

IV.UTILIZAREA TERENURILOR

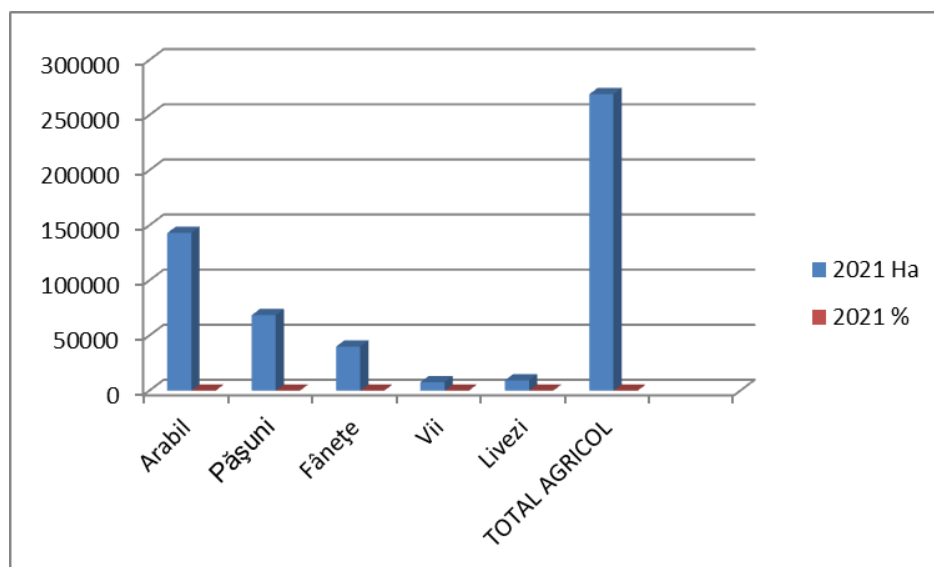
IV.1.Stare și tendințe

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

Tabel IV.1.1.a

Categoria de folosinta	An 2017	An 2018	An 2019	An 2020	An 2021
arabil	142689	142919	143090	143126	143142
pasune	68816	68878	68647	68611	68557
faneata	39968	40126	40126	40050	40050
vii	8040	7864	7871	7850	7850
livezi	9484	9519	9572	9482	9483
TOTAL AGRICOL	268997	269306	269306	269119	269119

Caseta nr. IV.1.1.b



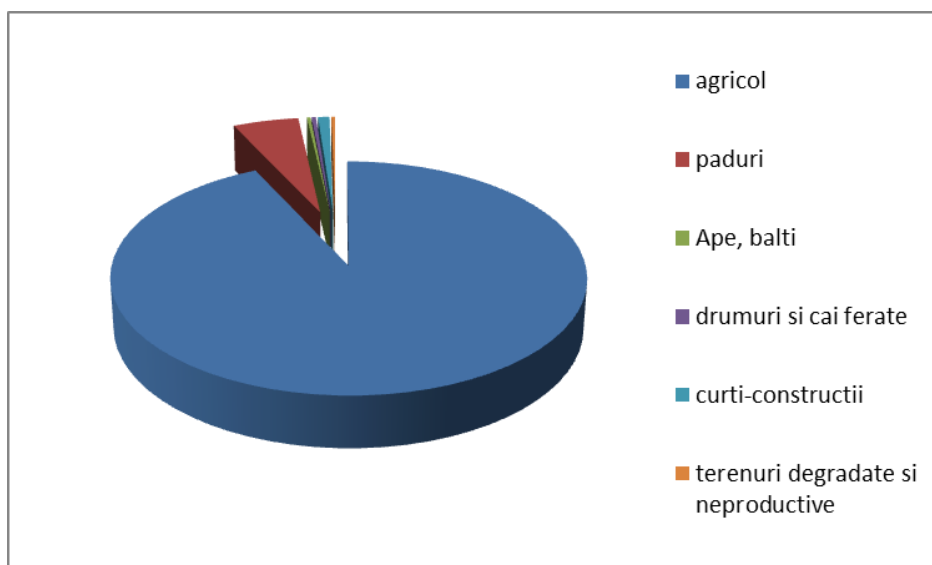
Repartitia terenurilor agricole, pe categorii de acoperire/utilizare, in judetul Prahova, in anul 2021

