aflate în aria primară și extinsă. Reprezentarea spațială a acestor date evidențiază coridoarele de transport naționale și județene ca principale axe de polarizare:

Axa nord (DN 1 / DN 1A): localitățile Blejoi, Paulești și Aricești Rahtivani generează fluxuri masive către Ploiești, în special pentru muncă în sectorul terțiar și pentru educație liceală și universitară, cu procente de navetism estimate între 20% și 30% din populația activă rezidentă;

Axa sud (DN 1 / A 3): Barcanesti și Brazi reprezintă surse importante de forță de muncă, cu procente de navetism estimate între 18% și 25%, cu predominanță deplasărilor către platformele industriale din zona Brazi-Ploiești Sud și către centrele logistice de pe centura ocolitoare;

Axa est (DN 1B / DJ 102): comuna Bucov și comuna Berceni se înscriu în dinamica metropolitană, cu o dependență similară de piața muncii din municipiu, cu deplasări preponderent către sectorul terțiar și educațional;

Axa vest (DJ 129 / drumuri locale): Târgșoru Vechi generează fluxuri către zonele de servicii și comerciale ale municipiului.

Analiza accesibilității modale relevă o dependență covârșitoare de transportul individual motorizat. Datele Anchetelor de Mobilitate elaborate în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Ploiești (PMUD), realizat în baza Acordului de Cooperare încheiat în anul 2014 între Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD), indică un split modal în care peste 70% din deplasările de navetism se realizează cu autoturismul personal. Calitatea serviciilor de transport public (autobuz interurban și tren regional) este caracterizată prin frecvență redusă, lipsa integrării tarifare și confort scăzut, aspecte care contribuie la menținerea preferinței pentru autoturismul personal.

Conditionari și bariere în calea mobilității. Analiza punctează puncte critice de congestie localizate la intrările în municipiu și de-a lungul coridoarelor principale. La acestea se adaugă bariere funcționale precum lipsa benzilor dedicate pentru transportul public și absența parcarilor de tip



„park & ride” la nodurile de transport. Reteaua feroviara, desi densa (magistralele M 300 si M 500 traverseaza aria), este subutilizata pentru transportul metropolitan de calatori, din cauza serviciilor de calitate redusa si a conectivitatii reduse a garilor cu retea locala de transport public urban.

Implicatii pentru PUG.

Planificarea infrastructurii. PUG trebuie sa rezerve coridoare pentru infrastructura de transport metropolitan (BRT, tren metropolitan, piste velo) si sa conditioneze noile dezvoltari de realizarea studiilor de trafic la scara metropolitana. Proiectele de infrastructura nu pot fi gandite doar la scara municipiului, ci trebuie corelate cu fluxurile metropolitane si integrate intr-un Plan de Mobilitate Urbana Durabila la scara metropolitana, in continuarea PMUD elaborat pentru polul de crestere.

Promovarea mobilitatii durabile. PUG trebuie sa includa o strategie clara pentru dezvoltarea transportului public metropolitan (benzi dedicate pentru autobuze de tranzit rapid de tip BRT, propuneri pentru un sistem de tren metropolitan de tip S-Bahn), pentru infrastructura velo pe coridoarele principale de navetism si pentru noduri intermodale de tip „park & ride” la intrarile in oraș.

Reglementari urbanistice. Noile dezvoltari rezidentiale sau economice, atat in Ploiesti cat si in zona de influenta, trebuie conditionate prin RLU de realizarea unor studii de trafic la scara metropolitana si de internalizarea costurilor de infrastructura la nivelul dezvoltatorului.

3.3. Profilul economic si specializarea teritoriala

Structura economica a ariei metropolitane Ploiesti este definita de interdependente complexe intre polul urban si localitatile periurbane, formand un sistem economic unitar a carui functionalitate depinde de coerenta retelelor de transport, de distributia polilor de activitate si de piata muncii. Analiza, bazata pe datele Oficiului National al Registrului Comertului pentru anul 2024, evidentiaza un profil economic dinamic, dar cu o specializare teritoriala clara.

Structura economiei metropolitane este dominata de sectorul industrial (peste 40% din cifra de afaceri agregata), cu o traditie istorica in prelucrarea petrolului si petrochimie — judetul Prahova gazduieste trei dintre cele cinci rafinarii de titei active in Romania, dintre care doua (Petrobrazii si Petromidia, prin filiala Rompetrol din zona) sunt direct legate de aria metropolitana Ploiesti. In



paralel se observa o diversificare accelerata catre sectorul tertiar (comert, servicii avansate, logistica), care reprezinta aproximativ 50% din economia metropolitana, sustinuta de proximitatea fata de Bucuresti si de coridorul de transport DN 1 si A 3. Atractivitatea pentru investitii a zonei este sustinuta de accesibilitatea la rețeaua de transport nationala, de disponibilitatea fortei de munca calificate si de existenta unor parcuri industriale moderne.

Distributia spatiala a activitatilor economice evidentiaza o specializare teritoriala clara, care poate fi sintetizata in trei categorii principale.

Zonele industriale istorice din municipiu. Localizate preponderent in sudul si estul municipiului, in zona platformelor istorice de prelucrare a petrolului si in fostele zone industriale ale municipiului, acestea sunt in proces de restructurare, cu un mix de activitati de productie, depozitare si servicii. Multe dintre acestea constituie situri brownfield cu potential semnificativ de regenerare urbana.

Parcurile industriale si logistice de la periferie. Ploiesti West Park (in comuna Aricestii Rahtivani, accesibil pe centura de vest), Ploiesti Industrial Parc (in comuna Blejoi), Romanian Industrial Park Ploiesti (in zona Brazi) si platformele logistice de pe centura de sud (zonele Barcanesti, Brazi) concentreaza investitii noi, generand locuri de munca calificate si fluxuri intense de marfa. Conform datelor ONRC pentru 2024, peste 60% din investitiile noi cu peste 50 de salariati realizate in ultimii 5 ani in aria metropolitana sunt localizate in aceste parcuri industriale periurbane.

Marile centre comerciale si platformele de retail. Amplasate la intrarile in municipiu (in special pe DN 1 nord si sud) si in zona centrala, acestea functioneaza ca poli de atractie pentru intreaga regiune si genereaza fluxuri intense de mobilitate pentru servicii.

Piata muncii functioneaza la scara metropolitana, fiind caracterizata de o oferta de forta de munca numeroasa, dar si de un decalaj intre calificarile existente (orientate istoric spre petrochimie si mecanica grea) si cererea actuala (in special in domeniile tehnologice emergente — automatizare, IT, biotehnologii). Navetismul, dupa cum s-a demonstrat, este mecanismul principal de echilibrare a acestei piete.

Implicatii pentru PUG.



Zonificare economica coerenta. PUG trebuie sa defineasca zonele cu potential de dezvoltare economica in corelare cu infrastructura de transport existenta si planificata, protejand functiunile incompatibile (in special rezidential) prin zone tampon clar delimitate si reglementate.

Politici de regenerare urbana. PUG trebuie sa propuna reglementari flexibile si stimulente urbanistice pentru reconversia fostelor platforme industriale (brownfield), transformandu-le in poli de dezvoltare cu functiuni mixte. Aceasta abordare se aliniaza cu argumentele dezvoltate de Henri Lefebvre in „Writings on Cities” (Blackwell Publishers Ltd, 1996, p. 14) privind reactivarea valorii de intrebuintare a tesutului urban abandonat.

Corelarea cu dezvoltarea resurselor umane. Desi PUG nu reglementeaza direct politicile educationale, el poate facilita dezvoltarea de campusuri universitare, centre de formare profesionala si parcuri stiintifico-tehnologice in proximitatea polilor economici, prin prevederea unor zone functionale dedicate si prin reglementari flexibile in zonele de reconversie.

3.4. Dinamica urbanizarii si presiunile asupra teritoriului

Expansiunea urbana necontrolata, denumita in literatura de specialitate „urban sprawl”, reprezinta fenomenul dominant care modeleaza teritoriul metropolitan, generand un consum accelerat de resurse funciare si presiuni semnificative asupra infrastructurii. Analiza multi-temporala a datelor geospatiale pentru perioada 2000-2024, realizata pe baza ortofotoplanurilor istorice si recente disponibile prin Geoportalul ANCPI, indica o crestere semnificativa a suprafetei construite in zona periurbana, in detrimentul terenurilor agricole.

Evolutia intravilanului si consumul de terenuri agricole. Estimările rezultate din analiza GIS multitemporala arata o conversie de peste 1.200 de hectare de teren agricol in zona periurbana primara in perioada 2000-2024, cu un ritm mediu anual de aproximativ 50 de hectare. Procesul este cel mai accelerat in UAT-urile Blejoi, Targsoru Vechi si Paulesti, de-a lungul principalelor axe de transport (DN 1, DN 1A). Consumul de terenuri agricole de inalta calitate reprezinta o pierdere a unei resurse strategice ireversibila, dupa cum a argumentat Edouard Bonnefous in „Omul sau Natura” (Editura Politica, 1976, p. 8), in conditiile in care presiunile climatice si geopolitice asupra securitatii alimentare cresc constant.



Fragmentarea peisajului si presiunile imobiliare sunt consecintele directe ale acestei dinamici. Expansiunea difuza intrerupe continuitatea ecologica a coridoarelor verzi si a peisajului agricol, cu impact asupra biodiversitatii si a coerentei ecologice metropolitane. Presiunea imobiliara, alimentata de cererea pentru locuinte individuale si spatii logistice, este concentrata in „hotspot-uri” de dezvoltare in zona de nord (Blejoi, Paulesti) si vest (Aricestii Rahtivani, Targsoru Vechi). Impactul asupra infrastructurii este major: noile zone rezidentiale genereaza o cerere suplimentara pentru retele de utilitati adesea subdimensionate, ceea ce creste costurile publice pe termen lung si genereaza riscuri de mediu (poluare a panzei freatice prin fose septice neconforme).

Identificarea rezervelor de teren pentru dezvoltare. Analiza evidentiaza un potential semnificativ pentru regenerare urbana pe siturile de tip brownfield (foste platforme industriale), precum si pentru densificare in interiorul tesutului urban existent (infill development). Conform estimarilor preliminare ale analizei GIS, exista peste 150 de hectare de terenuri industriale dezafectate sau subutilizate in interiorul municipiului Ploiesti, pretabile pentru reconversie functionala cu un mix de utilizari (locuire, servicii, productie nepoluanta, spatii verzi).

Implicatii pentru PUG.

Politica de dezvoltare compacta. PUG trebuie sa instituie o politica ferma de limitare a extinderii nejustificate a intravilanului, prioritizand regenerarea brownfield si densificarea infill. Aceasta orientare trebuie transpusa in reglementari clare in RLU, prin definirea unor Unitati Teritoriale de Referinta (UTR) specifice pentru zonele de reconversie si pentru zonele de densificare controlata.

Protectia terenurilor agricole. Este necesara delimitarea in PUG a unor zone agricole protejate, cu regim de non-aedificandi, unde extinderea intravilanului sa fie strict interzisa sau puternic conditionata, in special pentru terenurile de clasa superioara. Aceste delimitari trebuie corelate cu prevederile PATJ Prahova actualizat in 2024.

Reglementari pentru dezvoltare durabila. PUG trebuie sa introduca instrumente care sa conditioneze noile dezvoltari de asigurarea prealabila a infrastructurii edilitare, cu costurile suportate de dezvoltatori conform legislatiei in vigoare (Legea nr. 50/1991 si Legea nr. 350/2001), pentru a descuraja dezvoltarile speculative si a asigura o crestere urbana sustenabila.



3.5. Rolul localitatii in rețeaua de localitati

Pozitia municipiului Ploiesti in ierarhia teritoriala este duala: un rol formal, stabilit prin Legea nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national — Sectiunea a IV-a, Reteaua de localitati (Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 408/24.07.2001), si un rol functional, manifestat prin influenta sa reala asupra teritoriului, care confirma si depaseste statutul formal.

Cadrul legal si ierarhia formala. Conform Legii nr. 351/2001, Ploiestiul este incadrat ca municipiu de rang I, pol de dezvoltare de importanta nationala. Acest statut ii confera responsabilitatea de a functiona ca un centru de echilibru teritorial, polarizand dezvoltarea in zona adiacenta si fiind eligibil pentru programe de finantare specifice, dedicate polilor de crestere (statut confirmat prin Hotararea Guvernului nr. 998/2008 privind desemnarea polilor de crestere si a polilor de dezvoltare urbana). Acest rol este recunoscut in documentele de planificare de rang superior, de la PATN la PATJ Prahova actualizat in 2024.

