

## 2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

### 2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice

#### 2.1.1. Date demografice

Variația demografică în profil teritorial înregistrată în ultimii 11 ani evidențiază reducerea cu 9,8% a numărului de locuitori cu domiciliul stabil în Municipiul Brad, tendință de variație similară cu cea înregistrată la nivel național (-1,5%), însă mult mai accentuată.

În figura 2.1 este reprezentată variația numărului de locuitori în perioada 2010 - 2020 pentru România, județul Hunedoara și localitățile urbane din acest județ. Valoarea extremă este dată de reducerea accentuată înregistrată în Municipiul Lupeni (-12,2%).

Datele privind numărul total de locuitori disponibile pentru anul 2020, sunt prezentate în tabelul 2.1.

*Tabelul 2.1. Numărul de locuitori, anul 2020.*

Localitatea	Număr de locuitori	Sursa
Municipiul Brad	15.329	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
	15.041	Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date, Ministerul Afacerilor Interne

În ce privește Municipiul Brad, în figura 2.2 este prezentată distribuția pe clase de vârstă (18 categorii) a numărului total de locuitori pentru fiecare an din intervalul 2010 - 2020. Valorile corespund datelor determinate prin metodologia publicată pe site-ul INS - Baza de date TEMPO, indicatorul "Populația după domiciliu".

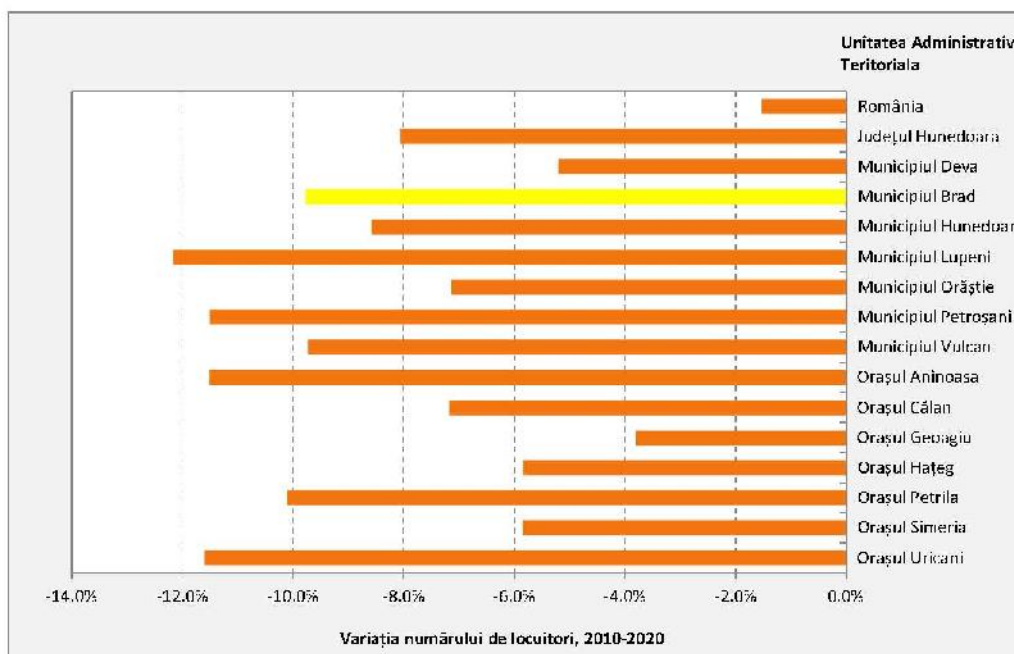


Figura 2.1. Variația numărului de locuitori în intervalul 2010 - 2020, zonele urbane din jud. Hunedoara. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

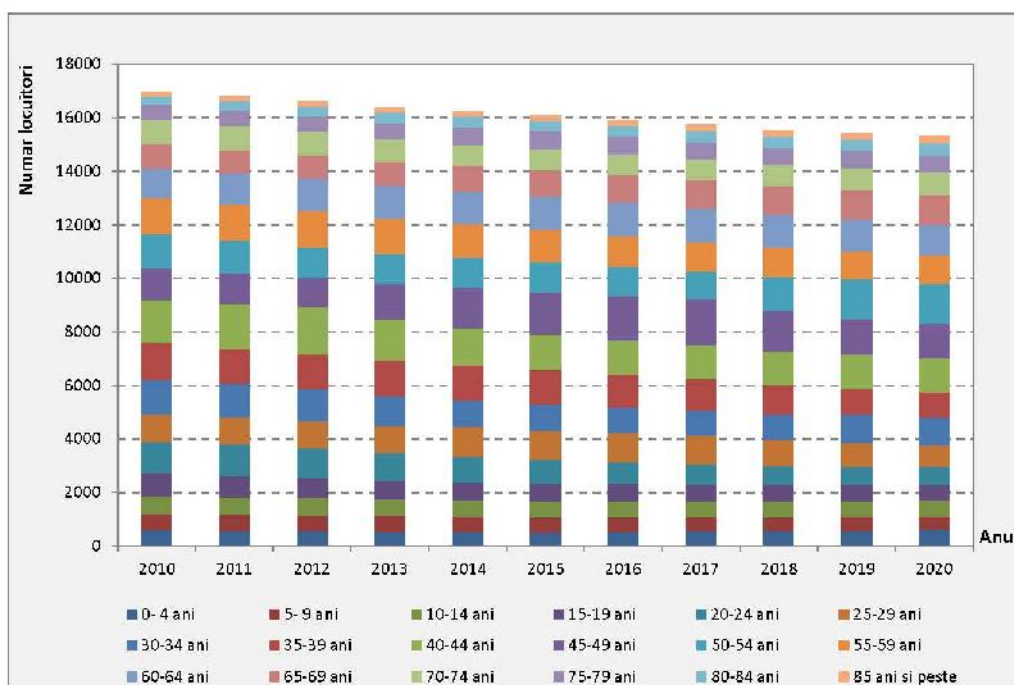


Figura 2.2. Distribuția populației pe grupe de vârstă în intervalul 2010 - 2020, Municipiul Brad. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Analiza distribuției ponderilor anuale pe care le reprezintă principalele grupe de vârstă de-a lungul perioadei analizate (figura 2.3), relevă scăderea semnificativă (cu 30%) a ponderii populației tinere, cu vârsta cuprinsă între 15 și 24 ani, concomitent cu

majorarea accentuată a procentului care revine locuitorilor cu vârstă de peste 65 ani (cu 27%), aspect care reflectă fenomenul de îmbătrânire demografică. În general, aceste persoane sunt caracterizate de mobilitate redusă, necesitând facilități în sensul creșterii accesibilității sistemului de transport.

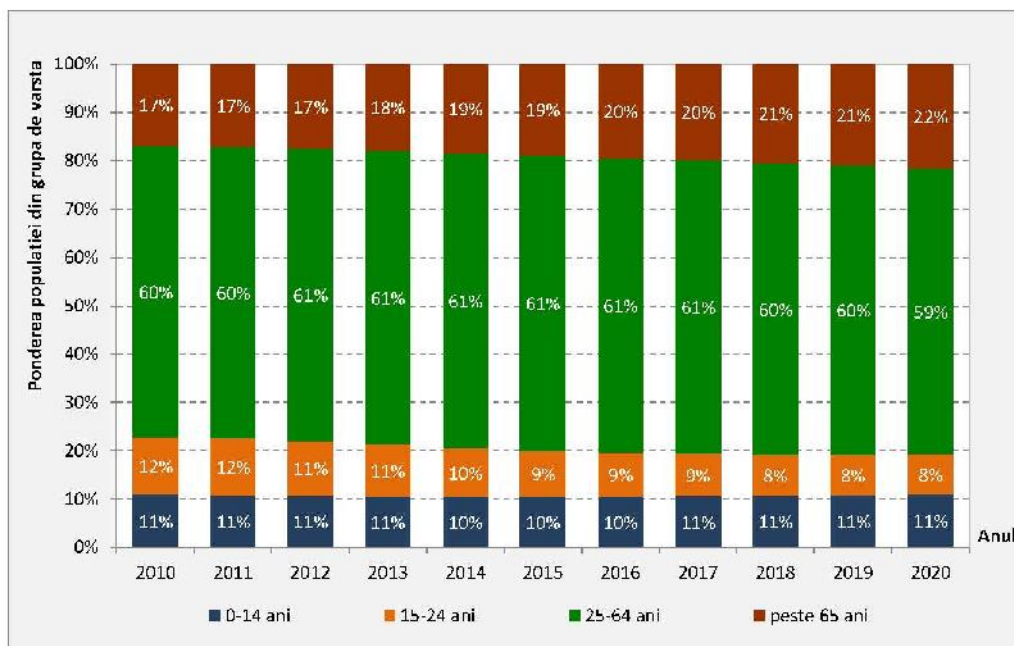
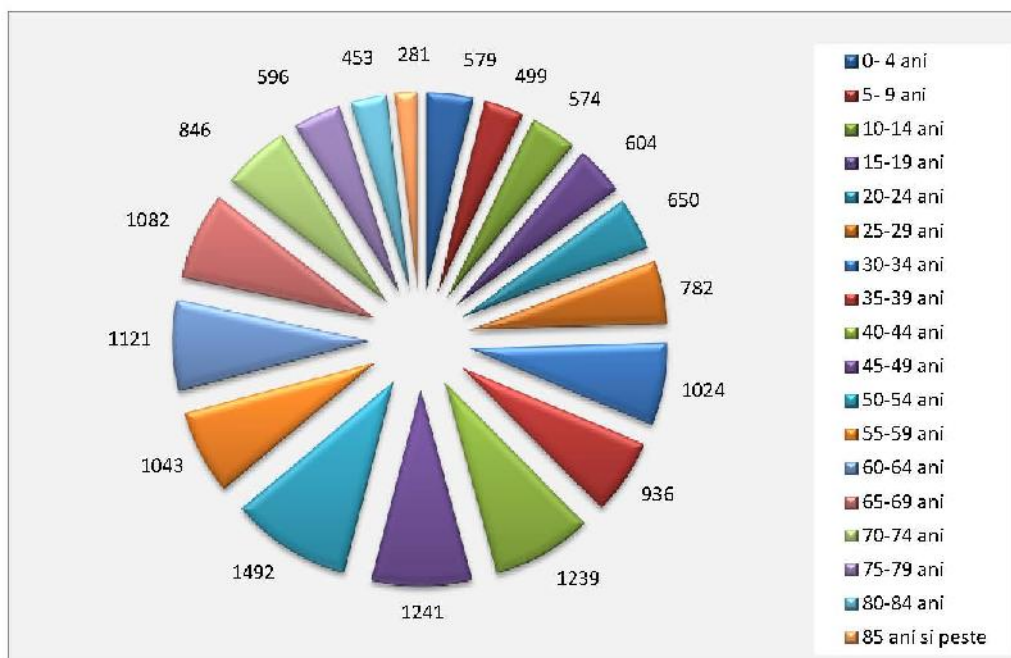


Figura 2.3. Ponderea populației din principalele grupe de vârstă, perioada 2010 - 2020.  
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Ca urmare a solicitării Municipiului Brad, Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date (D.E.P.A.B.D.) din cadrul Ministerului Afacerilor Interne a pus la dispoziție situația cu numărul total de locuitori cu domiciliul stabil și flotant în Municipiul Brad înregistrați la sfârșitul anului 2020. Datele au fost defalcate la nivel de adresă (stradă, număr, bloc).

Întrucât la elaborarea modelului de transport (Capitolul 3), în etapa de generare a călătoriilor, este necesară distribuția populației pe zone de trafic<sup>1</sup>, în continuare, vor fi luate în calcul valorile furnizate de Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date. Distribuția pe clase de vârstă a acestor date (figura 2.4) s-a făcut respectând proporția deținută de fiecare clasă pentru anul 2020, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică.

<sup>1</sup> În cadrul modelului de transport aferent planului de mobilitate (Capitolul 3), teritoriul a fost împărțit teritoriul a fost împărțit în 39 zone de trafic, 31 zone interne în Municipiul Brad, 5 zone interne reprezentând localitățile aparținătoare și 3 zone externe reprezentând potențialul de deplasare al localităților deservite în raport cu arealul de studiu de drumurile naționale, județene și comunale care penetrează acest teritoriu.



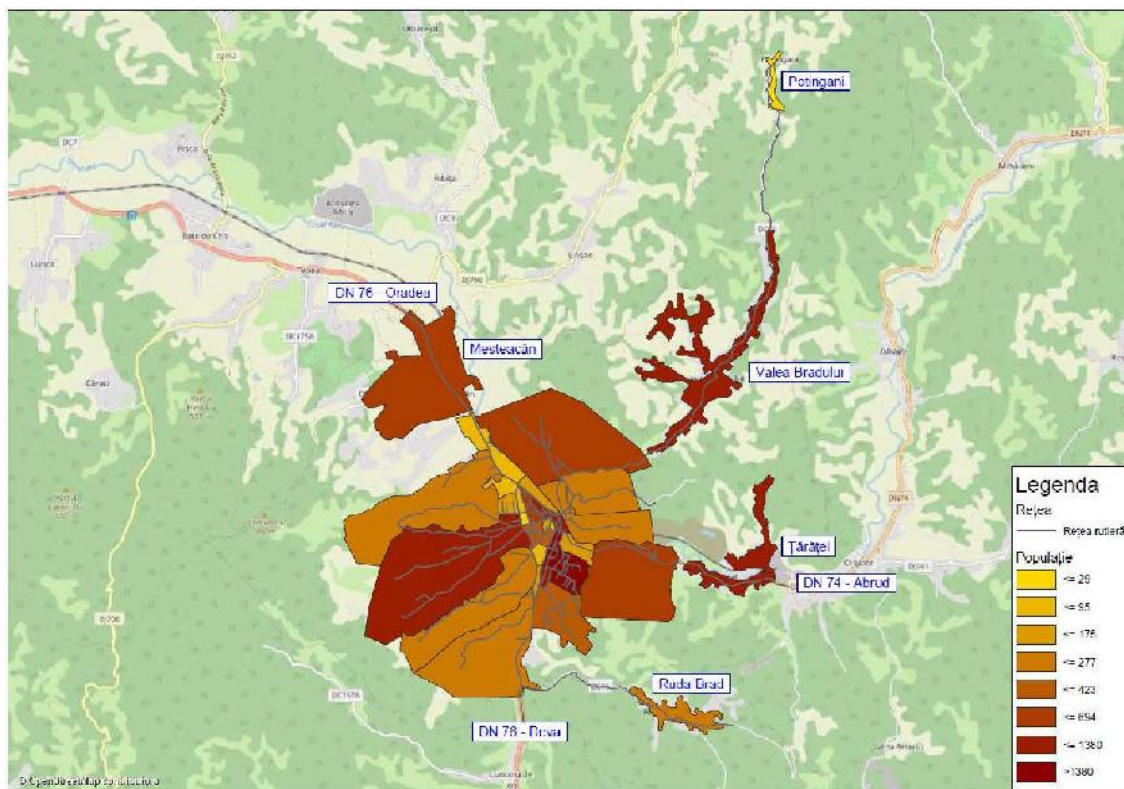
**Figura 2.4.** Distribuția populației înregistrate în anul 2020 pe grupe de vârstă, Municipiul Brad. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.; INS, TEMPO On-line.

Conform datelor statistice existente (Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line), teritoriul intravilan al Municipiului Brad este de 1.256 ha. Prin raportarea numărului total de locuitori la suprafața teritoriului intravilan, rezultă că densitatea populației la nivelul anului 2020 este de 1.220 persoane/km<sup>2</sup>.

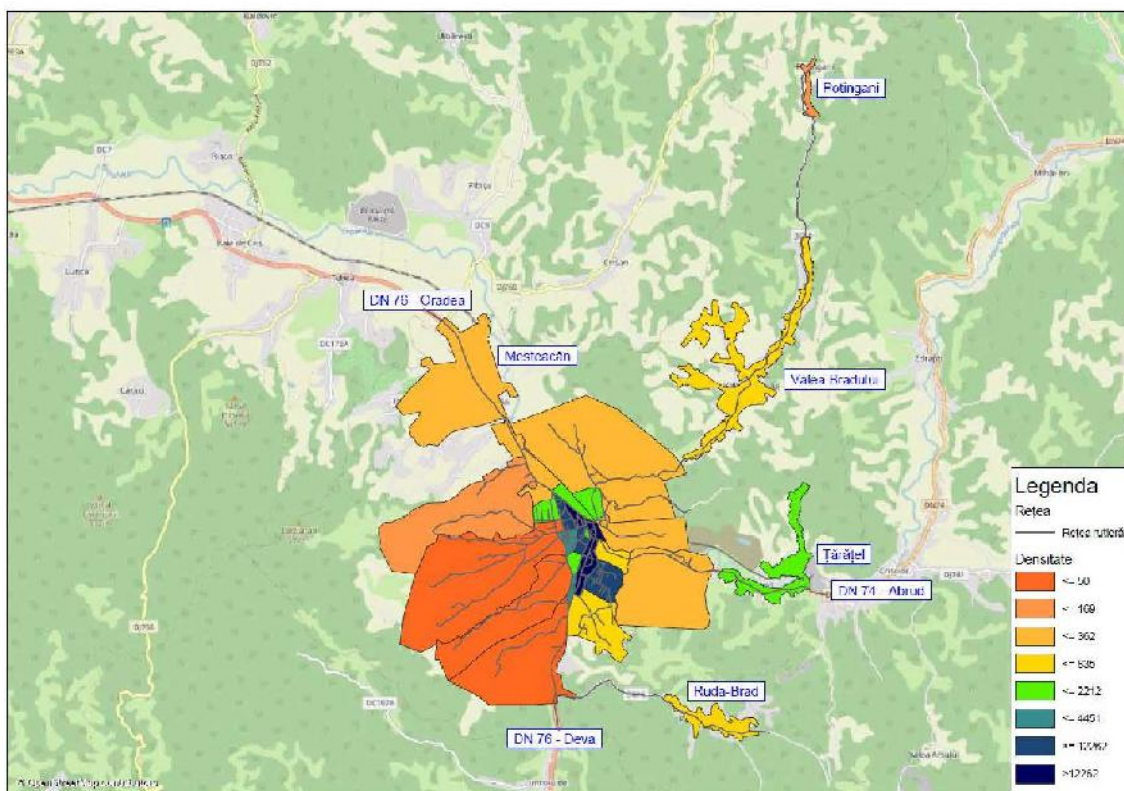
Distribuția spațială a numărului de locuitori constituie un factor cu impact semnificativ în domeniul mobilității urbane. În acest context, este esențială analiza datelor demografice prin prisma următorilor indicatori: populația totală și densitatea populației.