Tabel IV.1.1.c

	2021	
	Ha	%
Arabil	143142	53.15
Pășuni	68557	25.47
Fânețe	40050	14.88
Vii	7850	2.91

Livezi	9483	3.52
TOTAL AGRICOL	269119	100

Grafic IV.1.1.d Utilizarea terenurilor în 2021, în județul Prahova, din suprafața totală a județului



Utilizarea terenurilor in județul Prahova in 2021 (ha)

Tabel IV.1.1.e

agricol	269119
paduri	149534
Ape, balti	8293
drumuri si cai ferate	9838
curti-constructii	26148
terenuri degradate si neproductive	8552

Repartiția pe categorii de utilizare:

- proprietate publica- 121479 ha
- proprietate privata—343301 ha
- proprietate obsteasca si cooperatista- 5332 ha
- terenuri detinute de investitori straini- 1372 ha

SUPRAFAȚA TOTALĂ DIN JUDEȚUL PRAHOVA DUPĂ MODUL DE
FOLOSINȚĂ LA SFÂRȘITUL ANULUI (2017-2021)

Tabel IV.1.1.f.

(hectare)

Modul de folosință a fondului funciar	2017	2018	2019	2020	2021
TOTAL TERENURI	471484	471554	471643	417484	471484
Total terenuri agricole	268997	268306	269306	269119	269119
arabila	142689	142919	143090	143126	143142
pasuni	68816	68878	68647	68611	68557
fanete	39968	40126	40126	40050	40050
Vii si pepiniere viticole	8040	7864	7871	7850	7850
Livezi si pepiniere pomicele	9484	9519	9572	9482	9483
Terenuri neagricole total	202487	2024248	202337	202365	202654
Paduri si alta vegetatie forestiera	149661	149498	149537	149534	149560
Ocupata cu ape, balti	8485	8361	8368	8293	8409
Cai comunicatie, cai ferate	25985	25959	25961	26148	9918
Ocupate cu constructii	9864	9910	9806	9838	26385
Terenuri degradate si neproductive	8518	8448	8531	8552	8382

IV.1.2.Tendințe privind schimbarea destinației utilizării terenurilor

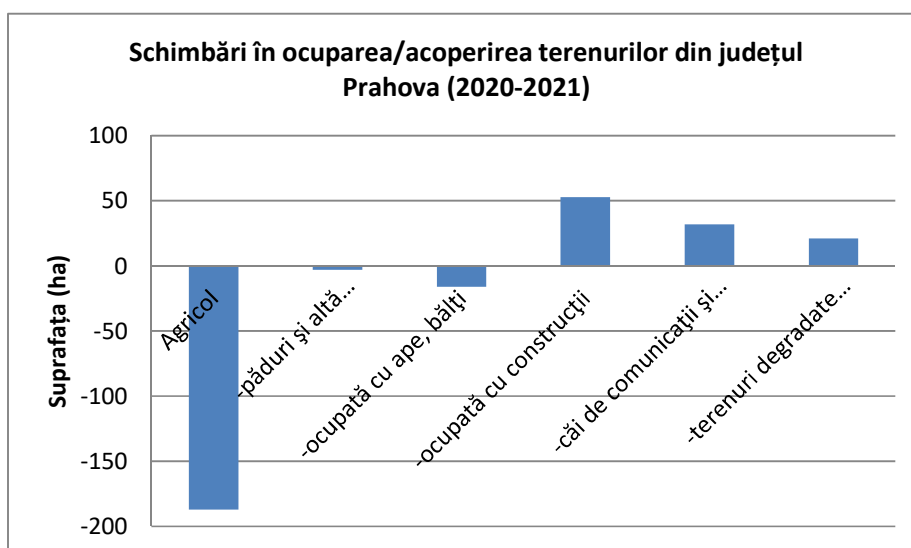
Tabel nr.IV.1.2.a Schimbări in acoperirea/utilizarea terenurilor, în perioada 2017-2021

