

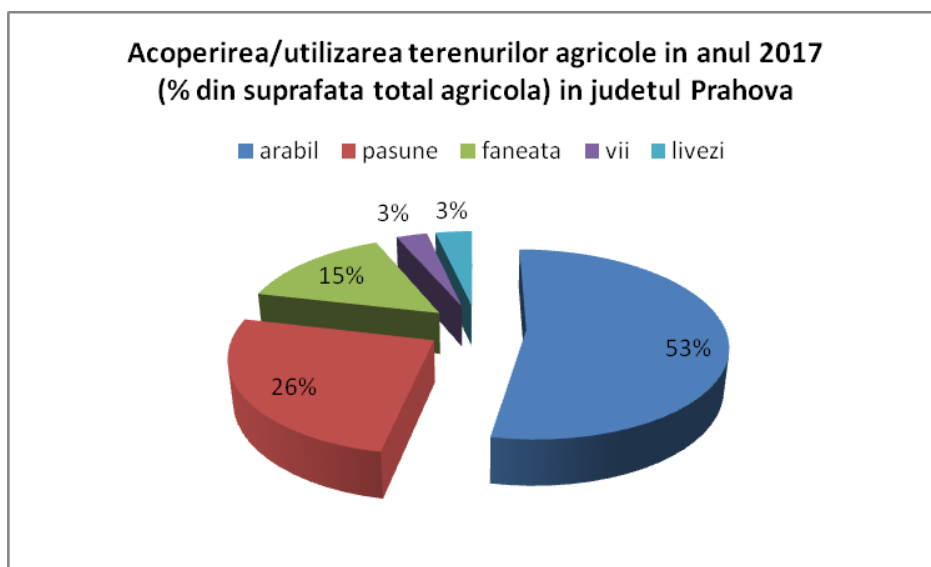
## IV.UTILIZAREA TERENURILOR

### IV.1.Stare și tendințe

#### IV.1.1.Repartiția terenurilor pe categorii de acoperire/utilizare

Categoria de folosinta	An 2013	An 2014	An 2015	An 2016	An 2017
arabil	144114	143156	142878	142147	142689
pasune	68824	68978	69167	62298	68816
faneata	40628	40581	39461	39712	39968
vii	8095	8043	8175	7758	8040
livezi	9843	9893	9315	9653	9484
TOTAL AGRICOL	271504	270651	268996	261568	268997

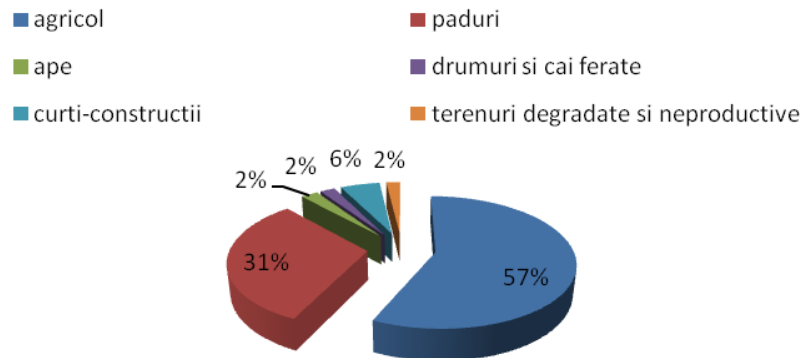
#### Caseta nr. IV.1.



#### Repartiția terenurilor agricole, pe categorii de acoperire/utilizare, in judetul Prahova, in anul 2017

	2017	
	Ha	%
Arabil	142689	52.92
Pășuni	68816	25.8
Fânețe	39968	14.7
Vii	8040	2.88
Livezi	9484	3.59
TOTAL AGRICOL	268997	100

### Utilizarea terenurilor, din suprafata totala a judetului Prahova, in 2017



#### Utilizarea terenurilor in judetul Prahova in 2017 (ha)

agricol	268568
paduri	147192
ape	11155
drumuri si cai ferate	9727
curti- constructii	25895
terenuri degradate si neproductive	8947

#### Repartitia pe categorii de utilizare:

- proprietate publica- 9364 ha
- proprietate privata—259173 ha
- proprietate obsteasca si cooperatista- 396 ha
- terenuri detinute de investitori straini- 64 ha