Rolul functional al Ploiestiului depaseste granitele administrative formale. Piata muncii, serviciile de sanatate de rang superior (Spitalul Judetean de Urgenta Ploiesti, Spitalul Judetean de Pediatrie), serviciile de educatie (Universitatea Petrol-Gaze Ploiesti, rețele de licee teoretice si tehnologice cu vocatie regionala), precum si functiunile comerciale (marile centre de retail si comert specializat) atrag fluxuri constante dintr-o arie metropolitana extinsa. Populatia totala deservita, incluzand municipiul, aria primara si aria functionala extinsa (cele 8 comune ale ZMP propuse), depaseste 248.000 de locuitori in 2022, iar daca se include zona de influenta indirecta (alte comune din judetul Prahova care folosesc serviciile metropolitane), populatia deservita poate fi estimata la peste 400.000 de locuitori, validand rolul de motor regional al municipiului.

Discrepanta dintre rolul formal si cel functional. Planificarea neunitara, realizata izolat la scara fiecarui UAT, genereaza conflicte si ineficiente, subminand potentialul de dezvoltare al intregii zone. Exista un potential semnificativ de consolidare a rolului de pol regional prin operationalizarea Zonei Metropolitane Ploiesti, in conformitate cu Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, prin crearea unor Asociatii de Dezvoltare Intercomunitara (ADI) si prin elaborarea de Planuri de Amenajare a Teritoriului Zonale (PATZ) pentru aria metropolitana, care sa transforme cooperarea informala de facto intr-un parteneriat strategic de jure.



Implicatii pentru PUG.

Adoptarea unei viziuni metropolitane. PUG-ul municipiului Ploiești trebuie să fie elaborat dintr-o perspectivă metropolitană, incluzând propuneri și reglementări care să faciliteze cooperarea inter-comunală și să răspundă nevoilor ariei funcționale, nu doar celor administrative.

Crearea de zone de reglementare comune. La limita administrativă cu UAT-urile vecine, PUG poate propune zone de tranziție cu reglementări speciale, negociate prin Planuri de Amenajare a Teritoriului Zonale (PATZ), pentru a preveni conflictele funcționale și pentru a asigura continuitatea rețelelor de transport, verzi și edilitare.

Prioritizarea proiectelor de interes metropolitan. Portofoliul de proiecte al PUG trebuie să includă investiții care răspund nevoilor ariei funcționale, precum transport public metropolitan, centura verde, management integrat al deșeurilor, chiar dacă implementarea lor depășește teritoriul strict al municipiului.



4. EVIDENȚIEREA DISFUNCTIONALITĂȚILOR ȘI PRIORITĂȚILE DE INTERVENȚIE (corespunde Art. 20 (4) lit. c – evidentierea disfuncționalităților)

Acest capitol realizează tranziția de la diagnoza teritorială la formularea direcțiilor strategice de acțiune, având un rol fundamental în arhitectura logică a studiului. Prin sinteză și ierarhizarea problemelor structurale identificate în analiza critică a situației existente (Cap. 3), se conturează o imagine clară a provocărilor care trebuie abordate prin Planul Urbanistic General. Evidențierea disfuncționalităților nu este un scop în sine, ci un demers operativ care fundamentează stabilirea priorităților de intervenție și, ulterior, formularea de propuneri și prognoze. Capitolul structurează problemele complexe ale ariei metropolitane în trei categorii majore (transport, conflicte de mediu și discontinuități în utilități) și le ierarhizează printr-o matrice multicriterială.

4.1. Disfuncționalitățile

Analiza critică realizată în Cap. 3 relevă o serie de disfuncționalități și conflicte structurale care necesită intervenții coordonate prin PUG. Acestea derivă, în principal, din planificarea fragmentată și din discrepanta între limitele administrative și cele funcționale ale sistemului teritorial. Pentru claritate, disfuncționalitățile sunt grupate în trei categorii majore.

4.1.1. Disfuncționalități în rețelele de transport

Reteaua de transport a ariei metropolitane Ploiești se prezintă ca un sistem fragmentat și subdimensionat, generând puncte de congestie la intrările în municipiu și discontinuități funcționale care afectează zilnic zecile de mii de navetisti.

Congestia pe coridoarele principale. Capacitatea drumurilor naționale și județene, care funcționează ca artere vitale ale sistemului metropolitan, este redusă brusc la intrarea în municipiu, prin îngustarea profilului stradal sau prin intersecții la nivel nesemnalizate și subdimensionate. Analiza datelor de trafic, coroborată cu observațiile din teren, indică timpi de așteptare considerabili la puncte critice precum intrarea sud (DN 1 – Barcanesti), intrarea nord (DN 1A – Blejoi) și intrarea est (DN 1B – Bucov). La orele de vârf, volumele de trafic depășesc



semnificativ capacitatea de proiectare a acestor noduri, generand cozi de asteptare si o degradare a calitatii aerului.

Subutilizarea transportului feroviar. Desi aria metropolitana este traversata de o retea feroviara densa (magistralele M 300 si M 500, statiile Ploiesti Sud, Ploiesti Vest si Ploiesti Nord), cu potential de a deservi eficient localitatile periurbane cu dinamica demografica ridicata, calitatea serviciilor este redusa. Frecventa scazuta a trenurilor, starea precara a haltelor, lipsa integrarii tarifare si conectivitatea slaba cu sistemul de transport public local fac ca transportul feroviar sa fie o optiune neatractiva pentru navetisti. Trecherile la nivel cu calea ferata, insuficient modernizate, constituie bariere fizice majore.

Planificarea necoordonata a dezvoltarilor. O cauza structurala a disfunctionalitatilor o reprezinta autorizarea a numeroase ansambluri rezidentiale si comerciale in comunele limitrofe, fara o analiza riguroasa a impactului cumulat asupra retelei rutiere metropolitane. Aceasta abordare a externalizat costurile de mobilitate catre administratiile publice si a transferat problema congestiei la nivel regional. UN-Habitat subliniaza in „Urban Planning for City Leaders” (editia a 2-a, UN-Habitat, 2013, p. 10) ca planificarea urbana trebuie sa anticipeze nevoile si sa coordoneze eforturile, nu sa genereze probleme la care altii trebuie sa gaseasca solutii.

Implicatii pentru PUG. Este imperativ ca PUG sa depaseasca limitele administrative si sa propuna solutii de coordonare si proiecte integrate: noduri intermodale de tip „park & ride” la intrarile strategice in oras, benzi dedicate pentru transportul public metropolitan, protejarea coridoarelor necesare pentru viitoare linii de tren metropolitan si rute velo de interes regional.

4.1.2. Incompatibilitati functionale si conflicte de mediu

Disonantele functionale la limita administrativa dintre Ploiesti si UAT-urile invecinate genereaza conflicte de mediu persistente si o calitate precara a locuirii pentru mii de cetateni.

Proximitatea industrial-rezidential. Conflictul este cel mai acut in zona de sud a municipiului, unde platformele industriale din Brazi si Barcanesti (rafinarii, depozite petrochimice, terminale logistice), desi localizate legal pe teritoriul acestor comune, sunt direct adiacente cartierelor rezidentiale din Ploiesti Sud. Locuitorii sunt expusi constant la zgomot industrial, poluarea aerului si trafic greu, cu impact direct asupra sanatatii si confortului. Aceasta proximitate explica si



tendinta de scadere demografica observata in comuna Barcanesti (-6,63% in perioada intercensitara), confirmand efectele de respingere generate de degradarea calitatii mediului. Lipsa unor zone tampon eficiente si a unor reglementari coordonate la limita administrativa constituie cauza structurala a acestor conflicte.

Poluarea transfrontaliera. Pe langa sursele industriale majore, traficul intens de pe centura ocolitoare si de pe arterele principale de acces genereaza poluare fonica si atmosferica ce afecteaza zone rezidentiale extinse, indiferent de UAT-ul pe teritoriul caruia se afla. Hartile strategice de zgomot indica depasiri frecvente ale pragurilor legale stabilite prin Directiva 2002/49/CE privind evaluarea si gestionarea zgomotului ambiental, iar planurile de calitate a aerului, desi elaborate la nivel de aglomerare, necesita o implementare coordonata a masurilor (rute ocolitoare pentru traficul greu, perdele forestiere de protectie), greu de realizat in absenta unui cadru de cooperare metropolitana.

Fragmentarea peisajului si „turismul urbanistic”. Expansiunea intravilanului in mod difuz, sub forma dezvoltarilor in spic de-a lungul drumurilor, a intrerupt continuitatea ecologica a terenurilor agricole si a coridoarelor verzi-albastre, precum luncile raurilor Teleajen si Prahova. Dupa cum a argumentat Barry Commoner in „The Closing Circle: Nature, Man, and Technology” (Alfred A. Knopf, Inc., 1971, p. 33), orice actiune intr-un ecosistem are efecte multiple, adesea neasteptate, datorita retelei complexe de interdependente. Fenomenul este agravat de „turismul urbanistic”, prin care dezvoltatorii profita de diferentele de reglementare (valori mai permissive pentru POT si CUT) intre UAT-uri adiacente pentru a maximiza profitul, subminand orice tentativa de planificare coerenta.

Implicatii pentru PUG. PUG trebuie sa devina un instrument proactiv de management al conflictelor: instituirea de zone tampon si coridoare de protectie la limita administrativa, negociate cu UAT-urile vecine prin Planuri de Amenajare a Teritoriului Zonale (PATZ); armonizarea reglementarilor urbanistice pentru a descuraja dezvoltarile speculative; protejarea coridoarelor verzi-albastre la scara metropolitana.

4.1.3. Discontinuitati in retelele de utilitati



Fragmentarea administrativa a ariei metropolitane se reflecta direct in discontinuitatea si subdimensionarea infrastructurii tehnico-edilitare, problema care submineaza calitatea vietii, blocheaza dezvoltarea economica si genereaza riscuri de mediu.

Deficitul rețelilor de apa si canalizare. Un procent semnificativ, estimat la peste o treime din noile locuinte dezvoltate in UAT-urile Blejoi, Targoru Vechi si Paulesti dupa anul 2010, nu este conectat la un sistem centralizat de canalizare, recurgand la fose septice individuale. Aceasta practica genereaza un risc major de poluare a panzei freatice, mai ales in zonele unde densitatea constructiilor depaseste pragurile de siguranta ecologica. Extinderea rețelilor magistrale este adesea blocata de lipsa unui cadru de cooperare institutionala si a unui plan de investitii comun la nivel metropolitan, prin Asociatia de Dezvoltare Intercomunitara „Parteneriatul pentru Managementul Apei Prahova”.

Probleme de capacitate in rețelele de energie. Dezvoltarea imobiliara rapida a suprasolicitat rețelele existente de energie electrica si gaze naturale, ducand la fluctuatii de tensiune si intreruperi in sezoanele de varf de consum. Planurile de dezvoltare ale operatorilor de rețele (E-Distributie Muntenia, Distrigaz Sud Rețele) nu sunt intotdeauna corelate cu planurile urbanistice ale localitatilor.

Managementul fragmentat al deseurilor. Fiecare UAT opereaza un sistem propriu de colectare, cu standarde, operatori si tarife diferite, in pofida existentei Asociatiei de Dezvoltare Intercomunitara „Parteneriatul pentru Managementul Deseurilor Prahova”. Aceasta abordare impiedica realizarea economiilor de scara, face dificila atingerea tintelor de reciclare impuse de Directiva-cadru privind deseurile (Directiva 2008/98/CE, modificata) si mentine costuri ridicate pentru cetateni. Reuniunea informala a ministrilor responsabili cu amenajarea teritoriului si dezvoltarea teritoriala, in documentul „Agenda Teritoriala 2030 – Un viitor pentru toate locurile” (Germania, eu2020.de, 2020, p. 23), subliniaza importanta planificarii integrate la scara functionala pentru managementul resurselor.

Implicatii pentru PUG. PUG trebuie sa fundamenteze necesitatea proiectelor de infrastructura de anvergura metropolitana si sa propuna un cadru de planificare integrata. RLU trebuie sa conditioneze ferm noile dezvoltari de asigurarea prealabila a echiparii edilitare complete, internalizand costurile la nivelul dezvoltatorului. PUG poate prefigura un cadru de guvernanta



metropolitana prin consolidarea Asociatiilor de Dezvoltare Intercomunitara existente si crearea de noi ADI-uri pentru servicii esentiale.

4.2. Prioritatile de interventie

Pe baza sintezei disfunctionalitatilor, acest subcapitol stabileste o ierarhie a prioritatilor de interventie, oferind un cadru transparent pentru alocarea resurselor.

4.2.1. Criterii de ierarhizare

Pentru o evaluare obiectiva, prioritizarea se fundamenteaza pe o analiza multicriteriala care pondereaza patru dimensiuni esentiale. Fiecare dimensiune este evaluata pe o scara de la 1 (redus) la 5 (foarte ridicat).

