

STUDIU DE CIRCULAȚIE PENTRU OBIECTIVUL

Modificare PUZ,

Construire si dotare Complex Sportiv Corvinul 1921 Hunedoara

Bd. Mihai Viteazu, nr. 6A, Mun. Hunedoara



FAZA: P.U.Z.

NR. PROIECT: 2503.1 / 2025

DENUMIREA PROIECTULUI	Modificare P.U.Z., Construire si dotare Complex Sportiv Corvinul 1921 Hunedoara, Bdul Mihai Viteazu, nr. 6A, mun. Hunedoara
BENEFICIAR	MUNICIPIUL HUNEDOARA
PROIECTANT ARH./URB.	S.C. Arcadia AEN Architecture & PM S.R.L
AMPLASAMENT	B-dul Mihai Viteazu, nr. 6A, mun. Hunedoara, jud. Hunedoara
FAZA PROIECTARE / NR. PROIECT	P.U.Z. / 2503.1
DATA ELABORARII PROIECTULUI	MARTIE 2026

CUPRINS

1	INTRODUCERE	9
1.1	DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI	9
1.2	OBIECTUL LUCRĂRII	9
1.3	PREVEDERI ALE PROGRAMULUI DE DEZVOLTARE A LOCALITĂȚII PENTRU ZONA STUDIATĂ	10
1.4	SURSE DE DOCUMENTARE	10
1.5	TERMINOLOGIE	10
2	DATE GENERALE	12
2.1	ÎNCADRARE ÎN JUDEȚUL HUNEDOARA	12
2.2	STRATEGIA DE DEZVOLTARE A JUDEȚULUI HUNEDOARA 2021-2030	12
2.3	ÎNCADRARE ÎN CADRUL DOCUMENTAȚIILOR DE URBANISM TIP P.U.G.	13
2.4	CIRCULAȚII ȘI ACCESIBILITATE	14
2.4.1	<i>Infrastructura rutieră principală de circulație la nivel de UAT Hunedoara</i>	<i>15</i>
2.4.2	<i>Situația traficului la orele de vârf.....</i>	<i>15</i>
2.4.3	<i>Infrastructura rutieră secundară de circulație la nivel de UAT Hunedoara.....</i>	<i>16</i>
2.4.4	<i>Transport public</i>	<i>16</i>
2.4.5	<i>Transport alternativ.....</i>	<i>16</i>
2.5	PARAMETRII SOCIO-ECONOMICI ȘI DEMOGRAFICI.....	16
3	DESCRIEREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚIE.....	18
3.1	STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII.....	18
3.1.1	<i>Regim funcțional.....</i>	<i>18</i>
3.1.2	<i>Regim juridic</i>	<i>18</i>
3.1.3	<i>Echipele edilitare.....</i>	<i>19</i>
3.1.4	<i>Infrastructura rutieră/de transport.....</i>	<i>20</i>
3.1.5	<i>Necesități de modernizare a traseelor existente și de realizare a unor artere noi</i>	<i>20</i>
3.1.6	<i>Intersecții cu probleme. Priorități</i>	<i>21</i>
3.2	SITUAȚIA PROPUȘĂ DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ	21
3.2.1	<i>Prevederi ale Planului Urbanistic General.....</i>	<i>21</i>
3.2.2	<i>Zonificare funcțională</i>	<i>21</i>
3.2.3	<i>Strategii de mobilitate și de reconfigurare a căilor de circulație și de transport</i>	<i>22</i>
3.2.4	<i>Trafic estimat în cadrul zonei studiate</i>	<i>22</i>
4	CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI	27

Listă figuri

Figura 1 - CONEXIUNEA DRUMURILOR JUDEȚENE HUNEDORENE CU REȚELELE 13

Figura 2 - Încadrare în P.U.G. 14

Figura 3 - Zona de studiu 15

Figura 4 - Structura unităților locale active pe clase de mărime după numărul de salariați, 2019 (sursa: SIDU Mun. Hunedoara 2021-2030) 17

Figura 5 - Reglementari urbanistice aferente P.U.Z. 22

Figura 6 - Profil Bd. Mihai Viteazu 23

Figura 7 - Profil acces principal din Bd. Mihai Viteazu 23

Figura 8 - Acces/ieșire auto principal – Bd. Mihai Viteazu 25

Figura 9 - Acces/ieșire auto secundar – Bd. Mihai Viteazu 25

Figura 10 - Acces pietonal/mijloace de intervenție – Str Avram Iancu, intersecție cu Bd. Dacia 26

Figura 11 - Acces pietonal – Str Avram Iancu 26

1 INTRODUCERE

1.1 Date de recunoaștere a documentației

DENUMIREA PROIECTULUI	Modificare P.U.Z., Construire si dotare Complex Sportiv Corvinul 1921 Hunedoara, Bdul Mihai Viteazu, nr. 6A, mun. Hunedoara
BENEFICIAR	MUNICIPIUL HUNEDOARA
PROIECTANT ARHITECTURA / URBANISM	S.C. Arcadia AEN Architecture & PM S.R.L
AMPLASAMENT	B-dul Mihai Viteazu, nr. 6A, mun. Hunedoara, jud. Hunedoara
FAZA PROIECTARE / NR. PROIECT	P.U.Z. / 2503.1
DATA ELABORARII PROIECTULUI	martie 2026

1.2 Obiectul lucrării

Prezentul proiect descrie lucrarile propuse pentru obiectul de investitii: **Modificare P.U.Z., Construire si dotare Complex Sportiv Corvinul 1921 Hunedoara, Bdul Mihai Viteazu, nr. 6A, mun. Hunedoara**”. Prin construirea acestui complex Se doreste realizarea unui teren de fotbal conformat la regulile de suprafata FIFA si Ghidul UEFA pentru Stadioane de Calitate, cu spatiu de gradene pentru spectatori la meciurile de fotbal, utilizat atat pentru meciuri oficiale cat si pentru alte activitati. Stadionul va cuprinde pe langa terenul de joc si gradenele de spectatori, vestiare dotate cu grupuri sanitare si camere de dusuri, grupuri sanitare pentru public, cabinet medical, birouri administrative, spatiu tehnic, spatii de depozitare, zona de restaurant, caffee corner, sali de conferinta, sali de forta si cardio, dar si spatii destinate inchirierii.

Stadionul va avea toate dotarile necesare organizarii unor competitii oficiale (tabela scor electronica, gradene acoperite, vestiare echipate conform normativelor, nocturna etc.). Tribunele pentru public, dotat corespunzator, asigurand o buna vizibilitate. In cadrul tribunelor se vor amenaja locuri pentru persoanele cu dizabilitati si insotitorii acestora.

Spatiu dedicat parcarii va fi amenajat la parterul complexului sportiv. Acesta va fi dispus pe cele 4 laturi ale terenului de fotbal, amplasate sub nivelul spatiilor complementare (vestiare, Sali de sport, restaurant, cafenea, sali intruniri media etc.).

Capacitatea stadionului este de aproximativ 10 069 locuri pe scaune.

