

Studiu de fundamentare: Organizarea circulației și transporturilor

Pagină de semnături:

Director proiect: Conf. dr. geogr. urb. Iuliu VESCAN




Coordonator secundar: Arh. Florin Dan FLORUȚ



Colectiv de elaborare:

Conf. dr. Vasile ZOTIC

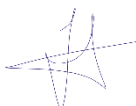


Șef lucrări dr. Diana-Elena ALEXANDRU



Cartografie:

Șef lucrări dr. Gheorghe-Gavrilă HOGNOGI



Cuprins:

Lista figurilor	3
Lista tabelelor	6
1. Delimitarea obiectivului de studiu	10
1.1. Metodologia utilizată	10
2. Analiza critică a situației existente	12
2.1. Infrastructura rutieră	12
2.1.1. Evoluția în ultimul deceniu	12
2.1.2. Programe de modernizare a drumurilor clasificate derulate sau aflate în fază de implementare	45
2.1.3. Gradul de motorizare al județului Maramureș	46
2.1.4. Infrastructura rutieră de transport după tipul de îmbrăcăminte și starea acestora – situația actuală	50
2.1.5. Poduri și podețe	122
2.1.6. Procese și calamități ce afectează infrastructura rutieră	142
2.1.7. Circulația rutieră	142
2.1.8. Punctele rutiere de trecere a frontierei	165
2.1.9. Accidentele rutiere	167
2.1.9.1. Hotspot-uri de pe rețeaua de drumuri naționale	177
2.2. Infrastructura feroviară	178
2.2.1. Considerații generale	178
2.2.2. Infrastructura feroviară din județul Maramureș (nomenclatura căilor ferate, lungimi, stare)	180
2.2.3. Treceri la nivel cu calea ferată	182
2.2.3. Infrastructura de servicii în stațiile de cale ferată (DRR CFR 2022, Anexa 9a)....	182
2.2.4. Lucrări de artă – poduri, podețe, tunele.....	190
2.2.5. Infrastructura de servicii în stațiile de cale ferată (DRR CFR 2022, Anexa 9a)	
2.2.6. Volumul de trafic marfă și călători	208
2.2.7. Serviciile de transport public feroviar	210
2.2.8. Infrastructura feroviară. Perspective de dezvoltare	214
2.3. Transportul aerian	215
2.3.1. Aeroportul Internațional Maramureș (AIMM). Prezentare generală	215

2.3.2. Reabilitarea, modernizarea, amenajarea și dezvoltarea Aeroportului Internațional Maramureș	217
2.3.3. Operatorii aerieni și activitatea aeroportului (perioada 2011 – 2021)	223
2.3.4. Traficul de pasageri pe Aeroportul Internațional Maramureș	226
2.3.5. Facilități existente în cadrul aeroportului	228
2.3.6. Zgomotul produs de traficul aerian	228
2.3.7. Spațiul aerian funcțional din jurul aeroportului	231
2.3.8. Propuneri de dezvoltare a Aeroportului Internațional Maramureș	232
2.3.9. Alte elemente de infrastructură aeriană	233
2.4. Transportul fluvial	234
2.5. Transportul public județean, urban și metropolitan	236
2.5.1. Infrastructura de deservire cu servicii de transport public rutier. Autogări și operatori cu licență	237
2.5.2. Distribuția teritorială a serviciilor de transport public rutier	241
2.5.3. Transportul public urban și metropolitan	243
2.5.4. Stațiile de alimentare cu carburanți	248
2.5.5. Stațiile de încărcare cu energie electrică a autovehiculelor	250
3. Probleme și disfuncționalități și priorități de intervenție	255
4. Propuneri de eliminare sau diminuare a disfuncționalităților.....	266
5. Prognoze, scenarii sau alternative de dezvoltare.....	281
6. Sinteza	283
7. Referințe bibliografice	289

Lista figurilor

Figura 1. Structura generală a infrastructurii rutiere din județul Maramureș (2021)	14
Figura 2. Evoluția lungimii drumurilor clasificate din județul Maramureș în intervalul 2010-2020.....	23
Figura 3. Spor lungime drumuri clasificate din județul Maramureș în intervalul 2010-2020.....	23
Figura 4. Structura comparativă rețelei de drumuri publice a județul Maramureș între anii 2010 și 2020.....	24
Figura 5. Evoluția ponderii drumurilor modernizate naționale, județene și comunale din lungimea totală, în județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.....	29
Figura 6. Evoluția lungimii drumurilor clasificate cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.....	31
Figura 7. Evoluția lungimii drumurilor clasificate pietruite din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.....	33
Figura 8. Evoluția lungimii drumurilor clasificate de pământ din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.....	35
Figura 9. Evoluția lungimii drumurilor clasificate modernizate și nemodernizate din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.....	39
Figura 10. Evoluția lungimii totale a drumurilor clasificate modernizate și nemodernizate din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.....	40
Figura 11. Evoluția lungimii drumurilor naționale modernizate și nemodernizate din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.....	41
Figura 12. Evoluția lungimii drumurilor naționale modernizate și nemodernizate, cu diverse tipuri de îmbrăcămînți rutiere în județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.....	42
Figura 13. Evoluția lungimii drumurilor județene modernizate și nemodernizate din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.....	43
Figura 14. Evoluția lungimii drumurilor județene modernizate și nemodernizate, cu diverse tipuri de îmbrăcămînți rutiere, în județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.....	43
Figura 15. Evoluția lungimii drumurilor comunale modernizate și nemodernizate din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.....	44
Figura 16. Evoluția lungimii drumurilor comunale modernizate și nemodernizate, cu diverse tipuri de îmbrăcămînți rutiere în județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.....	45
Figura 17. Gradul de motorizare la nivelul național, al Regiunii Nord-Vest și județelor aferente (2010-2020).....	47
Figura 18. Lungimea drumurilor pe categorii de îmbrăcămînți rutiere în județul Maramureș (2018).....	51
Figura 19. Lungimea drumurilor clasificate după tipul îmbrăcămînții rutiere (2018).....	51
Figura 20. Lungimea drumurilor naționale după tipul îmbrăcămînții rutiere (2018).....	52
Figura 21. Lungimea drumurilor județene după tipul îmbrăcămînții rutiere (2018).....	53
Figura 22. Lungimea drumurilor comunale după tipul îmbrăcămînții rutiere (2018).....	56
Figura 23. Lungimea drumurilor pe categorii de stare a îmbrăcămînții rutiere în județul Maramureș (2018).....	84
Figura 24. Lungimea drumurilor clasificate după starea îmbrăcămînții rutiere (2018).....	84
Figura 25. Starea îmbrăcămînții rutiere la nivelul drumurilor naționale din județul Maramureș (2018).....	85