Urgenta (U): masoara gravitatea problemei si riscul de agravare exponentiala in absenta unei interventii prompte. Problemele cu impact direct asupra sigurantei, sanatatii publice sau cu risc de degradare ireversibila primesc scor maxim.

Impactul (I): evalueaza amploarea efectelor negative asupra sistemului teritorial. Se iau in considerare numarul de persoane afectate, suprafata teritoriala implicata si magnitudinea economica a pierderilor.

Fezabilitatea (F): analizeaza gradul de dificultate tehnica, administrativa, juridica si financiara a implementarii. Se evalueaza maturitatea tehnologiilor, existenta cadrului legal, complexitatea procedurilor de avizare si disponibilitatea estimata a surselor de finantare (locale, nationale, fonduri europene).

Sinergia (S): masoara capacitatea unei interventii de a genera efecte pozitive in lant si de a facilita rezolvarea altor probleme conexe. Interventiile care consolideaza coeziunea teritoriala primesc scor sinergic ridicat.

4.2.2. Matricea prioritatilor de interventie

Aplicarea grilei de evaluare pe disfunctionalitatile majore identificate genereaza o ierarhie clara, care va ghida alocarea resurselor si secventierea actiunilor in cadrul PUG. Scorul total, obtinut prin insumarea punctajelor pe cele patru dimensiuni, determina prioritatea de interventie.



Tabelul 3 prezinta matricea prioritatilor de interventie.

Nr. crt.	Disfunctionalitate majora	U	I	F	S	Total	Prioritate	Implicatii pentru PUG
1	Congestia pe coridoarele principale de transport	5	5	3	5	18	Maxima	Proiecte strategice de infrastructura (pasaje, noduri intermodale), reglementari de management al traficului, promovarea transportului public metropolitan.
2	Fragmentarea peisajului si a coridoarelor ecologice	4	4	4	5	17	Maxima	Instituirea unei retele de coridoare verzi-albastre cu regim de protectie, limitarea extinderii intravilanului, introducerea unui coeficient de biotop.



3	Discontinuitati in rețelele de apa si canalizare	5	4	3	4	16	Ridicata	Planificare integrată a infrastructurii edilitare, conditionarea strictă a dezvoltărilor de asigurarea echipării, consolidarea ADI pentru servicii.
4	Incompatibilitati functionale (industrial-rezidential)	4	4	2	4	14	Ridicata	Instituirea de zone tampon prin PATZ, reglementari coordonate la limita administrativa, conditionarea autorizatiilor de studii de impact.
5	Subutilizarea transportului feroviar pentru navetism	3	4	2	5	14	Ridicata	Propuneri strategice pentru tren metropolitan, modernizarea haltelor si integrarea cu transportul



								local, crearea de noduri intermodale la gari.
--	--	--	--	--	--	--	--	---

4.2.3. Analiza priorităților

Matricea evidențiază două priorități de rang maxim, care trebuie să constituie pilonii centrali ai strategiei de dezvoltare a PUG.

Gestionarea mobilității metropolitane. Cu un scor de 18 puncte, congestia traficului este cea mai presantă problemă, având cel mai mare grad de urgență și impact. Aceasta afectează direct calitatea vieții a zeci de mii de cetățeni și subminează competitivitatea economică a întregii regiuni. Soluționarea sa necesită o abordare integrată și multi-modală, combinând investiții în infrastructură cu managementul inteligent al traficului și consolidarea transportului public.

Protejarea capitalului natural și structurarea teritoriului. Cu 17 puncte, fragmentarea peisajului reprezintă o amenințare strategică pe termen lung. Intervențiile în acest domeniu au un potențial sinergic ridicat, deoarece o rețea de coridoare verzi funcționale poate servi simultan obiective ecologice (biodiversitate), sociale (agrement, sănătate publică) și urbanistice (structurarea și limitarea dezvoltării haotice).

Problemele legate de discontinuitățile în rețelele de utilități și de conflictele funcționale, deși au o prioritate generală ridicată, prezintă o fezabilitate mai redusă pe termen scurt. Acestea necesită o abordare etapizată, inițiată prin PUG, dar implementată pe un orizont de timp mediu și lung, din cauza complexității administrative, a costurilor ridicate și a necesității unor acorduri politice inter-comunale solide.

Implicații pentru PUG. Aceste priorități trebuie transpuse în mod direct în documentația PUG: alocarea prioritara a investițiilor publice în programul de investiții anexat PUG; crearea de instrumente de reglementare specifice în RLU pentru protejarea coridoarelor verzi-albastre și condiționarea dezvoltărilor de impactul asupra mobilității; fundamentarea creerii unor instrumente de guvernanta metropolitană (ADI, PATZ).





5. PROPUNERILE DE ELIMINARE SAU DE DIMINUARE A DISFUNCTIONALITATILOR (corespunde Art. 20 (4) lit. d — propuneri)

Acest capitol marcheaza tranzitia fundamentala de la faza de diagnoza la cea de propunere, identificand solutii concrete pentru disfuncționalitățile și conflictele sistemice identificate în Cap. 4. Propunerile sunt articulate ca un set coerent de intervenții strategice și proiecte integrate, menite să corecteze dezechilibrele actuale și să ghideze dezvoltarea viitoare către un model coerent, eficient și durabil. Fiecare propunere este direct legată de o problemă specifică, diagnosticată în capitolele anterioare, asigurând o trasabilitate clară între analiză și soluție.

Demersul este unul integrat, depășind o simplă enumerare de intervenții punctuale. Soluțiile sunt concepute pentru a genera sinergii și efecte de multiplicare, abordând simultan probleme de mobilitate, coeziune socială, competitivitate economică și protecție a mediului. Fiecare set de propuneri este structurat pe trei paliere complementare: infrastructura fizică (investiții), cadru de reglementare (prin PUG și instrumente conexe) și guvernanta (mecanisme de cooperare inter-comunală).

5.1. Propuneri pentru infrastructura de transport și mobilitate metropolitana

Pentru a răspunde provocărilor critice legate de congestia traficului, fragmentarea rețelei și dependența excesivă de transportul individual, se propune o strategie multi-modală axată pe trei piloni interconectați: modernizarea și completarea infrastructurii rutiere, revitalizarea transportului feroviar ca axa de mobilitate metropolitana rapidă și promovarea mobilității durabile.

Modernizarea și completarea infrastructurii rutiere vizează eliminarea punctelor de congestie și crearea unei rețele mai reziliente.

Crearea de drumuri de legătură inter-comunale. Se propune realizarea unor noi drumuri de legătură între localitățile periurbane (de exemplu, o legătură directă între Blejoi și Bucov care să ocolească municipiul), pentru a prelua o parte din traficul local și a reduce presiunea pe rețeaua



principala. Aceste trasee vor fi planificate in cadrul unor PATZ pentru a asigura o abordare coordonata si pentru a minimiza impactul asupra mediului.

Construirea de pasaje denivelate si modernizarea intersectiilor. La intersectiile critice ale centurii ocolitoare cu drumurile nationale (DN 1, DN 1A, DN 1B) si la trecerile la nivel cu calea ferata care genereaza blocaje (in zona Brazii, Berceni), se propune construirea de pasaje denivelate. Aceste investitii, desi costisitoare, sunt esentiale pentru fluidizarea traficului pe termen lung si pentru cresterea sigurantei rutiere.

Implementarea unei retele de noduri intermodale „Park & Ride”. Se propune amenajarea unei retele de parcaruri strategice de tip „Park & Ride” la principalele puncte de intrare in municipiu (Nord — Blejoi, Sud — Barcanesti, Est — Bucov), in proximitatea statiilor de transport public metropolitan. Acestea vor fi dimensionate pentru a prelua un numar semnificativ de autovehicule si vor oferi facilitati conexe (statii de incarcare pentru vehicule electrice, sisteme de bike-sharing).

Revitalizarea transportului feroviar ca axa metropolitana. Infrastructura feroviara existenta reprezinta o resursa valoroasa, dar subutilizata, care poate fi transformata in coloana vertebrala a sistemului de mobilitate metropolitana.

Dezvoltarea unui sistem de tren metropolitan (S-Bahn). Se propune un proiect strategic de transformare a retelei feroviare intr-un sistem de transport de calatori eficient si atractiv, care implica: modernizarea statiilor si haltelor existente din Blejoi, Brazii, Barcanesti si crearea de noi puncte de oprire in zonele cu densitate rezidentiala ridicata; cresterea frecventei trenurilor la intervale predictibile (la ficcare 30 de minute la orele de varf), prin achizitionarea de material rulant modern; implementarea unui sistem de integrare tarifara completa cu sistemul de transport public din Ploiesti, permitand utilizarea unui singur titlu de calatorie.

Crearea de noduri intermodale la gari. Garile principale (Ploiesti Sud, Ploiesti Vest) si haltele modernizate vor fi reconfigurate ca veritabile noduri intermodale, cu legaturi facile catre statiile de autobuz si tramvai, parcaruri securizate pentru biciclete si servicii de car-sharing sau taxi.

Dezvoltarea mobilitatii durabile.

Crearea unei retele metropolitane de piste pentru biciclete. Se propune proiectarea si amenajarea unei retele extinse de piste pentru biciclete, sigure si continue, separate de traficul auto, care sa conecteze principalele zone rezidentiale periurbane de polii de interes din Ploiesti. Aceste trasee



vor valorifica coridoarele naturale (luncile raurilor Teleajen si Dambru) si infrastructura existenta (coridoare feroviare).

Implementarea unui sistem integrat de bike-sharing. Se va extinde sistemul de bike-sharing existent in Ploiesti la nivelul intregii zone metropolitane, cu statii amplasate strategic in apropierea garilor, a statiilor de transport public si a punctelor de interes.

5.2. Propuneri pentru managementul conflictelor functionale si de mediu

Pentru a adresa in mod structural incompatibilitatile functionale si degradarea mediului, se propune o strategie bazata pe planificare coordonata la nivel metropolitan, instituirea unor zone de protectie cu regim de reglementare clar si promovarea unei infrastructuri verzi-albastre.

Armonizarea reglementarilor si crearea de zone tampon.

Elaborarea unui Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (PATZ) pentru zonele de contact. Se propune initierea, sub coordonarea Consiliului Judetean Prahova, a unui PATZ pentru zonele de limita administrativa unde conflictele sunt acute (in special zona industrială Brazi-Barcanesti versus zona rezidentială Ploiesti Sud). Acest instrument va permite stabilirea unor reglementari comune, negociate intre UAT-urile implicate, si delimitarea unor zone tampon non-aedificandi cu rol de protectie (perdele forestiere), care sa separe fizic functiunile incompatibile.

Armonizarea indicatorilor urbanistici (POT, CUT). Se recomanda crearea unei platforme de dialog tehnic inter-comunal, facilitata de filiala teritoriala a Registrului Urbanistilor din Romania (RUR), cu scopul de a reduce diferentele nejustificate de reglementare (valori POT, CUT, regim de inaltime) intre zone functionale similare situate de o parte si de alta a unei limite administrative. Aceasta masura va reduce fenomenul de „turism urbanistic” si va promova o concurenta loiala intre localitati.

Crearea unei retele verzi-albastre metropolitane.

Instituirea unei „centuri verzi” metropolitane. Se propune delimitarea, prin PATZ, a unui coridor ecologic continuu care sa inconjoare zona dens construita a aglomerarii urbane. Acest coridor va integra padurile existente (Padurea Paulesti, Padurea Bucov), terenurile agricole cu valoare



peisagistica si de productie ridicata, precum si noi plantatii de protectie, avand un regim de protectie strict. Edouard Bonnefous, in „Omul sau Natura” (Editura Politica, 1976, p. 8), atrage atentia asupra rolului ireversibil al pierderii peisajului natural si agricol, perspectiva care fundamenteaza necesitatea acestei interventii.

Reabilitarea ecologica a „coridoarelor albastre”. Se propun proiecte integrate de reabilitare a malurilor raurilor Teleajen si Prahova, prin ecologizare, crearea de zone umede pentru retentia apei si cresterea biodiversitatii, si amenajarea de trasee pietonale si de ciclism. Aceste coridoare vor fi transformate in axe de agrement si de conectivitate nemotorizata la scara metropolitana.

Asigurarea conectivitatii ecologice. Reteaua principala va fi completata de coridoare secundare (alinamente de arbori de-a lungul drumurilor, fasii verzi de-a lungul infrastructurii feroviare) pentru a asigura permeabilitatea ecologica a teritoriului.

5.3. Propuneri pentru integrarea retelelor de utilitati

Pentru a rezolva problema critica a discontinuitatii si subdimensionarii infrastructurii tehnico-edilitare, se propune o abordare strategica bazata pe planificare integrata si management comun al serviciilor esentiale la scara metropolitana.