1.3 PREVEDERI ALE PROGRAMULUI DE DEZVOLTARE A LOCALITĂȚII PENTRU ZONA STUDIATĂ

Terenul studiat este amplasat pe Bd. Mihai Viteazu, accesul făcându-se direct din acesta, Strada Avram Iancu și Bulevardul Dacia. Prin P.U.G. este reglementată și menținută zona din punct de vedere funcțional, realizarea investiției nedeterminând modificări ale funcțiunilor reglementate prin P.U.G.

1.4 Surse de documentare

Studii elaborate anterior P.U.Z. - Plan Urbanistic General al municipiului Hunedoara și Regulamentul Local de Urbanism aferent P.U.G., aprobat în 2018, HCL nr. 485/2018, P.U.Z. aprobat prin HCL Hunedoara nr. 326, 225, 386, 385 din 2022 și 2024. Studii topografice, studii geotehnice, studiu de circulație.

Reglementări tehnice în vigoare și documente ce au stat la baza elaborării studiului:

- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, modificată cu Legea nr. 123/04.05.2007;
- P132-93. Normativ pentru proiectarea parcajelor de autoturisme în localități urbane;
- HG 525/1996 – Regulament General de Urbanism;
- SR 1848 – 1,2,3/2011;
- SR 1848 – 7/2015;
- AND 600-2010 Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel de drumuri public;
- C242/1993 Normativ de elaborare a studiilor de circulație din localități și teritoriul de referință;
- Ordin AND 20/2001 Indicativ DD 506/2001 – Instrucțiunile tehnice pentru recensăminte, măsurători, sondaje și anchete de circulație în localități și teritoriul de influență.
- STAS 10795/1-1995 Metode de investigare a circulației;
- P132/1993 Normativ pentru proiectarea parcajelor;
- Ordinul nr. 49/1998 Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane;
- Studii de circulație anterioare, cu legături în cadrul zonei studiate și limitrofe,
- Strategia de dezvoltare a județului Hunedoara 2021-2030
- Anexa din 22.06.2020 la Hotărârea Guvernului nr. 540/22.06.2000 privind aprobarea încadrării în categorii funcționale a drumurilor publice și a drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice;
- Plan de mobilitate urbană durabilă elaborat de către S.C. LIDEEA DEVELOPMENT ACTIONS S.R.L. pentru mun. Hunedoara
- Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație, Indicativ AND 584-2012
- Informații de trafic recenzate în zona studiată
- Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumuri publice, Indicativ AND 600-2010;

1.5 Terminologie

Flux de trafic – totalitatea curenților de circulație cu același sens, care trec într-un interval de timp dat, printr-o secțiune de drum.

Volum de trafic – numărul maxim de vehicule sau pietoni care trec printr-o secțiune de drum dată într-un interval de timp, în general mai mare de 24h.

Capacitatea de circulație rutieră - reprezintă numărul maxim de autovehicule care pot trece în unitatea de timp printr-o secțiune de drum sau banda de circulație dată.

Coeficientul de echivalare a traficului - reprezintă un coeficient de transformare a traficului de vehicule fizice dintr-o anumită grupă (categorie), în trafic de vehicule etalon.

Coeficient de evoluție a traficului în perspectivă – exprimă evoluția în perspectivă a intensității medii zilnice anuale a traficului sau a intensității orare de calcul, față de cea din anul de bază care, de regulă, se consideră anul efectuării ultimului recensământ de circulație pentru o grupă (categorie) dată de vehicule sau pentru total vehicule fizice sau etalon.

Intensitatea orară de vârf - reprezintă numărul de vehicule etalon care pot trece într-o ora convențională de vârf și care în decursul unui an poate fi depășită într-un număr limitat de ore.

Diagnoza traficului rutier – parte componentă a studiului de circulație în care se analizează critic caracteristicile traficului existent, amenajările rutiere, echipările tehnice și modul de distribuție, organizare și dirijare a traficului existent. Raport volum/capacitate (v/c) - volumul de trafic raportat la capacitatea de circulație (v/c).

Întârzierea – reprezintă timpul pierdut când circulația sau unul dintre elementele sale componente este stânjenită în desfășurarea sa de circumstanțe pe care nu le poate stăpâni. Este o măsură a disconfortului șoferului, frustrării, consumului de combustibil și pierderii de timp. Întârzierea poate fi măsurată pe teren sau poate fi estimată folosind procedurile prezentate în subcapitolele care urmează. Întârzierea este o măsură complexă, dependentă de un număr de variabile, inclusiv calitatea progresiei, durata ciclului de semaforizare, raportul de verde pentru arterele convergente și raportul v/c pentru direcția de deplasare sau grupul de benzi în discuție.

Recensământ de circulație rutieră – reprezintă metoda de investigare a circulației rutiere care constă în determinarea intensității și a componente circulației pe baza înregistrării vehiculelor, în conformitate cu un plan de sondaj statistic în spațiu și timp.

Program de semaforizare - rezultat al calculului de semaforizare exprimat sintetic într-o diagramă în care se redau diviziunile ciclului de semnalizare, fazele componente și durata caracteristică a fiecărui semnal luminos pentru toate semafoarele.

Reglementarea traficului rutier - ansamblul măsurilor privind concepția și organizarea desfășurării circulației rutiere în condiții de siguranță și continuitate a traficului.

Undă verde – sistem în care semnalele luminoase întâlnite succesiv pe o stradă trec pe verde, după un program stabilit, astfel încât să permită deplasarea continuă sau cu cel mult o întrerupere, a grupurilor de vehicule în lungul străzii, cu o viteză dată, care poate varia pe diferite sectoare de drum.

Vehicul etalon – autovehicul, în general convențional, în care se transformă, prin echivalare, conform Normativului privind determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor, diferitele vehicule care circulă pe un drum și care folosește ca unitate de referință pentru dimensionarea și verificarea drumurilor din punct de vedere al capacității de circulație și al capacității portante a sistemului rutier.

2 DATE GENERALE

În urma stabilirii temei de proiectare și a corelării acesteia cu situația din teren, s-a constatat necesitatea elaborării unui plan urbanistic zonal modificator pentru stabilirea reglementărilor cu privire la retragerile față de aliniament și amplasarea pe parcelă. Restul indicatorilor aprobați, respectiv POT, CUT și RH, fiind menținuți și preluați în prezenta documentație.

Întocmirea prezentului studiu de circulații are în vedere analiza situației existente și identificarea impactului asupra circulației a obiectivului propus „Modificare P.U.Z., Construire și dotare Complex Sportiv Corvinul 1921 Hunedoara”, respectiv a capacității infrastructurii rutiere privind preluarea fluxurilor generate la nivel de proiect.

Sistematizarea infrastructurii de comunicație trebuie să ia în considerare măsurile de intervenție necesare pentru creșterea calității infrastructurii, a siguranței și a accesibilității la nivel teritorial. Cerința principală privind îmbunătățirea căilor de transport este să se coreleze și să răspundă nevoilor de ordin economic, social și cultural, astfel încât expansiunea urbană să fie una controlată, cu perspective de dezvoltare echilibrată și sustenabilă a localităților.