SUPRAFAȚA TOTALĂ DIN JUDEȚUL PRAHOVA DUPĂ MODUL DE  
FOLOSINȚĂ LA SFÂRȘITUL ANULUI

hectare

<b>Modul de folosință a fondului funciar</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
<b>Total</b>						
<b>Agricolă</b>	<b>471587</b>	<b>471587</b>	<b>471587</b>	<b>471484</b>	<b>345073</b>	<b>471484</b>
-arabilă	<b>271504</b>	<b>270651</b>	<b>269449</b>	<b>268999</b>	<b>268568</b>	<b>268997</b>
-pășuni	144114	143156	143245	142878	142147	142689
-fânețe	68824	68978	69824	69167	69298	68816
-vii și pepiniere viticole	40628	40581	38571	39464	39712	39968
-livezi și pepiniere pomicole	8095	8043	8235	8175	7758	8040
<b>Terenuri neagricole total</b>	<b>9843</b>	<b>9893</b>	<b>9574</b>	<b>9315</b>	<b>9653</b>	<b>9484</b>
-păduri și altă vegetație forestieră	<b>200083</b>	<b>200936</b>	<b>202138</b>	<b>202485</b>	<b>202916</b>	<b>202487</b>
-ocupată cu ape, bălți	150933	150388	150287	150152	147192	149661
-ocupată cu construcții	8607	8760	8179	8242	11155	8485
-căi de comunicații și căi ferate	23103	23845	25727	26032	25985	25959
-terenuri degradate și neproductive	9226	9564	9608	9770	9727	9864
	8214	8379	8337	8289	8947	8518

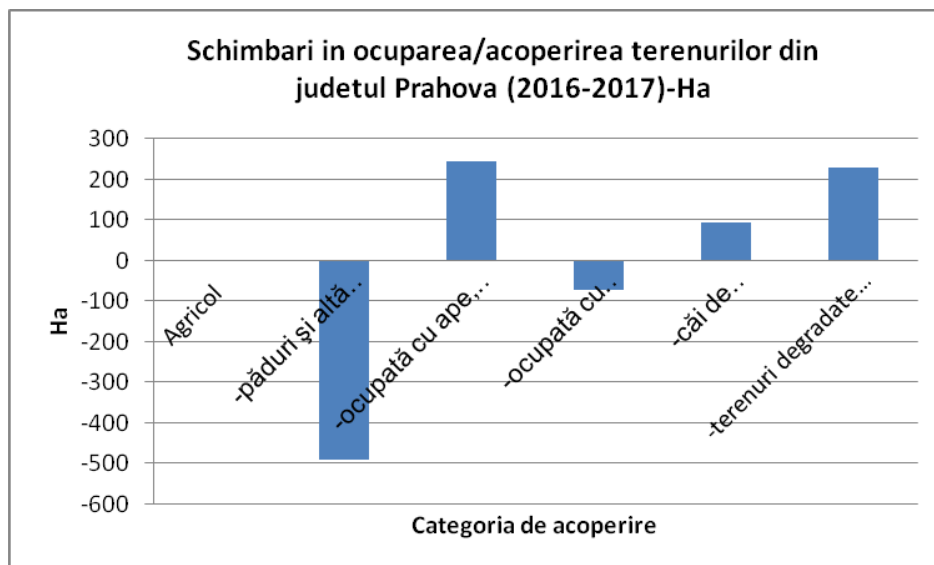
#### IV.1.2.Tendințe privind schimbarea destinației utilizării terenurilor

##### Caseta nr.IV.2 Schimbări în acoperirea/utilizarea terenurilor, în perioada 2012-2017

Categoria de acoperire	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Schimbări în acoperirea/utilizarea terenurilor 2016-2017(ha)	Schimbări în acoperirea/utilizarea terenurilor (% din 2016)
<b>TOTAL</b>	<b>471587</b>	<b>471587</b>	<b>471587</b>	<b>471484</b>	<b>345073</b>	<b>471484</b>	<b>126411</b>	<b>36.63%</b>
Agricol	271504	270651	269449	<b>269449</b>	<b>268999</b>	<b>268997</b>	-2	-0.1%
-păduri și altă vegetație forestieră	150933	150388	150287	150287	150152	149661	-491	0.32%
- ocupată cu ape, bălți	8607	8760	8179	8179	8242	8485	243	2.94%
- ocupată cu construcții	23103	23845	25727	25727	26032	25959	-73	-0.28%
-căi de comunicații și căi ferate	9226	9564	9608	9608	9770	9864	94	0.96%
- terenuri degradate și neproductive	8214	8379	8337	8337	8289	8518	229	2.76%