Figura 26. Starea îmbrăcăminții rutiere la nivelul drumurilor județene din județul Maramureș (2018).....	86
Figura 27. Starea îmbrăcăminții rutiere la nivelul drumurilor comunale din județul Maramureș (2018).....	89
Figura 28. Distribuția spațială a îmbrăcăminților rutiere pe drumuri europene, naționale și județene.....	91
Figura 29. Distribuția spațială a calității îmbrăcăminților rutiere pe drumuri europene, naționale și județene	92
Figura 30. Distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri clasificate recenzate din județul Maramureș.....	144
Figura 31. Intensitatea traficului rutier pe DN 1C, sectorul Recea – Baia Mare, august 2021.....	146
Figura 32. Intensitatea traficului rutier pe DN 1C, sectorul Baia Mare – Tăuții Măgherauș, noiembrie 2021	146
Figura 33. Distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri naționale recenzate din județul Maramureș.....	147
Figura 34. Distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri județene recenzate din județul Maramureș.....	151
Figura 35. Distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri județene recenzate din județul Maramureș.....	158
Figura 36. Traficul mediu zilnic anual 2015 pe sectoarele recenzate din rețeaua de drumuri publice a județului Maramureș.....	161
Figura 37. Traficul mediu zilnic anual 2020 pe sectoarele recenzate din rețeaua de drumuri publice a județului Maramureș.....	162
Figura 38. Traficul mediu zilnic anual 2025 pe sectoarele recenzate din rețeaua de drumuri publice a județului Maramureș.....	163
Figura 39. Traficul mediu zilnic anual 2030 pe sectoarele recenzate din rețeaua de drumuri publice a județului Maramureș.....	164
Figura 40. Podul rutier peste r. Tisa.....	165
Figura 41. Probleme structurale la nivelul podul rutier peste r. Tisa ce asigură legătura între România și Ucraina	165
Figura 42. Podul rutier de lemn peste r. Tisa ce asigură legătura între România și Ucraina.....	166
Figura 43. Punctul de trecere a frontierei Sighetu Marmăției	167
Figura 44. Rata deceselor în accidente rutiere	168
Figura 45. Repartiția anuală a numărului de accidente rutiere produse pe drumurile naționale din județul Maramureș, în anul 2011 și 2020.....	170
Figura 46. Repartiția anuală a numărului de accidente rutiere produse pe drumurile județene din județul Maramureș, în anul 2011 și 2020.....	172
Figura 47. Repartiția anuală a numărului de accidente rutiere produse pe drumurile comunale din județul Maramureș, în anii 2011 și 2020.....	177
Figura 48. Configurația spațială și caracteristicile cantitative ale rețelei feroviare din România, la nivelul anilor 2011 și 2018.....	179
Figura 49. Graful rețelei feroviare din județul Maramureș.....	181

Figura 50. Durata călătoriei cu trenul în România pornind din București	213
Figura 51. Principalul operator aerian din cadrul Aeroportului Internațional Maramureș - Compania TAROM.....	217
Figura 52. Lucrările de extindere a pistei din cadrul AIMM – imagine panoramică	218
Figura 53. Lucrările de extindere a pistei din cadrul AIMM – procesul de turnare a stratului de beton	218
Figura 54. Lucrările de extindere a pistei din cadrul AIMM – procesul de turnare a stratului de uzură	219
Figura 55. Lucrările de relocare a cursului râului Băița în vederea extinderii pistei aeroportuare din cadrul AIMM – imagine panoramic.....	219
Figura 56. Lucrările de relocare și consolidare a malurilor cursului râului Băița în vederea extinderii pistei aeroportuare din cadrul AIMM	220
Figura 57. Lucrările de relocare a sistemelor de balizaj în vederea extinderii pistei aeroportuare din cadrul AIMM.....	220
Figura 58. Lucrările de relocare a sistemelor de iluminare în vederea extinderii pistei aeroportuare din cadrul AIMM	221
Figura 59. Lucrările de construcție a platformei de staționare a aeronavelor din cadrul AIMM	222
Figura 60. Elementele constructive generale ale AIMM.....	222
Figura 61. Evoluția numărului de pasageri îmbarcați / debarcați în perioada 2011 – 2021 pe Aeroportul Internațional Maramureș.....	227
Figura 62. Evoluția numărului de mișcări aeronave pe Aeroportul Internațional Maramureș, în perioada 2011-2021.....	227
Figura 63. Spațiul aerian funcțional din jurul aeroportului.....	232
Figura 64. Spațiul aerian funcțional din jurul Aeroportului Internațional Maramureș.....	232
Figura 65. Schiță panoramică a noului terminal pasageri din cadrul AIMM.....	233
Figura 66. Detaliu din cadrul PATN, secțiunea I. Rețele de transport, privind amenajarea râului Someș între Satu Mare și Dej	235
Figura 67. Proiecte potențiale amenajare căi navigabile pe râurile interioare	235
Figura 68. Rutele de transport interurban din județul Maramureș pentru perioada 2013-2021	242
Figura 69. Linii de transport public extraurban deservite de SC URBIS SA	243
Figura 70. Linii de transport public intraurban deservite de SC URBIS SA	244
Figura 71. Linii de transport public urban și extraurban deservite de SC Mara Nord SA.....	244
Figura 72. Distribuția teritorială a stațiilor de alimentare cu carburant (2022).....	251
Figura 73. Distribuția teritorială a stațiilor de alimentare cu energie electrică (2022).....	252