În conținutul documentației sunt tratate următoarele aspecte ale traficului aferente ariei de studiu: diagnoza, prognoza, și terapia circulației, precum și un set de concluzii care se concentrează pe propuneri structurale și funcționale aferente componentelor rețelei de transport, pe plan local, dar și în arealul extins al proiectului. Materialul oferă un instrument de lucru de bază compact necesar elaborării studiilor de trafic aferente planurilor urbanistice zonale, atât la nivelul administrațiilor centrale și locale, cât și a agenților economici sau persoanelor particulare beneficiare.

2.1 Încadrare în județul Hunedoara

Municipiul Hunedoara se află în partea de sud-vest a Transilvaniei, în județul Hunedoara.

Orașul este situat la 22 grade, 55 minute longitudine estică, și la 45 grade, 46 minute latitudine nordică, la 278 m deasupra nivelului mării.

Orașul Hunedoara este străbătut de Drumul Județean DJ 687 care face legătura spre Drumul European E68, care străbate țara de la Arad-Deva-Orăștie-Sibiu-Brașov-București.

2.2 Strategia de dezvoltare a județului Hunedoara 2021-2030

Cele mai importante drumuri județene sunt: DJ 687 (mai ales sectoarele DJ 687E și DJ687A) și DJ 107A. Ambele drumuri sunt amplasate în paralel cu drumuri naționale.

Sintetic, conexiunile drumurilor județene cu rețelele CORE și COMPREHENSIVE ale TEN-T sunt prezentate în tabelul următor.

Conectivitate	Denumirea drumului județean	RUTA
Cu TEN-T CORE	DJ 107 A	Bârsău-Hărău-Chimindia-Uroi-Rapoltu Mare-Bobâlna-Cigmău-Geoagiu-Homorod-Limită jud. Alba (DN66)
	DJ 700A	Simeria (DN7)-Uroi
	DJ 705	Limită jud. Alba-Alunișu Mic de Munte-Galbina-Balșa-Ardeu-Bozeș-Geoagiu-Gelmar
	DJ 706	Țebea-Vișca-Vorța-Valea Lungă-Sârbi-Ilia-DN7
	DJ 706A	Ilia-Sârbi-Brănișca-Mintia-Păuliș-Fizeș-Băița-Ormindea-Vălișoara (DN 76)
	DJ 707A	Limită jud. Arad-Pojoga-Lăsău-DN68A (Grind)
	DJ 707G	Dănulești-Cărmăzânești-Gurasada-DN7
	DJ 707L	Orăștie (DN7)-Pricaz-Folt
	DJ 709G	DN7-Turdaș-DN7
	DJ 761	Șoimuș-Bârsău-Certeju de Sus-Hondol-Săcărâmb-DJ705
Cu TEN-T COMPREHENSIVE	DJ 666	Merișor-Vulcan
	DJ 667	Pui-Hobița-Cabana Baleia
	DJ 667A	DN66-Nucșoara-Cabana Pietrele
	DJ 668	DN 66-Bucium Orlea-Breteia Română-Strei-Sângeorgiu-Dâncu Mare-Tămășasa-DN 7
	DJ 668C	Breteia Română-Vâlcelele Bune-Bătălari-Boșorod
	DJ 668D	Simeria-Băcia
	DJ 686	Subcetate-Sântămăria-Orlea-Râu de Mori-Suseni-Cabana Răușor
	DJ 687	Sântuhalm-Cristur-Peștișu Mare-Hunedoara-Hășdat-Călan
	DJ 687C	Hațeg-Unirea-Ciula Mare-Ciula Mică-Răchitova-DJ687G
	DJ 687K	Breteia Streiului-Silvașu de Jos-Mănăstirea Prislop
	DJ 687E	Hunedoara-Bunila-Vadu Dobrii
	DJ 687D	Teliucu Inferior-Lacul Cinciș-Lunca Cernii

Figura 1 - CONEXIUNEA DRUMURILOR JUDEȚENE HUNEDORENE CU REȚELELE

2.3 Încadrare în cadrul documentațiilor de urbanism tip P.U.G.

Terenul analizat se află în intravilanul municipiului Hunedoara. Terenul este situat în centrul civic al municipiului Hunedoara, identificat prin amplasamentul stadionului municipal existent și este delimitat:

- La nord – bulevardul Mihai Viteazu;
- La vest – pietonala Sanitas, bulevardul Dacia;
- La sud – complex de agrement Corvina, strada Avram Iancu;
- La est – zone verzi din domeniul public, Bd. Mihai Viteazu.

Zona studiată are accesibilitate bună pe cale rutieră atât cu orașul, cât și cu județele învecinate, dată fiind distanța destul de scurtă între municipiul Hunedoara și autostrada A1. În privința dotării cu instituții de interes general, porțiunea studiată se află în centrul civic al municipiului Hunedoara în apropierea majorității instituțiilor de interes general.- instituții publice, clădiri comerciale, complexe de agrement, etc.



Figura 2 - Încadrare în P.U.G.

2.4 Circulații și accesibilitate

Imobilul teren pe care se intenționează construirea Complexului Sportiv are o suprafață totală de 60.442 m² (din care 47.600mp destinați stadionului propriu zis și circulațiilor carosabile și pietonale) și este situat în intravilanul Municipiului Hunedoara, în zona de est, pe Bd. Mihai Viteazu, nr. 6A.

Circulația rutieră majoră se desfășoară pe artera de legătură existentă cu orașul, Bd. Mihai Viteazu. În momentul de față relaționarea amplasamentului Stadion cu celelalte artere, spre est, se realizează prin intermediul străzii Mihai Viteazu, deservită și de rute de transport public (traseele de autobuz nr. 2, 4 și 5). Relaționarea cu zona de influență a investiției, spre nord, se realizează prin intermediul străzii Mihai Viteazu, și legătura acesteia cu bulevardul Dacia.

Dintr-un total de 60.442mp, terenurile au următoarea destinație:

- suprafața 47.600 mp. – teren cu numărul cadastral 71353, destinat circulației carosabile și pietonale de legătură între străzile existente și stadionul propus,
- suprafața 9.650mp – teren cu numărul cadastral 65790, destinat accesului pietonal și autospecialelor de intervenție,
- suprafața de 1.788mp – teren cu numărul cadastral 74817, destinat accesului pietonal și autospecialelor de intervenție din strada Avram Iancu,
- suprafața de 1.404mp – teren cu numărul cadastral 75976, destinat accesului secundar auto și pietonal din Bd. Mihai Viteazu.