Categoria de acoperire	2017	2018	2019	2020	2021	Schimbari in acoperirea/utilizarea terenuri (% din 2021)	Schimbari in acoperirea /utilizarea terenurilor 2020-2021(ha)
TOTAL	471484	471554	471643	471484	471484	0	0
Agricol	268997	269306	269306	269119	262119	0	0
-păduri și altă vegetație forestieră	149661	149498	149537	149534	149560	+0.99%	+26
- ocupată cu ape, bălți	8485	8361	8368	8293	8409	+0.98%	+116
-căi de comunicații și căi ferate	9864	9910	9806	9838	9918	+0.99%	+80
- ocupată cu construcții	25959	25961	26095	26148	26385	+0.99%	+237
- terenuri degradate și neproductive	8518	8448	8531	8552	8382	-0.98%	-170

Față de anul precedent raportării (2020), suprafața agricolă a ramas aceiasi , cea ocupata cu căi de comunicații și căi ferate a crescut cu 80 ha; de asemenea, a crescut suprafața

ocupată cu construcții (237 ha) ; a crescut suprafața ocupată cu ape și bălți (116 ha). A crescut cu 26 ha suprafața ocupată cu păduri și altă vegetație forestieră. A scăzut suprafața ocupată cu terenuri degradate și neproductive (cu 170 ha).

Grafic IV.1.2.b- Schimbări în ocuparea/acoperirea terenurilor din județul Prahova (2020-2021)-Ha

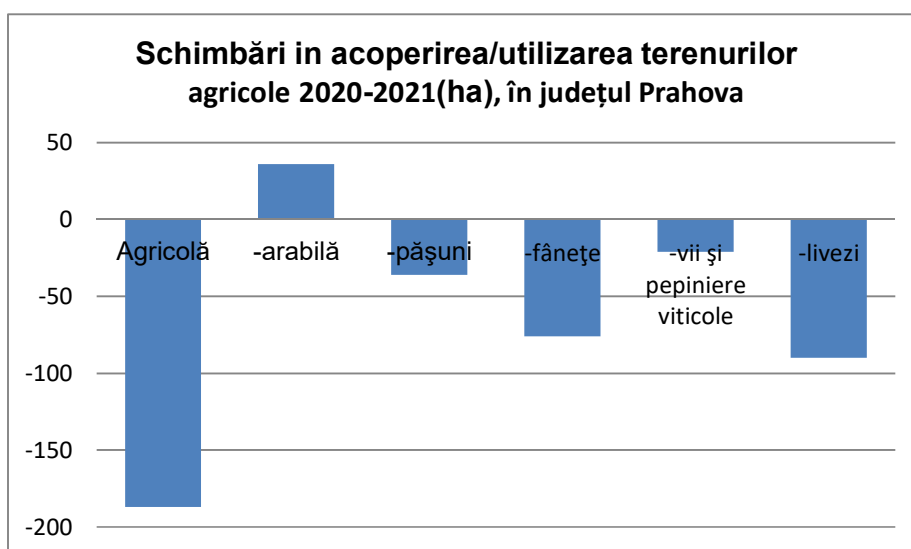


Tabel IV.1.2.c Schimbări în acoperirea/utilizarea terenurilor în 2021, comparativ cu 2021 (ha)

Categoria de acoperire	Schimbări în acoperirea/utilizarea terenurilor, în anul 2021 (ha) față de anul 2021
Agricol	0
-păduri și altă vegetație forestieră	+26
-ocupată cu ape, bălți	+116

-ocupată cu construcții	+80
-căi de comunicații și căi ferate	+237
-terenuri degradate și neproductive	-170