Lista tabelelor

Tabelul 1. Structura generală a infrastructurii rutiere din județul Maramureș (2020).	13
Tabelul 2. Denumirea, traseul, poziția kilometrică și lungimea reală a drumurilor clasificate din județul Maramureș (2020).	14
Tabelul 3. Evoluția lungimii drumurilor clasificate din Regiunea de Nord-Vest și județele componente în intervalul 2010-2020.	19
Tabelul 4. Lungimea drumurilor clasificate din județul Maramureș pe categorii, în intervalul 2010-2020.	22
Tabelul 5. Evoluția lungimii infrastructurii rutiere din județul Maramureș pe categorii de drumuri (2010-2020).	21
Tabelul 6. Evoluția lungimii drumurilor clasificate modernizate din Regiunea Nord-Vest și județele componente în intervalul 2010-2020.	24
Tabelul 7. Evoluția lungimii drumurilor modernizate în Regiunea Nord-Vest și județele componente (2010-2020).	26
Tabelul 8. Evoluția lungimii drumurilor clasificate și celor modernizate din Regiunea Nord-Vest și județele componente, în intervalul 2010-2020.	27
Tabelul 9. Evoluția lungimii drumurilor clasificate cu îmbrăcăminte ușoare din Regiunea Nord-Vest și județele componente, în intervalul 2010-2020.	30
Tabelul 10. Evoluția lungimii drumurilor clasificate pietruite din Regiunea Nord-Vest și județele componente în intervalul 2010-2020.	32
Tabelul 11. Evoluția lungimii drumurilor clasificate de pământ din Regiunea Nord-Vest și județele componente, în intervalul 2010-2020.	34
Tabelul 12. Lungimea totală și starea drumurilor publice din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.	36
Tabelul 13. Lungimea totală și starea drumurilor naționale din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.	36
Tabelul 14. Lungimea totală și starea drumurilor județene din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.	37
Tabelul 15. Lungimea totală și starea drumurilor comunale din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020.	37
Tabelul 16. Evoluția lungimii infrastructurii rutiere clasificate din județul Maramureș, pe categorii de drumuri, după starea infrastructurii (2010-2020).	39
Tabelul 17. Evoluția lungimii drumurilor naționale din județul Maramureș după starea infrastructurii (2010-2020).	40
Tabelul 18. Evoluția lungimii drumurilor județene din județul Maramureș după starea infrastructurii (2010-2020).	42
Tabelul 19. Evoluția lungimii drumurilor comunale din județul Maramureș după starea infrastructurii (2010-2020).	44
Tabelul 20. Gradul de motorizare la nivelul național, al Regiunii Nord-Vest și județelor aferente (2010-2020).	46
Tabelul 21. Gradul de motorizare la nivelul național, al Regiunii Nord-Vest și județelor aferente (2010-2020).	48
Tabelul 22. Evoluția gradului de motorizare din județul Maramureș (2010-2020).	50
Tabelul 23. Tipul de îmbrăcăminte rutieră și ponderea acesteia din lungimea totală a drumurilor clasificate.	57
Tabelul 24. Tipul de îmbrăcăminte rutieră și ponderea acesteia din lungimea totală a drumurilor naționale.	57
Tabelul 25. Tipul de îmbrăcăminte rutieră și ponderea acesteia din lungimea totală a drumurilor județene.	58
Tabelul 26. Tipul de îmbrăcăminte rutieră și ponderea acesteia din lungimea totală a drumurilor județene.	59

Tabelul 27. Tipul de îmbrăcăminte rutieră la nivelul drumurilor naționale din județul Maramureș	62
Tabelul 28. Tipul de îmbrăcăminte rutieră la nivelul drumurilor județene din județul Maramureș	63
Tabelul 29. Tipul de îmbrăcăminte rutieră la nivelul drumurilor comunale din județul Maramureș.....	71
Tabelul 30. Starea îmbrăcămînții rutiere și ponderea acesteia din lungimea totală a drumurilor clasificate.....	93
Tabelul 31. Starea îmbrăcămînții rutiere și ponderea acesteia din lungimea totală a drumurilor naționale	93
Tabelul 32. Starea îmbrăcămînții rutiere și ponderea acesteia din lungimea totală a drumurilor județene	93
Tabelul 33. Starea îmbrăcămînții rutiere și ponderea acesteia din lungimea totală a drumurilor comunale.....	95
Tabelul 34. Starea îmbrăcămînții rutiere la nivelul drumurilor naționale din județul Maramureș	98
Tabelul 35. Starea îmbrăcămînții rutiere la nivelul drumurilor județene din județul Maramureș	101
Tabelul 36. Starea îmbrăcămînții rutiere la nivelul drumurilor comunale din județul Maramureș	109
Tabelul 37. Caracteristici constructive generale ale podurilor de pe rețeaua de drumuri naționale din județul Maramureș.....	123
Tabelul 38. Anul construcției și consolidării podurilor de pe rețeaua de drumuri naționale din județul Maramureș	123
Tabelul 39. Caracteristicile tehnice și constructive ale podurilor de pe drumurile naționale din județul Maramureș	125
Tabelul 40. Caracteristici constructive generale ale podețelor de pe rețeaua de drumuri naționale din județul Maramureș.....	124
Tabelul 41. Caracteristicile tehnice și constructive ale podețelor de pe drumurile naționale din județul Maramureș	128
Tabelul 42. Procese și calamități ce afectează drumurile naționale din județul Maramureș	142
Tabelul 43. Clasificarea tehnică a drumurilor după intensitatea traficului	144
Tabelul 44. Distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri clasificate recenzate din județul Maramureș.....	144
Tabelul 45. Sporul absolut și relativ al numărului de tronsoane drumuri cu intensitate trafic (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri clasificate recenzate din județul Maramureș.....	145
Tabelul 46. Distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri naționale recenzate din județul Maramureș.....	147
Tabelul 47. Sporul absolut și relativ al numărului de tronsoane drumuri cu intensitate trafic (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri naționale recenzate din județul Maramureș.....	148
Tabelul 48. Situația traficului rutier (TMZA) pe drumurile naționale din județul Maramureș.....	148
Tabelul 49. Distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri județene recenzate din județul Maramureș.....	150
Tabelul 50. Sporul absolut și relativ al numărului de tronsoane drumuri cu intensitate trafic (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri județene recenzate din județul Maramureș.....	151
Tabelul 51. Situația traficului rutier (TMZA) pe drumurile județene din județul Maramureș.....	152