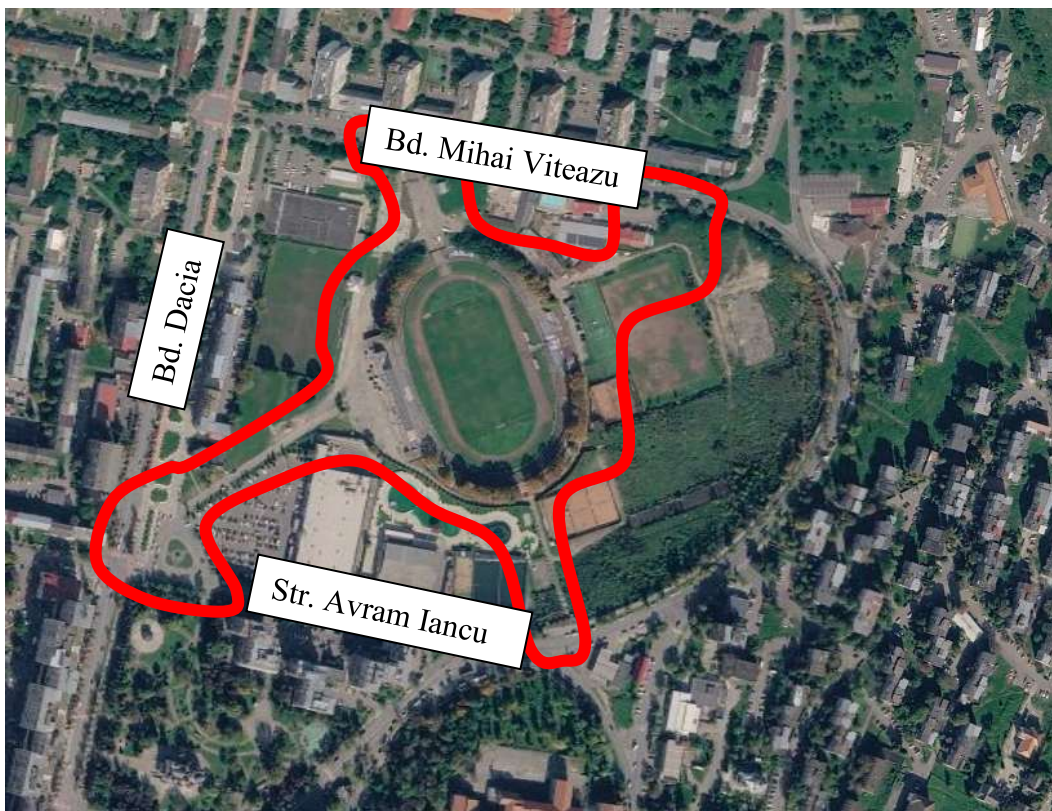


Figura 3 - Zona de studiu

2.4.1 Infrastructura rutieră principală de circulație la nivel de UAT Hunedoara

Aspecte critice privind desfășurarea, în cadrul zonei, a circulației rutiere. Zona studiată în P.U.Z. este delimitată de străzi existente, având o lățime cuprinsă între 12,00 – 19,00 m având trotuare și locuri de parcare adiacente pe ambele sensuri de mers: bulevardul Mihai Viteazu, strada Avram Iancu, bulevardul Dacia. Accesul existent la stadionul municipal Corvinul 1921 poate fi îmbunătățit prin soluții urbanistice prezentate în părțile desenate ale prezentei documentații.

Capacități de transport, greutate în fluența circulației, incomodări între tipurile de circulație, precum și dintre acestea și alte funcțiuni ale zonei, necesități de modernizare a traseelor existente și de realizarea unor artere noi, capacități și trasee ale transportului în comun, intersecții cu probleme, priorități.

Infrastructura de circulație auto și pietonală din zona studiată asigură o bună accesibilitate la obiectivul studiat. Circulațiile auto și pietonale de acces și de incintă pot fi dezvoltate/îmbunătățite astfel încât să asigure o relație facilă a stadionului propus cu municipiul Hunedoara.

2.4.2 Situația traficului la orele de vârf

În cadrul recensământului efectuat, au fost identificate orele de vârf ale intensității traficului rutier echivalent, în Vt/oră, pentru:

- străzile analizate;
- intersecțiile lor.

Însumând volumele de trafic echivalent înregistrate pentru întreaga zonă studiată, a rezultat faptul că intervalul orar de vârf general este 8:45 – 9:45.

Astfel:

- intervalele orare zilnice de vârf pentru fiecare intersecție vor fi utilizate la calculul capacității intersecțiilor respective;

- intervalul orar de vârf general, pentru întreaga zonă studiată (8:45 – 9:45) va fi utilizat la:

- elaborarea matricelor O-D ;
- construirea unui model electronic de simulare a traficului rutier în zona studiată;
- calculul emisiilor poluante datorate traficului rutier în zona studiată ;

Alte aspecte remarcate în privința orelor de vârf includ:

- tendințe de aglomerare pe întreg parcursul zilei, cu vârfuri locale ale intensității de trafic, care coincid cu sporirea numărului de deplasări ale populației către/dinspre punctele de interes majore: domiciliu, locuri de muncă, instituții educaționale, tranzit, activități comerciale/culturale/recreaționale etc.;

- procentul sporit de utilizare a autoturismelor, având grade reduse de ocupare;
- procentele limitate de utilizare a transportului nemotorizat.

Pentru orele de vârf stabilite, au fost evaluați factorii aferenți, considerând intervale sub-orare de trafic de 15 minute.

2.4.3 Infrastructura rutieră secundară de circulație la nivel de UAT Hunedoara

Infrastructura rutieră secundară este reprezentată de de categoria II, III și IV din Municipiul Hunedoara, ce asigură conectivitatea la nivel local.

2.4.4 Transport public

În momentul de față relaționarea amplasamentului Stadion cu celelalte artere, spre est, se realizează prin intermediul străzii Mihai Viteazu, deservită și de rută de transport public (traseul de autobuz nr. 4).

2.4.5 Transport alternativ

În cadrul teritoriului Municipiului Hunedoara a fost identificat un număr redus de piste pentru bicicliști, respectiv pe Bd. Dacia, respectiv între strada Avram Iancu, până la intersecția cu Str. Bucegi, însă, în cadrul PMUD Mun. Hunedoara există prevăzute mai multe propuneri în vederea realizării pistelor pentru bicicliști.

2.5 Parametrii socio-economici și demografici

Populația

Orașul Hunedoara se află în partea de sud-vest a Transilvaniei, în județul Hunedoara, cu o populație de 50.780 de locuitori (conform recensământului din 2021), fiind în scădere față de populația numărată la precedentul recensământ din 2011, unde a fost identificată o populație de 60.525 de locuitori.

Profilul economic al Municipiului Hunedoara

Pentru Municipiul Hunedoara există premisele pentru o considerabilă dezvoltare economică. Apropierea de municipiul Deva prefigurează o capacitate mare de dezvoltare a zonei.

Importantă pentru dezvoltare este și poziția geografică avantajoasă și accesul facil la rețeaua rutieră de transport. Parteneriatele cu mediul privat, cooperarea între unitățile administrativ teritoriale, precum și o gândire strategică integrată sunt câteva aspecte care pot aduce valoare adăugată dezvoltării în zonă. După o perioadă de tranziție, în care s-a pierdut statutul de oraș monoindustrial, Hunedoara a devenit un oraș în care activează mai multe industrii și servicii.