În cadrul PMUD al Municipiului Brad distribuția spațială a indicatorilor demografici (valorile pentru anul 2020) a fost realizată prin raportare la zonele de analiză a traficului din interiorul teritoriului intravilan (figurile 2.5-2.6). Se observă că valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în zonele de locuințe colective, dintre care se detașează zona centrală cu peste 10.000 de locuitori/ km<sup>2</sup>.

Zonele în care se regăsesc valori mari ale densității de locuire reprezintă zone cu potențial ridicat de generare/ atragere a călătoriilor, pentru care trebuie să se acorde atenție deosebită în ce privește oferta de transport public necesară pentru satisfacerea deplasărilor pe distanță medie și facilitățile pentru modurile de transport nemotorizate (pietonal, cu bicicleta) specifice deplasărilor pe distanță scurtă.



**Figura 2.5. Distribuția teritorială a populației. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.**



**Figura 2.6. Densitatea populației (locuitori/ km<sup>2</sup>) la nivelul zonelor de trafic. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.**

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin  
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



## 2.1.2. Activități economice

Desfășurarea activităților economice implică generarea de călătorii cu pondere importantă atât în cazul transportului de persoane, cât și al celui de mărfuri (prin asigurarea fluxului de materii prime, materiale și produse finite).

Potrivit datelor statistice existente, la nivelul anului 2020 (cele mai recente - publicate de Institutul Național de Statistică, baza de date TEMPO On-line), în Municipiul Brad au fost înregistrați 4.538 salariați activi, care își desfășoară activitatea în instituțiile publice și în cele 1.404 unități economice cu sediul în această localitate.

La nivelul teritoriului de analiză ponderea populației ocupate reprezintă 29% din totalul numărului de locuitori, în timp ce la nivel județean acest indicator are valoarea de 23% (tabelul 2.2).

**Tabelul 2.2. Ponderea populației ocupate, anul 2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.**

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr Salariați	Număr de locuitori	Ponderea populației ocupate
Municipiul Brad	4.538	15.454	29%
Județul Hunedoara	104.195	458.125	23%

Principalii angajatori, categorie în care sunt considerați cei cu peste 100 de salariați, concentrează 47% din numărul total de locuri de muncă ocupate la nivelul localității (tabelul 2.3). Principalii angajatori activează în industria textilă și în cea a automobilelor.

**Tabelul 2.3. Principalii angajatori, anul 2019. Sursa datelor: www.topfirme.com**

Angajator	Principalul obiect de activitate	Număr Salariați activi
ADIGE MANUFACTURING S.R.L.	Fabricarea altor piese și accesorii pentru autovehicule și pentru motoare de autovehicule	350
REAL FORCE SECURITY S.R.L.	Activități de protecție și gardă	281
FABRI S.R.L.	Fabricarea de articole confecționate din textile (cu excepția îmbrăcăminte și lenjeriei de corp)	224
ROSTYLE ALEX S.R.L.	Fabricarea încălțăminte	177
TEBA BRAD INDUSTRY S.R.L.	Fabricarea altor articole de îmbrăcăminte (exclusiv lenjeria de corp)	125

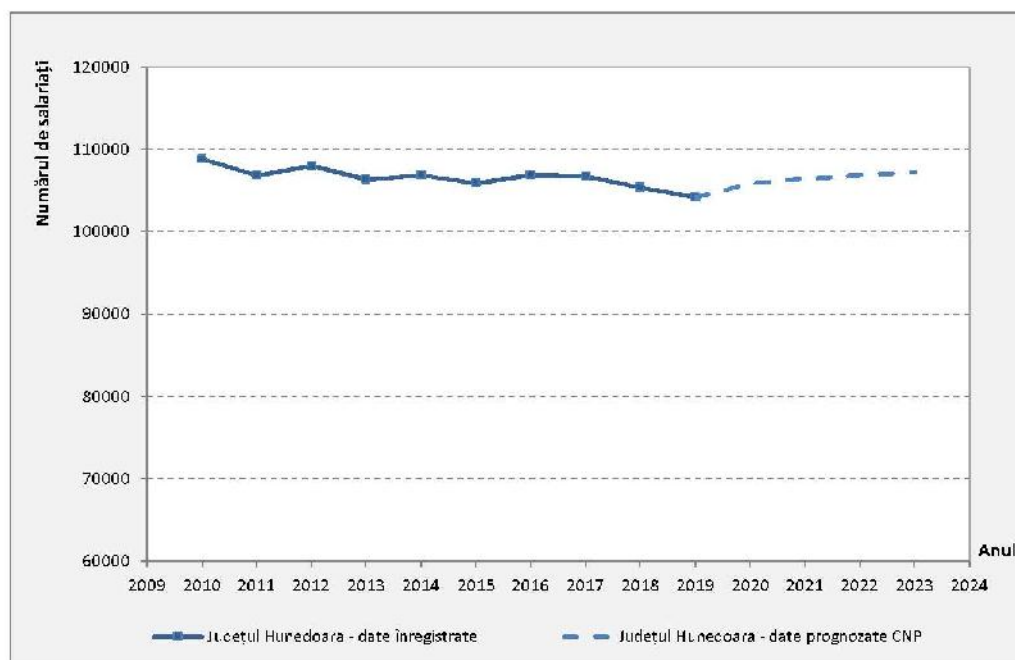
Pe baza datelor statistice există a fost studiată dinamica numărului de salariați la nivel local și județean în ultimii 10 ani (figurile 2.7 și 2.8). Rezultatele indică o menținere constantă a ponderii numărului de salariați din Municipiul Brad din totalul celor înregistrați la nivel județean, de 5% în ultimii ani.

Conform Institutului Național de Statistică, vârstele de muncă considerate sunt:

- pentru populația de gen feminin, grupele de vârstă de la 15 la 59 ani;
- pentru populația de gen masculin, grupele de vârstă de la 15 la 64 ani.

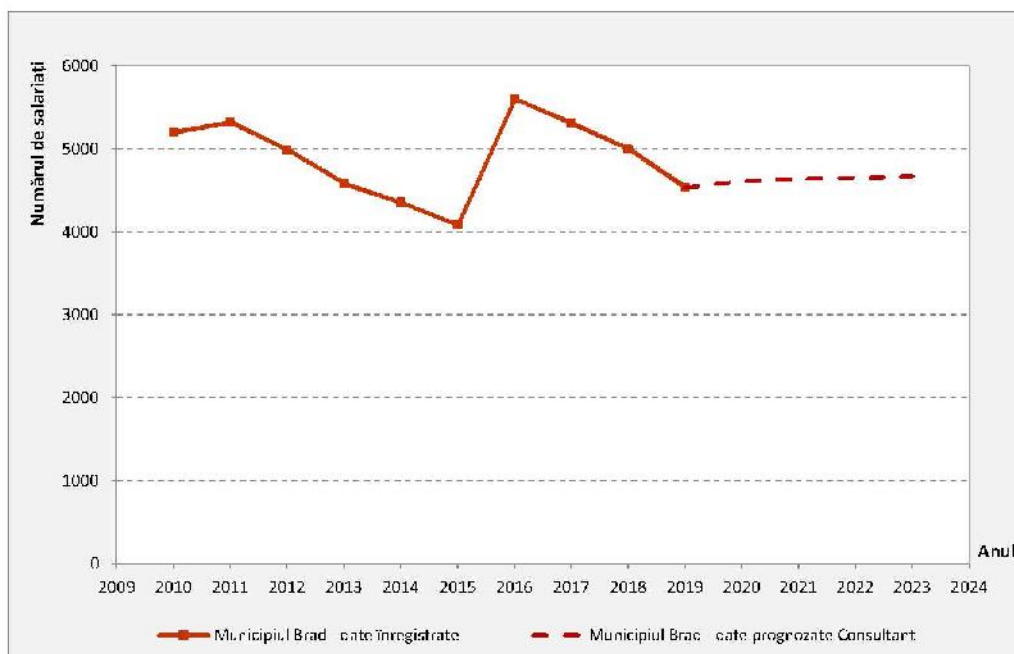
Cunoscând datele istorice privind numărul de salariați înregistrați la nivel județean și local în ultimii 10 ani și date prognozate<sup>2</sup> ale acestui indicator pentru județul Hunedoara (Comisia Națională de Prognoză), a fost estimat numărul anual de salariați la nivelul Municipiului Brad în perioada 2020-2023. Se observă tendința crescătoare, care conduce la creșterea cu 3% a numărului de salariați din Municipiul Brad în anul 2023 comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2019.

Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variația numărului de șomeri înregistrați la nivelul Municipiului Brad, rezultând că în perioada 2010-2020 s-a înregistrat o variație neuniformă, însă se observă o tendință generală descrescătoare între limitele intervalului de analiză a numărului de persoane încadrate în această categorie (figura 2.9).

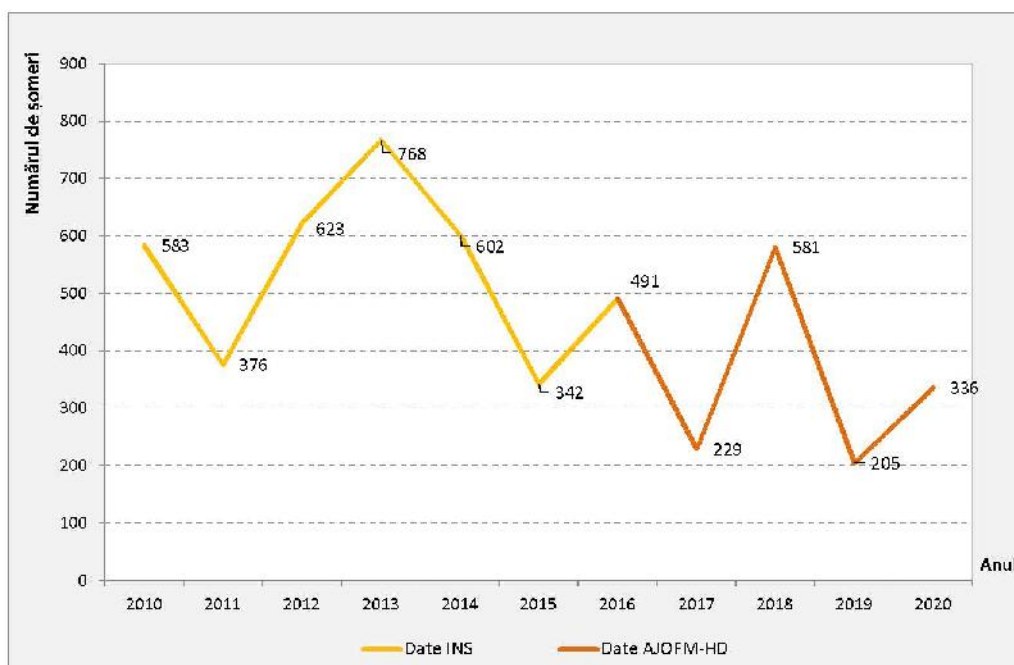


**Figura 2.7. Variația numărului de salariați - Județul Hunedoara, perioada 2010 - 2019; 2020 - 2023. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Prognoză (CNP).**

<sup>2</sup> Comisia Națională de Prognoză, *Proiecția principalilor indicatori economico - sociali în PROFIL TERITORIAL până în 2023*, decembrie 2019.



**Figura 2.8. Variația numărului de salariați - Municipiul Brad, perioada 2010 - 2019; 2020 - 2023. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Prognoză (CNP).**



**Figura 2.9. Variația numărului de șomeri, perioada 2010-2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; AJOFM Hunedoara.**

În ipoteza translatării șomerilor în categoria salariaților, putem concluziona că în ultimii ani s-a produs creșterea deplasărilor pendulare domiciliu - loc de muncă.

Referitor la cauzele șomajului în Municipiul Brad, acestea sunt cele clasice: numărul redus al locurilor de muncă, dezechilibre între pregătirea profesională a forței de muncă disponibile (șomerii provin, de regulă, din disponibilizările colective sau individuale, fiind persoane care și-au pierdut locul de muncă prin restrângerea activității) și cerințele specifice locurilor de muncă ce constituie oferta, raportul dintre nivelul salarial minim pentru care populația este dispusă să muncească și nivelul ajutoarelor sociale oferite de stat. În vederea susținerii dezvoltării activităților economice, acțiune ce aduce beneficii sociale ca urmare a reducerii șomajului în zona de analiză, se vor propune măsuri de îmbunătățire a accesibilității și eficientizare a sistemului de transport la nivel urban.

Zonele în care se desfășoară activități comerciale reprezintă poli de interes pentru călătoriile locale. Așa cum se observa din figura 2.10, zone comerciale care includ magazine de tip supermarket sunt racordate la artera principală de circulație - E79 (Str. Vânătorilor, Str. 1 Mai, Str. Republicii, Str. Avram Iancu). Pe lângă centrele comerciale, se impune ca pol de atractivitate și Piața Agroalimentară, de asemenea cu accesibilitate din rețeaua principală de circulație (Str. Avram Iancu).



**Figura 2.10. Localizarea celor mai importante zone comerciale din Municipiul Brad.**

Unitățile de învățământ reprezintă poli de atragere / generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației. În total, în Municipiul Brad funcționează 4 unități de învățământ preuniversitar (liceal - 1, gimnazial - 2, preșcolar - 1) în care în anul școlar 2020-2021 au fost înmatriculați 1.715 elevi și preșcolari.

Învățământul postliceal este prezent la nivelul localității prin Școala Postliceală “Henri Coandă” Brad.

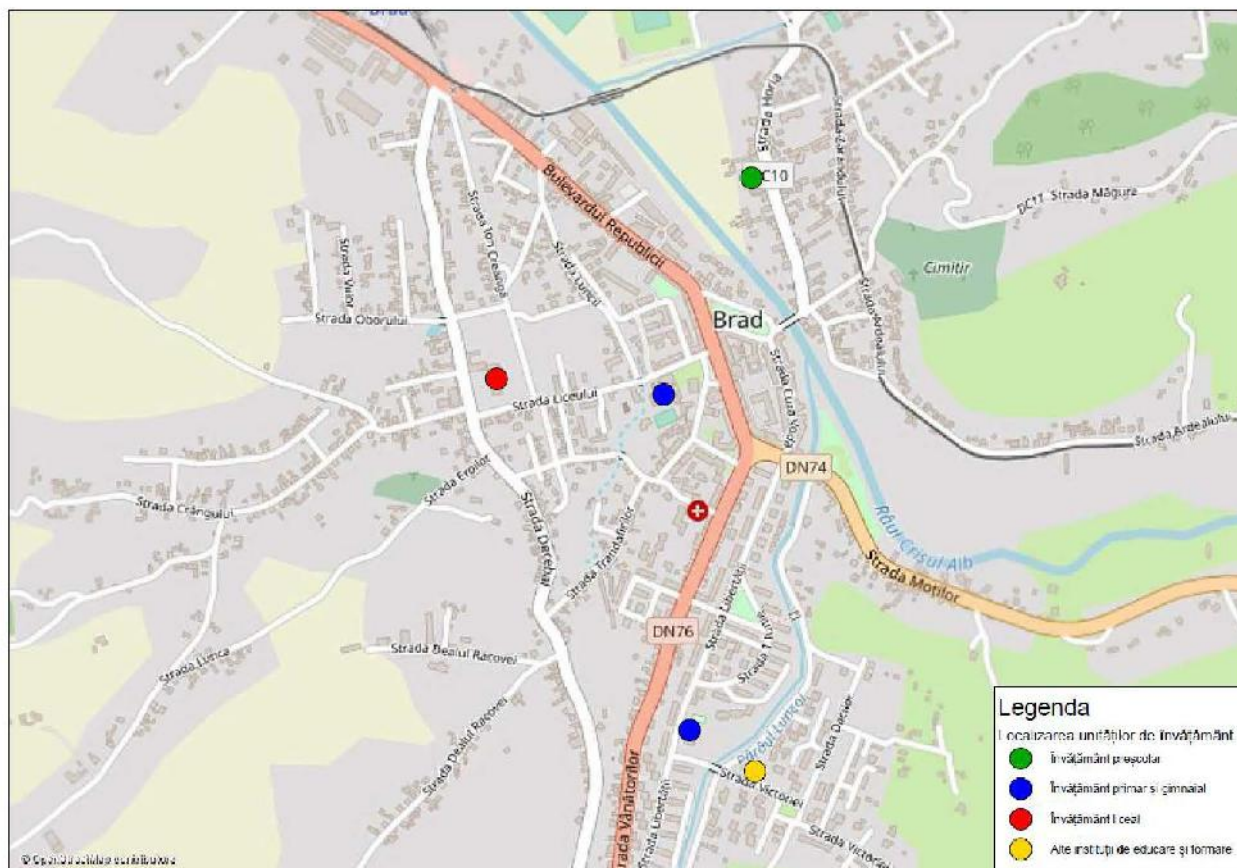
Altă instituție de educație și formare este “Clubul copiilor și elevilor”.

Localizarea în arealul de studiu a unităților de învățământ centralizate în tabelul 2.4 se regăsește în figura 2.11.

**Tabelul 2.4. Unități de învățământ. Sursa datelor: HCL Nr.31/2021<sup>3</sup>.**

Nr. crt.	Unitatea de învățământ cu personalitate juridică / arondată	Adresa	Număr preșcolari / elevi
<b>Învățământ preșcolar și gimnazial</b>			
1.	GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT “FLOARE DE COLȚ”	Str. Horea, DC10 25-27	250
2.	ȘCOALA GIMNAZIALĂ “MIRCEA SÂNTIMBREANU”	Str. Libertății, nr. 21	406
	GRĂDINIȚA CU PROGRAM NORMAL “MIRCEA SÂNTIMBREANU”		83
3.	ȘCOALA GIMNAZIALĂ “HOREA, CLOȘCA ȘI CRIȘAN	Str. Liceului, nr. 1	491
	GRĂDINIȚA CU PROGRAM NORMAL “HOREA, CLOȘCA ȘI CRIȘAN	Valea Bradului	6
<b>Învățământ liceal și postliceal</b>			
4.	LICEUL TEORETIC “AVRAM IANCU” BRAD	Str. Liceului, nr. 18	479
5.	ȘCOALA POSTLICEALĂ “HENRI COANDĂ” BRAD	Str. Liceului, nr. 18	
<b>Alte instituții de educație și formare</b>			
6.	CLUBUL COPIILOR ȘI ELEVILOR	Str. Victoriei, nr. 1	

<sup>3</sup> Statutul Municipiului Brad, ANEXA la Hotărârea Consiliului Local nr. 31/2021.



**Figura 2.11. Localizarea unităților de învățământ pe teritoriul Municipiului Brad.**

Analiza privind populația școlară, realizată pe baza datelor statistice existente, relevă reducerea numărului de elevi încadrați în învățământul preșcolar, gimnazial și liceal în perioada 2010-2019. Excepție face categoria elevilor din învățământul primar pentru care s-au înregistrat valori similare.