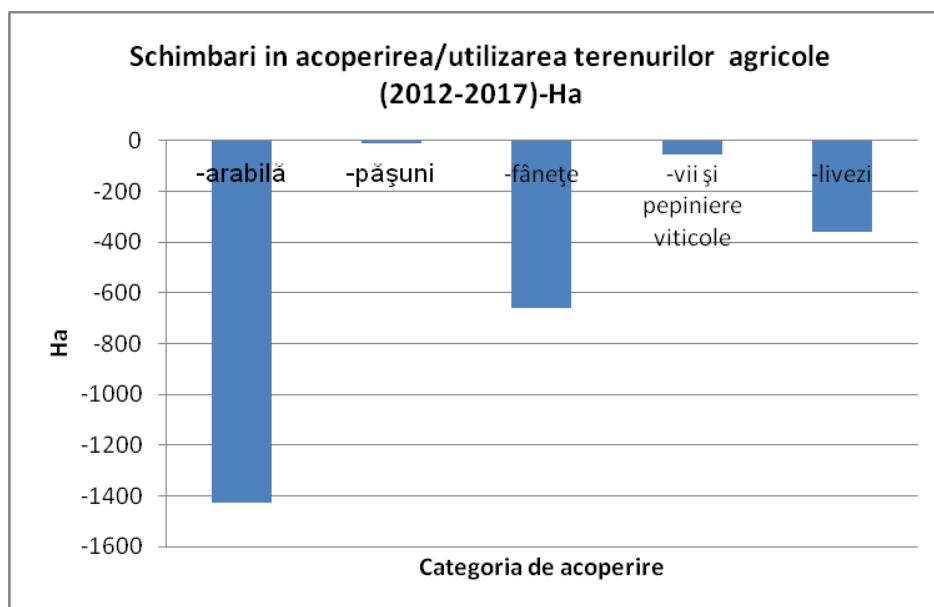
Fata de anul precedent raportării (2016), suprafața agricolă a scăzut cu 0.1 %, la fel și cea ocupată cu construcții (scădere de 0,28%). În schimb, au crescut ușor suprafețele ocupate cu păduri și vegetație forestieră (cu 0,32%) și cele ocupate cu ape și bălți (cu 2,94 %). Din păcate, a crescut și suprafața ocupată cu terenuri degradate și neproductive (cu 2,76%).

##### CASETA IV.3 a- Schimbări în ocuparea/acoperirea terenurilor din județul Prahova (2016-2017)-Ha



Categoria de acoperire	Schimbari in acoperirea/utilizarea terenurilor 2016-2017 (ha)
Agricol	-2
-păduri și altă vegetație forestieră	-491
-ocupată cu ape, bălți	243
-ocupată cu construcții	-73
-căi de comunicații și căi ferate	94
-terenuri degradate și neproductive	229

**Caseta IV.3 b- Schimbari in acoperirea/utilizarea terenurilor agricole 2012-2017 (ha)**



<b>Modul de folosință a fondului funciar</b>	Schimbari in acoperirea/utilizarea terenurilor 2012-2017 (ha)
<b>Agricolă</b>	<b>-2507</b>
-arabilă	-1425
-pășuni	-8
-fânețe	-660
-vii și pepiniere viticole	-55
-livezi	-359

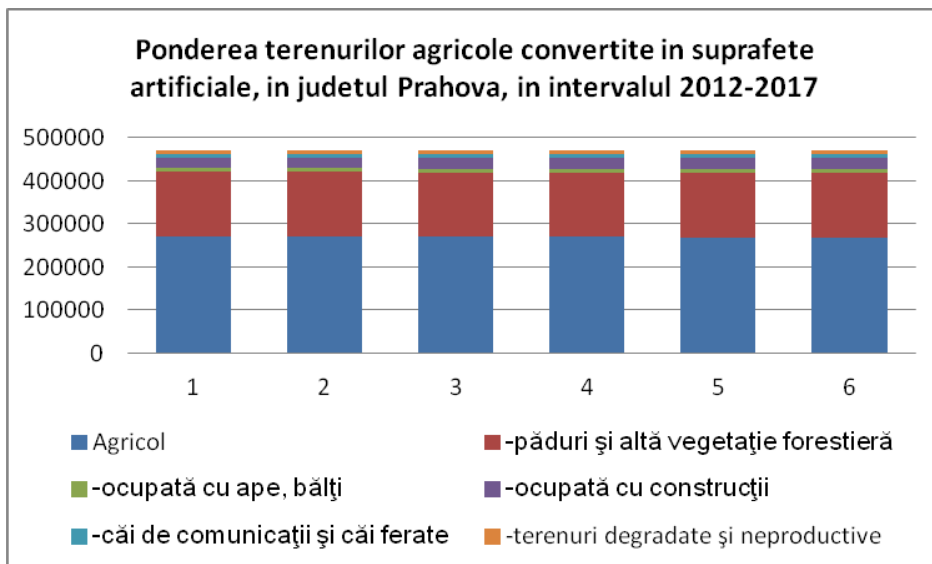
In urma analizării informațiilor primite, se constată că, in cazul terenurilor agricole, in județul Prahova există o diminuare a acestor suprafețe, cu 2507 ha (analizand intervalul 2012-2017). Există o tendință descrescătoare generală a suprafețelor agricole. Referitor la terenurile neagricole, se remarcă, fata de anul precedent (2016), o creștere cu 94 ha a suprafețelor ocupate de cai de comunicații și cai ferate, și cu 229 ha a suprafețelor ocupate cu terenuri degradate și neproductive.