Tabelul 52. Distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri comunale recenzate din județul Maramureș.....	157
Tabelul 53. Sporul absolut și relativ al numărului de tronsoane drumuri cu intensitate trafic (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri comunale recenzate din județul Maramureș.....	158
Tabelul 54. Situația traficului rutier (TMZA) pe drumurile comunale din județul Maramureș.....	159
Tabelul 55. Accidentele rutiere la nivelul drumurilor clasificate din județul Maramureș și efectele acestora la nivelul anilor 2011 și 2020.....	168
Tabelul 56. Evoluția numărului de accidente rutiere la nivelul drumurilor clasificate din județul Maramureș și efectele acestora între anii 2011 și 2020.....	169
Tabelul 57. Repartiția anuală a numărului de accidente rutiere produse pe drumurilor naționale din județul Maramureș, în anul 2011 și 2020	169
Tabelul 58. Repartiția anuală a numărului de accidente rutiere produse pe drumurile județene din județul Maramureș, în anul 2011 și 2020.....	170
Tabelul 59. Repartiția anuală a numărului de accidente rutiere produse pe drumurile comunale din județul Maramureș, în anul 2011 și 2020	173
Tabelul 60. Hotspot-urile înregistrate pe drumurile din județul Maramureș, în perioada 2015-2019.....	178
Tabelul 61. Structura rețelei interoperabile de căi ferate din județul Maramureș în comparație cu alte județe din Regiunea Nord-Vest (2020).....	181
Tabelul 62. Evoluția lungimii totale a rețelei feroviare publice din județul Maramureș (2010-2020).....	182
Tabelul 63. Situația trecerilor la nivel în județul Maramureș.....	184
Tabelul 64. Caracteristici ale lucrărilor de artă – poduri (cu lungimea mai mare de 5m) situate pe raza S.R.C.F. Cluj, județul Maramureș	190
Tabelul 65. Caracteristici ale podurilor situate pe raza S.R.C.F. Cluj, județul Maramureș	193
Tabelul 66. Caracteristici ale lucrărilor de artă – tunele situate pe raza S.R.C.F. Cluj, județul Maramureș.....	205
Tabelul 67. Sinteza fișelor gărilor CF din județul Maramureș privind infrastructurile de servicii, în anul 2021.....	206
Tabelul 68. Variația numărului de trenuri transport călători pe rețeaua interoperabilă de căi ferate din județul Maramureș (2015-2019).....	208
Tabelul 69. Variația numărului de trenuri transport marfă pe rețeaua interoperabilă de căi ferate din județul Maramureș (2015-2019).....	209
Tabelul 70. Caracteristici ale serviciului de transport public feroviar de călători în zona metropolitană Baia Mare și centrele urbane ale județului.....	210
Tabelul 71. Lista proiectelor finalizate în perioada 2011-2021.....	221
Tabelul 72. Program plecări de la Aeroportul Internațional Maramureș în perioada: 01 - 31 mai 2022.....	224
Tabelul 73. Program sosiri la Aeroportul Internațional Maramureș în perioada: 01 - 31 mai 2022.....	225
Tabelul 74. Numărul de pasageri îmbarcați / debarcați în perioada 2011 – 2021 pe Aeroportul Internațional Maramureș.....	226
Tabelul 75. Modificări ale valorilor de trafic pe Aeroportul Internațional Maramureș în perioada 2020-2021.....	227

Tabelul 76. Valorile maxime permise și valorile țintă de atins pe termen lung pentru indicatorii Lzsn și Lnoapte.....	229
Tabelul 77. Criteriile pentru stabilirea zonelor liniștite dintr-o aglomerare în funcție de valoarea limită a indicatorului Lzsn și a suprafeței minime în care se înregistrează această valoare limită.....	229
Tabelul 78. Numărul de locuitori, locuințe, școli și spitale expuse zgomotului produse de AIMM pe perioada zilei.....	230
Tabelul 79. Numărul de locuitori, locuințe, școli și spitale expuse zgomotului produse de AIMM pe perioada nopții.....	230
Tabelul 80. Lista proiectelor de dezvoltare propuse pentru finanțare și implementare.....	232
Tabelul 81. Rutele de transport public auto în cadrul județului Maramureș (2013-2021).	237
Tabelul 82. Caracteristici ale traseelor de transport public urban și parcul auto în municipiul Baia Mare.....	245
Tabelul 83. Caracteristici ale traseelor de transport public urban și parcul auto în municipiul Baia Mare.....	245
Tabelul 84. Caracteristici ale parcului auto S.C.URBIS S.A. Baia Mare (21.04.2022).....	245
Tabelul 85. Număr de călători transportați de către mijloacele de transport ale S.C.URBIS S.A. Baia Mare în perioada 2011 – 2021.....	246
Tabelul 86. Stațiile de alimentare carburant din județul Maramureș (2022).....	248
Tabelul 87. Stațiile de alimentare cu electricitate autovehicule electrice din județul Maramureș (2022).....	253

1. Delimitarea obiectivului de studiu

1.1. Metodologia utilizată

Studiul de fundamentare asupra infrastructurii și serviciilor de transport a fost realizat pe baza datelor secundare, obținute majoritar din surse de date statistice și de la structurile administrative și de servicii de la nivel județean, regional sau național.