Municipiul Hunedoara și localitățile aparținătoare dispun de o gamă amplă de resurse naturale: minereuri feroase, zăcăminte de piatră, lemn. Ramurile industriale specifice Municipiului Hunedoara sunt

siderurgia, mineritul, exploatarea și prelucrarea lemnului, industria alimentară și cea artizanală. În ultimii ani s-a dezvoltat industria ușoară, în special cea de textile, încălțăminte, covoare și pielărie.

Schimbările socio-economice intervenite în perioada post-comunistă, marcate de dezindustrializare, au dus la creșterea numărului de firme în Municipiul Hunedoara.

Raportată la totalul intravilanului Municipiului Hunedoara, zona industrială reprezintă astăzi aproximativ 33% din suprafață, mai exact o suprafață de 700 ha. În Hunedoara, zona industrială împarte orașul în două, făcând dificilă extinderea lui. Această proporție mare a zonei industriale coroborată cu un sistem rutier defectuos provoacă, conform studiului de evaluare ambientală, un grad mare de poluare.

La 31 decembrie 2019, în Municipiul Hunedoara erau înregistrate 1.67112 unități locale active (cu sediul social sau puncte de lucru), structura acestora pe domenii de activitate și pe clase de mărime după numărul de salariați fiind următoarea:

Activitate	Total	0-9 salariați	10-49 salariați	50-249 salariați	Peste 250 salariați
Total, din care:	1.671	1.525	124	17	5
A - Agricultură, silvicultură și pescuit	23	22	1	0	0
B - Industria extractivă	4	4	0	0	0
C - Industria prelucrătoare	166	131	23	7	5
D - Producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	3	3	0	0	0
E - Distribuția apei; salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare	12	9	3	0	0
F - Construcții	154	139	13	2	0
G - Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor	539	509	28	2	0
H - Transport și depozitare	130	120	9	1	0
I - Hoteluri și restaurante	128	116	12	0	0
J - Informații și comunicații	46	44	2	0	0
K - Intermedieri financiare și asigurări	31	31	0	0	0
L - Tranzacții imobiliare	37	35	0	2	0
M - Activități profesionale, științifice și tehnice	159	139	20	0	0
N - Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	70	60	8	2	0
P - Învățământ	19	18	0	1	0
Q - Sănătate și asistență socială	55	52	3	0	0
R - Activități de spectacole, culturale și recreative	31	31	0	0	0
S - Alte activități de servicii	64	62	2	0	0

Sursa: <https://www.listafirme.ro/>

Figura 4 - Structura unităților locale active pe clase de mărime după numărul de salariați, 2019 (sursa: SIDU Mun. Hunedoara 2021-2030)

3 Descrierea obiectivului de investiție

3.1 Stadiul actual al dezvoltării

Zona studiată făcând parte din centrul civic al municipiului Hunedoara este supusă unei dezvoltări continue din toate punctele de vedere, stadionul propus făcând parte din politica de dezvoltare a centrului municipiului Hunedoara. Astfel pentru dezvoltarea zonei și la cererea cetățenilor din Municipiul Hunedoara, administrația publică locală a inițiat realizarea unei documentații de urbanism modificatoare P.U.Z. în vederea Construirii și dotării Complexului Sportiv „Corvinul 1921 Hunedoara” B-dul Mihai Viteazu, nr. 6A, mun. Hunedoara, care să reglementeze organizarea stradală, arhitectural-urbanistică, retrageri, spații verzi și plantate, împrejurimi, rezolvarea utilităților, etc.. Tendința actuală care se desprinde din opțiunile populației este orientarea spre construirea și dotarea unui stadion de fotbal modern, dar și rezolvarea conectivității acestuia cu zonele învecinate. Anterior elaborării documentației faza P.U.Z. s-au organizat dezbateri publice care au reliefat diferențele de opinii ale locuitorilor municipiului Hunedoara. Fenomenul fotbalistic din Municipiul Hunedoara este unul deosebit, cu istorie, clubul Corvinul generând multe valori ale fotbalului național și internațional. Acest lucru merită valorificat și dus mai departe și prin construirea unui stadion municipal nou care să găzduiască în condiții actuale/contemporane evenimentele sportive din județul Hunedoara și nu numai.

3.1.1 Regim funcțional

Principalele caracteristici ale funcțiunilor ce ocupă zona studiată. Principala funcțiune a zonei studiate este de zonă de parcuri/agrement/sport, iar în vecinătatea amplasamentului funcțiunile sunt zonă centrală și alte zone cu funcțiuni complexe de interes public respectiv zonă de locuințe – gospodării individuale P, P+1, colective P, P+2+3 și funcțiuni complementare. Relaționări între funcțiuni Zona studiată se învecinează la nord, vest, est și sud cu zonă de locuire și funcțiuni complementare locuirii. Gradul de ocupare a zonei cu fond construit Perimetral, de-alungul arterelor majore de circulație, terenul este dens construit. Loturile de teren proprietate particulară sunt în general orientate perpendicular pe căile de circulație. Aspecte calitative ale fondului construit Fondul construit existent cuprinde construcții de tip urban. Asigurarea cu servicii a zonei, în corelare cu zonele vecine Zona studiată este bine dotată cu servicii de interes local. Asigurarea cu spații verzi În zona studiată există spații verzi amenajate atât adiacent străzilor urbane existente cât și sub formă de scuaruri urbane. Municipiul Hunedoara este un oraș foarte bine dezvoltat urbanistic din punct de vedere al procentului de zonă verde amenajată/cap de locuitor. Existența unor riscuri naturale în zona studiată sau în zonele vecine În zona studiată nu există riscuri naturale fiind o zonă ce face parte din centrul civic al municipiului Hunedoara. Principalele disfuncționalități ale amplasamentului studiat: Zona studiată în prezentul plan urbanistic zonal nu prezintă disfuncționalități urbane majore dar permite îmbunătățirea anumitor aspecte ce țin de accesibilitate, racordarea amenajării propuse la contextul urbanistic actual din jurul zonei studiate, astfel putem aminti următoarele categorii de probleme ce ar putea fi îmbunătățite:

- acces auto și pietonal ce poate fi îmbunătățit prin crearea de noi soluții urbanistice;
- circulații auto și pietonale de incintă ce pot fi reamenajate;
- necesitatea amenajării de căi de circulație mixtă care să asigure intervenția la un eventual incendiu;
- lipsa parcărilor auto și necesitatea amenajării mai multor locuri de parcare care să deservească obiectivul propus;
- lipsa echipării edilitare la un nivel satisfăcător raportat la gradul de complexitate al unui stadion municipal și al dotărilor aferente;

3.1.2 Regim juridic

Întocmirea P.U.Z. modificator - Construire și dotare Complex Sportiv „Corvinul 1921 Hunedoara” B-dul Mihai Viteazu, nr. 6A, mun. Hunedoara județul Hunedoara” are ca obiect reglementarea, respectiv

stabilirea regulilor de amplasare pe parcelă a obiectivului și organizarea circulațiilor prin stabilirea acceselor auto și pietonale. Restul constrângerilor sau a permisivităților de construire fiind stabilite și menținute din documentațiile de urbanism aprobate anterior, respectiv organizarea arhitectural-urbanistică (regim de înălțime, P.O.T., C.U.T., spații verzi și plantate), realizarea împrejurimilor la stradă și între proprietăți (sistem constructiv, aliniamente, înălțimi), asigurarea cu utilități (realizarea racordurilor/ branșamentelor la utilități și amplasarea blocurilor de măsură aferente în limita proprietăților publice/private); -modul de utilizare a terenurilor, identificarea proprietății publice și private; -dezvoltarea infrastructurii edilitare (dezvoltarea rețelelor de utilități și dimensionarea acestora în raport cu necesarul efectiv). -statutul juridic și circulația terenurilor.