## IV.2 Impactul schimbării utilizării terenurilor asupra mediului

### IV.2.1 Impactul schimbării utilizării terenurilor asupra terenurilor agricole-

Din datele avute la dispoziție se poate concluziona că în ultimii 5 ani, în perioada 2012-2017:

- suprafața agricolă a județului Prahova s-a redus cu 2607 ha în 2017, față de anul de referință 2012;
- suprafața arabilă a scăzut cu 1425 ha;
- a crescut cu 2404 ha suprafața acoperită cu păduri și altă vegetație forestieră;
- suprafața ocupată cu ape și bălți a scăzut cu 1272 ha;
- suprafața ocupată cu căile de comunicații a crescut cu 2856 ha;
- suprafața ocupată cu terenurile degradate și neproductive a crescut cu 304 ha.



### IV.2.2. Impactul schimbării utilizării terenurilor asupra habitatelor

Sub aspectul biodiversității, indicatorul este relevant deoarece indică schimbările în suprafațele arealelor naturale și semi-naturale pentru orice tip de ecosistem. Dacă suprafața arealului scade într-un mod semnificativ, aceasta va avea o influență negativă asupra tipurilor de habitate și a speciilor dependente de aceste tipuri de habitate.

Modul de utilizare a terenurilor s-a schimbat substanțial în ultimul secol, determinând astfel creșterea gradului de fragmentare a peisajelor naturale și aceasta reprezentând principala cauză a pierderii de biodiversitate și ducerea la degradarea și distrugerea habitatelor și implicit la declinul populațiilor naturale.

Fragmentarea habitatelor este procesul prin care o suprafață mare și continuă a unui habitat este divizată în două sau mai multe fragmente. Principala cauză a fragmentării arealelor naturale și seminaturale este reprezentată de conversia terenurilor în scopul extinderii urbane, dezvoltării industriale, dezvoltării infrastructurii de transport, agricole sau turistice.

Dacă în trecut principala amenințare o reprezenta conversia diferitelor tipuri de habitate în terenuri agricole pentru monoculturi, inclusiv prin distrugerea unor importante suprafețe de zone umede și în prezent, conversia habitatelor naturale se menține ca o amenințare directă.

O altă cauză a fragmentării este generată de către procesul de extindere și dezvoltare a așezărilor umane.

Fragmentarea habitatelor apare și atunci când există aglomerări mari de locuințe, dar și în cazul celor izolate, datorită construcției suplimentare de căi de acces și utilități. Construirea haotică, fără respectarea unei strategii de urbanism coerentă și consecventă conduce la utilizarea nejudicioasă a zonelor destinate pentru construcții și extinderea acestora în detrimentul celor naturale.

Dezvoltarea urbană necontrolată, periurbanizarea și transferul de populație din mediul rural, însoțite de distrugerea ecosistemelor din zonele urbane (diminuarea spațiilor verzi, construcții pe spațiile verzi, tăierea arborilor, distrugerea cuiburilor etc.) și de măsuri insuficiente pentru colectarea și tratarea corespunzătoare a deșeurilor și a apelor uzate au efecte negative considerabile, atât asupra biodiversității, cât și asupra calității vieții.

Pădurile sunt o verigă esențială în ciclul global al carbonului, prin capacitatea de a absorbi prin fotosinteză CO<sub>2</sub> din atmosferă și de a-l stoca în biomasa proprie, în sol și în litieră, reprezentând astfel cel mai mare rezervor de carbon din biosfera terestră.

Din cantitatea de CO<sub>2</sub> stocată, cca 76% este masă lemnoasă și biomasă, precum trunchi, crengi, frunze și cca 24% se află în rădăcini și sol.

În procesul de despădurire 38% din CO<sub>2</sub> absorbit se eliberează imediat. Pădurea are de asemenea un rol deosebit de important în reducerea efectelor negative ale precipitațiilor abundente și ale fenomenului de secetă și în prevenirea unor efecte favorizate de schimbările climatice precum eroziunea solului.