Crearea unui sistem regional de alimentare cu apa si de canalizare. Se propune extinderea retelei magistrale a municipiului catre localitatile limitrofe, in special catre zonele cu dezvoltare rezidentiala recenta si deficit de echipare (Blejoi, Targsoru Vechi, Paulesti). Acest proiect ar implica modernizarea statiilor de epurare comune sau extinderea capacitatii celei existente si operarea integrata a intregului sistem printr-un operator regional, in cadrul unei ADI consolidate. O astfel de abordare ar asigura standarde unitare de calitate, ar reduce riscurile de poluare a panzei freatice generate de fosele septice si ar permite realizarea de economii de scara in operare si mentenanta.

Implementarea unei platforme de planificare energetica coordonata. Se recomanda crearea unei platforme de dialog si planificare permanenta intre autoritatile locale din zona metropolitana, Consiliul Judetean Prahova si operatorii de retele de energie electrica (E-Distributie Muntenia) si gaze naturale (Distrigaz Sud Retele). Scopul este de a corela in mod proactiv planurile de dezvoltare urbanistica (extinderi de intravilan, noi zone industriale) cu planurile de investitii ale operatorilor,



pentru a anticipa necesarul de capacitate si pentru a evita situatiile in care dezvoltarile sunt blocate de lipsa infrastructurii energetice.

Dezvoltarea unui sistem de management integrat al deseurilor. Se propune consolidarea Asociatiei de Dezvoltare Intercomunitara „Parteneriatul pentru Managementul Deseurilor Prahova”, astfel incat sa unifice serviciul de colectare la nivelul intregii zone metropolitane, sa implementeze o strategie unitara de colectare selectiva si sa fundamenteze investitia intr-o statie de sortare si tratare regionala. Beneficiile includ reducerea costurilor pentru cetateni prin economii de scara, cresterea eficientei in atingerea tintelor de reciclare impuse de Directiva 2008/98/CE si reducerea impactului asupra mediului prin diminuarea cantitatii de deseuri depozitate. Agenda Teritoriala 2030 (Germania, 2020, p. 23) subliniaza importanta planificarii integrate la scara functionala pentru managementul resurselor publice.

Implementarea acestor proiecte de infrastructura integrata reprezinta o conditie fundamentala pentru dezvoltarea sustenabila a ariei metropolitane, avand un impact direct asupra calitatii vietii, a sanatatii publice si a atractivitatii economice a regiunii. Tabelul 4 prezinta corespondenta sintetica intre diagnoza, propuneri si reglementari.

Disfunctionalitate majora (Cap. 4)	Propunere strategica (Cap. 5)	Set de reglementari afereant (Cap. 5/7)	Cadru de guvernanta
Congestia traficului si dependenta de automobil	Coridoare de mobilitate metropolitana	Infrastructura de transport si mobilitate	PATZ coridoare de mobilitate + ADI transport
Fragmentarea peisajului si a coridoarelor verzi	Reteaua verde- albastra metropolitana	Managementul conflictelor functionale si de mediu	PATZ centura verde + Consiliul Judetean
Conflicte functionale (industrial- rezidential)	Zone de reglementare comuna (PATZ)	Armonizarea reglementarilor si zone tampon	PATZ zona Brazi- Ploiesti Sud



Discontinuitati in rețelele de utilitati	Sisteme regionale (apa, energie, deseuri)	Integrarea rețelelor de utilitati	ADI Apa Prahova + ADI Deseuri Prahova
Subutilizarea transportului feroviar	Tren metropolitan (S-Bahn) cu noduri intermodale	Tren metropolitan + parcare Park & Ride	ADI transport + protocol CFR



6. PROGNOZE, SCENARII SI ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE (corespunde Art. 20 (4) lit. e — prognoze/scenarii)

Acest capitol are un rol strategic fundamental, raspunzand cerintei explicite formulate la litera (e) a articolului 20 alineatul (4) din Ordinul MDRAP nr. 233/2016. Capitolul sintetizeaza concluziile diagnozei prospective si consolideaza elementele valoroase din scenariile alternative pentru a contura o viziune finala, coerenta si actionabila, pentru dezvoltarea spatiala a ariei metropolitane Ploiesti. Se urmareste imbinarea avantajelor dezvoltarii compacte cu necesitatea asigurarii unei retele ecologice robuste, care sa structureze si sa limiteze expansiunea, intr-un model hibrid de „compactizare policentrica in retea verde”.

6.1. Diagnoza prospectiva — tendinte la nivel european, national si regional

Diagnoza prospectiva reprezinta punctul de plecare al constructiei scenariilor. Tendintele structurale la nivel european, national si regional care vor influenta inevitabil dezvoltarea Ploiestiului in urmatoarele doua decenii includ urmatoarele.

Tranzitia catre o economie verde si digitala, impulsionata de politici precum Pactul Verde European, lansat de Comisia Europeana in „The European Green Deal” (Comisia Europeana, Bruxelles, 11 decembrie 2019). Aceasta tranzitie implica reorientarea sectoarelor industriale traditionale (in cazul Ploiestiului, in special petrochimia) catre activitati cu emisii reduse, dezvoltarea pietei pentru tehnologii curate si extinderea infrastructurii pentru economia circulara.

Schimbarile demografice structurale, cu accent pe imbatranirea populatiei (deja vizibila in municipiul Ploiesti, unde intervalul 0-49 de ani reprezinta 54,18% fata de media nationala de aproximativ 60%) si pe scaderea natalitatii. Aceste tendinte vor genera nevoi noi pentru dotari publice (sanatate, asistenta sociala), pentru locuire adaptata si pentru servicii de transport public accesibile.

Noile modele de munca si locuire, accelerate de digitalizare. Munca la distanta partiala devine o practica permanenta in sectoarele de servicii avansate, ceea ce modifica geografia cererii rezidentiale (cresterea atractivitatii zonelor periurbane bine echipate si conectate digital) si reduce intensitatea fluxurilor de navetism cotidian.



Provocarea schimbarilor climatice si necesitatea adaptarii, cu impact direct asupra planificarii urbane: gestionarea valurilor de caldura urbana, managementul apelor pluviale in conditii de evenimente extreme, reducerea riscului de inundatii in luncile Teleajen si Prahova, conservarea biodiversitatii urbane si periurbane.

Integrarea europeana a infrastructurii, in special prin coridorul TEN-T Rin-Dunare, care traverseaza zona Ploiesti prin DN 1 si A 3. Aceasta integrare deschide oportunitati pentru atragerea de investitii in logistica intermodala si pentru pozitionarea regiunii ca hub regional de transport.

O strategie de dezvoltare spatiala inteligenta nu poate ignora aceste tendinte; trebuie sa le anticipeze, sa raspunda provocarilor si sa valorifice oportunitatile, asigurand rezilienta pe termen lung a zonei metropolitane Ploiesti.

6.2. Scenariul A — Consolidarea policentrica si dezvoltarea compacta

Acest scenariu raspunde direct disfunctionalitatilor legate de expansiunea urbana necontrolata si de presiunea asupra resurselor funciare, identificate in analiza critica. Scenariul promoveaza un model de crestere urbana bazat pe eficienta, responsabilitate si utilizare rationala a resurselor. Viziunea fundamentala este limitarea expansiunii urbane necontrolate prin directionarea strategica a noilor dezvoltari catre interiorul tesutului urban existent si catre o retea ierarhizata de centre secundare, definite in zona periurbana. Se urmareste astfel optimizarea utilizarii infrastructurii existente, reducerea distantelor de deplasare si protejarea resurselor funciare si naturale.

Scenariul se bazeaza pe doi piloni strategici si pe o solutie de optimizare a transportului.

Pilonul fundamental este regenerarea urbana si densificarea inteligenta in interiorul municipiului Ploiesti. Se prioritizeaza reconversia functionala a vastelor zone industriale de tip brownfield din sudul si estul municipiului (estimate la peste 150 de hectare disponibile pentru reconversie), pentru a acomoda functiuni mixte: locuinte, servicii, spatii de birouri si agrement, integrate in tesutul urban. Simultan, se incurajeaza utilizarea eficienta a terenurilor subutilizate prin infill development si o crestere controlata a regimului de inaltime in coridoarele de dezvoltare bine deservite de transport public.



Al doilea pilon este dezvoltarea unei rețele de poli secundari în zona metropolitană. În loc de o dezvoltare dispersată și omogenă, se propune concentrarea investițiilor în localități cu potențial, care pot funcționa ca centre de servicii pentru zonele rurale adiacente. Localități precum Blejoi, Bucov, Brazi și Târgșoru Vechi, datorită poziției geografice și accesibilității, pot prelua acest rol, gazduind dotări de educație, sănătate și comerț de proximitate, reducând astfel dependența totală de serviciile din Ploiești și scurtând distanțele de deplasare pentru locuitorii din jur.

Soluția de mobilitate este intrinsec legată de acest model policentric și se bazează pe consolidarea sistemului de transport public și crearea de noduri intermodale. Se propune dezvoltarea unui sistem de transport metropolitan de mare capacitate, de tip Bus Rapid Transit (BRT) sau tren metropolitan (S-Bahn), care să conecteze rapid și eficient poli secundari de centrul municipiului. La punctele strategice de intrare în oraș și în centrele polilor secundari se vor amenaja parcuri de tip „Park & Ride” pentru a încuraja transferul modal.

Impact, riscuri și implicații pentru PUG.

Impact pozitiv: reducerea consumului de teren, optimizarea costurilor de dezvoltare și întreținere a infrastructurii, scăderea dependenței de automobil, revitalizarea economică și socială a zonelor urbane centrale.

Riscuri: dificultăți în atragerea de capital privat pentru proiectele complexe de regenerare urbană, rezistența publică la măsurile de densificare și complexitatea politică și administrativă a cooperării inter-comunale necesare pentru a susține poli secundari.

Implicații PUG: PUG-ul trebuie să includă reglementări detaliate și stimulente pentru reconversia zonelor industriale (brownfield), să permită o densificare controlată și de calitate pe axele de transport public și să definească proiecte strategice prioritare pentru dezvoltarea transportului metropolitan.

6.3. Scenariul B — Dezvoltare extensivă în rețea verde-albastră

Acest scenariu explorează o alternativă care răspunde cererii de piață pentru locuire individuală, încercând să gestioneze riscurile asociate expansiunii teritoriale. Viziunea este una de creștere urbană mai extensivă, care acceptă tendința de suburbanizare, dar o structurează și o ghidează prin intermediul unei rețele robuste de coridoare verzi și albastre. Logica fundamentală este de a



integra dezvoltarea într-un cadru peisagistic și ecologic de înaltă calitate, creând un model de „oras-grădina” extins la scară metropolitană, unde calitatea locuirii individuale este maximizată.

Pilonul central este proiectarea și protejarea, prin instrumente de planificare supralocale (PATZ), a unei rețele metropolitane de spații verzi și coridoare ecologice. Această rețea, incluzând o centură verde funcțională și coridoare de-a lungul râurilor Teleajen și Prahova, devine matricea structurantă a întregii dezvoltări. Dezvoltarea rezidențială este permisă într-un mod mai dispersat, dar este strict condiționată de localizarea în afara coridoarelor protejate și de asigurarea unui standard înalt de calitate, inclusiv echiparea edilitară completă.

Scenariul recunoaște rolul central pe care îl va menține transportul individual, dar încearcă să îl facă mai eficient și mai sustenabil. Se propune modernizarea rețelei de drumuri județene și comunale, implementarea de soluții de transport inteligent (ITS) pentru fluidizarea traficului și promovarea pe scară largă a mobilității electrice, prin crearea unei rețele dense de stații de încărcare. Transportul public are un rol complementar, utilizând soluții flexibile de tip transport la cerere sau rute de nisa pentru a deservi zonele cu densitate redusă.

Tabelul 5 prezintă analiza comparativă a celor două scenarii.

Indicator	Scenariul A (Compact)	Scenariul B (Extensiv)
Consum de teren agricol	Redus	Ridicat
Costuri infrastructură	Moderate (optimizare)	Ridicate (extindere)
Dependența de automobil	Redusă (transport public)	Ridicată
Calitatea locuirii individuale	Variabilă (densificare)	Ridicată (spațiu privat)
Amprenta ecologică	Redusă	Ridicată
Necesitatea de cooperare	Foarte ridicată	Ridicată (pentru rețeaua verde)
Emisii de CO ₂ pe locuitor	Reduse	Ridicate
Costuri publice pe locuitor	Reduse	Ridicate



Risc de „urban sprawl”	Foarte scazut	Foarte ridicat fara reglementare
------------------------	---------------	----------------------------------

Impact, riscuri si implicatii pentru PUG.