Caseta IV.1.2.d- Schimbări in acoperirea/utilizarea terenurilor agricole 2020-2021 (ha)



Tabel IV.1.2.e

Modul de folosință a fondului funciar în județul Prahova (schimbări în 2021, comparativ cu 2020)

Modul de folosință a fondului funciar	Schimbări in acoperirea/utilizarea terenurilor 2020-2021(ha)
Agricolă	0
-arabilă	+90
-pășuni	-36
-fânețe	-76
-vii și pepiniere viticole	-21
-livezi	+10

În urma analizării informațiilor primite, se constată că în județul Prahova nu s-a modificat suprafața totală agricolă față de anul 2020. Există o tendință descrescătoare a suprafețelor alocate, la toate categoriile de folosință: pășuni (cu 36 ha mai mica), fânețe (cu 76 ha mai mica), vii (cu 21 ha mai mică). Se remarcă o creștere a suprafeței la terenul arabil (cu 90 ha mai mult fata de 2020) și creștere a suprafețelor cu livezi în anul 2021, cu 10 ha.

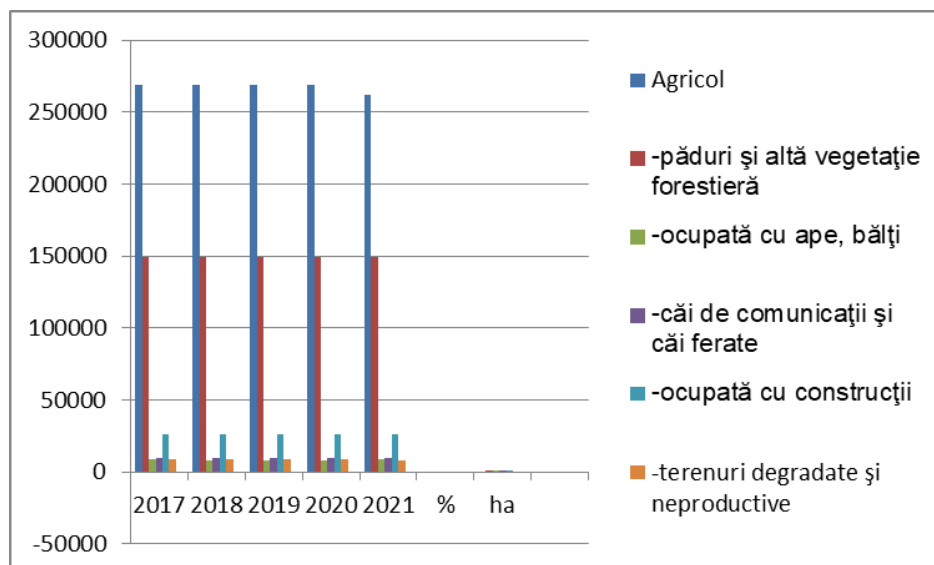
IV.2 Impactul schimbării utilizării terenurilor asupra mediului

IV.2.1 Impactul schimbării utilizării terenurilor asupra terenurilor agricole-

Din datele avute la dispoziție se poate concluziona că în anul 2021, față de anul 2020:

- suprafața agricolă a județului Prahova a rămas aceeași;
- a crescut cu 26 ha suprafața acoperită cu păduri și altă vegetație forestieră;
- suprafața ocupată cu ape și bălți a scăzut cu 116 ha;
- suprafața ocupată cu căile de comunicații și căi ferate a crescut cu 237 ha;
- suprafața ocupată cu construcții a crescut cu 80 ha;
- suprafața ocupată cu terenurile degradate și neproductive a scăzut cu 170 ha.