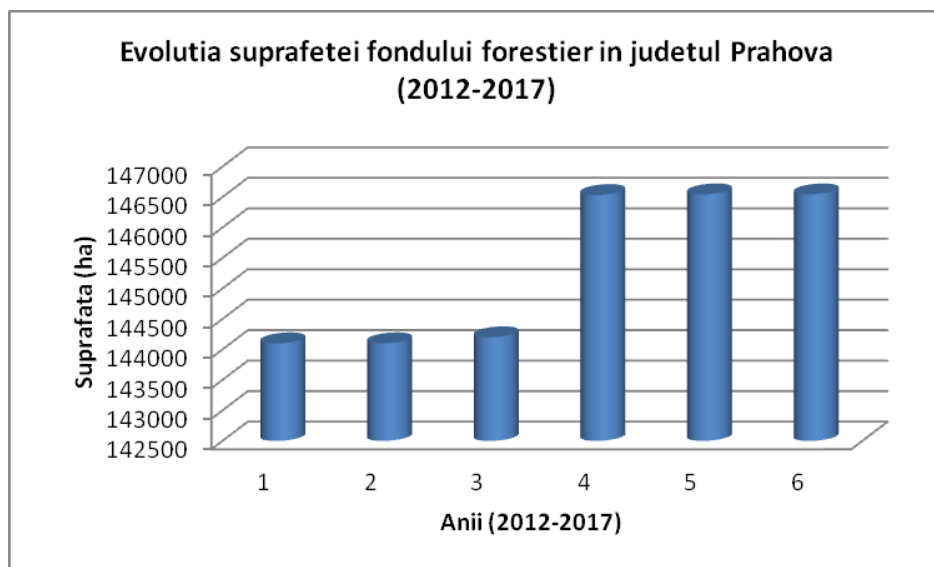
După defrișare, terenul căruia i se acordă o altă utilizare poate deveni o sursă suplimentară de emisii.

<b>COD INDICATOR</b>	Cod indicator România: <b>RO 44</b> Cod indicator AEM: <b>SEBI 13</b>
<b>DENUMIRE</b>	<b>FRAGMENTAREA AREALELOR NATURALE SI SEMI-NATURALE</b>

Modul de utilizare a terenurilor s-a schimbat substanțial în ultimul secol, determinând astfel creșterea gradului de fragmentare a peisajelor naturale și semi-naturale. Principala cauză a fragmentării arealelor naturale și semi-naturale este reprezentată de *conversia terenurilor* în scopul extinderii urbane, dezvoltării infrastructurii de transport, dezvoltării industriale, agricole, turistice.



## Caseta IV.6 Evolutia suprafetei fondului forestier (2012-2017) in judetul Prahova



Tendința generală, pentru județul Prahova, este de menținere în aceleași limite ale suprafețelor fondului forestier in ultimii trei ani, cu o ușoară creștere a acestei suprafețe, incepand cu anul 2015.

### IV.3.Factorii determinanți ai schimbării utilizării terenurilor

#### IV.3.1 Modificarea densității populației

#### Caseta IV.7

Modificarea populatiei urbane in perioada 2012-2017, in judetul Prahova  
(% din anul 2012)

Județ/ Municipii și orașe	DENSITATEA (loc/kmp)						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
<b>Prahova</b>	174,7	173,8	159	nu sunt date	172	155,39	
Ploiești	4078,9	4056	4039	4018	4002	3955	-3,1%
Câmpina	1591,3	1582,7	1571	1558	1490	1530	-3,86%
Azuga	60,9	59,9	59,4	58,8	56	57	-6,41%
Băicoi	297,1	296,3	464	302,4	301,2	299	+0,63%
Boldești- Scăeni	333,3	333,4	648	332	305	331	-0,70%
Breaza	337,5	335,6	333	331	370	326	-3,41%
Bușteni	134,6	133,8	133	132	148	128	-4,91%
Comarnic	142,6	141,3	139,9	139	133	136	-4,63%
Mizil	871,2	865	861	856	834	843	-3,27%

Plopeni	1989,9	1970,6	1943	1925	1878	1893	-4,87%
Sinaia	136	133,8	132,4	130	137	127	-6,62%
Slănic	160,5	157,6	154	152	158	146	-9,04%
Urлаți	268,1	267,6	266,7	266	258	266	-0,79%
Vălenii de Munte	636,6	634,4	632	630	670	628	-1,36%

#### IV.3.2 Expansiunea urbană

<b>COD INDICATOR</b>	Cod indicator România: <b>RO 14</b> Cod indicator AEM: <b>CSI 14</b>
<b>DENUMIRE</b>	<b>OCUPAREA TERENULUI</b>
<b>DEFINIȚIE</b>	Indicatorul prezintă schimbarea cantitativă a ocupării terenurilor agricole, împădurite, semi-naturale și naturale prin expansiunea terenurilor urbane și artificiale. Include zonele impermeabilizate de construcții și infrastructura urbană, precum și spațiile verzi urbane, complexele sportive și de recreere umana.