Învățământul postliceal a fost înființat în anul 2012. În cazul acestei forme de educației au fost școlarizate anual între 61 și 93 de persoane în perioada 2012-2019 (figura 2.12).

Reducerea populației școlare poate fi asociată ratei scăzute a natalității, care se reflectă în populația tânără, cu vârsta cuprinsă între 0 și 24 ani, a cărei pondere din numărul total de locuitori a scăzut considerabil în perioada de analiză (figura 2.3).

Cunoscând tendința de variație a numărului de elevi, bazată pe date istorice înregistrate în perioada 2010-2019 și ținând seama de prognoza de evoluție a populației la nivel național până la orizontul anului 2060<sup>4</sup> (prognoză care are la bază populația stabilă pe sexe și grupe de vârstă înregistrată în cadrul recensământului

<sup>4</sup> Institutul Național de Statistică, *Proiectarea populației României la orizontul anului 2060*, ISBN: 978-606-8590-01-1, 2013.

desfășurat în octombrie 2011 și fenomenele demografice: natalitatea, mortalitatea și migrația externă din statistica curentă) pe termen scurt s-au prognozat reduceri ale numărului de elevi din învățământul preuniversitar (figura 2.13).

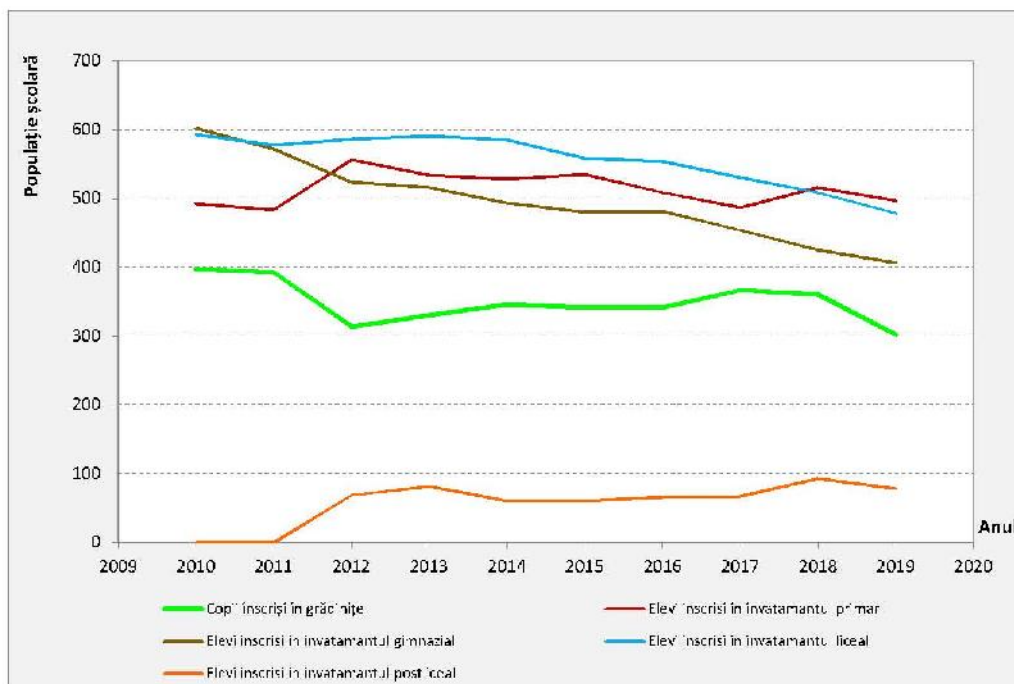


Figura 2.12. Variația populației școlare din Municipiul Brad, 2010 - 2019.

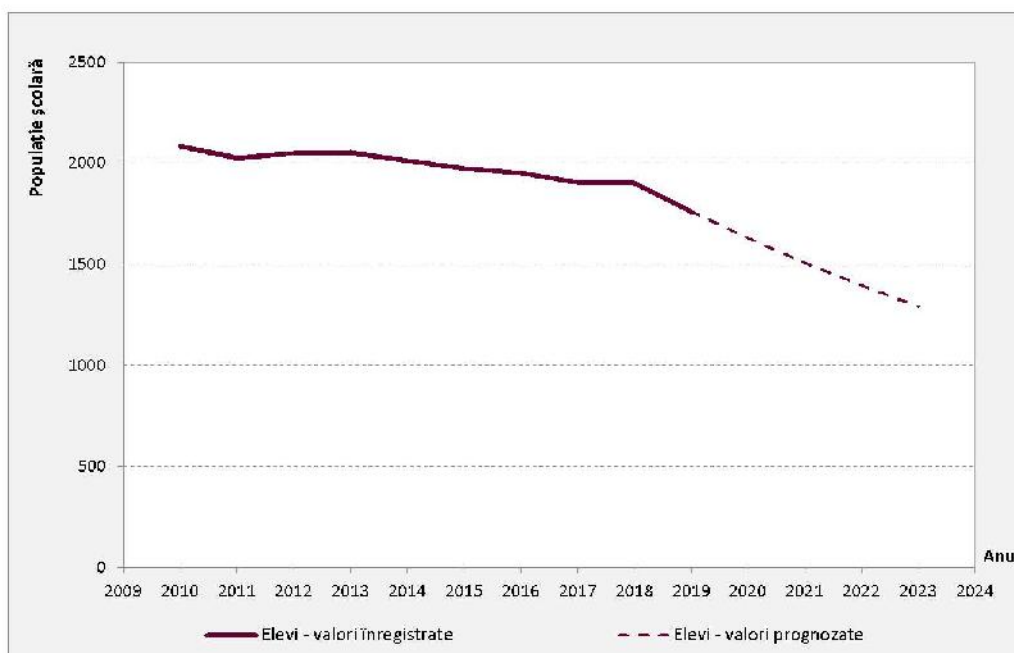


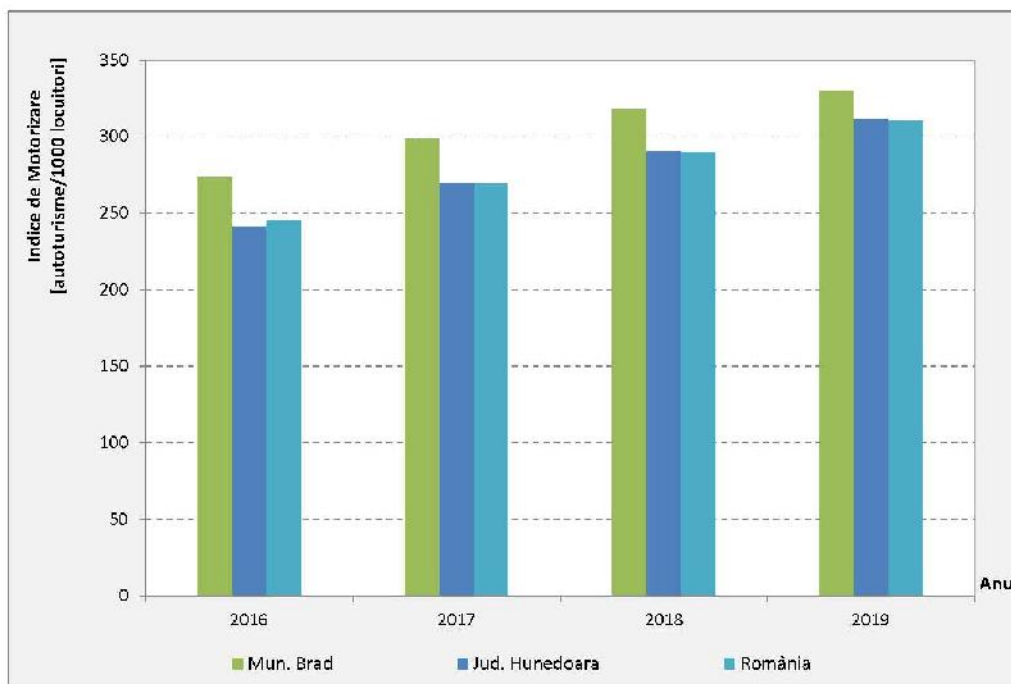
Figura 2.13. Variația populației școlare din Municipiul Brad - date prognozate.

Tot mai frecvent, în situația actuală, se întâlnesc cazuri în care copii nu urmează școala primară sau gimnazială din zona de rezidență, orientându-se către unități de învățământ din alte cartiere (în general în funcție de prestigiul acestora), motiv pentru care deplasările având ca scop „Ducerea / aducerea copiilor la / de la școală” devin tot mai numeroase și sunt realizate cu autovehiculul personal.

### 2.1.3. Indicele de motorizare

Indicele de motorizare reprezintă un indicator utilizat în evaluarea dezvoltării economice a unei unități administrativ teritoriale. Valoarea acestuia exprimă numărul de autoturisme deținute de grupe de 1000 de locuitori. În figura 2.14 este prezentată valoarea indicelui de motorizare înregistrată în perioada 2016-2019 în Municipiul Brad, Județul Hunedoara și la nivel național.

Se observă că numărul de autoturisme deținute de 1000 de locuitori ai Municipiului Brad este cu 6% mai mare decât valoarea medie județeană și națională. Reducerea gradului de utilizare a autorismelor în plan local poate fi obținută prin realizarea de acțiuni care să crească atractivitatea pentru modurile de transport prietenoase cu mediul - transport public, pietonal și cu bicicleta.



**Figura 2.14. Indice de motorizare, 2016-2019.**

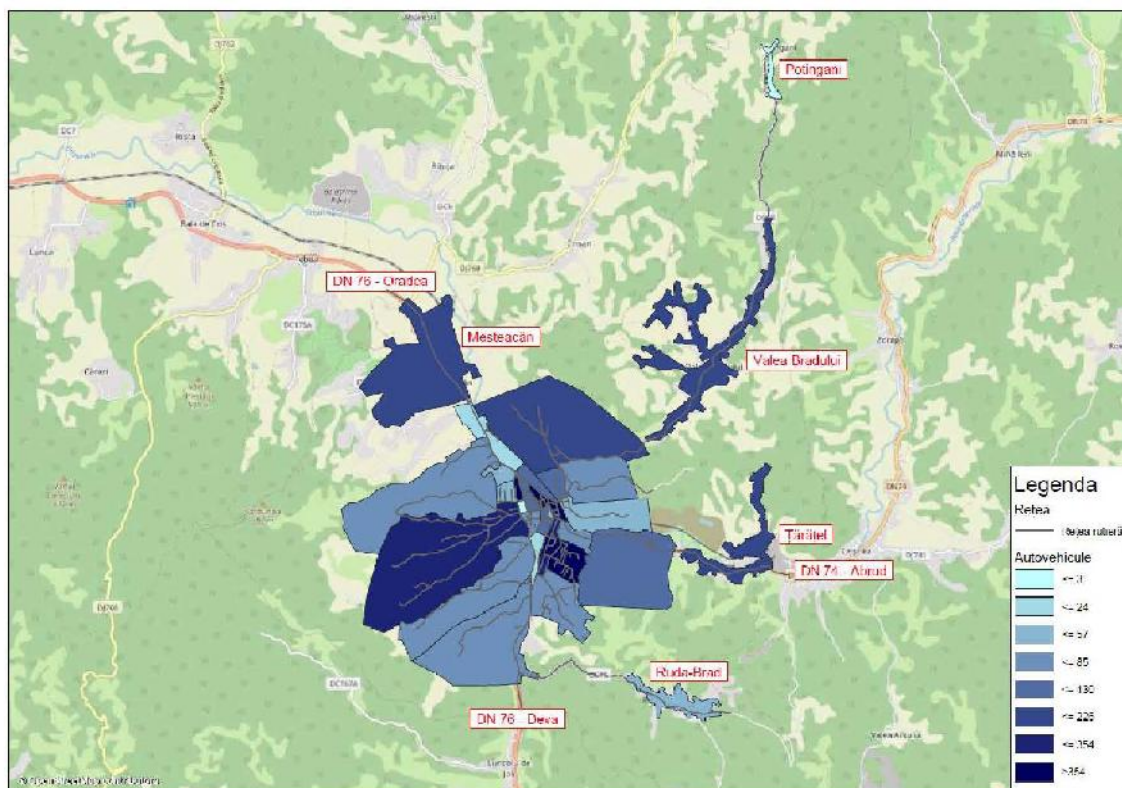
Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad, INS, TEMPO On-line.

Disponibilitatea utilizării unui vehicul prezintă un rol vital și omniprezent în alegerile privind deplasările pe care indivizii aleg să le efectueze. Acest lucru se manifestă atât în planificarea deplasărilor pe termen scurt, cât și pe orizonturi de timp medii și lungi. În modelul de estimare a cererii de deplasare, acest parametru intervine în etapele de generare a deplasărilor, distribuție pe destinație și alegere modală (Capitolul 3).

În figurile 2.15 - 2.17 sunt reprezentate pentru fiecare zonă de analiză a traficului valorile înregistrate în anul 2020 pentru (Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad):

- numărul total de autovehicule;
- numărul de autoturisme;
- indicele de motorizare.

Din figurile de mai jos se observă faptul că valori ridicate ale deținerii de autovehicule sunt înregistrate în zona centrală în care predomină locuințele colective.



**Figura 2.15.** Distribuția autovehiculelor la nivelul zonelor de trafic, Municipiul Brad.  
Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad.

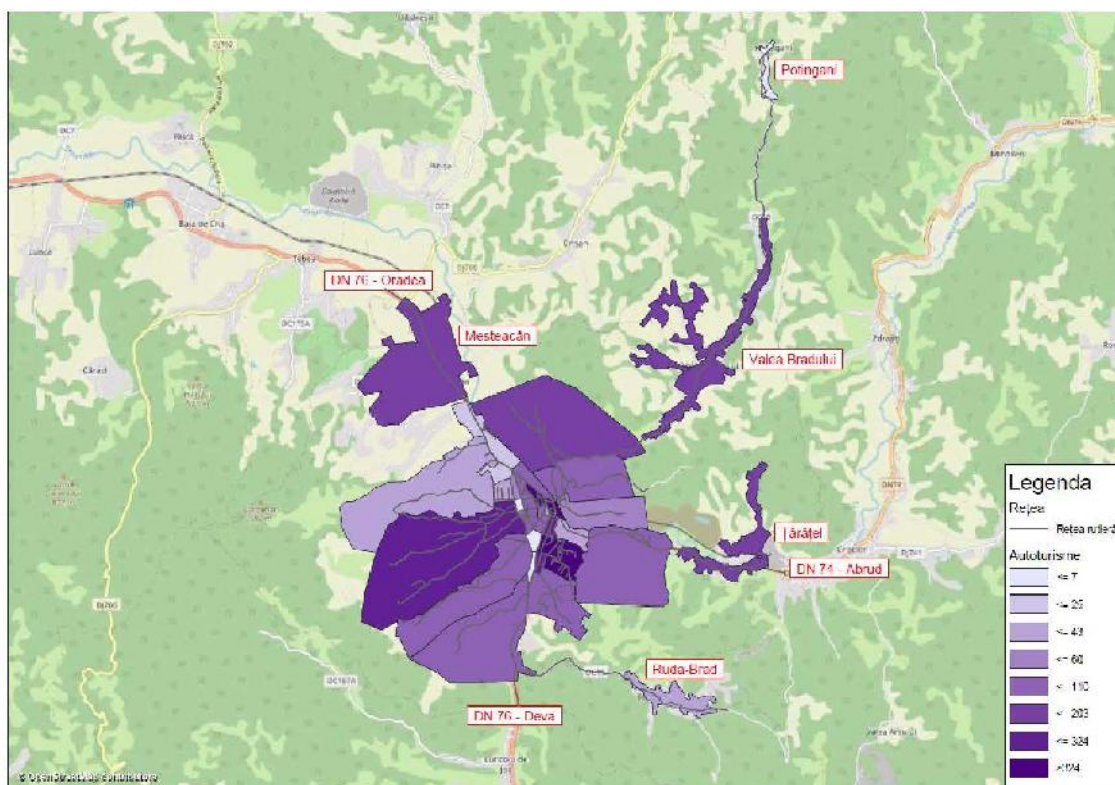


Figura 2.16. Distribuția autoturismelor la nivelul zonelor de trafic, Municipiul Brad.

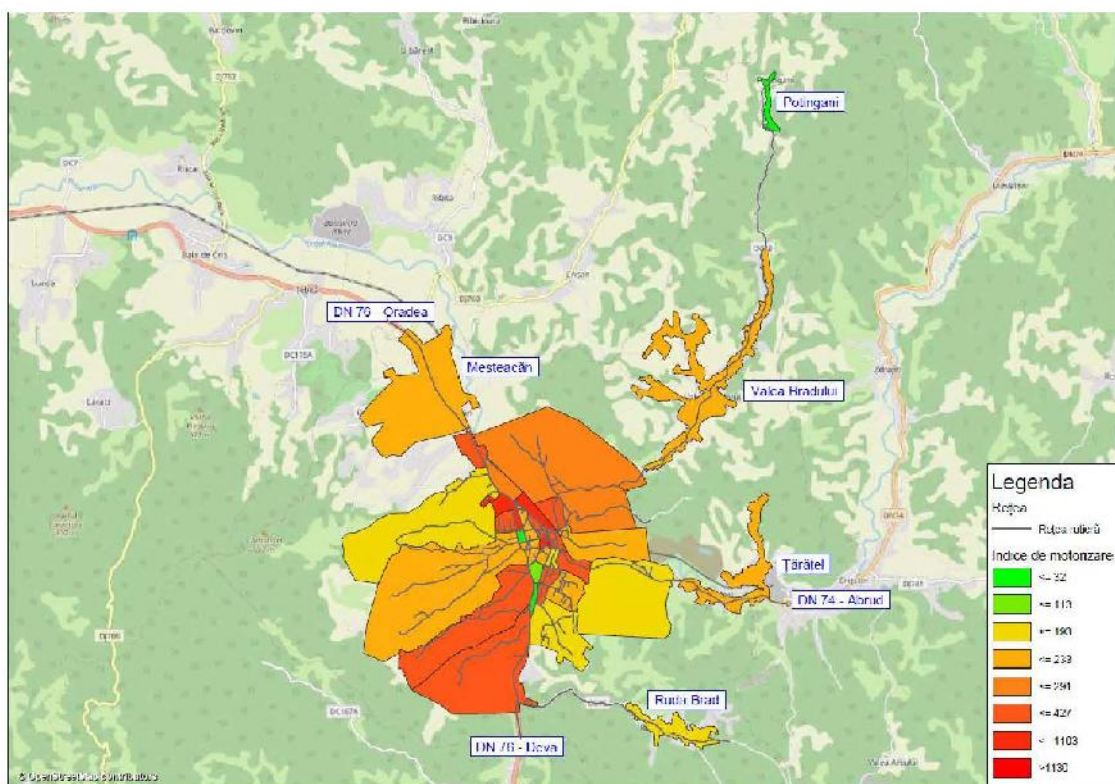


Figura 2.17. Distribuția indicelui de motorizare la nivelul zonelor de trafic, Municipiul Brad. Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin  
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



## 2.2. Rețeaua stradală

La nivelul reței globale de transport rutier, Municipiul Brad se racordează prin DN 76 la rețeaua Trans-Europeană de Transport Centrală (TEN-T Core), figura 2.18.