Grafic IV.2.1a



IV.2.2. Impactul schimbării utilizării terenurilor asupra habitatelor

Sub aspectul biodiversității, indicatorul este relevant deoarece indică schimbările în suprafețele 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 pune în pericol existența speciilor pe căi și mai subtile. Multe specii de păsări, mamifere și insecte din interiorul pădurii nu traversează zonele deschise din cauza prădătorilor. Ca rezultat, multe specii nu vor recoloniza fragmentele de pădure izolate dacă populația originală va dispărea. Un alt aspect negativ al fragmentării habitatelor este aceia ca acest proces poate reduce capacitatea animalelor de a găsi hrana. Multe specii care traiesc în grup sau solitar, funcție de variabilitatea sezonieră a resurselor de hrană au nevoie de posibilitatea de a se mișca pentru a le găsi. Dacă specia este izolată într-un habitat fragmentat, aceasta poate să nu fie capabilă să migreze pentru a-si găsi hrana. De exemplu, îngrădirea unor terenuri împiedică mișcarea naturală a ierbivorelor mari (cerb, căprior, etc.), determinând suprapășunatul terenului, efectul fiind degradarea habitatului. Starea habitatelor poate grăbi declinul populațiilor, poate determina chiar dispariția lor, mecanismul fiind divizarea unei populații în două sau mai multe subpopulații, fiecare dintre acestea având un areal restrâns sub necesitățile minime.

Fragmentarea habitatelor determină creșterea dramatică a suprafeței de margine în comparație cu interiorul habitatelor. Micromediul suprafeței de limita este diferit de cel al zonei din interior. Unul dintre cele mai importante efecte de margine este fluctuația mare a nivelului de lumină, a temperaturii, umidității și vitezei vântului. Deoarece plantele sunt adaptate la anumite condiții de temperatură, umiditate sau nivel de lumină, aceste schimbări vor elimina unele specii din padurea fragmentată.

Atunci când o pădure este fragmentată crește intensitatea vântului, scade umiditatea și crește temperatura, astfel că pădurea de limită este expusă la incendii într-o mai mare măsură decât în habitatul original, focul raspândindu-se de obicei de la terenurile adiacente cultivate cu cereale. Fragmentarea habitatelor crește vulnerabilitatea la invazia speciilor alohtone și parazite. Padurea de limită este o pădure vulnerabilă în care speciile parazite se pot înmulți repede și apoi dispersa în interiorul pădurii. Din această cauză, fragmentarea habitatelor naturale de către căile de comunicație trebuie evitată pe cât posibil datorită efectelor negative multiple care pot afecta speciile.

Pădurile sunt o verigă esențială în ciclul global al carbonului, prin capacitatea de a absorbi prin fotosinteză CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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.

Denumire indicator: FRAGMENTAREA AREALELOR NATURALE ȘI SEMI-NATURALE în jud.Prahova	
Tema/Sector: VI.Pădurile/ VI.2. Amenințări și presiuni exercitate asupra padurilor	Cod indicator Romania: RO 44 Cod indicator AEM: SEBI 013
Tipul indicatorului: descriptiv	Categoria indicatorului: de raspuns
Justificarea pentru selectarea indicatorului: Arealele naturale și semi-naturale sunt reprezentate de către categoriile selectate de acoperire a terenului: păduri, pășuni, mozaicuri agricole, areale semi-naturale, ape interne și zone umede. Pentru o anumită regiune, schimbarea categoriilor în modul de utilizare a terenului este reprezentată de diferența	
Definitie si descriere: Indicatorul arată diferențe în media suprafețelor naturale și semi -naturale, bazându-se pe hărți de acoperire a terenului realizate prin interpretarea imaginilor satelitare. Se bazează pe o metodologie simplă, incluzând calcule matematice și analize GIS, având ca bază date Corine Land Cover (CLC).	
Contextul politicilor relevante de mediu si tinte/obiective:	
Aspecte cheie si specifice legate de politica de mediu:	
Modalitati de prezentare a indicatorului: grafice, tabele, harti	
Modul de determinare a indicatorului: UM, acoperire geografica, periodicitatea datelor, disponibilitatea datelor, agregare Indicatorul este realizat folosind simple calcule matematice, media pătratică între media valorilor suprafeței luate în calcul la două momente în timp. Folosind media pătratică, suprafața individuală a arealului contează în aceeași măsură cu numărul acestora: în majoritatea cazurilor, o fragmentare puternică a unor suprafețe mai mari contează mai mult decât fragmentarea suprafețelor mai mici.	