Impact pozitiv: ofera o calitate superioara a locuirii individuale si acces extins la spatii verzi, raspunzand unei cereri de piata evidente.

Riscuri: consum masiv si ireversibil de teren agricol, costuri publice extrem de ridicate pentru extinderea si intretinerea infrastructurii, dependenta structurala crescuta de automobil si risc major de degenerare in „urban sprawl” de joasa calitate, daca instrumentele de control urbanistic nu sunt aplicate cu maxima rigoare. Jan Gehl, in „Life Between Buildings: Using Public Space” (Island Press, editia a 3-a, 2011, p. 3), arata cu argumente fundamentate ca urbanismul care prioritizeaza automobilul submineaza calitatea vietii comunitare, perspectiva care fundamenteaza necesitatea unei reglementari riguroase pentru acest scenariu.

Implicatii PUG: acest scenariu impune ca PUG-ul si documentatiile supra-locale (PATZ) sa instituie un regim de protectie extrem de strict si non-negociabil pentru reseaua verde-albastra si sa impuna conditii extrem de riguroase pentru noile dezvoltari (standarde de calitate, obligatia de a asigura integral infrastructura).

6.4. Strategia consolidata — Compactizare policentrica in retea verde

Strategia consolidata, propusa ca viziune de dezvoltare pentru PUG, este un model hibrid de „compactizare policentrica in retea verde”. Acesta integreaza cele mai valoroase elemente din ambele scenarii: preia din Scenariul A principiul eficientei si al dezvoltarii inteligente, concentrand cresterea in poli secundari si prioritizand regenerarea urbana, limitand astfel expansiunea. Simultan, preia din Scenariul B recunoasterea importantei fundamentale a retelei verzi-albastre ca matrice structuranta a teritoriului. Astfel, dezvoltarea se concentreaza in polii existenti si in zonele de reconversie, dar aceste nuclee de dezvoltare sunt conectate si, in acelasi timp, separate prin coridoare ecologice clar definite si protejate.

Solutia de optimizare a transportului devine una multi-modala si ierarhizata. Se prioritizeaza dezvoltarea transportului public de mare capacitate pe axele principale (tren metropolitan sau



BRT) pentru a deservi polii de dezvoltare, asigurand o alternativa competitiva la transportul individual. In acelasi timp, se modernizeaza reseaua de drumuri secundare pentru a asigura accesibilitatea zonelor mai putin dense, iar o componenta esentiala devine integrarea completa a retelei de piste pentru biciclete ca parte functionala a mobilitatii zilnice.

Implementarea acestei strategii complexe necesita instrumente de planificare si guvernanta inovatoare si adaptate. Pe langa instrumentele de cooperare (PATZ, ADI), Regulamentul Local de Urbanism (RLU) trebuie utilizat intr-un mod mai flexibil si proactiv. Se propun urmatoarele mecanisme noi.

Indicatori urbanistici stimulatori. Introducerea de bonusuri de CUT pentru cladirile care ating standarde de eficienta energetica superioare (nZEB+) sau pentru dezvoltarile care integreaza servicii publice si spatii verzi accesibile.

Coeficient de biotop (CBS). Impunerea unei ponderi minime de suprafata permeabila si verde pentru fiecare parcela, pentru a combate insulele de caldura urbane si a imbunatati managementul apelor pluviale.

Transferul drepturilor de construire (TDR). Crearea unui mecanism de piata care permite transferul potentialului de construire din zonele protejate (coridoarele verzi, unde constructia este interzisa) catre zonele desemnate pentru densificare (zonele de reconversie urbana), compensand astfel proprietarii din zonele protejate.

Mecanism de captare a valorii (value capture). Pentru proiectele de infrastructura publica majora (tren metropolitan, centura verde) care genereaza cresteri semnificative ale valorii proprietatilor adiacente, se vor implementa mecanisme care sa permita recuperarea unei parti din plusvaloarea generata, prin taxe de urbanizare sau prin contributii de dezvoltare.

PUG-ul municipiului Ploiesti are rolul de a traduce aceasta viziune in reglementari clare, proiecte strategice si instrumente de implementare, devenind astfel instrumentul principal de promovare a dezvoltarii durabile pentru intreaga arie metropolitana. Riscurile majore sunt legate de capacitatea administrativa si de vointa politica de a implementa pe termen lung o viziune complexa, ce necesita o cooperare inter-comunala solida si constanta.



Concluzie strategica. Adoptarea modelului hibrid „compactizare policentrica in retea verde” reprezinta optiunea cea mai rezilienta in conditiile incertitudinii structurale generate de schimbarile climatice, demografice si tehnologice. Acest model raspunde simultan obiectivelor europene de coeziune teritoriala, obiectivelor nationale de planificare integrata si nevoilor specifice ale ariei metropolitane Ploiesti, asigurand un cadru flexibil de adaptare la evolutiile viitoare.



7. CONCLUZII SI SINTEZA

Acest capitol realizeaza sinteza intregului demers analitic si stabileste legatura directa si cauzala intre diagnoza teritoriala si deciziile care trebuie fundamentate in cadrul procesului de actualizare a Planului Urbanistic General (PUG) al municipiului Ploiesti. Functia sa este de a cristaliza ideile-fora ale studiului, de a demonstra in mod concludent legatura dintre problemele identificate si setul de solutii propuse, si de a oferi un argument final, solid si operational, pentru validitatea si necesitatea reglementarilor ce vor fi incluse in noul PUG. Capitolul transforma analiza intr-o foaie de parcurs actionabila, subliniind rolul studiului de fundamentare ca piatra de temelie a unei planificari urbane relevante, eficiente si orientate spre viitor.

7.1. Sinteza concluziilor si impactul asupra PUG

Analiza detaliata a dinamicii teritoriale a municipiului Ploiesti si a ariei sale functionale releva trei concluzii strategice majore, cu impact direct si imperativ asupra viziunii, structurii si reglementarilor viitorului Plan Urbanistic General.

Concluzia 1 — Discrepanta structurala intre aria administrativa si cea functionala. Analizele socio-demografice, de mobilitate si economice demonstreaza fara echivoc ca fluxurile zilnice de persoane, bunuri si capital definesc un oras functional care include in mod organic cele sase unitati administrativ-teritoriale invecinate in aria primara si suplimentar comunele Paulesti si Aricestii Rahtivani in aria functionala extinsa. Populatia rezidenta deservita direct depaseste 232.000 de locuitori in aria primara, urcand la peste 248.000 in aria extinsa si la peste 400.000 daca se include zona de influenta indirecta. Aceasta realitate impune ca PUG-ul municipiului Ploiesti sa depaseasca o abordare insulara si sa integreze proactiv mecanisme de coordonare metropolitana, in conformitate cu Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane.

Concluzia 2 — Presiunea navetismului asupra infrastructurii si serviciilor este disfunctionalitatea centrala. Mobilitatea intensa a fortei de munca, cu un flux estimat de peste 30.000 de persoane zilnic, reprezinta principalul vector de presiune asupra coridoarelor de transport si a serviciilor publice din municipiu. Aceasta constatare impune ca PUG-ul sa dimensioneze infrastructura si dotarile publice nu doar pentru populatia rezidenta, ci pentru un bazin de deservire metropolitan



extins, si sa propuna proiecte strategice de transport metropolitan (tren metropolitan, BRT, retea de piste pentru biciclete, noduri intermodale).

Concluzia 3 — Conflictele de utilizare a terenului si presiunea asupra capitalului natural sunt simptomele planificarii necoordonate. Expansiunea urbana haotica, fragmentarea peisajului (estimata la peste 1.200 ha de teren agricol convertit in perioada 2000-2024, cu un ritm anual de aproximativ 50 ha) si aparitia conflictelor functionale la limita administrativa (in special in zona Brazi-Barcanesti, unde Barcanesti a inregistrat o scadere demografica de -6,63% in perioada intercensitara) sunt consecintele directe ale absentei unei viziuni unitare. Aceasta concluzie impune PUG-ului sa adopte o politica riguroasa de dezvoltare compacta si de protectie ferma a resurselor naturale, prin instituirea unei retele de coridoare verzi-albastre si prin reglementari de tip coeficient de biotop.

Impactul acestor concluzii asupra PUG este multidimensional si imperativ.

La nivel de zonificare functionala, PUG trebuie sa propuna crearea unor zone de tranzitie, cu reglementari speciale, negociate cu UAT-urile vecine prin intermediul unor PATZ, pentru a preveni conflictele si a asigura continuitatea functionala.

La nivel de Regulament Local de Urbanism, se vor include prevederi normative clare, care sa conditioneze noile dezvoltari de asigurarea accesibilitatii la sistemele de transport public si care sa incurajeze, prin indicatori urbanistici stimulatori, mixitatea functionala si dezvoltarea durabila.

La nivel de proiecte strategice, PUG trebuie sa includa in portofoliul de investitii proiecte de anvergura metropolitana (tren metropolitan, centura verde, regenerare brownfield), a caror justificare si fezabilitate sunt demonstrate de analizele din prezentul studiu.

7.2. Directii pentru implementare si monitorizare

Un Plan Urbanistic General este un document strategic viu, a carui valoare reala consta nu doar in calitatea analizei, ci in capacitatea sa de a fi implementat, monitorizat si adaptat in timp. Pentru a asigura transpunerea in practica a viziunii de dezvoltare, se propun directii clare privind etapizarea, prioritizarea proiectelor si mecanismele de monitorizare a performantei.



Etapizarea proiectelor strategice. Pentru o implementare realista si eficienta, se recomanda definirea a trei orizonturi de timp, corelate cu complexitatea, necesarul de finantare si impactul proiectelor.

Termen scurt (1-3 ani): actiuni cu impact imediat si costuri relativ reduse — masuri de management al traficului, demararea procedurilor pentru elaborarea PATZ-urilor pentru zonele de conflict, crearea platformei de dialog inter-comunal, semnalizare si reglementare temporara pe coridoarele critice.

Termen mediu (3-7 ani): proiecte de anvergura care necesita studii de fezabilitate si finantari complexe — modernizarea coridoarelor principale de transport, constructia de pasaje denivelate, demararea proiectelor pilot de regenerare urbana, extinderea retelelor de utilitati spre comunele cu deficit.

Termen lung (7-15 ani): proiecte de viziune, care modeleaza structura urbana — implementarea sistemului de tren metropolitan, finalizarea centurii verzi metropolitane, reconversia integrata a platformelor industriale Sud.

Portofoliul de proiecte strategice prioritare. Pe baza analizei de prioritizare din Cap. 4.2, se identifica un portofoliu de proiecte cu cel mai mare potential de impact metropolitan:

Sistem de transport public metropolitan integrat (tren metropolitan tip S-Bahn + BRT + noduri intermodale);

Centura verde metropolitana cu coridoarele verzi-albastre Teleajen si Prahova;

Program de regenerare urbana a platformei industriale Sud (peste 150 ha brownfield);

Modernizarea si fluidizarea coridoarelor de acces (pasaje denivelate la intrarile critice);

Sistem regional integrat de alimentare cu apa si canalizare prin ADI;

Sistem metropolitan de management al deseurilor cu colectare selectiva uniforma.

Implementarea acestor proiecte necesita un parteneriat larg intre sectorul public si cel privat si un cadru de guvernanta metropolitana consolidat, in conformitate cu Legea nr. 246/2022, prin operationalizarea Zonei Metropolitane Ploiesti.



Indicatori de monitorizare. Performanta implementarii PUG-ului trebuie evaluata periodic printr-un set de indicatori cantitativi si calitativi, gestionati cu ajutorul sistemului GIS dezvoltat conform Ord. nr. 904/2023. Indicatorii cheie propusi sunt urmatoarii.

Indicatori de mobilitate: reducerea timpilor medii de calatorie pe coridoarele principale, cresterea ponderii deplasarilor cu transportul public, velo si pietonal, reducerea numarului de autovehicule pe persoana, gradul de utilizare a parcarilor Park & Ride.

Indicatori de mediu si calitate a vietii: cresterea suprafetei spatiilor verzi accesibile per locuitor, reducerea suprafetei de teren agricol scoasa anual din circuit, imbunatatirea indicelui de calitate a aerului (PM 10, PM 2,5, NO 2), reducerea nivelului mediu de zgomot pe coridoarele rezidentiale.

Indicatori de dezvoltare economica si urbana: numarul de autorizatii de construire emise in zonele de regenerare versus cele de expansiune, rata de ocupare in noile parcuri industriale, valoarea investitiilor private atrase in zonele de reconversie, numarul de locuri de munca create.

Indicatori sociali: rata de imbatranire demografica, soldul migratoriu net, accesul la dotari publice (gradinite, scoli, unitati medicale) pe locuitor, gradul de satisfactie a cetatenilor evaluat prin sondaje periodice.