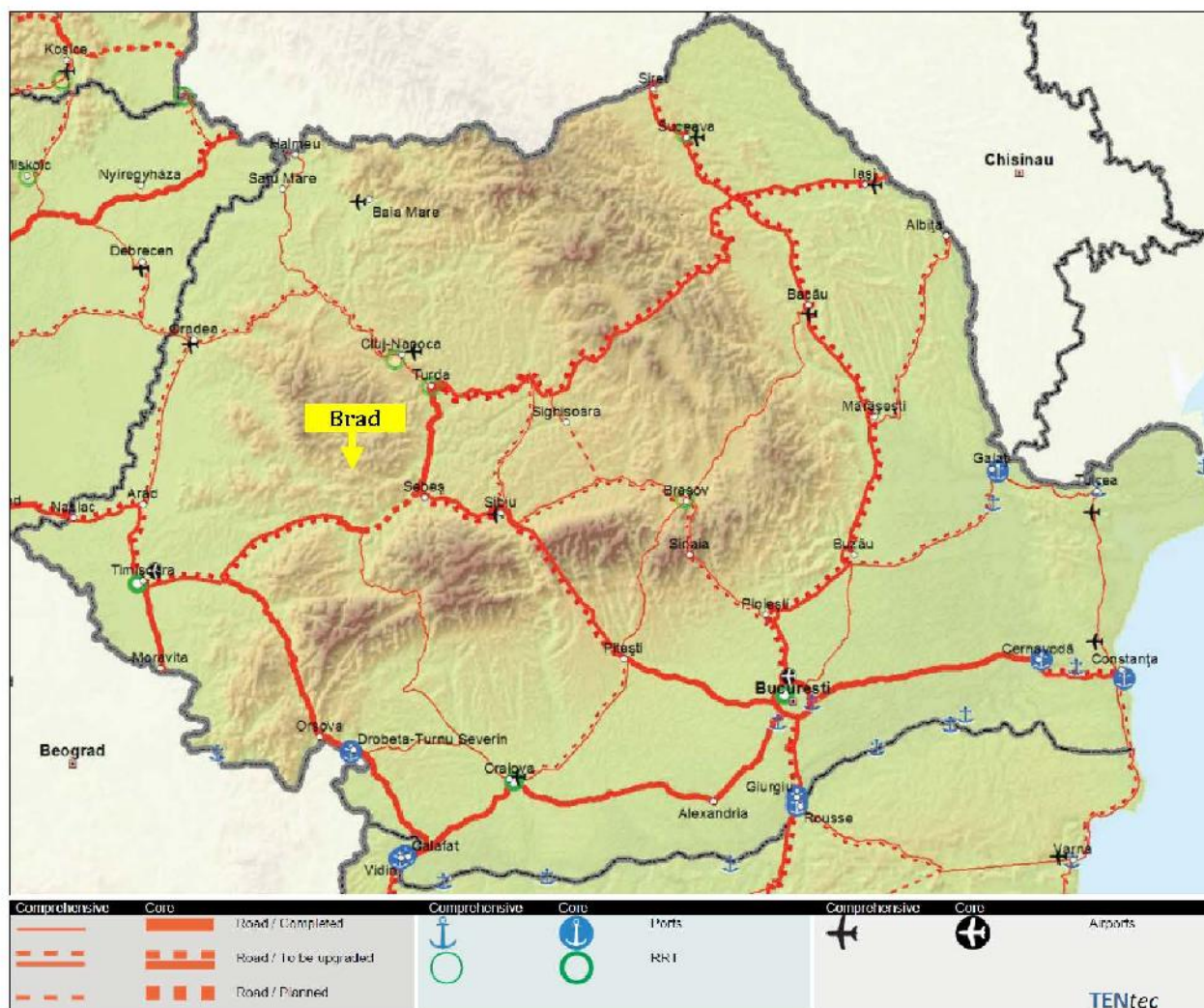


Figura 2.18. Rețeaua TEN-T rutieră în zona Municipiului Brad.

Sursa: Comisia Europeană, 2019.

În cadrul Master Planului General de Transport al României, în arealul rețelei TEN-T din jurul Municipiului Brad este prevăzută următoarea intervenție:

→ Drum Transregio TR32 TR Biharia: Deva - Brad - Ștei - Oradea.

Implementarea acestui proiect este planificată în perioada 2021 - 2030.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin  
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



Infrastructura rutieră majoră din zona de analiză este formată din traseele drumurilor naționale care asigură conexiunea cu teritoriul învecinat (tabelul 2.5, figura 2.19). Accesibilitatea satelor aparținătoare este realizată prin drumuri comunale.

Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumurilor naționale sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului și, în același timp, cele pe care se înregistrează frecvent evenimente de circulație soldate cu victime.



**Figura 2.19. Rețeaua majoră de circulație din zona de studiu.**

**Tabelul 2.5. Rețeaua de drumuri care asigură relația cu teritoriul învecinat.**

Drum	Origine	Destinație	Traseu
DN 74	Km 0+000, Brad (DN 76)	Km 104+959, Alba Iulia	Brad (DN 76) - Abrud - Zlatna - Alba Iulia (DN 1)
DN 76	Km 0+000, DN 7 (Deva)	Km 184+320, Oradea (DN 1)	DN 7 (Deva) - Șoimuș - Brad - Beiuș - Oradea (DN 1)
DC 10	Km 0+000, Brad	Km 10+050, Potingani	Brad - Valea Bradului - Potingani
DC 11	Km 0+000, Brad	Km 2+850, Sanatoriu TBC Brad	Brad - Sanatoriu TBC Brad

Drum	Origine	Destinație	Traseu
DC 16	Km 0+000, Brad (DN 76)	Km 5+400, Ruda Brad	Brad (DN 76) - Ruda Brad
DC 170B	Km 0+000, DN 76	Km 4+500, Mesteacă	DN 76 - Mesteacă

Rețeaua feroviară secționează teritoriul intravilan al Municipiului Brad pe latura de Est, conducând la reducerea conectivității rețelei stradale urbane (numărul legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere) pe relațiile Est-Vest.

Intersecția dintre rețeaua de cale ferată și Str. Crișul Alb, Str. Horea, Str. Cloșca, Str. Ecaterina Varga și Str. Crișan, care asigură legătura cu localitățile învecinate, se realizează la nivel (figura 2.20). Linia ferată industrială cu ecartament îngust Brad-Crișcior, care datează de la începutul secolului XX (1906 - 1907), constituie obiectivul HD-II-a-B-20927 din Lista monumentelor istorice a Județului Hunedoara. Pentru punerea în valoare a obiectivului și utilizarea în mod util a teritoriului se recomandă amenajarea peisagistică a traseului, măsura care să integreze și soluții pentru îmbunătățirea accesibilității pietonale.



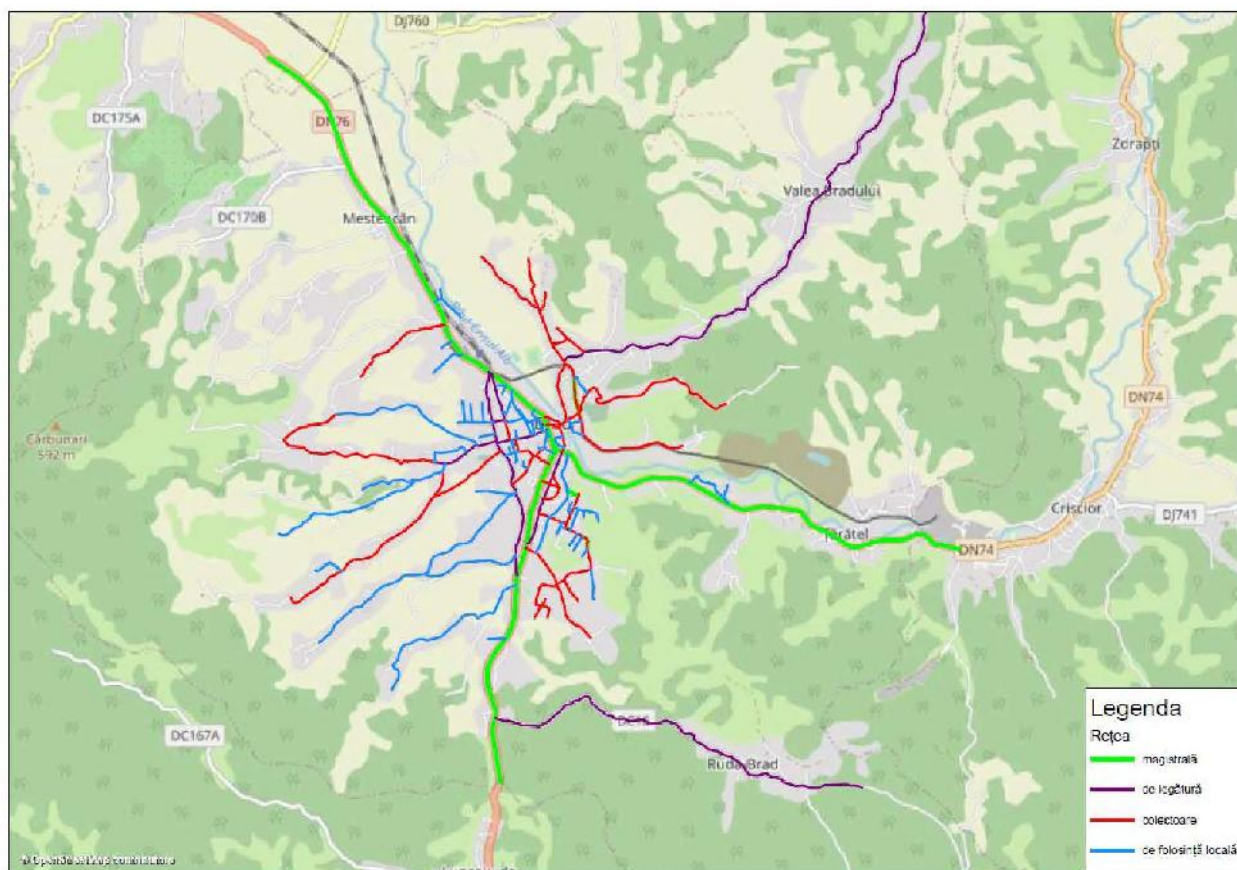
**Figura 2.20. Trecere la nivel cu calea ferată (Exemplificare: Str. Horea, Str. Crișan).**

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin  
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



În partea de Nord a orașului, linia de cale ferată reprezentată de secția secundară Brad - Ineu traversează teritoriul intravilan cuprins între Râul Crișul Alb și Drumul Național DN 76. Există o intersecție la nivel cu Str. Abatorului, care asigură accesul auto la zona industrială.

Potrivit datelor furnizate de Beneficiar, Primăria Municipiului Brad, rețeaua stradală este încadrată în 4 categorii conform figurii 2.21.



**Figura 2.21. Distribuția străzilor în funcție de tipul drumului.**  
Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad.

Potrivit datelor statistice existente, rețeaua stradală a Municipiului Brad are o lungime totală de 70 km, din care lungimea străzilor orașenești modernizate este de 49 km. Se întâlnesc cazuri în care sectoare modernizate se află în stare tehnică proastă.

Faptul că sectoare stradale încadrate în cea din urmă categorie se întâlnesc în cartierele de locuințe sau că există străzi amplasate în zona centrală a căror îmbrăcăminte din asfalt se află în stare degradată (figura 2.22), constituie disfuncție majoră din punct de vedere al calității mediului urban.



**Figura 2.22.** Străzi a căror suprafață de rulare se află în stare tehnică proastă (Exemplificare).

În ultimii 5 ani, îmbunătățirea stării tehnice a suprafeței de rulare a constituit un obiectiv la nivel local căruia i s-a acordat atenție deosebită. Au fost finalizate următoarele proiecte de infrastructură rutieră:

- Modernizare DC 16 Brad - Ruda - Brad Km 3+300 - Km 5+400 Municipiul Brad, Județul Hunedoara;
- Modernizare DC 10 Brad - Valea-Bradului Km 5+300 - Km 7+300 Municipiul Brad, Județul Hunedoara;
- Modernizare DC 170B Brad - Mesteacăn Km 0+000 - Km 5+750, Municipiul Brad, Județul Hunedoara;
- Modernizare Strada Crișan în Municipiul Brad, Județul Hunedoara;
- Extindere și modernizare Str. General Vasile Milea - Micro 1, Municipiul Brad, Județul Hunedoara.

Străzile reabilitate/ modernizate (figura 2.23) reprezintă segmente care asigură conexiunea satelor aparținătoare la rețeaua majoră de circulație și străzi de folosință locală, amplasate în cartierele cu densitate ridicată de locuire sau în zone marginalizate.



*Figura 2.23. Străzi a căror suprafață de rulare se află în stare tehnică bună (Exemplificare).*

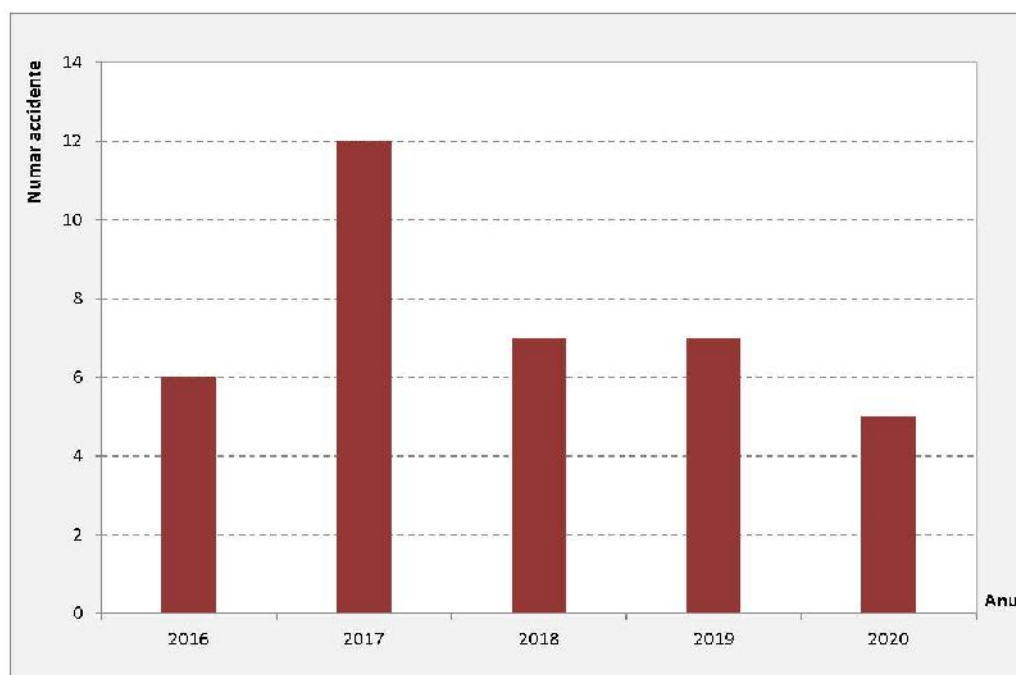
În prezent, sunt în derulare și alte proiecte pentru îmbunătățirea stării tehnice, aflate în diferite faze, cupă cum urmează:

- Modernizare DN 74, Str. Moșilor, Goșa, Țărățel, Municipiul Brad, Județul Hunedoara - Faza Dali;
- Modernizarea străzilor Primar Ioan Bocăescu și Nestor Lupei, Municipiul Brad, Județul Hunedoara - Faza Dali;
- Modernizarea străzilor Lunca și Călămărești în Municipiul Brad, Județul Hunedoara - Faza Dali;
- Extindere Strada Dacilor - DN 74 în Municipiul Brad, Județul Hunedoara - Faza PUZ;

- Modernizare Strada Zefirului în Municipiul Brad, Județul Hunedoara - obținere avize, acorduri în vederea emiterii autorizației de construire;
- Modernizare Strada Liceului și Str. Independenței, Municipiul Brad, Județul Hunedoara - obținere avize, acorduri în vederea emiterii autorizației de construire;
- Modernizare Strada Prunului, Municipiul Brad, Județul Hunedoara - Construcție;

Siguranța circulației a fost analizată în raport cu accidentele înregistrate la nivelul rețelei de transport în perioada 2016-2020, date existente în baza de date a Poliției Municipiului Brad, obținute la solicitarea Municipiului Brad. Se remarcă instalată o tendință generală de reducere a numărului de accidente. Variația anuală a numărului de accidente se regăsește în figura 2.24.

Pe întreaga perioadă de analiză și-a pierdut viața în accidente de circulație o singură persoană în anul 2020. Situația favorabilă exprimată de existența unei perioade îndelungate în care nu au existat pierderi de vieți omenești în accidente de circulație trebuie să motiveze realizarea de acțiuni care să conducă la îmbunătățirea nivelului siguranței circulației în mediul urban. Alte categorii în care sunt încadrate victimele accidentelor, în funcție de gravitate, sunt cele ale răniților ușor și răniților grav. Variația anuală a celor două categorii de victime urmează tendința manifestată în variația numărului de accidente, valoarea maximă înregistrându-se în 2017 și 2018 (12 cazuri), figura 2.25.