<b>COD INDICATOR</b>	Cod indicator România: <b>RO 68</b> Cod indicator AEM: <b>TERM 08</b>
<b>DENUMIRE</b>	<b>OCUPAREA TERENULUI PRIN INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT</b>
<b>DEFINIȚIE</b>	Indicatorul prezintă terenul ocupat prin infrastructura de transport

#### Rețeaua de căi rutiere

Rețeaua de drumuri cuprinde **6 trasee de drumuri naționale**, din care:

- 1 traseu de drum european, E 60;
- 5 trasee de drumuri naționale principale;

**-70 trasee de drumuri județene;**

**-207 trasee de drumuri comunale.**

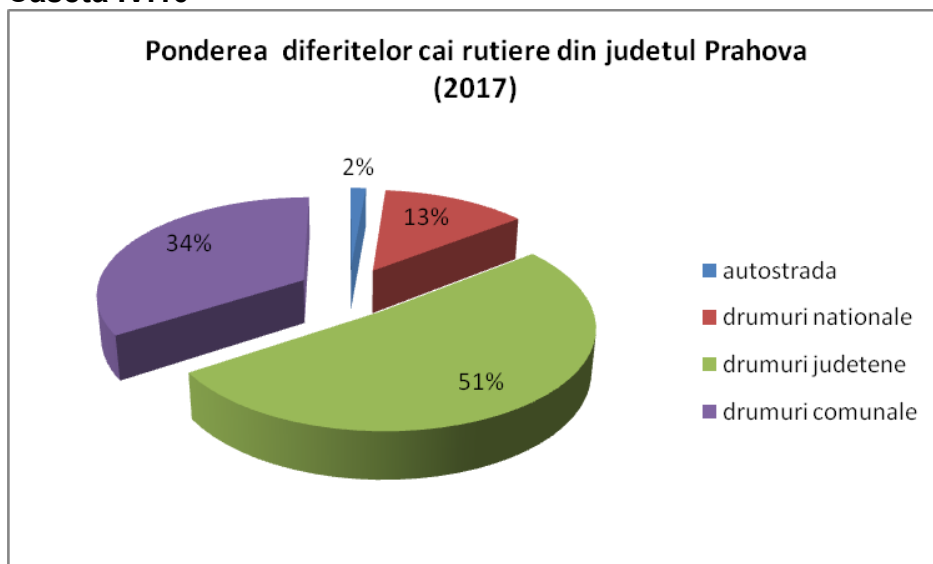
Lungimea drumurilor publice clasificate din județul Prahova este de 2236 km, reprezentând 2,59% din totalul drumurilor publice din România.

Densitatea drumurilor publice în județul Prahova de 46,4 km/100 km teritoriu, situează județul pe locul doi din țară, densitatea fiind peste media pe țară, care este de 33,5 km/100 km teritoriu și peste densitatea din Regiunea Sud Muntenia (34,8 km/100 km teritoriu).

LUNGIMEA DRUMURILOR PUBLICE CLASIFICATE–2236 km, din care:

- 31 km reprezentați de Autostrada A3 București – Ploiești (1,38%);
- 293 km de drumuri naționale (13%);
- 1.147 km de drumuri județene 51,3%);
- 765 km de drumuri comunale (34%).

#### Caseta IV.10



Anul 2017	Lungime (km)	Procente %
autostrada	31	1,38
drumuri nationale	293	14.43
drumuri judetene	1147	51.43

drumuri comunale	765	34.12
---------------------	-----	-------

Foarte important pentru dezvoltarea județului Prahova este proiectul de realizare a arterelor de importanță națională și europeană- autostrăzile București–Ploiești-Brașov, variantă a culoarului IV Paneuropean de transport rutier, și București-Albița, componentă a culoarului IX Paneuropean, care vor fluidiza traficul, vor îmbunătăți în mod real infrastructura de acces rutier, vor asigura legături optime cu cele două porți aeriene: Aeroportul Internațional „Henri Coandă” Otopeni și Aeroportul Internațional Băneasa și vor oferi noi oportunități.

Autostrada București –Brașov împărțită în patru sectoare (București -Ploiești, Ploiești - Comarnic, Comarnic -Predeal, Predeal -Cristian) va avea o lungime de circa 173,3 kilometri și o lățime variabilă cuprinsă între 23 și 33 de metri.

Pe teritoriul județului Prahova traseul va însuma 111,3 kilometri(57,7 km în zona urbană și 53,6 km în zona rurală) și va străbate 22 de localități-2 municipii, 6 orașe, 14 comune.

Autostrada București -Albița, componentă a culoarului IX Paneuropean pe o lungime de 417 km asigură legătura între Moldova și sudul României.

Pe teritoriul județului Prahova cele 2 autostrăzi București –Ploiești –Brașov și București –Albița au același traseu până la km. 45.

### **Rețeaua de căi ferate**

Din punct de vedere al lungimii, rețeaua de căi ferate din județul Prahova reprezintă 1,47% din rețeaua de căi ferate a României (11.053 km).

Lungimea cailor ferate in exploatare in judetul Prahova este de 162 km.

Densitatea căilor ferate de 34,6 km/1000 km teritoriu, situează județul sub densitatea pe țară (45,3 km/1000km teritoriu), și cea din Regiunea Sud Muntenia (36,4 km/1000 km teritoriu).

Starea tehnică a rețelei de cale ferată din județul Prahova este, în general, bună. Nivelul dotărilor și starea tehnică a liniilor nu permit viteze mai mari de 60 -80 km/h.