În același timp, atunci când o suprafață mică dintr-un areal dispare complet (timpul 2), media valorilor pentru acea suprafață va fi mai mare decât la momentul în care a fost prezentă (timpul 1), astfel că numărul arealelor (n) la momentul 2 nu poate fi mai mică decât la momentul 1. Acesta înseamnă că arealele cu suprafața = 0 trebuie luate în calcul.

Modalitati de analiza si interpretare a datelor:

Surse de obtinere a datelor si informatiilor: Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, ROMSILVA , Starea Pădurilor în România, date statistice CRSC Ploiesti si Directia Silvica Prahova

Modalitati de utilizare:

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.

IV.3.Factorii determinanți ai schimbării utilizării terenurilor

IV.3.1 Modificarea densității populației

Tabel IV.3.a

Modificarea populației urbane în perioada 2012-2018, în județul Prahova (% din anul 2012)

Județ/ Municipii și orașe	DENSITATEA (loc/kmp)								2019- 2020
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		
Prahova	174,7	173,8	159	nu sunt date	172	155,39	157	Nu s-au publicat datele	
Ploiești	4078,9	4056	4039	4018	4002	3955	4012		-3,2%
Câmpina	1591,3	1582,7	1571	1558	1490	1530	1498		-3,26%
Azuga	60,9	59,9	59,4	58,8	56	57	57		-6,11%
Băicoi	297,1	296,3	464	302,4	301,2	299	295		-0,63%
Boldești-Scăeni	333,3	333,4	648	332	305	331	314		-0,70%
Breaza	337,5	335,6	333	331	370	326	365		+2,41%
Bușteni	134,6	133,8	133	132	148	128	135		+0,91%
Comarnic	142,6	141,3	139,9	139	133	136	138		-4,63%

Mizil	871,2	865	861	856	834	843	828	-3,27%
Plopeni	1989,9	1970,6	1943	1925	1878	1893	1888	-2,87%
Sinaia	136	133,8	132,4	130	137	127	131	-2,62%
Slănic	160,5	157,6	154	152	158	146	142	-9,04%
Urlați	268,1	267,6	266,7	266	258	266	274	+2,79%
Vălenii de Munte	636,6	634,4	632	630	670	628	631	-3,36%

IV.3.2 Expansiunea urbană

COD INDICATOR	Cod indicator România: RO 14 Cod indicator AEM: CSI 14
DENUMIRE	OCUPAREA TERENULUI
DEFINIȚIE	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.

COD INDICATOR	Cod indicator România: RO 68 Cod indicator AEM: TERM 08
DENUMIRE	OCUPAREA TERENULUI PRIN INFRASTRUCTURA

	DE TRANSPORT
DEFINIȚIE	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.

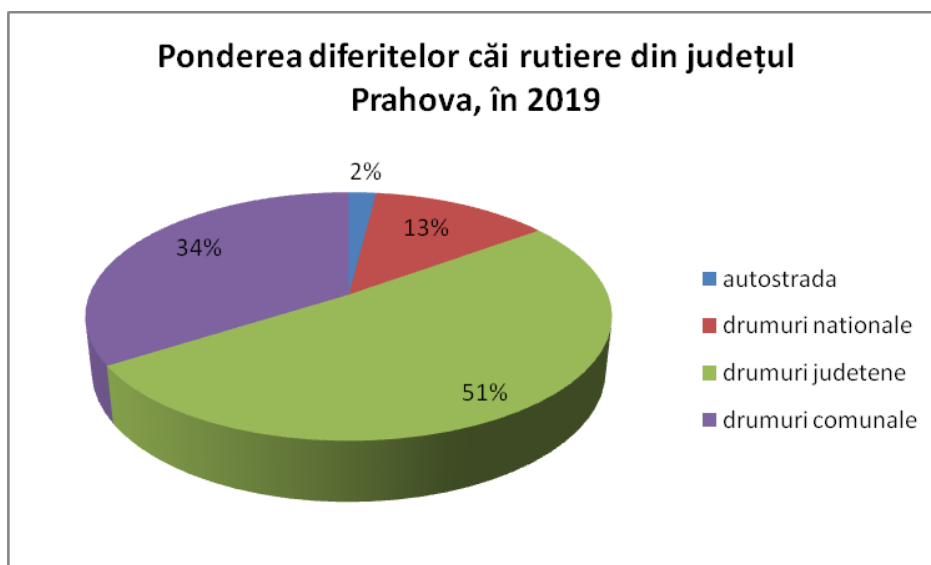
Lungimea drumurilor publice clasificate din județul Prahova este de 2231 km, reprezentând 2,59% din totalul drumurilor publice din România.