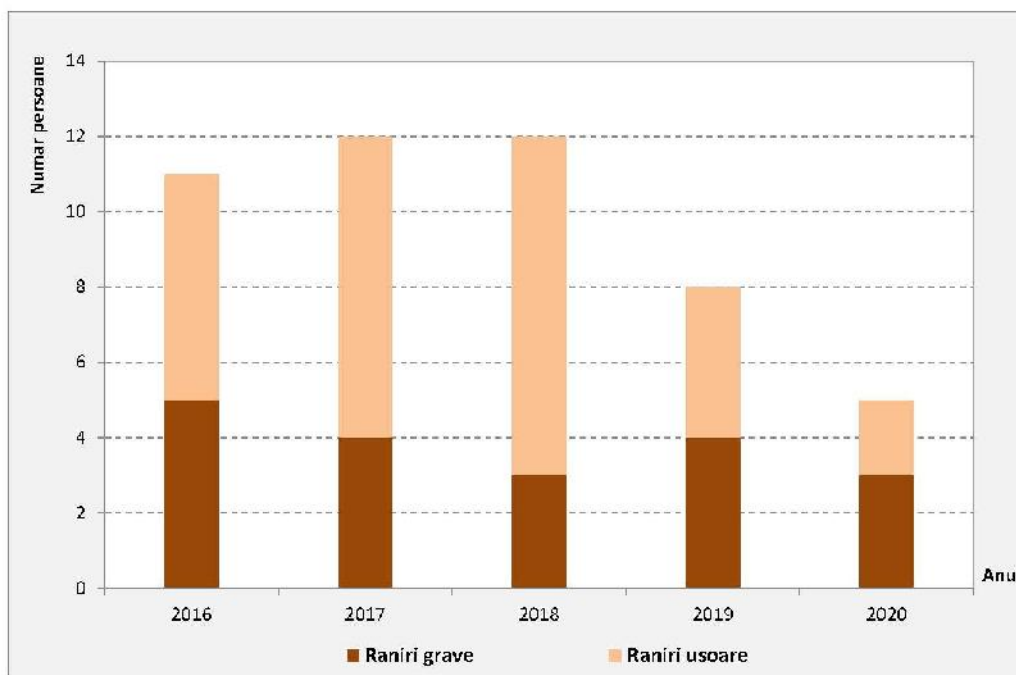


**Figura 2.24. Variația numărului de accidente, 2016 - 2020.**

*Sursa datelor: Poliția Municipiului Brad.*

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin  
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





**Figura 2.25. Variația numărului de victime, 2016 - 2020.**

Sursa datelor: Poliția Municipiului Brad.

Statistica numărului de accidente anuale în funcție de cauzele producerii acestora este centralizată în tabelul 2.6. Se observă că neacordarea de prioritate pentru pietoni și traversarea neregulamentară reprezintă principalele cauze de producere a accidentelor.

**Tabelul 2.6. Cauzele accidentelor în Municipiul Brad, în perioada 2016 - 2020.**

Sursa datelor: Poliția Municipiului Brad.

Cauza producerii accidentului	Numărul de cazuri				
	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
Abateri bicicliști				1	
Alte preocupări de natură a distrage atenția	1		1		
Conducere pe contrasens					1
Depășire neregulamentară	1	1		1	
Neacordare prioritate pietoni	1	1	3	1	2
Neacordare prioritate vehicule		2	2		
Nerespectare distanță între vehicule	1	1			
Traversare neregulamentară		3	1	1	2
Viteză neadaptată la condițiile de drum		2		1	

Cauza producerii accidentului	Numărul de cazuri				
	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
Conducere sub influența alcoolului	2				
Neasigurare mers înapoi				2	
Neasigurare la schimbarea direcției de mers		1			
Adormire la volan		1			

Segmentele rețelei stradale caracterizate de incidență ridicată de producere a accidentelor de circulație sunt reprezentate de principalele artere rutiere, pe care se întâlnesc valori ridicate ale fluxurilor de trafic în special la nivelul orelor de vârf de trafic (Capitolul 3). Străzile afectate de accidente în perioada 2016-2020 sunt reprezentate în tabelul 2.7.

**Tabelul 2.7. Străzi pe care s-au produs accidente în perioada 2016 - 2020. Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad.**

Localizare accident	Accidente	Morți	Răniți Grav	Răniți Ușor
Brad DN76 - Mesteacăn	2	0	2	1
Brad DC16 - Ruda Brad	1	0	1	0
Str. Decebal	1	0	1	2
Str. Avram Iancu	5	0	2	5
Str. Republicii	6	0	3	4
Str. Vânătorilor	4	0	2	2
Int. Str. Decebal - Str. Vânătorilor	4	0	2	6
Str. Libertății	3	0	1	3
Str. Tudorănești	1	0	1	0
Str. Liceului	2	0	0	2
Str. Gura Ruzii	1	0	0	1
Str. Independenței	1	0	0	1
Str. Cuza Vodă	1	0	1	0
Brad - Piață Agroalimentară	1	0	1	0
Brad DN 76	1	0	1	1
Aleea Privighetorilor	1	0	0	1
Str. Moșilor	1	1	0	0
Int. Str. Libertății - Str. 1 Iunie	1	0	1	0

Probleme de fluentă a circulației se întâlnesc și în situațiile în care capacitatea de circulație a infrastructurii stradale este redusă ca urmare a parcării autovehiculelor pe partea carosabilă sau în vecinătatea acesteia.

Potrivit datelor furnizate de Primăria Brad, parcările amenajate din oraș sunt încadrate în următoarele categorii (figura 2.26):

- parcări publice;
- parcări rezervate.



Figura 2.26. Parcări amenajate.

Potrivit datelor furnizate de Compartimentul Administrarea Parcărilor din cadrul Biroului pentru Administrarea Domeniului Public și Privat, la nivelul Municipiului Brad sunt amenajate 336 locuri în parcările publice și 1.064 locuri de parcare rezervate (tabelele 2.8 și 2.9).

Tabelul 2.8. Parcări publice. Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad.

Nr. crt.	Denumire stradă	Număr locuri de parcare
1.	Str. Transilvaniei	16 locuri
2.	Zona teren de mini-fotbal	36 locuri
3.	Str. Vânătorilor	9 locuri
4.	Str. Spitalului	19 locuri
5.	Str. Dispensarului	4 locuri
6.	Str. Adrian Păunescu	10 locuri
7.	Str. Independentei	34 locuri
8.	Finanțe	18 locuri din care 3 pentru persoanele cu handicap
9.	B-dul Republicii (Monumentul Latinității)	32 locuri din care 4 pentru

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin  
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!

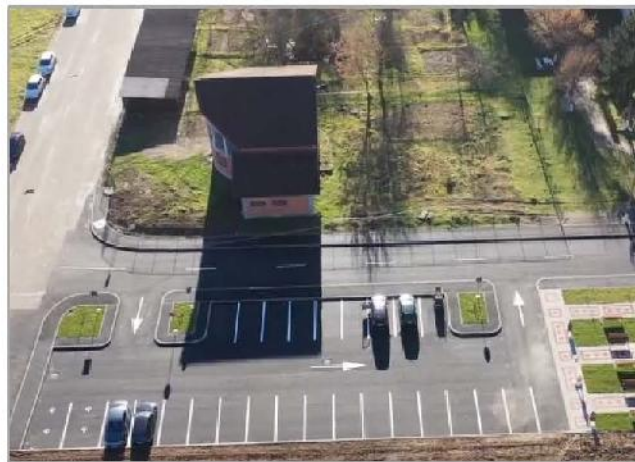
Nr. crt.	Denumire stradă	Număr locuri de parcare persoanele cu handicap
10.	B-dul Republicii (zona C.E.C.)	10 locuri
11.	Strada Republicii	23 locuri
12.	Strada Cuza - Vodă	28 locuri
13.	KM 0	5 locuri
14.	Strada Avram Iancu	15 locuri
15.	Intersecție Strada Cuza Vodă - 1 Decembrie 1918	9 locuri
16.	Strada 1 Decembrie 1918	20 locuri
17.	Strada Liceului	33 locuri
18.	Parcul Tineretului	15 locuri
<b>TOTAL</b>		<b>336 locuri</b>

**Tabelul 2.9. Parcări rezervate. Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad.**

Nr. crt.	Denumire stradă	Număr locuri de parcare
1.	Str. 1 Iunie	88 locuri
2.	Str. 1 Mai/ Str. 9 Mai	33 locuri
3.	Str. Aleea Patriei/ Str. Alee Privighetorilor/ Str. Victoriei	130 locuri
4.	Str. Aleea Poștei	42 locuri
5.	Str. Aleea Primăverii	22 locuri
6.	Str. Avram Iancu	64 locuri
7.	Str. Cuza Vodă	64 locuri
8.	Str. Dacilor/ Str. Nestor Lupei	77 locuri
9.	Str. Gen. Vasile Milea	66 locuri
10.	Str. Iazului	44 locuri
11.	Str. Independenței	17 locuri
12.	Str. Republicii	116 locuri
13.	Str. Libertății	246 locuri
14.	Str. Transilvaniei	28 locuri
15.	Str. Vânătorilor/ Str. Liceului/ Str. Șoimilor	27 locuri
<b>TOTAL</b>		<b>1.064 locuri</b>

Recent au fost finalizate sau sunt în faze avansate de execuție lucrări pentru amenajarea de locuri de parcare în următoarele zone:

- Parcare și trotuare de acces pe Str. Liceului la blocurile 19-25 - 30 locuri;
- Parcare Str. General Vasile Milea, Blocul D2 - 22 locuri;
- Parcare în cartierul Micro I (adiacent terenului de sport) - 17 locuri;
- Parcare adiacentă Str. General Vasile Milea Micro I - 27 locuri.



*Figura 2.27. Parcări noi.*

Conform Regulamentului privind amenajarea, întreținerea și exploatarea locurilor de parcare amenajate pe domeniul public al Municipiului Brad, aprobat prin H.C.L. nr. 29/25.03.2021, care va intra în vigoare la data de 1 ianuarie 2022, parcare autovehiculelor în parcările publice cu plată pe raza Municipiului Brad este permisă numai în locurile special amenajate în acest sens și numai în perioada pentru care s-a achitat taxa de parcare, cu tichete și abonamente cumpărate anticipat și expuse la loc vizibil, conform instrucțiunilor de folosire a tichetelor și a abonamentelor. Parcare autovehiculelor este permisă numai în locurile semnalizate prin indicatoare și marcaje. În aceste locuri, vehiculele trebuie să fie așezate unul lângă altul, conducătorii având obligația să respecte și celelalte reguli stabilite pentru staționare.

Orarul de funcționare al parcărilor cu plată în municipiul Brad este următorul:

- luni - vineri între orele 8:00 - 16:00;
- sâmbăta, duminica și în zilele de sărbători legale, parcare este gratuită.

Pentru persoanele fizice sau juridice, care parchează în parcare publică cu plată și nu dețin abonament de parcare, staționarea se taxează cu tichet de parcare.

Tariful aplicat pentru parcările publice este de 2,00 lei/oră. Taxarea se face pe intervale de timp de câte 60 de minute, fără fracțiuni de oră. Există posibilitatea

achitării unei taxe în valoare de 5,00 lei, care permite parcare pentru o zi, indiferent de numărul de ore staționate în ziua respectivă și numărul de locuri în care a staționat vehiculul. Tichetele de parcare se pot achiziționa de la încasatori sau de la agenți economici autorizați și vor fi afișate pe parbriz sub ștergător.

În cazul abonamentelor anuale, costul abonamentelor de parcare stabilit în funcție de tipul acestora și de categoria vehicului (tabelul 2.10).

**Tabelul 2.10. Tarife abonamente. Sursa datelor: HCL nr. 29/25.03.2021.**

Tipul abonamentului	Tarif anual, Lei
TIP "PERSOANĂ FIZICĂ"	
Vehicul cat. I (ocupă 1 loc parcare)	50,00
Vehicul cat. II (ocupă 2 locuri parcare)	100,00
TIP "PERSOANĂ JURIDICĂ"	
Vehicul cat. I (ocupă 1 loc parcare)	100,00
Vehicul cat. II (ocupă 2 locuri parcare)	200,00
TIP "PERSOANĂ CU DIZABILITĂȚI"	
TIP "VETERAN DE RĂZBOI"	Gratuit
TIP "ELECTRIC SAU HIBRID"	Gratuit

Se observă că prin aceste măsuri care urmează să fie puse în aplicare se susține utilizarea autovehiculelor ecologice.

Rezervarea locurilor de parcare din zona indicatoarelor "PARCARE REZERVATĂ" se face la cerere, în baza unui contract și în limita locurilor existente. Pentru rezervare, suplimentar față de abonament, se achită o "taxă de rezervare" în valoare de 50 lei/loc/an. Rezervarea se poate realiza pentru autovehicul din categoria M1-N1<sup>5</sup>, cu masa maximă totală admisă sub 3,5 tone, care se încadrează în limitele unui loc de parcare (2m\*5m), iar proprietarul trebuie să aibă domiciliul sau reședința pe o rază de cel mult 250 m față de locul de parcare solicitat.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei rețelei stradale sunt:

- rețeaua de transport rutier prezintă conexitate ridicată fiind racordată la rețeaua Trans-Europeană de Transport Centrală (TEN-T Core) prin DN 76;

<sup>5</sup> Reglementările privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2. [www.rarom.ro](http://www.rarom.ro).

- există sectoare stradale suprapuse peste traseele drumurilor naționale, pe care se înregistrează valori mari de trafic și număr crescut de accidente;
- prezența în zona centrală a străzilor aflate în stare tehnică proastă;
- afectarea conectivității rețelei stradale de către rețeaua de transport feroviar și cursurilor de ape;
- tendința de reducere a numărului de accidente și de persoane rănite în accidente de circulație conturată în ultimii ani;
- înregistrarea de accidente de circulație soldate cu pierderea vieții după o perioadă îndelungată în care nu au existat victime;
- lipsa unei politici de parcare, care să susțină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală.

## 2.3. Transport public

În arealul de studiu transportul public de călători este asigurat de modurile de transport rutier și feroviar.

La nivel regional, serviciul de transport public este asigurat prin servicii regulate de transport public rutier județean și interjudețean, precum și prin servicii de transport feroviar. Transportul public rutier prin servicii regulate la nivel județean este administrat de Consiliul Județean Hunedoara, iar cel interjudețean se află în administrarea Autorității Rutiere Române. Rețeaua de transport feroviar este administrată de Compania Națională de Căi Ferate CFR - SA, reprezentată în teritoriu de Regionala CF Timișoara, iar operarea este asigurată de operatorul public CFR Călători.

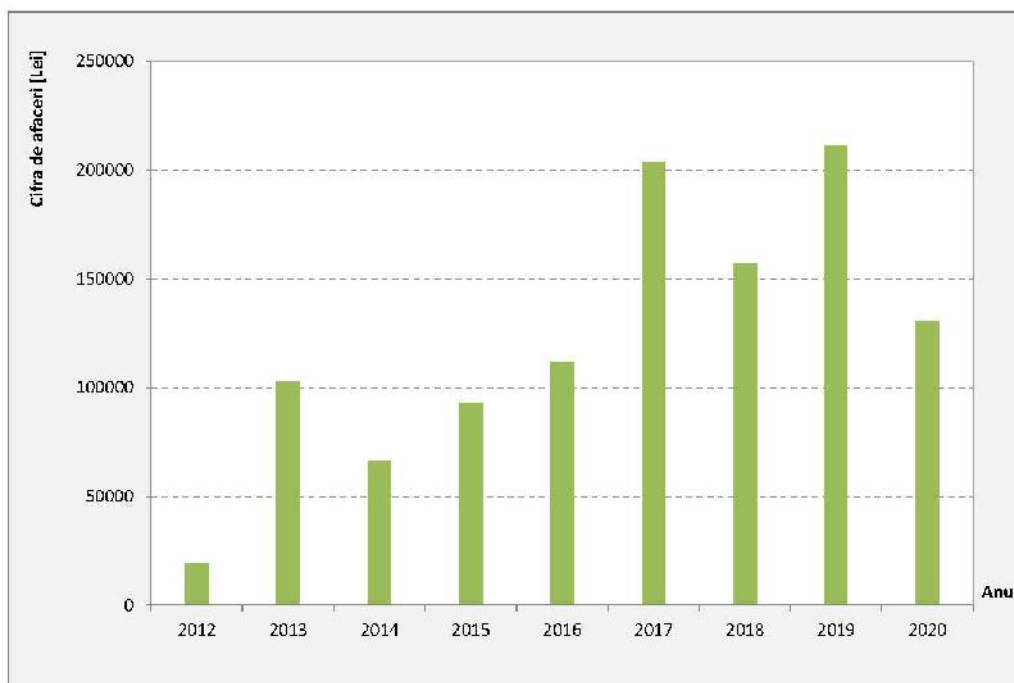
### 2.3.1. Transport public local

Sistemul de transport public local din Municipiul Brad este format din infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatare specifice modului de transport public de suprafață - autobuz/ microbuz.

În baza contractului de prestare a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate Nr. 30437/ 03.12.2018, încheiat între Municipiul Brad și operatorul de transport S.C. LOMIR CLEAN S.R.L., operatorului de transport îi revine dreptul și obligația de a efectua serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cu autobuze și microbuze, conform programului de transport. Societatea

comercială S.C. LOMIR CLEAN S.R.L., pe lângă activitatea de transport desfășoară și activități de întreținere și reparare a autovehiculelor.

Variația anuală a cifrei de afaceri a operatorului de transport, în perioada 2012-2020 este reprezentată în figura 2.24. Valoarea maximă a fost atinsă în anul 2019 (211.661 lei), iar cea minimă în anul 2012 (19.579 lei).



**Figura 2.28. Cifra de afaceri, S.C. Lomir Clean S.R.L., 2012-2020.**

Sursa datelor: [www.listafirme.ro](http://www.listafirme.ro).

Operarea serviciului de transport public local s-a realizat pe traseul Brad - Potingani, cu o lungime totală de 9,5 km. Prin studiul de fundamentare elaborat în anul 2020 pentru încheierea unui nou contract de transport aprobat prin HCL nr. 64/30.04.2020, s-a propus menținerea operării pe traseul Brad - Valea Brad, incluzând 11 stații pe sens (tabelul 2.11, figura 2.29). Mijloacele de transport solicitate au capacitatea de minim 14 locuri. În decursul unei zile lucrătoare sunt planificate 4 curse dus/întors.