Există unele sectoare afectate de fenomene ale naturii, cum sunt inundațiile, precum și erodări și tasări ale terasamentelor căii ferate.

Lucrările de artă întâlnite pe rețeaua de căi ferate a județului sunt: viaductele, podurile cu deschideri mai mari de 10 m și podețe cu deschideri între 0,5 și 10 m.

Rețeaua feroviară ramificată sporește gradul de accesibilitate al localităților județului.

### **Rețeaua de căi ferate din județul Prahova:**

Lungime CF(km.) 162 km, din care:

-Electrificate-112 km

Din care:

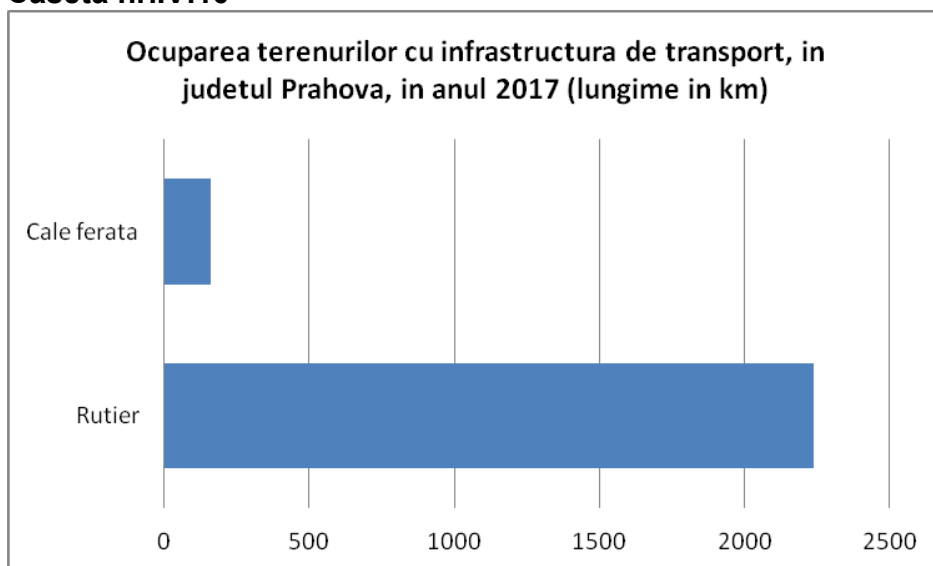
-Linii cu ecartament normal:

-Linie cu o cale-11 km

-Linie cu două căi, -151 km

Densitate (km./1.000km teritoriu)-34,6

#### Caseta nr.IV.10



Tip cale transport	Lungime (km)
Rutier	2236
Cale ferata	162

#### IV.4. Prognoze si actiuni intreprinse privind utilizarea terenurilor

Importanța infrastructurii rutiere și feroviare de transport pentru județul Prahova nu mai trebuie demonstrată. Îndeplinirea în bune condiții a funcțiilor rețelei de autostrăzi, drumuri naționale, județene și locale depinde atât de gradul de acoperire teritorială în raport cu cerințele utilizatorilor, cât mai ales, de starea de viabilitate a acestora.

#### Autostrăzi și drumuri naționale

Traficul deosebit de intens înregistrat pe DN 1, cu momente de dificultate și chiar cu blocaje pe Valea Prahovei, reclamă demararea cât mai curând posibil a lucrărilor la tronsonul de autostradă Comarnic-Brașov, precum și a tronsonului Ploiești-Comarnic, părți componente ale autostrăzii București-Ploiești-Brașov.

Pentru îmbunătățirea funcționalității DN 1 sunt prevăzute lucrările:

- Consolidare versanți, refacere ziduri de sprijin, apărări de maluri între km 111+000-138+000;
- Reparații pod km 130+472 peste Valea Jepilor la Bușteni;
- Pod peste DN1 PL-BV, km 135+332 peste pârâul Azuga, la Azuga;
- Reabilitare DN1 km 66+500-89+000-reparatie capitala.

Sunt planificate, de asemenea, covoare asfaltice pe DN 1 B și DN 1 D.

Master Planul General de Transport, aprobat de Comisia Europeana la 10.07.2015,

prevede următoarele proiecte de modernizare a infrastructurii rutiere de interes național, cu localizare în județul Prahova:

1. Tronsonul de autostrada Comarnic – Brașov cu o lungime de 58 km, prevăzut a se realiza în perioada 2017-2018;
2. Tronsonul Ploiești – Comarnic, parte a aceleiași autostrăzi, cu o lungime de 51,3 km, preconizat a se construi în perioada 2022-2023;
3. Drumul Expres Ploiești – Buzău, de 65 km, cu perspectiva executiei în perioada 2018-2020;
4. Drumul Expres Gaesti – Ploiești, de 74,2 km, programat după anul 2020;

Lista proiectelor prioritizate în Master Plan include drumul transregio Campina – Sacele (actualmente DJ 102I) cu o lungime de 60 km. Aceasta artera urmează a îndeplini, pe lângă rolul de drum transregional preponderent economico-turistic, funcțiunea de preluare a unei părți din traficul specific DN1 pe durata realizării lucrărilor la Autostrada Comarnic – Brașov.