Surse de date pentru infrastructura de drumuri și servicii de transport

Datele statistice preluate de la Institutul Național de Statistică și de la Direcția Regională de Drumuri și Poduri Cluj (DRDP) au fost folosite pentru ilustrarea aspectelor calitative și cantitative ale drumurilor clasificate, la nivel județean și regional. Analiza a cuprins și interpretarea dinamicii fenomenului (în intervalul 2010-2020) atât la nivelul județului Maramureș, cât și comparativ, raportându-ne la valorile înregistrate la nivelul județelor din regiunea Nord-Vest și chiar la valorile înregistrate la nivel național. Pentru prezentarea structurii generale a infrastructurii de transport (indicativ, lungime și traseu) au fost utilizate informațiile oferite de HG nr. 782/2014.

- Aspectele analizate cu privire la infrastructura rutieră au cuprins: lungimea drumurilor clasificate pe categorii de drumuri, gradul de modernizare al drumurilor publice (naționale, județene și comunale), tipurile de îmbrăcămînți rutiere, caracterizarea drumurilor naționale, județene și comunale după calitatea drumului și tipul de îmbrăcămînți la nivel de sector de drum; lucrările de artă (poduri și podețe) de pe drumurile naționale ale județului (DN 1C, DN 17C, DN 18, DN 18B, DN 19 și VOBM) și caracteristicile tehnice și constructive ale acestora: poziție, lungime/lățime, clasă tehnică și clasă de încărcare, an de construcție, stare tehnică și materiale de construcție aferente suprastructurii, infrastructurii și fundației; procese și calamități care afectează infrastructura rutieră (drumurile naționale de pe teritoriul județului). Caracterizarea drumurilor publice clasificate din județul Maramureș după calitatea și tipul îmbrăcămînții rutiere a fost realizată pe baza informațiilor din anul 2018.
- Au fost precizate numărul și tipologia proiectelor de modernizare a drumurilor clasificate derulate (finalizate) sau aflate în curs de implementare.
- Un indicator general de măsurare a numărului de autovehicule ce revin unui eșantion de locuitori și se exprimă în promile (‰) este gradul de motorizare. Acest indicator a fost calculat anual, pentru perioada 2010-2020, pentru a putea fi luat în considerare la momentul interpretării și explicării Intensității circulației rutiere (intensitatea traficului, numărul de accidente rutiere, capacitatea portantă a infrastructurii rutiere existente).
- Circulația rutieră pe drumurile clasificate în județul Maramureș (naționale, județene și comunale) exprimată prin valorile de trafic rezultate în urma efectuării recensământului de trafic (valori reale pentru anul 2015 și valori estimate pentru anii 2020, 2025 și 2030) a fost prezentată pe baza datelor

furnizate de Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică (CESTRIN). Se evidențiază distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri clasificate recenzate în 90 de sectoare de drum din județul Maramureș și se interpretează în relație cu configurația și caracteristicile rețelei de drumuri actuale.

- Au fost prezentate aspecte de circulație în punctul de trecere a frontierei Sighetu Marmației (RO) – Solotvino (UA).
- Un alt aspect al circulației rutiere care reflectă siguranța în trafic este redat de numărul accidentelor rutiere. Datele au fost furnizate de Inspectoratul General al Poliției Române, Direcția Rutieră, pentru perioada 2011-2020. S-a efectuat o analiză comparativă pentru anii 2011 și 2020 privind dinamica numărului de accidente survenite pe drumurile naționale, județene și comunale, inclusiv variația lunară în cadrul celor 2 ani de referință. S-au evidențiat drumurile naționale și județene cu cea mai ridicată incidență a accidentelor, cât și black spot-urile de pe drumurile naționale (sectoarele de drum cu cea mai mare frecvență a accidentelor rutiere), conform cu datele prezentate în Planul Național de Redresare și Reziliență (2021).
- Serviciile de transport public județean și urban au fost analizate pe baza informațiilor obținute de la Consiliul Județean Maramureș și operatorii de transport urban din cele două municipii ale județului: SC URBIS SA (Baia Mare) și SC Mara Transport SA (Sighetu Marmației). Pentru a reflecta gradul de conectivitate și accesibilitate pe cale rutieră, la nivelul județului în prezent, a fost consultat website-ul oficial: www.autogari.ro.
- Infrastructura de servicii de alimentare cu carburant și energie electrică a fost analizată din perspectiva disponibilității infrastructurii de servicii și produse la nivel teritorial. Localizarea spațială a fost realizată pe baza informațiilor furnizate de: <https://www.plugshare.com/>, <https://gps-online.webshow.ro/harta-statii-incarcare-electrice.html>, <http://masinaelectric.ro/harta-statii-incarcare>, <https://www.gazonline.ro/cautare.php?pag=4>, și Google Maps: <https://www.google.com/maps/search/gas+stations+Maramure%C8%99+County/@47.6529506,23.0179432,9z/data=!3m1!4b1!4m2!2m1!6e2>