Procesul de actualizare a PUG nu este un punct final, ci inceputul unui ciclu continuu de planificare, implementare, monitorizare si adaptare, oferind o foaie de parcurs solida pentru dezvoltarea durabila a municipiului Ploiesti si a ariei sale metropolitane.

7.3. Matricea sintetica diagnoza-propunere

Tabelul 6 prezinta sintetic corespondenta intre disfunctionalitatile diagnosticate, operatiunile urbane propuse si reglementarile aferente. Aceasta matrice asigura trasabilitatea integrala intre analiza si solutie, conform principiului auditabilitatii fundamentat de studiu.

Disfunctionalitate majora (Cap. 4)	Operatiune urbana propusa (Cap. 7.4)	Set de reglementari aferent (Cap. 7.5)
---------------------------------------	---	---



Congestia traficului și dependența de automobil	Coridoare de mobilitate metropolitană	Reglementări pentru coridoarele de mobilitate și Park & Ride
Fragmentarea peisajului și a coridoarelor verzi	Rețeaua verde-albastră metropolitană	UTR „Rețea verde-albastră” + Coeficient de biotop
Conflicte funcționale și dezvoltare neunitară	Regenerare urbană și dezvoltare compactă	UTR „Zone de reconversie funcțională” + reguli infill
Discontinuități în rețelele de utilități publice	Infrastructura edilitară integrată	Conditionarea autorizațiilor de echipare edilitară + ADI

7.4. Operațiuni urbane propuse

Acest subcapitol traduce viziunea strategică într-un set de operațiuni urbane, acțiuni de planificare teritorială clar definite, delimitate spațial și formulate într-o manieră operativă, pentru a putea fi transpuse direct în reglementările PUG.

7.4.1. Operațiunea „Coridoare de mobilitate metropolitană”

Fundamentarea acestei operațiuni răspunde direct disfuncționalităților critice identificate în rețeaua de transport. Scopul este de a transforma infrastructura de transport dintr-un factor de fragmentare și conflict într-un sistem metropolitan integrat, multi-modal și durabil.

Delimitarea teritorială vizează coridoarele de transport majore care leagă municipiul Ploiești de localitățile învecinate (DN 1, DN 1A, DN 1B, magistralele feroviare M 300 și M 500), punctele de intrare în municipiu și zonele adiacente identificate ca fiind critice. Operațiunea include rezervarea terenurilor necesare pentru crearea nodurilor intermodale Park & Ride în proximitatea axelor principale (Blejoi, Barcanesti, Bucov) și pentru traseele noilor linii de transport public metropolitan.

Implicațiile pentru reglementările PUG sunt structurate pe trei niveluri.

RLU: reglementări specifice pentru coridoarele de mobilitate, care vor conditiona noile dezvoltări de realizarea studiilor de trafic la scară metropolitană și de asigurarea accesului direct la stațiile de



transport public; reguli pentru profiluri stradale complete cu benzi dedicate pentru transportul public si piste pentru biciclete pe axele principale.

Proiecte strategice: fundamentarea si prioritizarea in programul de investitii al PUG a proiectelor de infrastructura de interes metropolitan, incluzand pasaje denivelate la intersecțiile critice, modernizarea garilor si haltelor feroviare ca noduri intermodale si extinderea rețelei de transport public catre localitățile periurbane.

Zonificare: protejarea, prin planșele de reglementari ale PUG, a coridoarelor necesare pentru viitoare extinderi ale infrastructurii de transport, prin instituirea unor servituti de utilitate publica.

7.4.2. Operatiunea „Reteaua verde-albastra metropolitana”

Fundamentarea operatiunii este un raspuns la fragmentarea peisajului si a coridoarelor ecologice, propunand o abordare proactiva de protejare si consolidare a capitalului natural. Viziunea este crearea unei infrastructuri verzi-albastre coerente, care sa indeplineasca functii ecologice, de agrement si de structurare a dezvoltarii urbane, in conformitate cu strategia consolidata de „compactizare in retea verde”.

Delimitarea teritoriala vizeaza un teritoriu extins, incluzand luncile raurilor Teleajen si Prahova, padurile existente (Padurea Paulesti, Padurea Bucov), terenurile agricole cu valoare peisagistica si coridoarele de conectivitate ecologica. Se propune delimitarea unei centuri verzi metropolitane prin intermediul unui PATZ, ca instrument de cooperare inter-comunala.

Implicatiile pentru reglementarile PUG.

Zonificare: se va crea o noua categorie de zonificare in PUG — „Zona de protectie a rețelei verzi-albastre” — cu un regim de non-aedificandi strict si reguli clare pentru activitățile compatibile (agrement, sport in aer liber, agricultura ecologica).

RLU: obligativitatea de a mentine coridoare de conectivitate ecologica in cadrul proiectelor de dezvoltare de mari dimensiuni; impunerea unui coeficient de biotop pentru a creste suprafata verde si permeabila pe fiecare parcela.

Proiecte strategice: includerea proiectelor prioritare de reabilitare ecologica a cursurilor de apa si de amenajare a unor trasee de cicloturism si drumetie de-a lungul coridoarelor verzi-albastre.



7.4.3. Operatiunea „Regenerare urbana si dezvoltare compacta”

Fundamentarea acestei operatiuni combate direct modelul de dezvoltare extensiva si consumul de teren agricol, promovand reutilizarea terenurilor deja antropizate si o utilizare mai eficienta a infrastructurii existente. Operatiunea se aliniaza principiului fundamental al regenerarii urbane formulat de Henri Lefebvre in „Writings on Cities” (Blackwell Publishers Ltd, 1996, p. 14), care argumenteaza pentru reactivarea valorii de intrebuintare a zonelor urbane abandonate.

Delimitarea teritoriala se concentreaza pe siturile de tip brownfield, in special fostele platforme industriale din sudul si estul municipiului (peste 150 ha disponibile pentru reconversie), precum si pe zonele subutilizate din interiorul tesutului urban existent.

Implicatiile pentru reglementarile PUG.

RLU: se vor crea Unitati Teritoriale de Referinta specifice pentru zonele de reconversie functionala, cu reglementari flexibile ce permit mixitate functionala ridicata (locuinte, servicii, productie nepoluanta, spatii verzi) si stimulente urbanistice (bonusuri de CUT pentru proiecte de inalta calitate).

Zonificare: revizuirea zonificarii in zonele centrale si semicentrale pentru a permite o densificare controlata si de calitate, corelata cu capacitatea infrastructurii.

Proiecte strategice: prioritizarea investitiilor publice in infrastructura in zonele desemnate pentru regenerare urbana, pentru a actiona ca un catalizator pentru investitiile private.

7.4.4. Operatiunea „Infrastructura edilitara integrata”

Fundamentarea operatiunii abordeaza problema critica a discontinuitatii retelelor de utilitati la nivel inter-comunal, care genereaza riscuri de mediu si o calitate precara a locuirii in noile zone rezidentiale. Scopul este de a promova o planificare si un management integrat al serviciilor publice esentiale la scara functionala a ariei metropolitane.

Delimitarea teritoriala vizeaza intregul teritoriu al ariei functionale, cu un focus prioritar pe zonele de extindere recenta a intravilanului (Blejoi, Targsoru Vechi, Paulesti).

Implicatiile pentru reglementarile PUG.



RLU: prevedere clara si constrangatoare care conditioneaza autorizarea oricarei noi dezvoltari de asigurarea prealabila a echiparii complete cu utilitati publice (apa, canalizare, energie).

Proiecte strategice: fundamentarea necesitatii elaborarii unor strategii si proiecte de anvergura metropolitana pentru modernizarea si extinderea retelelor de apa-canal si pentru managementul integrat al deseurilor.

Cadrul de guvernanta: consolidarea Asociatiilor de Dezvoltare Intercomunitara existente in judetul Prahova (ADI Apa, ADI Deseuri) ca principal vehicul de planificare si management al serviciilor publice la scara regionala.

7.5. Seturile preliminare de reglementari relationate la operatiunile urbane propuse

Acest subcapitol transpune cele patru operatiuni urbane intr-un set de propuneri preliminare de reglementari, care sa poata fi preluate, detaliate si integrate in RLU. Fiecare set este fundamentat pe Legea nr. 350/2001, Ord. MDRAP nr. 233/2016 si HG nr. 525/1996 (Regulamentul general de urbanism), asigurand o baza solida pentru viitoarele decizii de autorizare.

7.5.1. Reglementari pentru coridoarele de mobilitate metropolitana

Se propune instituirea Unitatii Teritoriale de Referinta „Coridoare de mobilitate majora”, care delimiteaza ampriza actuala a infrastructurii, zonele de protectie legal stabilite si rezervele de teren necesare pentru modernizari viitoare. In interiorul acestor UTR, RLU va institui un regim strict, permitand exclusiv constructii aferente infrastructurii de transport si serviciilor conexe.

Se propune conditionarea autorizarii pentru dezvoltarile generatoare de trafic: orice proiect ce depaseste un prag prestabilit (de exemplu, 100 de locuri de parcare sau 5.000 mp arie desfasurata) va fi conditionat de elaborarea unui studiu de impact asupra traficului. Autorizatia de construire va putea impune dezvoltatorului obligatia de a realiza sau co-finanta lucrari de infrastructura publica necesare (sensuri giratorii, benzi de viraj), conform Legii nr. 350/2001.

Se propune integrarea nodurilor intermodale si a parcarilor Park & Ride: PUG va delimita terenurile necesare pentru cel putin trei parcaruri strategice (nord, sud, est), declarate de utilitate publica conform Legii nr. 33/1994 privind exproprierea pentru cauza de utilitate publica.



7.5.2. Reglementari pentru rețeaua verde-albastră metropolitană

Se propune instituirea UTR „Rețea verde-albastră”, care delimitează sistemul continuu și ierarhizat de coridoare ecologice. În cadrul acestui UTR se va institui un regim de non-aedificandi strict, fiind permise doar activități compatibile (agricultura ecologică, agrement de mică anvergură). Orice intervenție va necesita avize de mediu speciale conform OUG nr. 195/2005.

Se propune introducerea Coeficientului de Biotop pe Suprafață (CBS): valori minime diferențiate pe zone funcționale — de exemplu, în zonele centrale dens construite, un CBS de 0,2 (20% din suprafața parcelei acoperită cu vegetație, acoperisuri verzi sau alte suprafețe permeabile). Metodologia de calcul va fi detaliată într-o anexă la RLU.

Se propun reglementări pentru protecția coridoarelor de conectivitate: PUG va identifica și cartografia aceste coridoare; RLU va impune, pentru proiectele de infrastructură liniară, obligativitatea de a menține permeabilitatea pentru faună prin realizarea de pasaje dedicate (podete, ecoducte) și va reglementa obligativitatea plantării de aliniamente de arbori.

7.5.3. Reglementari pentru regenerarea urbană și dezvoltarea compactă

Se propune crearea UTR „Zone de reconversie funcțională” (ZRF): delimitarea fostelor platforme industriale ca UTR specifice, cu un regim urbanistic flexibil. RLU va permite mixitate funcțională ridicată și va oferi stimulente urbanistice (bonus de CUT de până la 20% pentru proiectele care integrează un procent semnificativ de dotări publice sau spații verzi). Autorizarea oricărei intervenții majore în ZRF va fi condiționată de elaborarea unui PUZ.

Se propun reglementări pentru dezvoltarea de tip infill și densificare controlată: RLU va identifica zonele pretabile pentru densificare (în special de-a lungul axelor de transport public) și va stabili reguli clare privind regimul de înălțime, retragerile față de vecini și procentul minim obligatoriu de spații verzi pe parcelă.

Se propune limitarea extinderii nejustificate a intravilanului: extinderea intravilanului permisă doar în condiții excepționale, strict justificate, condiționate de elaborarea unui studiu de fundamentare care să demonstreze epuizarea rezervelor de teren constructibil din intravilanul existent.



7.5.4. Reglementari pentru infrastructura edilitara integrata

Se propune conditionarea obligatorie a autorizării de echipare edilitara: RLU va introduce un articol imperativ, care stipulează ca nicio autorizatie de construire pentru cladiri noi nu poate fi emisa in absenta dovezii privind existenta sau realizarea concomitenta, pe cheltuiala investitorului, a bransamentelor la rețelele publice de apa, canalizare si energie electrica, conform Legii nr. 50/1991. Avizul operatorilor de rețele, care sa confirme capacitatea disponibila, devine o conditie obligatorie.

Se propune promovarea managementului integrat al serviciilor la scara metropolitana: Memoriul General va recomanda explicit consolidarea Asociatiilor de Dezvoltare Intercomunitara existente. Plansele PUG vor delimita zonele care necesita prioritar proiecte integrate.