#### **Referitor la circulația pe calea ferată, sunt în curs:**

1. Implementarea proiectului – pilot operațional pentru o aplicație ECTS/ERTMS nivel 2 pe tronsonul Buciumeni – semnal de intrare în stația Brazi, constând în centralizarea electronică a stațiilor, montarea unor echipamente specifice, testări operaționale, realizarea unei rețele GSM-R; proiectul este finanțat din Fondul de Coeziune și bugetul de stat.

2. Finanțarea lucrărilor de reabilitare a podurilor (POS Transport)

-pe linia CF 300, București-Ploiești-km 57+560

-pe linia CF 304 J, Ploiești Sud-Ploiești Triaj-km 57+540

3. Promovarea documentației privind modernizarea trecerilor la nivel cu cale ferată (2 treceri în județul Prahova) în vederea îmbunătățirii siguranței circulației și reducerii numărului de accidente la intersecțiile dintre drumuri și calea ferată și finanțare FEDR și bugetul de stat.

4. Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse (2 locații în județul Prahova), pentru asigurarea supravegherii automate a traficului în vederea reducerii riscurilor de deraiere și securizarea rețelei de infrastructură conform cerințelor de interoperabilitate la nivel european – prevăzut a se finanța prin FEDR și bugetul de stat.

#### **Drumuri județene și poduri**

Prioritățile Consiliului județean constau în modernizarea tronsoanelor de drumuri care în prezent au structura împietruit sau de pământ, respectiv starea de viabilitate rea sau impracticabilă, în corelație cu indicii de utilizare pentru aceste trasee.

Astfel, necesită a fi modernizate, cu prioritate următoarele trasee:

DJ 101T-Valea Doftanei (DJ 102 I) – Berteș – Aluniș – Vărbilău (DJ 102)

DJ 102I-Câmpina – Lunca Mare – Teșila – Trăisteni – Limită județ Brașov (în Master Plan, drum transregio)

DJ 104N-Limită județ Buzău – Jugureni (DJ 100 H)

DJ 140-DN 1 – Brazi – Popești – Negoești – Strejnicu – Târgșoru Nou – Stoienești (DN 72)

DJ 201A-Limită județ Ialomița – Cioranii de Jos (DN 1 D)

DJ 206-Breaza (DJ 101 R) – Plaiu – Talea

DJ 231-Măgurele (DN 1 A) – Gornet Cuib – Păcureți – Bălțești (DJ 102 M)

DJ 713B-DJ 713 – Cabana Piatra Arsă

DJ 102-Slănic – comuna Izvoarele

Proiectele vizează modernizarea a 43 km drumuri județene, cu o valoare a investiției de cca. 31 milioane euro.

Se propun lucrări de reparații curente (ranforsări de structuri rutiere) și de întreținere periodică prin covoare bituminoase pe un număr de 26 drumuri județene din totalul de 71, cu o lungime de 141 km.

Identificarea soluțiilor alternative de circulație pentru zona superioară a Văii Prahovei în perioada derulării lucrărilor preconizate la autostrada vizează modernizarea drumului județean/transregio 102I, precum și realizarea proiectului „Transbaiul”.

Modernizarea traseului Câmpina - Valea Doftanei – Săcele (județul Brașov) răspunde atât necesității de preluare a traficului aglomerat de pe DN 1 (Valea Prahovei), cât și valorificării potențialului turistic al Văii Doftanei precum și dezvoltării economice pentru o zonă transregională importantă.

Aceasta va asigura o legătură rutieră facilă între două județe dezvoltate puternic economic, Prahova și Brașov, realizând tranzitul de persoane și marfă, materii prime, materiale, resurse energetice, forță de muncă.

Dezvoltarea rețelei de transport va facilita cooperarea interregională și va contribui semnificativ la creșterea competitivității firmelor și a mobilității forței de muncă atât pentru județul Prahova, cât și pentru județul Brașov

Soluția amenajării drumului „Transbaiul” va avea o dublă vocație: rolul de traseu alternativă la DN 1 și oportunitate deosebită pentru punerea în valoare a potențialului turistic al munților Baiului.

„Transbaiul” este un proiect de drumuri care va rezolva necesitățile de accesibilizare pe întreaga durată a anului a munților Baiului. Drumul se desfășoară pe teritoriul orașelor Azuga și Busteni și al comunei Valea Doftanei, urmând să aibă o lungime totală de 47,2 km.