**Tabelul 2.11. Traseu transport public. Sursa datelor: HCL nr. 64/30.04.2020.**

Sensul	Stația	Orele de plecare din stație			Sensul	Stația	Orele de plecare din stație		
		5:30-8:00	8:00-14:00	14:00-16:00			5:30-8:00	8:00-14:00	14:00-16:00
Dus	Potingani	5:30; 7:10	10:20	14:50	Întors	Brad Peste Luncoi	6:45	9:45; 13:25	14:10

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin  
 Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



Sensul	Stația	Orele de plecare din stație			Sensul	Stația	Orele de plecare din stație		
		5:30-8:00	8:00-14:00	14:00-16:00			5:30-8:00	8:00-14:00	14:00-16:00
	Valea Brad 2	5:32; 7:12	10:23	14:52		Brad Centrul de sport	6:47	9:47; 13:27	14:12
	Valea Brad 1	5:34; 7:14	10:25	14:54		Brad Autogară	6:50	9:50; 13:30	14:15
	Valea Brad Cooperativă	5:36; 7:16	10:27	14:56		Brad Botău	6:53	9:53; 13:33	14:18
	Valea Brad Pescărie	5:38; 7:18	10:29	14:58		Brad Frunză Verde	6:55	9:55; 13:35	14:20
	Brad Filip	5:41; 7:21	10:32	15:01		Brad Filip	6:57	9:57; 13:37	14:22
	Brad Frunză Verde	5:43; 7:23	10:34	15:03		Valea Brad Pescărie	6:59	9:59; 13:39	14:24
	Brad Botău	5:45; 7:25	10:36	15:05		Valea Brad Cooperativă	7:02	10:02; 13:42	14:26
	Brad Autogară	5:48; 7:28	10:39	15:08		Valea Brad 1	7:04	10:04; 13:44	14:28
	Brad Catena	5:51; 7:31	10:42	15:11		Valea Brad 2	7:06	10:06; 13:46	14:30
	Brad Peste Luncoi	5:53; 7:33	10:44	15:13		Potingani	7:08	10:08; 13:48	14:32

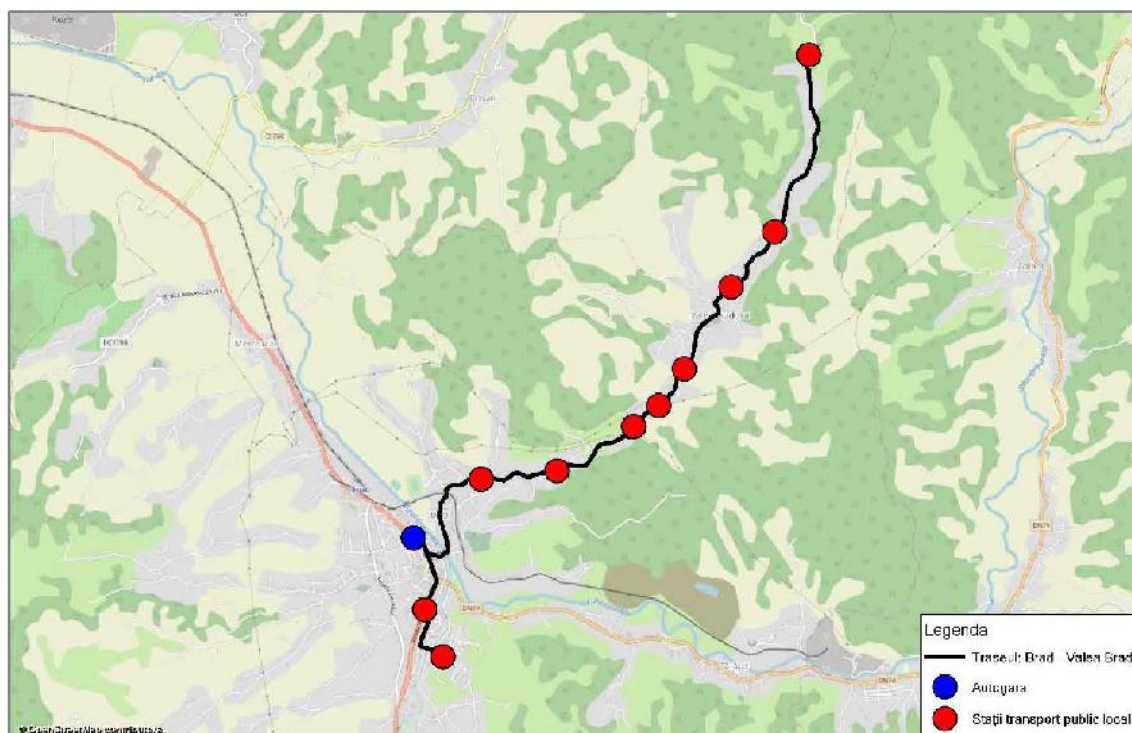


Figura 2.29. Traseu de transport public. Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad.

Numărul anual de călătorii înregistrat în perioada 2015-2019 s-a ridicat la 176.500 călătorii (figura 2.30). După o reducere semnificativă a prestației în perioada 2017-2018 la valoarea de 14.500 călătorii/ an, în anul 2019 s-a înregistrat o creștere ușoară ajungând la 25.500 călătorii/ an.

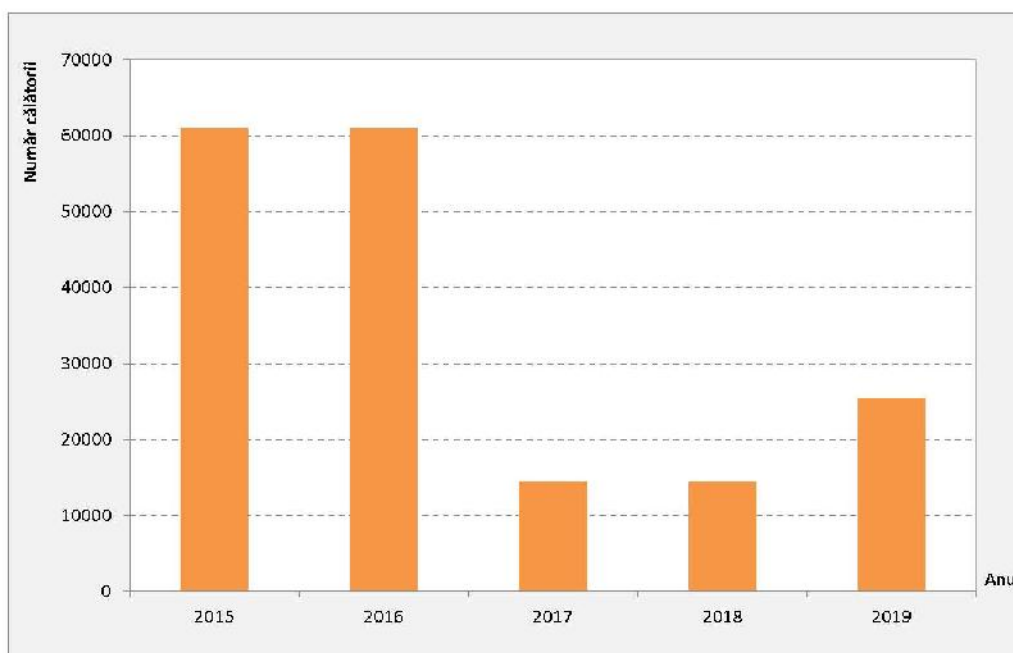


Figura 2.30. Număr călătorii transport public local, perioada 2015-2019.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad.

În contextul situației generate de COVID-19, prin adresa nr. 35580 / 31.08.2020, operatorul S.C. LOMIR CLEAN S.R.L. a comunicat încetarea activității de transport persoane prin curse regulate.

Municipiul Brad a inițiat procedurile de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate efectuat cu autobuze. Nu au fost depuse oferte până la data limită stabilită, motiv pentru care procedura a fost anulată.

### 2.3.2. Transport public județean prin servicii regulate

Sistemul de transport public județean prin servicii regulate se regăsește pe teritoriul de analiză operând curse care își au originea sau destinația în Municipiul Brad. Acest serviciu de transport public este gestionat de Consiliul Județean Hunedoara, având operatori privați.

Conform programului de transport publicat de Consiliul Județean Hunedoara valabil până la 31.12.2021, în decursul unei zile lucrătoare numărul total de curse care deserveșc cererea de transport generată/ atrasă de Municipiul Brad este 53. Acestea sunt distribuite pe 18 trasee (tabelul 2.12).

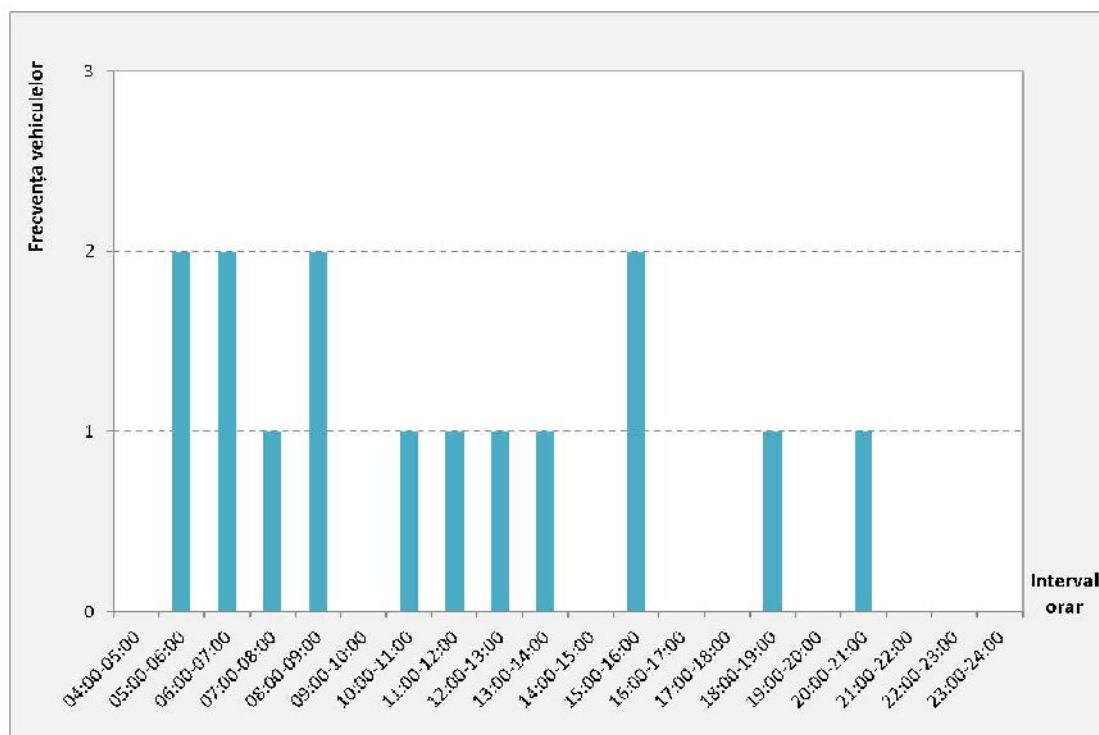
Tabelul 2.12. Trasee de transport public județean. Sursa datelor: Consiliul Județean Hunedoara.

Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
1	001	Brad	Vălișoara	Deva	37	15	23
2	002	Brad	Ribița	Uibărești	11	2	10
3	003	Hărțăgani	Ormindea	Brad	29	1	10
4	004	Brad	-	Dealul Mare	20	2	23
5	005	Brad	Risculița	Obârșă	20	4	23
6	006	Brad	-	Bulzești	30	1	10
7	007	Brad	Gura Barza	Dupăpiatră	31	2	23
8	008	Brad	Gura Barza	Stănița	24	1	10
9	009	Brad	Gura Barza	Grosuri	32	2	23
10	010	Brad	Sătut	Șesuri	16	2	10
11	011	Brad	București	Merișor	16	2	10

12	012	Brad	Crișcior	Zdrapți	11	5	23
13	013	Brad	-	Crișcior	7	2	23
14	014	Brad	Gura Barza	Curechiu	18	2	23
15	015	Brad	Crișan	Dumbrava	19	4	10
16	016	Brad	-	Tomești	23	3	10
17	017	Brad	-	Vața de Jos	19	2	23
18	018	Brad	-	Căzănești	27	1	10

Din datele prezentate în tabelul de mai sus, se observă că traseele pe care se circulă cu frecvența cea mai ridicată sunt **Brad - Vălișoara - Deva și Brad - Crișcior - Zdrapți**. Frecvența cea mai ridicată este de 2 vehicule pe oră, ofertă care este întâlnită în intervalele 05:00-07:00, 08:00-09:00 și 15:00-16:00 pe traseul Brad - Vălișoara - Deva.

Distribuția orară a ofertei de transport pe acest traseu este evidențiată în figura de mai jos. Pe relația Brad - Crișcior - Zdrapți se efectuează o cursă pe oră, în intervalele: 06:00-07:00, 10:00-11:00, 13:00-15:00, 16:00-17:00.



**Figura 2.31. Numărul de curse pe oră, traseul Brad - Vălișoara - Deva.**

Sursa datelor: Consiliul Județean Hunedoare.

Conform datelor primite de la Consiliul Județean Hunedoara, stațiile de îmbarcare/ debarcare pentru transportul călătorilor în regim județean/ interjudețean sunt amplasate conform figurii 2.32 și tabelului 2.13.

*Tabelul 2.13. Stații la nivel local. Sursa datelor: Consiliul Județean Hunedoara.*

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper
1	Autogara	Str. Avram Iancu, nr. 11
2	Gura Ruzii	Str. Gura Ruzii - în zona ramificației spre sat Ruda Brad
3	Mesteacăn	Sat Mesteacăn - DN 76 km 35+400
4	Brad Poștă - DN 74	Intersecție Str. Moșilor - Str. Cuza Vodă
5	Brad Goșa - DN74	Intersecție Str. Moșilor - Str. Goșa
6	Brad - Țărățel	Sat Țărățel - DN74 km 3+500

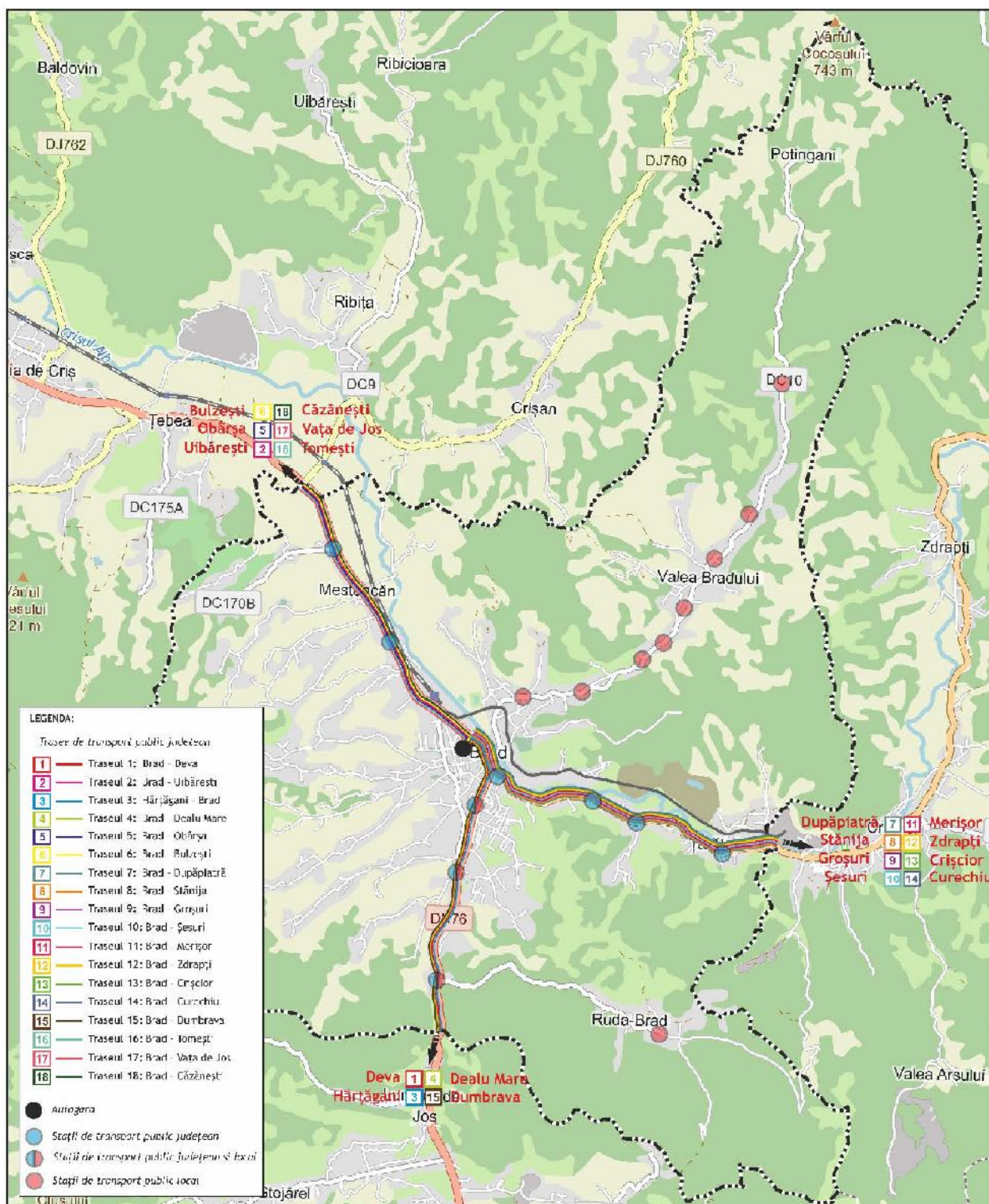


Figura 2.32. Autogara și stații intermediare - transport public județean.

În situația actuală, la nivelul localității nu este funcțional un terminal de transport amenajat, care să asigure condițiile corespunzătoare din punct de vedere al

siguranței și confortului călătorilor (figura 2.33). Autogara existentă este amplasată în imediata vecinătate a zonei centrale, având asociate disfuncții generate de circulația mijloacelor de transport care deservește traseele de transport județean și interjudețean (aglomerarea traficului în zona centrală, poluare atmosferică, poluare fonică etc.).



*Figura 2.33. Autogară pentru transport public județean.*

Stațiile intermediare sunt amplasate de-a lungul principalelor artere de circulație, pe traseele drumurilor naționale. În mare parte, acestea nu sunt amenajate corespunzător (figura 2.34).



*Figura 2.34. Stații de transport public județean prevăzute în programul de circulație.  
Sursa: Google Maps.*

Stațiile amplasate pe DN 76, în zona Valea Ruzii sunt prevăzute cu alveole, însă nu sunt amenajate treceri pentru pietoni în apropiere, existând probleme de siguranța circulației.

### 2.3.3. Transport public interjudețean prin servicii regulate

Serviciul de transport public interjudețean prin servicii regulate este gestionat de Autoritatea Rutieră Română (ARR), având operatori privați. Conform programului de transport publicat de ARR, în Municipiul Brad sunt prevăzute zilnic 3 curse, 2 către Timișoara și 1 către Cluj Napoca (tabelul 2.14). Acestea au plecări din autogara Brad Crisbus.

*Tabelul 2.14. Trasee de transport public interjudețean. Sursa datelor: A.R.R., 2017.*

Nr. crt.	Cod traseu	Județ plecare	Județ sosire	Localitate/ autogară plecare	Localitate/ autogară sosire	Distanța, km
1092	489	HD	CJ	Brad Autogara Crisbus	Cluj Napoca Autogara Beta Transport	172
1093	491	HD	TM	Brad Autogara Crisbus	Timișoara Autogara Super Imposer S.R.L.	222
3048	3063	HD	TM	Brad Autogara Crisbus	Timișoara Autogara Super Imposer S.R.L.	193

Efectele externe produse de circulația vehiculelor care deservește traseele de transport interjudețean ce utilizează această autogară sunt suportate de locuitorii Municipiului Brad. Ca și în cazul transportului județean, în scopul reducerii acestor efecte externe se recomandă realizarea transferului intermodal la periferia zonei urbane, degrevând rețeaua stradală internă de vehiculele ce deservește transportul public interjudețean prin servicii regulate.