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, ÎN JUDEȚUL PRAHOVA: 2231 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%).

Grafic IV.3.2.a



Tabel IV.3.2.b Lungimea căilor rutiere în județul Prahova, în 2019 (cu ponderea din total) (s-au utilizat datele din 2019, deoarece nu s-au primit informatii despre situatia din 2020)

Anul 2019	Lungime (km)	Procente %
autostrada	38	2
drumuri nationale	293	13
drumuri judetene	1147	51
drumuri comunale	765	34

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 județul Prahova:

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 căilor ferate în exploatare în județul 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.

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

-Electrificate-112 km

Din care:

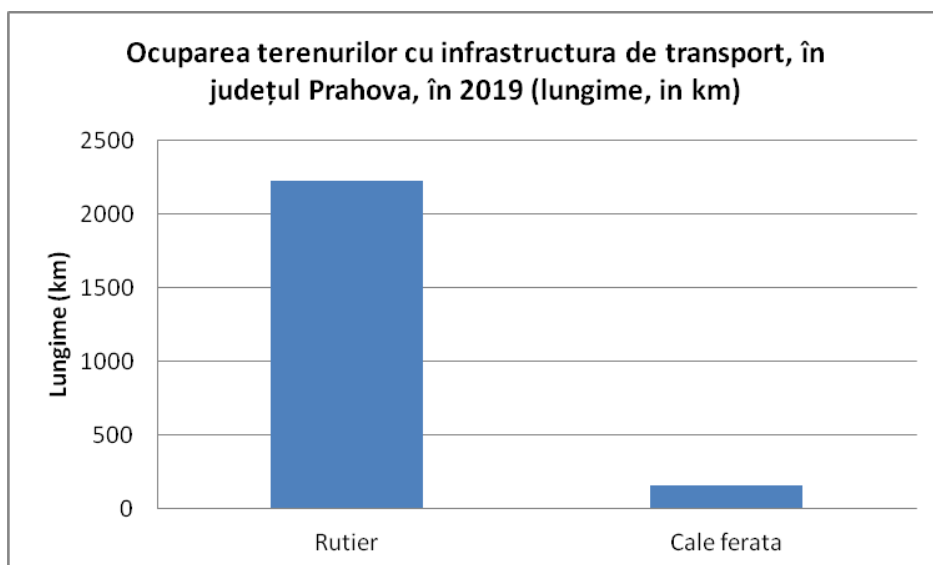
-Linii cu ecartament normal:

-Linie cu o cale-11 km

-Linie cu două căi, -151 km

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

Grafic nr.IV.3.2.c (nu s-au primit date din 2020)



Tabel IV.3.2.d Lungimea cailor de transport rutier si pe calea ferată din jud. Prahova

Tip cale transport	Lungime (km)
Rutier	2231
Cale ferata	162

IV.4. Prognoze și acțiuni întreprinse 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 fi realizat în perioada 2017-2018 (încă nerealizat);
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 fi îndeplinită, 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) – Berteza – 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.