Se propune standardizarea coridoarelor de utilitati in documentatiile de urbanism: RLU va impune ca orice PUZ care propune o dezvoltare de anvergura sa includa un plan de echipare edilitara detaliat si sa rezerve in profilul strazilor coridoare dedicate pentru toate rețelele necesare (apa, canalizare, gaze, electricitate, telecomunicatii), conform normativelor tehnice in vigoare.

7.6. Conditii care asigura viabilitatea solutiilor propuse

Aceasta sectiune stabileste cadrul de analiza pentru evaluarea viabilitatii solutiilor strategice propuse, asigurand ca acestea sunt fezabile din punct de vedere juridic, tehnic, economic si social.

7.6.1. Viabilitatea juridica si administrativa

Fiecare propunere strategica este verificata in raport cu ierarhia actelor normative care guverneaza amenajarea teritoriului si urbanismul. Fundamentul il reprezinta Parlamentul Romaniei, „Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul” (Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 373/10.07.2001, cu modificarile si completarile ulterioare), care stabileste principiile dezvoltarii durabile, coerentei si interesului public. Propunerile sunt corelate cu prevederile PATJ Prahova actualizat in 2024 (HCJ nr. 94/30.04.2024) si cu prevederile Ord. MDRAP nr. 233/2016, care detaliaza Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001.



O atentie deosebita este acordata compatibilitatii cu legislatia sectoriala: protectia mediului (OUG nr. 195/2005), regimul proprietatii (Codul Civil, Legea nr. 287/2009), autorizarea lucrarilor de constructii (Legea nr. 50/1991, republicata). Solutiile care implica interventii in zone protejate (monumente istorice, arii naturale) sunt evaluate in raport cu legislatia specifica (Legea nr. 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice, OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate), asigurandu-se ca avizele necesare pot fi obtinute. Orice neconcordanța identificata între o propunere și cadrul legal este semnalata, iar solutia este fie adaptata, fie insotita de o recomandare de modificare a cadrului normativ local.

Viabilitatea administrativa evalueaza daca aparatul de specialitate al primariei si celelalte institutii implicate detin resursele umane, tehnice si procedurale pentru a implementa proiectele. Proiectele de anvergura metropolitana necesita instrumente juridice de cooperare inter-comunala. Analiza releva necesitatea consolidarii Asociatiilor de Dezvoltare Intercomunitara sau a elaborarii unor PATZ, in conformitate cu Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane.

Implicatii pentru PUG: fundamentarea normativa a fiecărei reglementari din RLU; crearea de instrumente operationale (PATZ, ADI); consolidarea capacitatii administrative prin masuri de formare profesionala si de consolidare a compartimentelor de urbanism si management de proiect.

7.6.2. Viabilitatea tehnica si infrastructurala

Orice interventie este analizata in raport cu conditiile fizico-geografice ale municipiului Ploiesti. Se iau in considerare caracteristicile geotehnice ale terenului, riscul seismic (Ploiestiul este situat intr-o zona cu hazard seismic ridicat, conform codului P 100-1/2013), riscurile de inundatii (in luncile raurilor Teleajen si Prahova) si riscurile de alunecari de teren in zonele de panta. Se utilizeaza ca referinta Parlamentul Romaniei, „Legea nr. 575/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national — Sectiunea a V-a, Zone de risc natural” (Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 726/14.11.2001). Proiectele localizate in zone de risc sunt conditionate de realizarea unor studii de specialitate aprofundate si de implementarea unor masuri de prevenire si atenuare.

Un aspect central al analizei îl reprezinta evaluarea capacității rețelilor existente de a prelua incarcările suplimentare. Pentru rețeaua de transport, se utilizeaza modele de trafic pentru a simula impactul noilor zone rezidentiale sau economice. Pentru rețelele de utilitati (apa,



canalizare, energie electrica, gaze naturale), se analizeaza capacitatea magistralelor si a statiilor de tratare/epurare. Pentru fiecare solutie majora, se analizeaza tehnologiile disponibile si se recomanda adoptarea unor standarde de proiectare moderne si durabile. De exemplu, pentru infrastructura de transport, se recomanda utilizarea normativelor tehnice precum cele din Ministerul Transporturilor, „Ordinul nr. 49 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane” (Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, 1998), adaptate la contextul mobilitatii durabile (benzi pentru biciclete, trotuare generoase). Pentru cladiri, se promoveaza standardele nZEB (nearly Zero-Energy Building) si nZEB+.

Implicatii pentru PUG: zonificarea conditionata de riscuri; includerea unui plan de echipare edilitara; introducerea de reglementari tehnice in RLU care impun respectarea standardelor de proiectare durabila si conditioneaza autorizarea de asigurarea capacitatii infrastructurii.

7.6.3. Viabilitatea economica si financiara

Aceasta sectiune analizeaza sustenabilitatea economica si financiara a propunerilor, evaluand daca beneficiile generate justifica costurile si daca exista resurse financiare realiste pentru implementare.

Pentru principalele proiecte strategice (tren metropolitan, centura verde, regenerare brownfield), se va realiza o analiza cost-beneficiu (ACB) conform metodologiei JASPERS si conform Ordinului ministrului dezvoltarii regionale si administratiei publice privind aplicarea analizei cost-beneficiu pentru proiectele finantate din fonduri europene. Beneficiile nu sunt doar cele financiare directe, ci si cele socio-economice indirecte:

Reducerea timpilor de calatorie si a costurilor de transport pentru cetateni si companii;

Cresterea valorii proprietatilor imobiliare in zonele deservite de noua infrastructura;

Reducerea costurilor medicale prin imbunatatirea calitatii aerului si crearea de spatii pentru recreere;

Atragerea de noi investitii si crearea de locuri de munca.



Un proiect este considerat viabil economic dacă rata internă de rentabilitate economică (RIRE) depășește pragul de oportunitate socială.

Surse de finanțare. Implementarea unui PUG ambicios depășește capacitatea financiară a bugetului local. Este esențială identificarea unui mix de surse:

Fonduri europene: programele de finanțare ale Uniunii Europene (Fondul European de Dezvoltare Regională, Fondul de Coeziune) reprezintă principala oportunitate pentru proiectele de infrastructură majoră, mobilitate durabilă și regenerare urbană. Reuniunea informală a miniștrilor responsabili cu amenajarea teritoriului, „Territorial Agenda 2030: A Future for All Places” (Germania, eu2020.de, 1 decembrie 2020, p. 23), confirmă prioritizarea proiectelor integrate teritorial în noul cadru financiar european.

Bugete naționale: programe guvernamentale precum Programul Național de Investiții „Anghel Saligny”, Programul Operațional Regional 2021-2027 și Planul Național de Redresare și Reziliență.

Bugetul local: sursă pentru co-finanțarea proiectelor europene și pentru investițiile de mică anvergură.

Parteneriate public-privat: pentru proiectele generatoare de venituri (parcări, zone comerciale), se poate apela la capital privat prin mecanisme PPP.

Credite de la instituții financiare internaționale: BEI sau BERD pot oferi împrumuturi pe termen lung pentru proiecte de infrastructură publică.

Implicații pentru PUG: includerea unui portofoliu de proiecte prioritare cu estimări de cost și surse de finanțare; esalonarea în timp în funcție de urgență, costuri și disponibilitatea surselor; mecanisme de captare a valorii în RLU pentru recuperarea unei părți din plusvaloarea generată de investițiile publice.

7.6.4. Viabilitatea socială și de mediu

Evaluarea analizează impactul soluțiilor asupra comunității și a mediului, asigurând că dezvoltarea este echitabilă, incluzivă și durabilă.

Viabilitatea socială măsoară modul în care propunerile răspund nevoilor reale ale diferitelor grupuri sociale și contribuie la creșterea calității vieții și a coeziunii teritoriale. Se analizează



distributia beneficiilor si a costurilor sociale, asigurandu-se ca proiectele nu adancesc inegalitatile existente. Gradul de acceptabilitate publica este un factor critic. Procesul de planificare trebuie sa includa mecanisme reale de consultare si participare publica, in conformitate cu Parlamentul Romaniei, „Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul” (Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 373/2001), in special prevederile referitoare la consultarea populatiei in elaborarea PUG.

Viabilitatea de mediu. Fiecare solutie propusa este evaluata in raport cu principiul dezvoltarii durabile. Se analizeaza conformitatea cu legislatia de mediu (OUG nr. 195/2005) si impactul potential asupra factorilor de mediu: calitatea aerului si a apei, nivelul de zgomot, biodiversitatea si integritatea ecosistemelor. Propunerile sunt concepute pentru a contribui la obiectivele de atenuare si adaptare la schimbarile climatice, promovand eficienta energetica, mobilitatea verde si infrastructura verde-albastra. Se utilizeaza instrumente precum Evaluarea Strategica de Mediu (SEA), conform HG nr. 1076/2004, pentru a analiza impactul cumulat al PUG-ului si pentru a integra masurile de protectie a mediului direct in reglementarile urbanistice. Se propun solutii bazate pe natura (acoperisuri verzi, gradini pluviale) pentru a creste rezilienta orașului.

Implicatii pentru PUG: procesul de elaborare a PUG trebuie sa fie unul larg participativ, iar mecanismele de participare trebuie mentinute si dupa aprobarea documentatiei; RLU va include prevederi stricte pentru protejarea coridoarelor ecologice, promovarea constructiilor durabile si impunerea unui coeficient de biotop; se va institui un sistem de monitorizare a impactului social si de mediu al proiectelor implementate, cu indicatori clari.



8. GLOSAR SI REFERINTE BIBLIOGRAFICE

Acest capitol final are un rol instrumental esential, servind la clarificarea terminologiei utilizate in cadrul studiului si la asigurarea unei transparente complete a surselor de date si a fundamentarii teoretice. Prin structurarea unui glosar detaliat si a unei liste de referinte bibliografice conforme cu standardele academice, se consolideaza rigoarea stiintifica a documentului si se faciliteaza intelegerea aprofundata a conceptelor si analizelor prezentate. Capitolul functioneaza ca o anexa de referinta, indispensabila pentru orice utilizator al studiului, de la specialisti in urbanism la factori de decizie din administratia publica.

8.1. Glosar de termeni

Acest glosar defineste termenii cheie si acronimele utilizate pe parcursul studiului, pentru a asigura o intelegere unitara si precisa a conceptelor. Definitiiile sunt adaptate contextului planificarii urbane si teritoriale din Romania.

ACB (Analiza Cost-Beneficiu): metodologie de evaluare economica a proiectelor publice care compara costurile totale (investitie, operare, mentenanta) cu beneficiile financiare si socio-economice indirecte, exprimate in valori monetare actualizate, pentru a determina daca un proiect este viabil economic.

ADI (Asociatia de Dezvoltare Intercomunitara): structura de cooperare cu personalitate juridica, constituita de unitati administrativ-teritoriale pentru realizarea in comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional ori pentru furnizarea in comun a unor servicii publice, in conformitate cu Legea nr. 215/2001 a administratiei publice locale.

ANCPI (Agentia Nationala de Cadastru si Publicitate Imobiliara): institutia publica responsabila cu gestionarea sistemului integrat de cadastru si carte funciara din Romania, inclusiv cu administrarea Geoportalului INSPIRE.

APL (Autoritatea Administratiei Publice Locale): denumire generica pentru consiliile locale, primari si aparatul de specialitate al primariei, care functioneaza ca autoritati administrative autonome in comune, orase si municipii.



Brownfield: teren urbanizat anterior, deseori fost amplasament industrial sau comercial, care este în prezent dezafectat, abandonat sau subutilizat și care prezintă potențial de reconversie funcțională.

BRT (Bus Rapid Transit): sistem de transport public de mare capacitate, care utilizează autobuze ce circulă pe benzi dedicate, având prioritate în intersecții, pentru a asigura o viteză comercială ridicată și predictibilitate similară unui tramvai sau metrou.

CBS (Coeficient de Biotop pe Suprafață): indicator urbanistic ecologic care impune o pondere minimă de suprafață permeabilă și verde (spațiu verde, acoperișuri verzi, pavaje permeabile) pentru fiecare parcelă, cu scopul de a îmbunătăți microclimatul, managementul apelor pluviale și biodiversitatea urbană.

CUT (Coeficient de Utilizare a Terenului): indicator urbanistic care reprezintă raportul dintre suprafața construită desfășurată (suma suprafețelor tuturor nivelurilor) și suprafața totală a parcelei.

DTM (Modelul Digital al Terenului): reprezentare digitală a suprafeței topografice a unui teren, excluzând obiectele de pe acesta (clădiri, vegetație).

GIS (Geographic Information System / Sistem Informațional Geografic): sistem informatic pentru colectarea, gestionarea, analiza și vizualizarea datelor geospațiale, utilizat pentru a crea hărți și a realiza analize teritoriale complexe.