### 2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi

Transportul public în regim de taxi din Municipiul Brad este gestionat de *Compartimentul Autorizare, Monitorizare, Control, Transport Public Local, Transport Taxi și în Regim de Închiriere*, care funcționează la nivelul Primăriei Municipiului Brad. Conform datelor furnizate de acest compartiment, pe raza Municipiului Brad sunt autorizate să funcționeze 35 stații de taxi, cu o capacitate de 35 autovehicule (tabelul 2.15). Nu este permisă depășirea capacității niciuneia dintre stațiile de așteptare. Stațiile de taxi sunt marcate prin placuțe pe care este inscripționat numărul locurilor reglementate (figura 2.35).

Amplasarea stațiilor de taxi în cadrul rețelei de transport este prezentată în figura de mai jos. Se observă că acestea se regăsesc pe arterele principale de circulație, în

zonele cu densitate ridicată de locuire și în vecinătatea obiectivelor socio-economice și administrative.

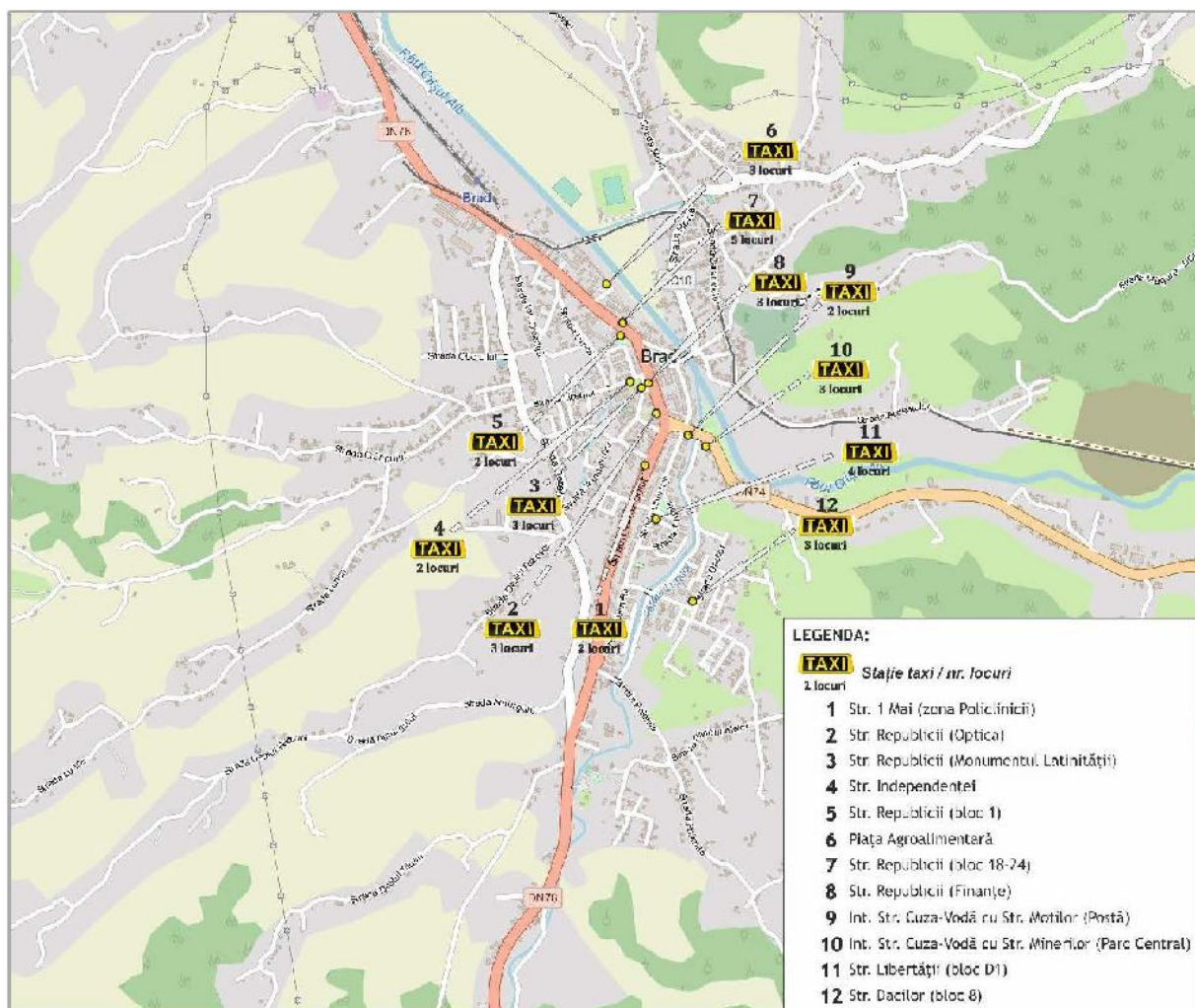


Figura 2.35. Stații taxi în Municipiul Brad (Exemplificare).

Tabelul 2.15. Stații de taxi în Municipiul Brad. Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad.

Nr. Crt.	Denumire Stradă	Reper	Nr. locuri
1.	Str. Republicii	În fața blocului 18-24	5
2.	Str. Republicii	În fața blocului 1	2
3.	Str. Republicii	Optica	3
4.	Str. Republicii	Parcare centrală - Monumentul latinității	3
5.	Str. Republicii	Finanțe	3
6.	Str. Independenței	-	2
7.	Str. Libertății	Parcare bloc D1	4
8.	Str. Dacilor	În fața blocului 8	3
9.	Intersecția Str. Cuza Vodă cu Str. Moșilor	Poșta	2
10.	Intersecția Str. Minerilor cu Str. Cuza Vodă	Zona parcului	3
11.	Str. 1 Mai	Zona Policlinici	2
12.	Piața Agroalimentară	-	3
<b>TOTAL</b>			<b>35</b>

În lipsa serviciului de transport public local prin curse regulate, serviciul de taxi este utilizat în regim “ride-sharing”, mai multe persoane care călătoresc în aceeași direcție folosesc în comun un taximetru.



**Figura 2.36. Amplasarea stațiilor de taxi în Municipiul Brad.**  
Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad.



**Figura 2.37. Utilizarea în comun a serviciului de taxi. (Exemplificare).**

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin  
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



### 2.3.5. Transport feroviar

Teritoriul de analiză este racordat la rețeaua națională de cale ferată în stația Brad amplasată pe linia 317: Arad-Brad (167 km).

În decursul unei zile lucrătoare, în intervalul orar 00:00-23:59, stația Brad reprezintă punct de plecare/ sosire pentru 2 perechi trenuri operate de CFR Călători. Acestea sunt încadrate în rangul Regio.

În figura următoare sunt evidențiate orele de plecare și sosire a trenurilor din/ în stația Brad. Acestea nu sunt adaptate nevoilor locale. Prima sosire în Municipiul Brad are loc la ora 9:40, iar următoarea la ora 20:48. Aceste ore de sosire nu sunt în corelate cu orele de începere a programului de lucru sau de școală, astfel încât să poată atrage salariați sau elevi de liceu din localitățile învecinate, care lucrează sau studiază în Brad. Există facilități privind achiziționarea abonamentelor de călătorie (figura 2.39), însă prezintă atractivitate scăzută din cauza programului de circulație. Această constatare are la baza datele privind navetismul în rândul elevilor de liceu. Din totalul de 104 elevi navetiști care provin din localități deservite de sistemul feroviar, în luna martie a anului 2020 (perioadă în care cursurile în Municipiul Brad s-au ținut în școală) doar 14 elevi au utilizat trenul pentru deplasarea la școală.

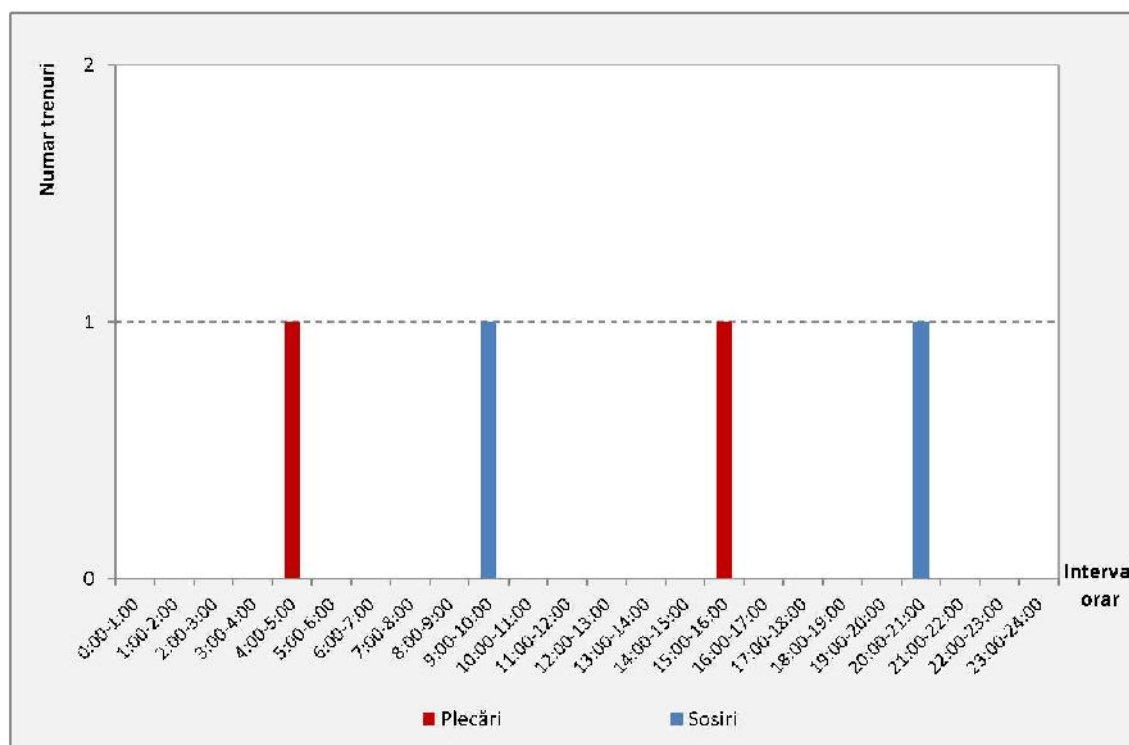


Figura 2.38. Distribuția ofertei de transport, stația Brad. Sursa datelor: CFR Călători.



Figura 2.39. Facilități tarifare. Sursa: CFR Călători.

Amplasarea stației de cale ferată la nivelul teritoriului de analiză este prezentată în figura 2.40.



Figura 2.40. Localizarea stației de cale ferată în Municipiul Brad.

În ceea ce privește cererea de transport, potrivit datelor puse la dispoziție de operatorul de transport feroviar care a operat serviciul, valoarea medie anuală a călătorilor urcați și coborâți care au tranzitat stația Brad în perioada 2018-2020 este 22.668 urcări și 26.501 coborâri. Variația anuală a numărului de călători este prezentată în figura 2.41 (Sursa datelor: Regio Călători S.R.L).

În anul 2020, numărul mediu lunar de călători înregistrați în stația Brad a fost de 1.412 călători urcați și 1.672 călători coborâți.

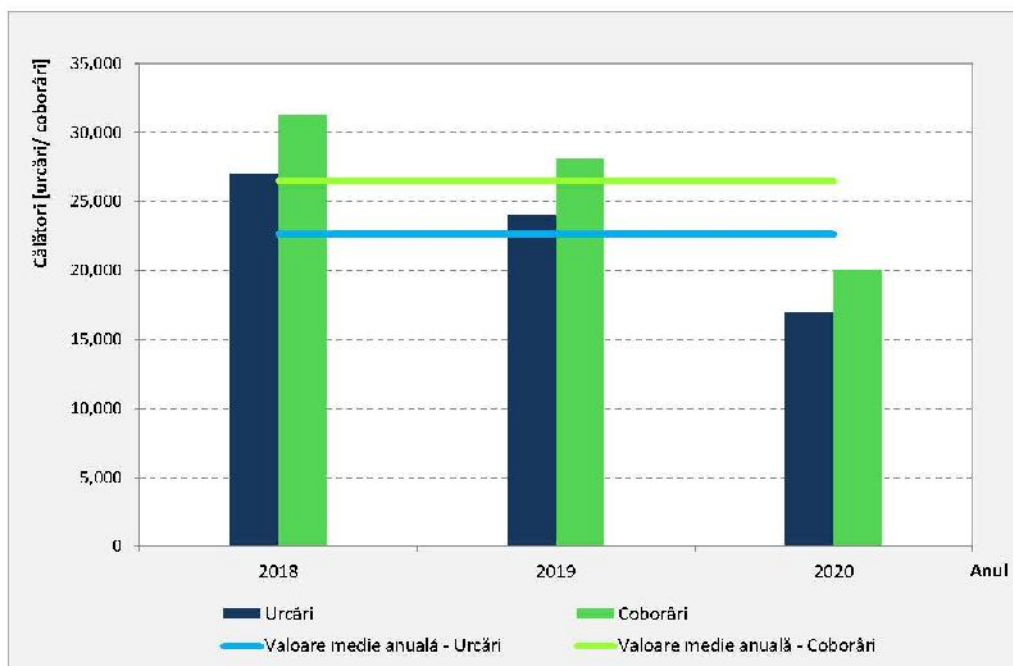


Figura 2.41. Variația anuală a numărului de călători - stația Brad.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei transportului public sunt:

- lipsa operării transportului public local; există sate aparținătoare amplasate la distanțe de 5-10 km față de zona urbană în care sunt amplasate obiectivele socio-administrative și comerciale;
- slaba dezvoltare a infrastructurii aferente sistemului de transport public județean/ interjudețean - stații de transport în comun neamenajate corespunzător;
- atractivitate scăzută a transportului feroviar; program de circulație necorelat cu nevoile locale;
- deficiențe în asigurarea intermodalității; lipsa unui terminal intermodal care să asigure transferul în siguranță a fluxurilor de călători între transportul public local, județean și interjudețean;
- amplasarea stațiilor de taxi în cadrul rețelei de transport în concordanță cu cererea de transport.

## 2.4. Transport de marfă

Principalul mod de transport utilizat în cazul transportului de mărfuri din zona Municipiului Brad este cel rutier.

Desfășurarea transportului de marfă pe rețeaua rutieră din localitatea Brad se desfășoară fără restricții pe arterele suprapuse peste traseele drumurilor naționale. Traseele pe care este permis, în mod necondiționat, accesul vehiculelor de marfă cu M.T.M.A. mai mare de 3,5 tone sunt reprezentate în figura 2.42.

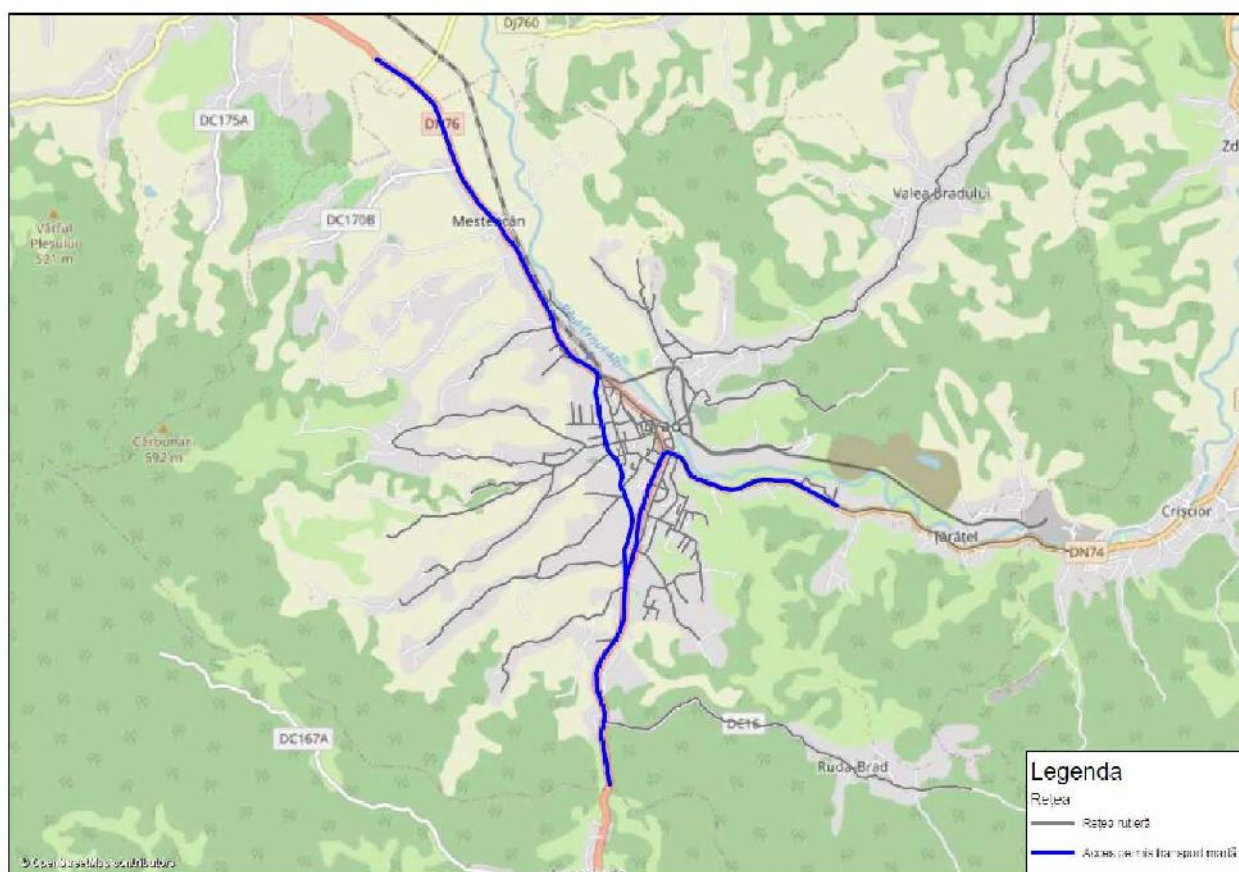


Figura 2.42. Trasee pe care este permis accesul vehiculelor de marfă în Municipiul Brad.

Se observă că în lipsa unei variante de ocolire, care să preia traficul de tranzit între DN 76 și DN 74, se întâlnește situația în care vehiculele grele de marfă traversează cartiere rezidențiale și zone vulnerabile, precum zona centrală, în care regăsim densitate ridicată de pietoni și bicicliști, constituind un aspect negativ din punct de vedere al calității vieții (figura 2.43).



**Figura 2.43. Vehicule grele de marfă în zona centrală.**

În ce privește transferul intermodal de marfă, acesta poate fi realizat între modul rutier și cel feroviar. Cel mai apropiat terminal multimodal funcțional este în stația Cluj Napoca Est. Din figura 2.44, în care sunt reprezentate fluxurile de mărfuri transportate intermodal la nivelul rețelei naționale (date publicate în Master Planul General de Transport al României), se observă că în zona de analiză această soluție de transport este slab utilizată.