Surse de date pentru infrastructura de căi ferate

Pentru ilustrarea stării actuale a infrastructurii și serviciilor de transport feroviar (la nivelul anului 2021) au fost utilizate date de la Institutul Național de Statistică, SN CFR SA – Direcția Linii (2022), SN CFR SA – direcția trafic (2021), Documentul de referință (DRR) al rețelei CFR 2022-2023. Inclusiv anexe, Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare 2021-2025, Masterplanul General de Transport al României (2016), Planul Național de Redresare și Reziliență (2021) și Strategia de Dezvoltare Durabilă a județului Maramureș pentru perioada 2014-2020 (actualizată)

Aspectele analizate au cuprins: structura rețelei interoperabile de căi ferate și configurația actuală din județ (nomenclatură, lungime, sectoare electrificate, tip ecartament și stare tehnică); infrastructura de servicii în stațiile de cale ferată cuprinzând număr linii funcționale, tip cale, operatori de servicii, servicii de

emitere legitimații de călătorie, tipul serviciilor oferite, condiționări calitative ale materialului rulant și tipul de trafic (călători și marfă); volumul traficului de mărfuri și de persoane pe rețeaua interoperabilă de căi ferate din județul Maramureș pentru perioada 2015-2019; serviciile de transport public feroviar la nivelul anului 2022, cu concentrare asupra conectivității centrelor urbane din județ și conectivității în Zona Metropolitană Baia Mare din punct de vedere al disponibilității serviciilor de transport pe rutele propuse, frecvența trenurilor, distanța și timpii de parcurs, operatorii, viteza de rulare pe cale. În final, au fost redată perspectivele de dezvoltare ale infrastructurii de transport feroviar în acord cu propunerile de investiții ale CFR – direcția linii, dar și cu obiectivele strategice incluse în Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare 2021-2025, Masterplanul General de Transport al României și în Planul Național de Redresare și Reziliență.

Surse de date pentru infrastructura de transport aerian

Pentru ilustrarea stării actuale a infrastructurii și serviciilor de transport aerian (la nivelul anului 2022) au fost utilizate date de la Administrația Aeroportului Internațional Maramureș, Planul de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului generat de traficul aeroportuar pe Aeroportul Internațional Maramureș, Institutul Național de Statistică și Strategia de Dezvoltare Durabilă a județului Maramureș pentru perioada 2014-2020 (actualizată). Componentele analizei includ: caracteristicile generale ale structurii organizaționale și activității Aeroportului Internațional Maramureș și caracteristicile spațiului aerian funcțional din jurul aeroportului; facilitățile și serviciile oferite călătorilor și companiilor în cadrul aeroportului; obiectivele și activitățile de modernizare și amenajare a infrastructurii și echipamentelor, care au fost implementate în ultimii 10 ani, și noile propuneri de proiecte de investiții; operatorii aerieni și activitatea aeroportului (perioada 2011-2021); conectivitatea la nivel național și internațional și volumul de trafic aerian în prezent, cu exemplificare zilnică a plecărilor și sosirilor în perioada 01-31 mai 2022; traficul de pasageri (îmbarcări/debarcări) pe Aeroportul Internațional Maramureș, la nivel anual pentru perioada 2011-2021; zgomotul produs de traficul aerian; și propunerile de dezvoltare a aeroportului pe termen scurt.

Datele au fost organizate tabelar și reprezentate grafic și cartografic pentru o mai bună vizualizare a fenomenelor analizate.

2. Analiza critică a situației existente

2.1. Infrastructura rutieră

2.1.1. Evoluția în ultimul deceniu

Infrastructura rutieră de transport a județului Maramureș reprezintă componenta de bază a infrastructurilor teritoriale și este rezultanta unui lung proces de dezvoltare. Aceasta își are originea încă din perioada medievală când Maramureșul era tranzitat de mai multe drumuri comerciale ce legau Transilvania de Panonia, Polonia și Galiția. Deosebit de important era însă “drumul sării” de pe valea Someșului, cu

plecare de la Dej spre Jibou, de unde se ramifica o rută spre nord, către Baia Mare și Satu Mare. O altă rută comercială străbătea Depresiunea Maramureșului de la sud-est spre nord-vest pentru a transporta sarea din zona Ocna Șugatag și Coștiui.

Apogeul construcției drumurilor, însă, l-a reprezentat perioada socialistă a anilor '60-'80 ai secolului al XX-lea, când s-a conturat actuala rețea rutieră, după 1989 având loc mai degrabă acțiuni de reclasificare, completare și modernizare a rețelei. De consemnat este și faptul că, nici până astăzi, pe teritoriul județului Maramureș nu s-au construit sectoare de autostrăzi sau drumuri expres, cu toate că astfel de propuneri erau realizate încă din anii '90 în cadrul Planului Național de Amenajare a Teritoriului (PATN). Aceste aspecte se reflectă semnificativ atât în funcționalitatea teritoriului cât și a economiei județului Maramureș.

Astăzi, infrastructura rutieră a județului Maramureș se află în plin proces de modernizare și ajustare în conformitate cu nevoile de dezvoltare ale economiei. Aceasta se compune din următoarele categorii de drumuri clasificate: drumuri europene (E), drumuri naționale (DN), drumuri județene (DJ), drumuri comunale (DC). La nivelul anului 2020, situația drumurilor clasificate deschise circulației publice din județul Maramureș se prezenta în felul următor (Tabelul 1, Figura 1).