Zonificarea funcțională pentru zona studiată stabilită în prezentul P.U.Z. va cuprinde: -Zonă clădiri existente cu funcțiunea de locuire – regim mediu de înălțime. -Zonă clădiri existente cu funcțiunea de servicii/comerț - regim mic de înălțime. -Zonă construcții existente cu funcțiunea de agrement/sport – regim mic de înălțime. -Zonă alei pietonale/trotuare existente cu îmbrăcăminte pavaj/asfalt/mozaic. -Zonă zone verzi amenajate.

-Zonă suprafețe sportive de joc cu gazon artificial/natural. -Zonă suprafețe sportive de joc cu zgură. -Zonă incinte comerciale auto/pietonale/depozitare. -Zonă piscine. -Zona circulații perimetrare/de incintă mixte auto/pietonale. -Zonă stadion propus. -Suprafața reglementată prin prezentul P.U.Z. este de cca. 6,0442 ha, cuprinsă între Bd. Mihai Viteazu la nord și est, strada Avram Iancu la sud și Bd. Dacia la vest. Se vor păstra și completa funcțiunile propuse prin documentațiile de urbanism P.U.G.

Terenurile studiate prin prezenta documentație de urbanism au o suprafață totală de 60.442mp.

Bilant terenuri ce au generat documentatia P.U.Z.			
Nr. CRT	Date cu privire la proprietar	Numar cadastral	Suprafata
1	Domeniu public Mun. Hunedoara	65790	9.650mp
2	Domeniu public Mun. Hunedoara	71353	47.600mp
3	Domeniu public Mun. Hunedoara	74817	1.788mp
4	Domeniu public Mun. Hunedoara	75976	1.404mp
5	Total		60.442mp

3.1.3 Echipare edilitară

Amplasamentul studiat beneficiază de echipare tehnico- edilitară completă la nivelul străzilor principale din jurul amplasamentului studiat.

ALIMENTARE CU APĂ POTABILĂ

Situația existentă: Centrul civic al orașului Hunedoara beneficiază de alimentare cu apă din sistemul centralizat al municipiului Hunedoara. Zona studiată din care fac parte Bd. Mihai Viteazu, Str. Avram Iancu, Bd. Dacia, beneficiază în totalitate de alimentare cu apă în sistem centralizat.

CANALIZARE MENAJERĂ

Situația existentă: Zona studiată beneficiază de canalizare menajeră în sistem unitar pe Bd. Mihai Viteazu, Str. Avram Iancu, Bd. Dacia, funcțională. Este rezolvată preluarea apelor menajere în rețeaua de canalizare a municipiului Hunedoara.

CANALIZARE PLUVIALĂ

Situația existentă: Canalizarea pluvială este rezolvată în sistem unitar pe Bd. Mihai Viteazu, Str. Avram Iancu, Bd. Dacia.

REȚELE DE TRANSPORT ENERGIE ELECTRICĂ

Stadiul actual: În momentul de față în zona studiată există rețele de joasă tensiune care rezolvă toți consumatorii existenți.

REȚELE DE TELEFONIE

Stadiul actual: În prezent există o rețea de telefonie în zona care deservește abonații existenți. Rețeaua existentă este aeriană și utilizează pentru susținere stâlpii rețelelor electrice de bransament și iluminat public. De asemenea există semnal pentru telefonie mobilă.

ALIMENTARE CU GAZE NATURALE

Străzile cuprinse în zona studiată în prezentul P.U.Z., beneficiază de alimentare cu gaze naturale, rețea existentă de tip ramificat prevăzută cu vane.

ALIMENTAREA CU ENERGIE TERMICĂ

Zona studiată nu dispune de alimentare cu energie termică centralizată. Imobilele își rezolvă încălzirea și prepararea apei calde menajere cu centrale termice proprii ce funcționează cu gaze naturale.

3.1.4 Infrastructura rutieră/de transport

Prezenta documentație realizată conform P.U.Z. are la bază realizarea unor străzi de acces ieșire la/de la obiectivul propus. Pentru fluența traficului și realizarea unei circulații pietonale adecvate se propune realizarea unor căi de circulație mixte atât pentru acces cât și pentru circulația perimetrală, putând astfel prelua întregul flux pietonal estimat al zonei. Conturate astfel încât să deservească întreaga zonă studiată, precum și posibilitatea creării unor accese facile la obiectivul propus, cu acces direct din trama stradală existentă, acestea au în marea lor majoritate o lățime de 7,00m, fiind încadrate de corpuri de iluminat public și zone verzi amenajate, conform normativelor în vigoare. Partea carosabilă de 7,00 m lățime aferentă străzilor de categoria a III a (conform normative menționate) având două fire de circulație este suficientă pentru preluarea fluxului auto preconizat a se desfășura în zonă. Sistemul rutier adoptat (îmbrăcămiși asfaltice) se va stabili la fazele ulterioare de proiectare. Aceste străzi au fost conturate și pe circulații existente, suprapunerea lor făcându-se în exclusivitate cu eventuala sporire a lățimii existente sau la limitele dintre proprietăți, creând astfel o exproprierie rezonabilă pentru proprietari. Pentru evitarea totuși a unor exproprieri de terenuri proprietate privată a persoanelor fizice și juridice, străzile propuse se încadrează în limita de proprietate a imobilului studiat. Elementele lor geometrice au fost îmbunătățite, iar unde terenul existent a permis, s-au propus zone verzi amenajate, cu lățime variabilă și corpuri de iluminat.

Intersecțiile între străzi de categoria a III a și a IV a au fost studiate prin racordarea cu raze de 9,00 și 12,00 m, suficiente pentru înscrierea oricărui tip de autovehicule de folosință urbană. Străzile ce fac obiectul prezentului P.U.Z. au fost detaliate astfel : -strazi de acces/ieșire la/de la obiectivul propus categ. III cu 7,00m parte carosabilă încadrată de zone verzi și corpuri de iluminat. -acces și ieșire din/la Bd. Mihai Viteazu. Aceste străzi de categoria a III-a au lățimea părții carosabile de 7,00m, cu zone verzi adiacente cu lățime variabilă.