**Figura 2.44. Fluxul de transport feroviar de containere, tone - 2011.**  
Sursa: Master Planul General de Transport al României, 2016.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin  
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



La nivel local, aspecte privind logistica urbană nu sunt reglementate. Introducerea unor prevederi privind programul de aprovizionare al unităților comerciale și norma de depoluare a vehiculelor utilizate pentru aprovizionare constituie măsuri necesare pentru implementarea unei logistici urbane practic lipsite de CO<sub>2</sub> - unul dintre cele zece obiective identificate în Cartea albă a transporturilor în scopul formării unui sistem de transport competitiv și sustenabil.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei transportului de marfă sunt:

- sunt instituite restricții privind circulația autovehiculelor de marfă a căror masă totală maximă autorizată depășește 3,5 tone pe străzile din zona urbană;
- lipsa unei variante de ocolire, care să preia fluxurile de autovehicule de marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone aflate în tranzit, conduce la situații în care vehicule grele de marfă tranzitează centrul localității și zone utilizate frecvent de pietoni și bicicliști;
- lipsa unor reglementări privind logistica urbană.

## 2.5. Mijloace alternative de mobilitate

Măsura în care orașul ca un întreg este accesibil tuturor rezidenților săi, incluzând aici persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, persoane cu venituri reduse sau care sunt însoțite de copii, caracterizează în mare măsură mobilitatea. Optimizarea mobilității este direct dependentă de amplasarea în teritoriu a diverselor funcțiuni (locuire, comerț, locuri de muncă, locuri de agrement etc.), de tipul și caracteristicile infrastructurii, de siguranța circulației. Astfel, ținând cont de cele menționate, locuitorii optează pentru modul de transport cu care își efectuează deplasările.

Orașele, în special cele în care se efectuează frecvent călătoriile pe distanțe scurte, reprezintă mediul propice pentru utilizarea modurilor de transport nemotorizate, contribuind astfel la realizarea unei mobilități durabile. În această perioadă de relocare modală a călătoriilor, în care se formează cultura cetățenilor către dezvoltarea durabilă, este esențială oferta privind utilizarea modurilor de transport nemotorizate care le este pusă la dispoziție. În acest sens, se impune amenajarea spațiului public într-o manieră care să atragă cetățenii către deplasarea pe jos sau cu bicicleta, asigurându-le:

- spații pietonale generoase;

- *marcarea / indicarea traseelor pietonale către principalele puncte de interes;*
- *siguranța în deplasare (iluminat public stradal, semnalizarea trecerilor de pietoni, amenajarea pasajelor denivelate);*
- *accesibilitatea persoanelor cu dizabilități (borduri semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe de acces, marcaj tactil la trecerile de pietoni, semnale acustice la semafoare);*
- *amenajarea pistelor pentru biciclete care să asigure siguranța în deplasare;*
- *parcări pentru biciclete în vecinătatea principalelor puncte de interes (stații de transport public extraurban, centre comerciale, instituții publice, școli, locuri de agrement).*

Rețeaua de transport rutier a Municipiului Brad este prevăzută cu trotuare pentru deplasarea pietonală. În situația actuală, în Municipiul Brad întâlnim sectoare ale rețelei pietonale care încurajează utilizarea acestui mod de deplasare (figura 2.45), respectiv trotuare largi, cu îmbrăcăminte în stare tehnică foarte bună, care asigură accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de cetățeni, inclusiv pentru cei cu probleme de mobilitate, dar și sectoare care prezintă un grad ridicat de deteriorare, care lipsesc sau care sunt afectate de diferite obstacole (figura 2.46).



**Figura 2.45. Trotuare în stare bună (Exemplificare).**

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin  
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



*Figura 2.46. Trotuare în stare necorespunzătoare sau care lipsesc (Exemplificare).*

Referitor la infrastructura pietonală din zonele aglomerate, principala problemă este generată de lipsa locurilor de parcare, care produce consecințe negative privind accesibilitatea și siguranța deplasărilor pietonale. Adesea, trotuarele sunt utilizate pentru parcare a autovehiculelor, iar pietonii sunt nevoiți să se deplaseze pe carosabil sau să se strecoare printre autovehicule. În figura de mai jos sunt exemplificate astfel de situații.

O altă situație întâlnită frecvent este în zona locuințelor de tip casă, unde autovehicule sunt parcate la poartă, pe trotuar, caz în care pietonii sunt nevoiți să se deplaseze pe partea carosabilă, generând probleme de siguranța circulației.

Redarea spațiului public către cetățeni este posibilă prin aplicarea unor politici agresive de penalizare a abaterilor privind parcare neregulamentară, măsură fezabilă numai în situația oferirii unei alternative pentru cei care în prezent parchează vehiculele pe spații cu altă destinație - locuri de parcare amenajate astfel încât impactul asupra spațiului public să fie minim.



**Figura 2.47. Trotuare acaparate de autovehicule parcate (Exemplificare).**

În ceea ce privește facilitarea deplasării persoanelor cu mobilitate redusă (persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, persoane însoțite de copii, etc.), la nivelul rețelei transport au fost identificate zone în care sunt implementate soluții de îmbunătățire a accesibilității (borduri îngropate sau semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe pentru cărucioare) - figura 2.48. Totodată, în situația actuală, există în continuare zone cu deficiențe de accesibilitate a spațiului urban - borduri înalte care îngreunează deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă sau a persoanelor însoțite de cărucioare pentru copii/ pentru cumpărături (figura 2.49), însă trebuie menționat aspectul pozitiv de demarare a acțiunilor de accesibilizare a zonelor pietonale.

În cartierele rezidențiale, în special în cele de locuire colectivă, lipsesc spațiile comunitare de calitate, amenajate exclusiv sau cu prioritate pentru pietoni. Spațiile publice sunt organizate în mare parte pentru satisfacerea cererii de circulație și parcare a autovehiculelor private ceea ce face ca acestea să fie sărăcite de calitatea peisagistică și ambientală necesară unei bune calități a locuirii.



*Figura 2.48. Treceri de pietoni accesibilizate (Exemplificare).*



*Figura 2.49. Treceri de pietoni greu accesibile (Exemplificare).*

Siguranța circulației la nivelul rețelei pietonale a fost analizată prin raportare la numărul de victime ale accidentelor de circulație din ultimii 5 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că pietonii au fost implicați în 35% din numărul total de

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin  
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



accidente. Principalele cauze generatoare de accidente rutiere vizează atât conducării auto - “neacordare prioritate pietoni”, cât și pietonii - “traversare neregulamentară pietoni”, care prin angajarea în traversare prin locuri neamenajate sau fără să se asigure au contribuit la producerea accidentelor. Pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă realizarea unui sistem integrat de management al traficului, se recomandă realizarea de campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

La momentul actual Municipiul Brad nu dispune de sistem de transport dedicat ciclismului, circulația bicicletelor desfășurându-se pe partea carosabilă, pe benzile de circulație dedicate autovehiculelor sau pe trotuare, aspect care pune în pericol siguranța circulației pentru toți participanții la trafic (figura 2.50).



*Figura 2.50. Circulația bicicletelor pe partea carosabilă (Exemplificare).*

Benzile/ pistele dedicate circulației bicicletelor constituie infrastructura din cadrul sistemului de transport în cauză, pentru întregirea acestuia fiind necesare mijloace

de transport și tehnici de exploatare aferente. Astfel, pentru dezvoltarea acestui sistem de transport alternativ, pe lângă realizarea rețelei este necesară funcționarea unor centre de închiriere a bicicletelor și desfășurarea unor campanii de promovare a utilizării acestui mod de transport.

Siguranța deplasării cu acest mod de transport a fost analizată prin raportare la numărul de victime ale accidentelor de circulație din ultimii 5 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că bicicliștii au fost implicați în 6% din numărul total accidente. Din analiza statistică realizată a rezultat că “depășirea neregulamentară” constituie una dintre principalele cauze ale producerii accidentelor rutiere. Ca și în cazul pietonilor, pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă realizarea unui sistem integrat de management al traficului, se recomandă realizarea de campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

Printre mijloacele alternative de mobilitate se înscriu și autovehiculele cu propulsie electrică sau hibridă, care necesită infrastructură pentru alimentarea cu energie electrică. În situația actuală, la nivelul Municipiului Brad nu este funcțională o stație de încărcare a vehiculelor electrice.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei sistemelor alternative de mobilitate sunt:

- *existența unei rețele de trotuare aflate în stare bună;*
- *prezența redusă/ stare tehnică proastă a spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip “shared-space”);*
- *existența unor soluții de sporire a accesibilității spațiilor pietonale (reducerea diferenței de nivel între trotuar și carosabil în zona trecerilor pentru pietoni, etc.) în cazul străzilor modernizate recent;*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *existența problemelor de siguranță circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind “neacordare prioritate pietoni”, “traversare neregulamentară pietoni”, “depășire neregulamentară”;*
- *absența facilităților pentru deplasarea cu bicicleta (piste, centre de închiriere biciclete);*
- *inexistența infrastructurii publice necesare utilizării autovehiculelor cu propulsie electrică (puncte de încărcare cu energie).*

## 2.6. Managementul traficului

Amenajarea intersecțiilor în mediul urban are consecințe directe asupra nivelului de calitate al serviciilor oferite de infrastructura de transport, condiționând fluenta circulației și siguranța participanților la trafic - pietoni, bicicliști, conducători auto și pasageri în vehicule. Reglementările privind organizarea și controlul traficului în intersecțiile urbane se înscriu în două categorii principale: reglementări pe baza indicatoarelor de prioritate și reglementări prin semaforizare. În prezent, sistematizarea circulației la nivelul rețelei stradale a Municipiului Brad este realizată prin sisteme încadrate în cele două categorii menționate mai sus. La nivelul rețelei este amenajat un sens giratoriu și un semafor (figura 2.51).



Lipsa unui sistem de management al traficului, care să includă o componentă de organizare a parcarilor însoțită de reguli stricte și penalizare în cazul nerespectării acestora, conduce la utilizarea haotică a infrastructurii din vecinătatea obiectivelor

comerciale, generând aglomerarea traficului și probleme de siguranța circulației (figura 2.52).



*Figura 2.52. Nerespectarea regulilor de circulație (Exemplificare).*

Viteza de deplasare a autovehiculelor reprezintă unul dintre factorii cu influență semnificativă asupra siguranței circulației, iar stabilirea valorilor limită în funcție de specificul zonei (funcțiune de utilizare a teritoriului, categoriile de persoane care frecventează teritoriul, caracteristicile tehnice ale infrastructurii rutiere) reprezintă aspecte care țin de managementul traficului. Studiile de specialitate demonstrează faptul că reducerea limitelor de viteză scade indicele de producere a accidentelor și a victimelor acestora. Pentru pietoni există șanse mai mari de supraviețuire în situația în care vin în interacțiune cu vehicule care se deplasează cu viteză de până la 30 km/h comparativ cu situațiile în care viteza de deplasare depășește această valoare. Astfel, se impune limitarea vitezei de deplasare pe tronsoanele de infrastructură unde se înregistrează număr important de pietoni și unde nu există amenajări speciale pentru pietoni. La nivelul rețelei stradale a Municipiului Brad se întâlnesc zone în care viteza maximă de circulație este limitată la 30 km/h, în special în jurul centrelor comerciale și unităților de învățământ. În continuare se recomandă intensificarea implementării unor astfel de soluții de siguranță a circulației, cu precădere în zonele rezidențiale și în cele cu valori ridicate ale fluxurilor de pietoni. De asemenea, se va avea în vedere propunerea de soluții smart pentru semnalizarea trecerilor de pietoni din zonele aglomerate.

La nivelul rețelei stradale a Municipiului Brad signalistica pentru reglementarea circulației este prezentă, indicatoarele de semnalizare și orientare sunt amplasate corespunzător și se află în stare bună. (figura 2.53).



*Figura 2.53. Semnalizare de reglementare a circulației (Exemplificare).*

Din punct de vedere instituțional/ organizațional, Consiliul Local al Municipiului Brad are atribuții privind asigurarea cadrului necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind serviciile comunitare de utilitate publică.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei managementului traficului sunt:

- existență zonelor în care este instituită reducerea vitezei de circulație la maxim 30 km/h;
- lipsa unui sistem de management al traficului, care să asigure optimizarea circulației la nivelul rețelei stradale;
- lipsa unui sistem de monitorizare a traficului în timp real.

## 2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Complexitatea zonelor funcționale din punct de vedere al mobilității durabile a fost analizată urmărind aspecte precum: (i) cererea manifestată pentru modurile de transport public, (ii) densitatea pietonilor, (iii) parcare a autovehiculelor utilizate pentru deplasările specifice transportului privat, (iv) siguranța și securitatea cetățenilor în spațiul public.

### 2.7.1. Zona centrală

Conform Planului Urbanistic General, zona identificată ca având complexitate ridicată a mobilității reprezintă zona centrală dezvoltată în jurul axei rutiere Str. Republicii -



Zona de complexitate ridicată prezintă un puternic caracter cultural și istoric, concentrând numeroase obiective de patrimoniu încadrate în Lista monumentelor istorice din Județul Hunedoara - Ministerul Culturii, publicată în Monitorul Oficial al României. Aceasta include obiectivele *Centrul istoric al orașului* - cod HD-II-s-B-03263, *Ansamblul urban "Str. Independenței"* - cod HD-II-a-B-03263.05, *Biblioteca municipală "Gheorghe Pârvu"* - HD-II-m-B-03266, *Sediul Societății "Mica"*, *azi Casa de Cultură* - HD-II-m-B-03267, *Ansamblul urban "Str. Republicii"* - HD-II-a-B-03263.03.

În interiorul zonei de complexitate ridicată se identifică concentrarea obiectivelor comerciale, administrative, financiare, care atrag fluxuri importante de pietoni și mijloace de transport. În decursul zilelor lucrătoare peisajul urban din zona centrală este predominant de autovehicule în staționare sau în mișcare (figura 2.55).



**Figura 2.55. Prezența intensă a autovehiculelor în zona centrală.**

În situația actuală zona centrală, inima *Centrul istoric al orașului*, se constată ce este o importantă arteră de tranzit pentru autovehicule. Va trebui să se schimbe această caracteristică prin valorificarea potențialului spațiilor publice adiacente, insuficient exploatate sub aspectul coeziunii membrilor comunității. Zona centrală va trebui amenajată astfel încât să predomină spațiile de interacțiune socială (nevoie identificată în situația actuală - figura 2.56), prin realocarea spațiului disponibil pentru o folosire echitabilă pentru toți utilizatorii, prioritizarea transportului pietonal și cu bicicleta, conturând un coridor de mobilitate nemotorizată care să accesibilizeze obiectivele patrimoniului cultural.



*Figura 2.56. Activități de socializare în zona centrală.*

### 2.7.2. Zona gării

În de nord a localității este amplasată stația de cale ferată Brad, cu acces din Str. Avram Iancu.

Conform mersului de tren în vigoare, în decursul unei zile 4 trenuri au punct de oprire în stația Brad (plecări/ sosiri), numărul mediu zlnic de călători cu originea sau destinația în această stație fiind de 135 în ultimii 3 ani.

Conform Documentului de Referință al Rețelei C.F.R., Anexa 9, versiunea 10.4 actualizată la data de 29.07.2021, stația Brad prezintă următoarele caracteristici: stație de gradul III, amplasată pe secție de circulație neinteroperabilă, deschisă traficului de călători.

Clădirea stației de cale ferată, care datează din anul 1869, reprezintă monument istoric înscris în Lista monumentele istorice din județul Hunedoara: Gara Brad cod HD-II-m-B-03265.

Potrivit Comunicatului de presă nr. 17/2/312/14.09.2016, publicat pe pagina de internet a CFR S.A., la data de 14.09.2016 societatea a lansat programul pentru reparații capitale la stația CF Brad. Programul prevede lucrări de reparații și consolidare la exteriorul și interiorul clădirii (acoperiș, fațade, uși de acces, lambriuri, sală de așteptare, birou de mișcare etc.), lucrări la instalațiile sanitare, prin înlocuirea conductelor și refacerea rețelei de canalizare, precum și lucrări la instalațiile electrice pentru refacerea circuitelor de iluminat general și de siguranță.

Până în prezent au fost executate lucrări de reparații și consolidare la exteriorul clădirii.

În zona stației de cale ferată se regăsește și Linia ferată industrială cu ecartament îngust municipiul Brad, de asemenea obiect de patrimoniu înscris în Lista monumentele istorice din județul Hunedoara: cod HD-II-m-B-20927.01.

Patrimoniul istoric nu este valorificat, în prezent nefiind realizate amenajări urbanistice, peisagistice dezvoltate în jurul acestor obiective de patrimoniu construit.



**Figura 2.57. Amenajări existente în zona Stației CF Brad.**

Linia de cale ferată Brad - Mintia nu a mai fost folosită din anul 1997. În vecinătatea stației CF Brad, la intersecția străzilor Avram Iancu și Ion Creangă, pe tronsonul de cale ferată care a mai rămas din linia ferată Brad - Mintia a fost expusă recent o locomotivă cu abur, care face parte din patrimoniul tehnic național.

Pentru îmbunătățirea calității spațiului public din zonă, Municipiul Brad a propus dezvoltarea proiectului “Amenajare zone de agrement și modernizarea Parcului Gării din Municipiul Brad, județul Hunedoara”, pentru care a solicitat obținerea de finanțare externă nererambursabilă prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020, în scopul elaborării documentațiilor tehnico-economice.

În scopul asigurării intermodalității și atragerii de vizitatori pentru obiective concentrate în zona gării, se găsește oportunitatea reconversia funcțională a terenului aferent traseului căii ferate Brad - Mintia de pe teritoriul Municipiului Brad prin amenajarea unei piste de biciclete, care să deservească întreaga localitate pe relația Nord-Sud.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei zonei cu nivel ridicat de complexitate sunt:

- *existența unui patrimoniu contruit în zona centrală, care trebuie să fie degrevat de traficul rutier;*
- *existența unui patrimoniu contruit în zona gării, care trebuie întreținut și valorificat;*
- *existența unor sectoare de infrastructură cu densitate ridicată a pietonilor, pentru care trebuie să se aplice măsuri de îmbunătățire a confortului și siguranței acestei categorii de utilizatori;*
- *existența unui spațiu în zona centrală cu potențial ridicat de atragere a deplasărilor pietonale, care în situația actuală nu este amenajat corespunzător, aspect care constituie o disfuncție majoră;*
- *deficiențe privind intermodalitatea între transportul feroviar și cel rutier, inclusiv nemotorizat.*