Infill development: practica urbanistică de dezvoltare a terenurilor neconstruite sau subutilizate din interiorul țesutului urban existent, ca alternativă la expansiunea pe terenuri agricole.

INS (Institutul Național de Statistică): autoritatea publică din România responsabilă cu producerea și diseminarea statisticilor oficiale privind demografia, economia și societatea.

ITS (Intelligent Transport Systems / Sisteme de Transport Inteligente): ansamblu de tehnologii (senzori, camere, software) aplicate infrastructurii și vehiculelor pentru a îmbunătăți siguranța, eficiența și sustenabilitatea transportului.

nZEB (nearly Zero-Energy Building): clădire cu un consum de energie aproape zero, conform Directivei 2010/31/UE privind performanța energetică a clădirilor; standard obligatoriu pentru



construcțiile noi din România începând cu 2021 conform Legii nr. 372/2005 privind performanța energetică a clădirilor.

PATJ (Planul de Amenajare a Teritoriului Județean): documentație de amenajare a teritoriului cu caracter director, care stabilește la nivel județean direcțiile strategice de dezvoltare spațială și cadrul pentru utilizarea terenurilor.

PATN (Planul de Amenajare a Teritoriului Național): documentație strategică de cel mai înalt rang, care stabilește la nivel național obiectivele de dezvoltare teritorială și reglementează rețelele de infrastructură și zonele protejate de interes național.

PATZ (Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal): instrument de planificare care detaliază prevederile PATN și PATJ pentru zone cu o problemă specifică ce depășesc limitele unei singure unități administrativ-teritoriale (zone metropolitane, bazine hidrografice, zone protejate).

PMUD (Plan de Mobilitate Urbană Durabilă): document strategic care definește viziunea, obiectivele și măsurile pentru îmbunătățirea accesibilității și sustenabilității transportului într-o arie urbană, conform metodologiei EU SUMP.

POT (Procent de Ocupare a Terenului): indicator urbanistic care reprezintă raportul dintre suprafața construită la sol (amprenta clădirii) și suprafața totală a parcelei, exprimat ca procent.

PUG (Planul Urbanistic General): documentație de amenajare a teritoriului și de urbanism cu caracter director și de reglementare, care stabilește regulile generale de dezvoltare pentru întregul teritoriu al unei unități administrativ-teritoriale, în conformitate cu Legea nr. 350/2001.

PUD (Planul Urbanistic de Detaliu): instrument de planificare care detaliază la nivel de parcelă prevederile PUG și PUZ, stabilind condițiile precise de amplasare, dimensionare și conformare a construcțiilor.

PUZ (Planul Urbanistic Zonal): instrument de planificare urbană pentru reglementarea detaliată a dezvoltării unei zone delimitate din cadrul unei localități, adesea utilizat pentru a modifica sau detalia prevederile PUG.

RIRE (Rata Internă de Rentabilitate Economică): rata de actualizare la care valoarea actualizată netă a beneficiilor economice ale unui proiect este egală cu valoarea actualizată netă a costurilor; utilizată în evaluarea proiectelor publice.



RLU (Regulamentul Local de Urbanism): piesa scrisa obligatorie a PUG si PUZ, care detaliaza si transpune in norme juridice reglementarile grafice privind utilizarea terenurilor si modul de construire.

RPL (Recensamantul Populatiei si Locuintelor): cercetare statistica exhaustiva, realizata periodic (ultima runda RPL 2021), care colecteaza date esentiale privind caracteristicile demografice, sociale si economice ale populatiei si fondului locativ. Datele RPL 2021 au fost publicate de INS in transe oficiale in perioada 2022-2024.

RPU (Relatii Periurbane): studiul interdependentelor (socio-demografice, economice, de mobilitate) dintre un centru urban principal (pol de crestere) si unitatile administrativ-teritoriale din zona sa de influenta imediata. Constituie un studiu de fundamentare obligatoriu pentru PUG-urile municipiilor de rang I si II, conform Ord. MDRAP nr. 233/2016.

S-Bahn (Stadtschnellbahn): termen german pentru un sistem de tren urban sau suburban rapid, care functioneaza pe reseaua feroviara existenta, cu frecventa ridicata, pentru a asigura mobilitatea la scara metropolitana. Utilizat ca model de referinta pentru proiectele de tren metropolitan din Romania.

SEA (Strategic Environmental Assessment / Evaluarea Strategica de Mediu): procedura de evaluare a impactului asupra mediului al planurilor si programelor, reglementata in Romania prin HG nr. 1076/2004, aplicabila inclusiv PUG-urilor.

SIDU (Strategia Integrata de Dezvoltare Urbana): document strategic local elaborat in cadrul programelor europene de coeziune, care orienteaza investitiile publice si prioritatile sectoriale pentru o perioada de programare.

TDR (Transfer of Development Rights / Transferul Drepturilor de Construire): mecanism urbanistic care permite transferul potentialului de construire (CUT, regim de inaltime) de pe un teren cu restrictii (zona protejata) pe un alt teren situat intr-o zona desemnata pentru dezvoltare.

UAT (Unitate Administrativ-Teritoriala): forma de organizare administrativa a teritoriului Romaniei (comuna, oras, municipiu, judet), cu personalitate juridica si autonomie locala.

Urban sprawl: fenomen de expansiune urbana extensiva, dispersata si necontrolata in zonele periferice, caracterizat prin densitate redusa, dependenta de automobil si consum ridicat de teren agricol.



UTR (Unitate Teritoriala de Referinta): subdiviziune a teritoriului unei localitati care reflecta o omogenitate functionala si urbanistica si careia ii corespund reglementari unitare in Regulamentul Local de Urbanism.

ZMP (Zona Metropolitana Ploiesti): proiect de cooperare inter-administrativa intre municipiul Ploiesti si comunele invecinate (Aricestii Rahtivani, Barcanesti, Berceni, Blejoi, Brazi, Bucov, Paulesti, Targisoru Vechi), aflata in curs de constituire formala conform Legii nr. 246/2022 privind zonele metropolitane.

8.2. Referinte bibliografice

Lista de referinte bibliografice inventariaza sursele academice, documentele oficiale si actele normative fundamentale care au stat la baza analizelor, argumentelor si concluziilor prezentate in acest studiu. Toate referintele sunt verificabile prin sursele indicate.

Acte normative — legislatie nationala

Parlamentul Romaniei, „Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul”, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 373 din 10 iulie 2001, cu modificarile si completarile ulterioare.

Parlamentul Romaniei, „Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executarii lucrarilor de constructii”, republicata in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 933 din 13 octombrie 2004, cu modificarile si completarile ulterioare.

Parlamentul Romaniei, „Legea nr. 215/2001 a administratiei publice locale”, republicata in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 123 din 20 februarie 2007 (in vigoare pana la 30.06.2019; ulterior preluata de OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ).

Parlamentul Romaniei, „Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane”, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, 2022.

Parlamentul Romaniei, „Legea nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national — Sectiunea a IV-a, Reteaua de localitati”, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 408 din 24 iulie 2001.



Parlamentul Romaniei, „Legea nr. 575/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national — Sectiunea a V-a, Zone de risc natural”, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 726 din 14 noiembrie 2001.

Parlamentul Romaniei, „Legea nr. 33/1994 privind exproprierea pentru cauza de utilitate publica”, republicata, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I.

Parlamentul Romaniei, „Legea nr. 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice”, republicata, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I.

Parlamentul Romaniei, „Legea nr. 372/2005 privind performanta energetica a cladirilor”, republicata, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I.

Guvernul Romaniei, „Ordonanta de Urgenta nr. 195/2005 privind protectia mediului”, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr. 265/2006, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I.

Guvernul Romaniei, „Ordonanta de Urgenta nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice”, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I.

Guvernul Romaniei, „Hotararea Guvernului nr. 525/1996 pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism”, republicata, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 856 din 27 noiembrie 2002.

Guvernul Romaniei, „Hotararea Guvernului nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluarii de mediu pentru planuri si programe”, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I.

Guvernul Romaniei, „Hotararea Guvernului nr. 998/2008 pentru desemnarea polilor de crestere si a polilor de dezvoltare urbana in care se realizeaza cu prioritate investitii din programele cu finantare comunitara si nationala”, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I.

Guvernul Romaniei, „Hotararea Guvernului nr. 296/2016 pentru aprobarea Strategiei de Dezvoltare Teritoriala a Romaniei”, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I.

Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei Publice, „Ordinul nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului



si urbanismul si de elaborare si actualizare a documentatiilor de urbanism”, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 199 din 17 martie 2016.

Ministerul Lucrarilor Publice si Amenajarii Teritoriului, „Ordinul nr. 13/N/1999 pentru aprobarea Ghidului privind metodologia de elaborare si continutul-cadru al Planului Urbanistic General — Indicativ GP 038/1999”, 1999.

Ministerul Dezvoltarii, Lucrarilor Publice si Administratiei, „Ordinul nr. 904/2023 pentru aprobarea Normelor tehnice privind seturile de date spatiale aferente documentatiilor de urbanism”, Monitorul Oficial al Romaniei, 2023.

Ministerul Transporturilor, „Ordinul nr. 49 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane”, Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, 1998.

Consiliul Judetean Prahova, „Hotararea nr. 94 din 30 aprilie 2024 privind revizuirea Planului de Amenajare a Teritoriului Judetean Prahova”, Prahova, 2024.

Documente de planificare strategica

Municipiul Ploiesti, „Strategia Integrata de Dezvoltare Urbana a Municipiului Ploiesti 2021-2027 (SIDU)”, Ploiesti, 2022.

Banca Europeana pentru Reconstructie si Dezvoltare si Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei Publice, „Plan de Mobilitate Urbana Durabila pentru Polul de Crestere Ploiesti”, elaborat in baza Acordului de Cooperare semnat in aprilie 2014.

Documente europene

Comisia Europeana, „The European Green Deal”, COM(2019) 640 final, Bruxelles, 11 decembrie 2019.

Reuniunea informala a ministrilor responsabili cu amenajarea teritoriului si dezvoltarea teritoriala si/sau coeziunea teritoriala, „Territorial Agenda 2030: A Future for All Places”, Germania (eu2020.de), 1 decembrie 2020, p. 23.

Parlamentul European si Consiliul Uniunii Europene, „Directiva 2002/49/CE privind evaluarea si gestionarea zgomotului ambiental”, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 2002.



Parlamentul European si Consiliul Uniunii Europene, „Directiva 2008/98/CE privind deseurile si de abrogare a anumitor directive”, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 2008, cu modificarile ulterioare.

Parlamentul European si Consiliul Uniunii Europene, „Directiva 2010/31/UE privind performanta energetica a cladirilor”, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 2010.

Surse statistice oficiale

Institutul National de Statistica, „Recensamantul Populatiei si Locuintelor din anul 2021 — Rezultate definitive”, publicate in transe oficiale in perioada 2022-2024 prin Comunicate de presa si platforma TEMPO-Online, disponibile la www.insse.ro si www.recensamantromania.ro.

Institutul National de Statistica, platforma TEMPO-Online, serii temporale 2011-2024 pentru indicatori demografici, economici si sociali la nivel UAT, disponibila la insse.ro/cms/ro/tempo-online.

Oficiul National al Registrului Comertului, statistici privind firmele active, cifra de afaceri pe coduri CAEN si dinamica inmatricularilor pentru perioada 2021-2024, disponibile la www.onrc.ro.

Lucrari de specialitate

UN-Habitat, „Urban Planning for City Leaders”, editia a 2-a, UN-Habitat, Nairobi, 2013, p. 10.

Henri Lefebvre, „Writings on Cities”, traducere si editare de Eleonore Kofman si Elizabeth Lebas, Blackwell Publishers Ltd, Oxford, 1996, p. 14.

Edouard Bonnefous, „Omul sau Natura” (titlul original: „L'homme ou la nature?”), traducere in limba romana, Editura Politica, Bucuresti, 1976, p. 8.

Barry Commoner, „The Closing Circle: Nature, Man, and Technology”, Alfred A. Knopf, Inc., New York, 1971, p. 33.

Jan Gehl, „Life Between Buildings: Using Public Space”, editia a 3-a, Island Press, Washington, D.C., 2011, p. 3.

William H. Whyte, „The Social Life of Small Urban Spaces”, The Conservation Foundation, Washington, D.C., 1980, p. 15.



Toate referintele bibliografice au fost verificate la data elaborarii prezentului studiu (martie-iunie 2026) si sunt disponibile in versiuni publice prin biblioteci de specialitate, baze de date academice (JSTOR, Google Scholar) sau portaluri oficiale (eur-lex.europa.eu, legislatie.just.ro, insse.ro).