3.1.5 Necesități de modernizare a traseelor existente și de realizare a unor artere noi

Pentru asigurarea circulației pe amplasamentul studiat, situate în zona ce face obiect P.U.Z. sunt necesare:

- racordarea celor 2 accese ale obiectivului la carosabilul existent aflat la limita de nord a terenului, respectiv Bd. Mihai Viteazu;
- realizarea accesului și circulației carosabile în interiorul parcelei;
- realizarea parcarilor strict în interiorul incintei.

3.1.6 Intersecții cu probleme. Priorități

- nu au fost identificate intersecții cu probleme în zona de studiu.

3.2 Situația propusă de dezvoltare urbanistică

3.2.1 Prevederi ale Planului Urbanistic General

Planul Urbanistic Zonal are caracter de reglementare specifică detaliată pentru o zonă din localitate și asigură corelarea dezvoltării urbanistice complexe a zonei cu prevederile Planului Urbanistic General al localității. Concluziile documentațiilor de urbanism realizate anterior prezentei documentații sunt de a păstra funcțiunile existente în P.U.G. și P.U.Z. aprobat, dar și modernizarea și extinderea întregului ansamblu prin organizarea rețelei stradale la standarde conform normative în vigoare.

Realizarea viitoarei investiții nu va determina modificări ale reglementărilor P.U.G.-ului, la nivelul acestei zone funcționale.

3.2.2 Zonificare funcțională

Prezenta documentatie reglementeaza conditiile de construire a complexului sportiv Corvinul 1921 Hunedoara, in cadrul caruia s-au identificat urmatoarele tipuri de unitati functionale :

- Zonă clădiri existente cu funcțiunea de locuire – regim mediu de înălțime.
- Zonă clădiri existente cu funcțiunea de servicii/comerț - regim mic de înălțime.
- Zonă construcții existente cu funcțiunea de agrement/sport – regim mic de înălțime.
- Zonă alei pietonale/trotuare existente cu îmbrăcăminte pavaj/asfalt/mozaic.
- Zonă zone verzi amenajate.
- Zonă suprafețe sportive de joc cu gazon artificial/natural.
- Zonă suprafețe sportive de joc cu zgură.
- Zonă incinte comerciale auto/pietonale/depozitare.
- Zonă piscine.
- Zona circulații perimetrare/de incintă mixte auto/pietonale.
- Zonă stadion propus.

Terenurile care au generat documentația P.U.Z. au o suprafață totală de 60.442mp, din care pe terenul în suprafața de 47.600mp este propusă construirea stadionului. Teritoriul care a facut obiectul prezentului P.U.Z. are următoarea zonă funcțională: P-zona centrală și zonă terenuri de sport. Funcțiuni dominante. Amenajări sportive inclusiv dotări și anexe(baze sportive, stadioane).

UTR1 – P – zona de reglementare – zonă centrală și terenuri de sport. Funcțiuni dominante - amenajări sportive inclusiv dotări și anexe(baze sportive, stadioane).

P.O.T. maxim = 50%

C.U.T. maxim = 1,0 ADC/mp. Teren

Inaltimea maxima a cladirilor va fi S+P+3E (30m);



Figura 5 - Reglementari urbanistice aferente P.U.Z.

3.2.3 Strategii de mobilitate și de reconfigurare a căilor de circulație și de transport

Proгноza circulației reprezintă un concept de evoluție spațială și temporală a traficului, fiind o previziune complexă prin care se analizează evoluția și caracteristicile traficului. Prognoza are ca obiective stabilirea tendințelor de evoluție a factorilor și parametrilor determinanți și stabilirea legilor de dezvoltare a relațiilor de dependență între caracteristicile fluxurilor și performanța rețelei de transport. Această secțiune cuantifică traficul de perspectivă pentru drumurile județene și naționale din aria de influență a investiției, și traficul generat de complexul sportiv și de alte zone de interes – spații comerciale, unități de învățământ, limitrofe în aria de studiu.

Factorii principali care contribuie la generarea de trafic îi reprezintă în general factorii socio-demografici, condițiile economice, factorii urbanistici, dotarea cu mijloace de transport privat și public, elemente de echipare tehnică pentru rețeaua rutieră, și nu în cele din urmă, reglementări de protecție a mediului înconjurător și de îmbunătățire a calității vieții cetățenilor.

Amplasamentul analizat este situat în municipiul Hunedoara, pe Bulevardul Mihai Viteazu, arteră urbană principală cu rol de colectare și distribuție a traficului la nivel local.

Terenul studiat are destinație existentă de bază sportivă (stadion), investiția propusă constând în modernizarea și extinderea capacității acestuia la 10.069 locuri pe scaune.

3.2.4 Trafic estimat în cadrul zonei studiate

Estimarea traficului rutier s-a realizat prin:

- analiza funcțională a rețelei stradale existente;
- utilizarea valorilor medii specifice arterelor urbane principale din municipii de dimensiune comparabilă;

- aplicarea coeficienților de generare a traficului pentru funcțiuni de tip stadion;
- definirea scenariilor de funcționare (zi normală, eveniment sportiv curent, eveniment major).

Traficul pe Bulevardul Mihai Viteazu a fost estimat pe baza analogiei cu artere similare, rezultând:

- trafic mediu zilnic (AADT): 4.000 – 8.000 vehicule/zi
- valoare medie adoptată: 6.000 vehicule/zi
- coeficient oră de vârf: 10%
- Rezultă: trafic existent în ora de vârf – aproximativ 600 vehicule/oră (ambele sensuri)

Având în vedere configurația acceselor propuse și structura rețelei stradale, traficul auto și pietonal generat, se distribuie pe mai multe direcții, după cum urmează:

- 45% – Bulevardul Mihai Viteazu
- 30% – acces vest (intersecția Str. Avram Iancu cu Bd. Dacia)
- 25% – acces sud (Strada Avram Iancu)

Această distribuție permite reducerea presiunii asupra arterei principale și utilizarea eficientă a rețelei secundare.

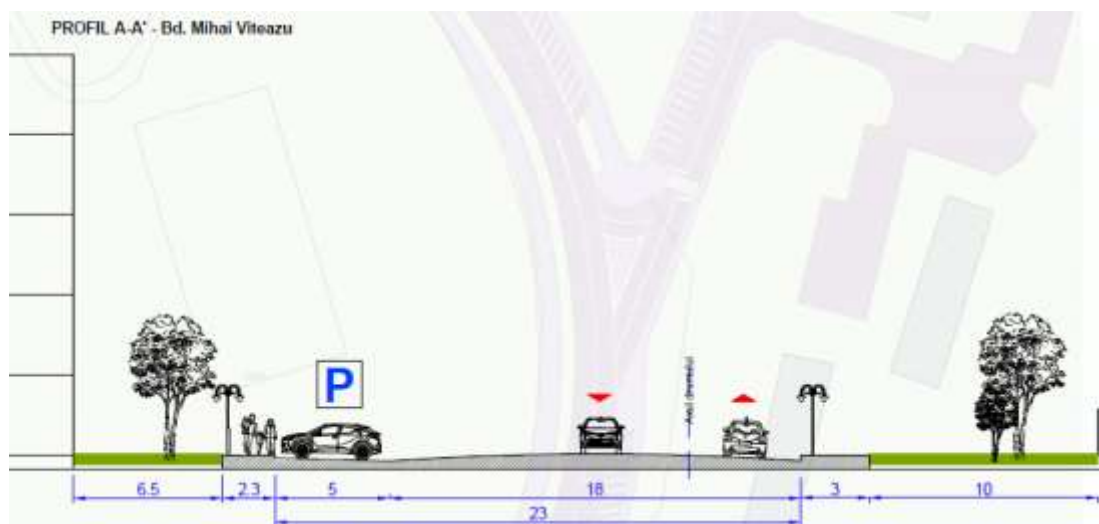


Figura 6 - Profil Bd. Mihai Viteazu



Figura 7 - Profil acces principal din Bd. Mihai Viteazu

➤ **Sistemul rutier**

Suprafețele de teren destinate circulației la nivelul zonei studiate sunt compuse din următoarele straturi rutiere:

- strat de uzură (rulare)
- strat legătură (binder)
- strat de bază
- strat de fundație

➤ **Parcaje**

Locurile de parcare vor fi configurate spațial în conformitate cu Normativul Departamentului pentru Proiectarea Parcajelor în Localități Urbane – P132/1993 (și proiect nr. 6970/N/1992 – URBANPROIECT), se vor asigura strict în incinta amplasamentului, iar necesarul de parcaje va fi stabilit conform prevederilor art. 33 și Anexa nr. 5 a Regulamentului General de Urbanism. Staționarea autovehiculelor se admite numai în interiorul parcelei în parcaje supraterane special amenajate în afara circulației publice. Dimensiune loc parcare – 2.50 m x 5.00m.

Parcajele aferente obiectivului propus - „Modificare P.U.Z., Construire și dotare Complex Sportiv Corvinul 1921 Hunedoara, Bdul Mihai Viteazu, nr. 6A, mun. Hunedoara” se vor asigura strict în interiorul parcelei.

Se vor amenaja la exterior 30 de locuri de parcare, din care – 4 locuri de parcare pentru mașini electrice, 2 locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități, 14 locuri pentru sportivi și oficiali, 8 locuri VIP și 2 locuri pentru autocare.

Tot la exterior, se vor asigura locuri de parcare pentru autospeciale, astfel: 2 locuri pentru Salvare, 2 locuri pentru poliție și 1 loc pentru autospeciala de pompieri.

La interior/subteran, vor fi 430 de locuri de parcare pentru autoturisme.

Pentru mijloace de transport nemotorizat (biciclete), se vor asigura 50 de locuri de parcare.

➤ **Scurgerea apelor**

Apele de ploaie vor fi preluate de pe suprafața acoperișurilor prin burlane unde se scurg liber la suprafața terenului prin rigole.

Apele pluviale de pe suprafețele carosabile și din parcări vor fi trecute prin separatoare de hidrocarburi, apoi vor fi colectate în bazine de retenție, de unde vor fi utilizate la întreținerea spațiilor verzi din cadrul terenului.

➤ **Amenajarea acceselor**

Accesul în incintă se va realiza din Bd. Mihai Viteazu prin viraj la stânga/dreapta în drumul de acces(existent și menținut) cu dublu sens. Suplimentar, față de accesul existent și menținut, un acces/ieșire auto secundar se va amenaja la aproximativ 250m distanță de cel existent, spre est.



Figura 8 - Acces/ieșire auto principal – Bd. Mihai Viteazu

Ieșirea din incintă se va realiza prin viraj stânga/dreapta în Bd. Mihai Viteazu. Amenajarea accesului trebuie să asigure posibilitatea intrării atât a autovehiculelor (vehicule ușoare: autoturism și vehicule de transport mărfuri către obiectivul propus, cât și a mașinilor de intervenție.



Figura 9 - Acces/ieșire auto secundar – Bd. Mihai Viteazu

Se va amenaja un al 3-lea acces cu rol pietonal și ocazional carosabil pentru accesul mașinilor de intervenție, din intersecția Str. Avra Iancu cu Bd. Dacia, conform planului de reglementari.



Figura 10 - Acces pietonal/mijloace de intervenție – Str Avram Iancu, intersecție cu Bd. Dacia



Figura 11 - Acces pietonal – Str Avram Iancu

➤ **Semnalizarea rutieră**

Pentru siguranța circulației, se propune amplasarea următoarelor indicatoare rutiere:

- pentru drumurile de acces pentru traficul auto se va semnaliza „STOP - Oprire”.

Semnalizarea rutieră se va realiza atât pe orizontală, cât și pe verticală, în concordanță cu standardele SR 1848-1,2,3/2011 și SR 1848-7/2015.

➤ **Semnalizarea rutieră pe timpul execuției**

Semnalizarea precum și asigurarea siguranței circulației pe timpul execuției lucrărilor se vor face în conformitate cu „Normele metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului” – emise de Ministerul de Interne și Ministerul Transporturilor în octombrie 2000.

4 Concluzii și recomandări

Proiectul analizează întregul amplasament studiat generat prin obiectivul P.U.Z., cu integrarea soluției constructive și descrierea funcțiunii prevăzute. Obiectivul documentației de tip P.U.Z., menține funcțiunea terenului, nu generează probleme la nivelul circulației rutiere și nu creează disfuncționalități funcționale în teritoriu. Impactul major din aria de studiu, îl poate constitui viitoare dezvoltări rezidențiale și comerciale din zonă, iar traficul generat de funcțiunea imobilului analizat având o pondere crescută doar în cadrul evenimentelor majore ce se vor desfășura în complexul sportiv, în orele stabilite de către organizatori.

Distribuția fluxurilor de trafic a fost realizată pe patru direcții principale de acces, evitând supraîncărcarea Bulevardului Mihai Viteazu și utilizând rețeaua secundară adiacentă. Configurația propusă permite disiparea traficului generat de evenimente sportive majore, reducând semnificativ riscul de congestie punctuală.

În viitor, se pot aduce noi optimizări prin proiecte de intervenție asupra infrastructurii rutiere existente și investiții în mobilitatea locală inteligentă și durabilă, fără a fi afectată prezenta propunere, dar care să urmărească direcțiile de acțiune prevăzute în strategiile de dezvoltare ale zonei și planurile de mobilitate.

O analiză extinsă asupra întregului cartier, va constitui obiectul unor studii sau analize de specialitate care vor fi elaborate prin grija autorităților locale sau a investitorilor interesați.

Sistemul de circulație prevăzut și reglementat contribuie semnificativ la creșterea gradului de accesibilitate în zona amplasamentului studiat. Scopul acestui studiu a contribuit la trasarea direcțiilor și soluțiilor de planificare la nivelul infrastructurii de circulație.

Se recomandă ca la faza de autorizare de construire propunerile actuale de circulație să fie preluate și detaliate prin proiecte tehnice detaliate.



ELABORAT:

Urb. Moise Tiberiu Petru

Urb/ Stanciu Alexandru