Tabelul 1. Structura generală a infrastructurii rutiere din județul Maramureș (2020)

Nr. crt.	Tip infrastructură rutieră	Indicativ	Număr drumuri	Lungime (km)
1	Autostrăzi		0	0,000
2	Drumuri europene	E58	1	67,409
3	Drumuri naționale	DN17C, DN18, DN18A, DN18B, DN19	5	297,752
4	Variante ocolire		0	0,000
5	Drumuri județene	DJ108A, DJ108D, DJ108E, DJ108P, DJ108T, DJ109F, DJ109G, DJ109I, DJ109J, DJ109U, DJ110C, DJ171, DJ171A, DJ171C, DJ171E, DJ182B, DJ182C, DJ182D, DJ182E, DJ182G, DJ183, DJ183A, DJ183C, DJ184, DJ184A, DJ184B, DJ185, DJ186, DJ186A, DJ186B, DJ186C, DJ186D, DJ186E, DJ187, DJ187A, DJ187B, DJ188, DJ193, DJ193E	39	786,669
6	Drumuri comunale	DC1, DC2, DC4, DC5, DC7, DC8, DC10, DC11, DC12, DC13, DC14, DC15, DC16, DC17, DC18, DC18A, DC19, DC20, DC23, DC24, DC25, DC26, DC27, DC28, DC28A, DC28B, DC29, DC31, DC32, DC33, DC34, DC35, DC36, DC37, DC38, DC39, DC40, DC41, DC42, DC43, DC44, DC45, DC46, DC47, DC48, DC49, DC50, DC52, DC54, DC55, DC56, DC57, DC58, DC59, DC60, DC61, DC62, DC63, DC64, DC65, DC67, DC68, DC69, DC70, DC71, DC72, DC74, DC75, DC76, DC77, DC79, DC80, DC82, DC83, DC84, DC84A, DC84B, DC86, DC88, DC89, DC90, DC90A, DC90B, DC91, DC91A, DC93, DC94, DC95, DC96, DC97, DC98, DC99, DC100, DC101, DC102, DC103, DC104, DC105, DC106, DC107	100	631,689
7	Drumuri private deschise circulației	DP1, DP2	2	6,500
8	Total drumuri publice		147	1790,019

Sursa: HG nr. 782/2014, anexele 1-4.

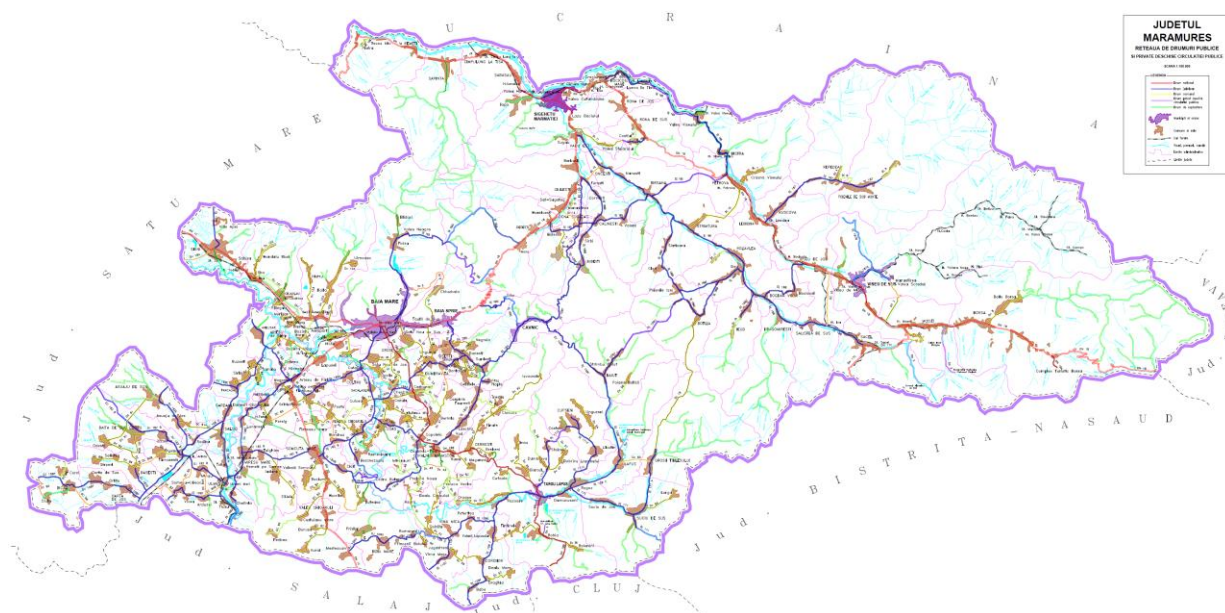


Figura 1. Structura generală a infrastructurii rutiere din județul Maramureș (2021)

Sursa: Consiliul Județean Maramureș

Configurația spațială a infrastructurii rutiere din județul Maramureș are încă un puternic caracter centripet punându-se în evidență două noduri de convergență. Cel mai important nod rutier al județului este municipiul Baia Mare înspre care converg trei drumuri naționale (DN1C-E58, DN1B, DN18B) dintre care unul este și drum european. Al doilea nod rutier ca importanță al județului este municipiul Sighetu Marmației unde se intersectează două drumuri naționale (DN19 și DN1B). Alături de aceste două noduri principale, pe teritoriul județului se mai individualizează și un nod rutier secundar, pe teritoriul comunei Moisei cu două drumuri naționale (DN17C și DN18). Această configurație centripetă a rețelei rutiere este o moștenire din perioada socialistă, când accentul se punea pe economia centralizată, controlată în totalitate de stat. Acest tip de configurație a rețelei a condus și încă mai conduce la o dezvoltare inegală a teritoriului, cu individualizarea unor poli de creștere economică și decalaje semnificative de dezvoltare între urban și rural.

Alături de rețeaua rutieră de bază, pe teritoriul județului Maramureș se mai dezvoltă și o rețea de drumuri locale, județene și comunale care asigură conectivitatea rutieră a tuturor localităților și obiectivelor economice (Tabelul 2).

Tabelul 2. Denumirea, traseul, poziția kilometrică și lungimea reală a drumurilor clasificate din județul Maramureș (2020)

Nr. crt.	Denumire drum	Traseu drum	Poziția kilometrică		Lungimea reală (km)
			Origine	Destinație	
DRUMURI EUROPENE					
1	DN 1C E58	Limita jud. SĂLAJ - Mesteacăn - Baia Mare - Seini - Limita jud. SATU MARE	114 + 000	181 + 000	67,409
DRUMURI NAȚIONALE					
1	DN 17C	Limita jud. BISTRIȚA-NĂSĂUD - Săcel - Moisei (DN 18)	65 + 061	80 + 843	15,758

2	DN 18	Baia Mare (DN 1C) - Sighetu Marmăției - Vișeu de Sus - Borșa - Prislop - Limita jud. SUCEAVA	0 + 000	180 + 400	181,536
3	DN 18A	Borșa (DN 18) - Băile Borșa	0 + 000	1 + 200	1,200
4	DN 18B	Baia Mare - Copalnic Mănăstur - Târgu Lăpuș - Limita jud. CLUJ	0 + 000	58 + 342	58,535
5	DN 19	Limita jud. SATU MARE - Săpânța - Sighetu Marmăției (DN 18)	195 + 537	235 + 982	40,723
DRUMURI JUDEȚENE					
1	DJ 108A	Limita jud. Sălaj - Țicău - Ulmeni - Tohat - Sălsig - Gărdani - Fărcașa - Sârbi - Tâmaia - Buzești - DJ 193 (Ardusad)	81 + 600	110 + 090	28,490
2	DJ 108D	Limita jud. Sălaj - Ariniș - Rodina - Gărdani (DJ 108A)	28 + 200	44 + 366	16,166
3	DJ 108E	Limita jud. Sălaj - Chelița - Remeți pe Someș - Mireșu Mare - Lucăcești - Dăneștii Chioarului - Pribilești - Mogoșești - Hideaga (DJ 193)	17 + 600	42 + 267	24,667
4	DJ 108P	DJ 108D - Oarța de Jos - Orțăta - Bicăz - Limita jud. Satu Mare	0 + 000	17 + 000	17,000
5	DJ 108T	DJ 108A - Arduzel - Vicea - Limita jud. Sălaj	0 + 000	9 + 500	9,500
6	DJ 109F	Limita jud. Sălaj - Baba - Drăghia - Coroieni - Vălenii Lăpușului - Răzoare - Târgu Lăpuș - Dămăcușeni - Rogoz - Lăpuș - Băiuț - Căvnic - Budești - Ocna Șugatag - Ferești (DN 18)	10 + 367	100 + 937	90,210
7	DJ 109G	Mesteacăan (DN 1C) - Boiu Mare - Frâncenii Boiului - Românești - Sălnița - Vima Mică - Peteritea - DJ 109F	0 + 000	26 + 680	26,680
8	DJ 109I	Seini (DN 1C) - Viile Apei - Limită jud. Satu Mare	0 + 000	5 + 875	5,875
9	DJ 109J	Tăuții Măgherauș (DN 1C) - Aeroport Baia Mare	0 + 000	1 + 250	1,250
10	DJ 109U	Strâmbu Băiuț (DJ 109F) - Băiuț - Botiza (DJ 186D)	0 + 000	22 + 000	22,000
11	DJ 110C	Limita jud. Sălaj - Vima Mare - DJ 109G (Vima Mică)	4 + 500	10 + 300	5,800
12	DJ 171	Limita jud. Bistrița Năsăud - Suci de Sus - Suci de Jos - Rogoz (DJ 109F)	39 + 520	54 + 820	15,300
13	DJ 171A	Suci de Jos (DJ 171) - Groșii Țibleșului (DC19)	0 + 000	10 + 000	10,000
14	DJ 171C	Rogoz (DJ 109F) - Libotin - Cupșeni	0 + 000	11 + 600	11,600
15	DJ 171E	Târgu Lăpuș (DN 18B) - Dumbrava - Stoiceni - Costeni - Cupșeni (DJ 171C)	0 + 000	14 + 000	14,000
16	DJ 182B	Baia Mare (DN 18B) - Satu Nou de Jos - Cătălina - Săcălășeni - Remetea Chioarului - Berchez - Șomcuta Mare - Tulghieș - Mireșu Mare - Remeți pe Someș - Ulmeni - Mânău - Ariniș - Urmeniș - Băița de Sub Codru - Limita. jud. Satu Mare	0 + 000	69 + 100	62,945
17	DJ 182C	DJ 182B - Coaș - Copalnic - Copalnic Mănăstur - Vad - Lăschia - Făurești - DJ 184 (Șurdești)	0 + 000	23 + 800	21,400
18	DJ 182D	DJ 108D - Băsești	0 + 000	4 + 650	4,650
19	DJ 182E	DJ 182B (Berchez) - Berchezoaia - Cetatea Chioarului - Ciolt (DJ 184B)	0 + 000	10 + 550	10,550
20	DJ 182G	DJ 182C - Plopiș	0 + 000	1 + 500	1,500
21	DJ 183	DN 18 - Gutin - Scutului - Cărbunar - Stațiunea Izvoarele - Valea Neagră - Firiza - Baia Mare (DN 18)	0 + 000	34 + 500	34,500
22	DJ 183A	DJ 183 (Stațiunea Izvoarele) - Runcu - Mara (DN 18)	0 + 000	15 + 000	15,000
23	DJ 183C	DN 18 - Mogoșa - Șuioar	0 + 000	13 + 000	13,000

24	DJ 184	Baia Sprie (DN 18) - Șișești - Dănești - Șurdești - Căvnic (DJ 109F)	0 + 000	22 + 578	22,578
25	DJ 184A	Dănești (DJ 184) - Bontăieni - Șindrești - Rus - Dumbrăvița - Chechiș - Coruia - Cătălina - Coltău - Arieșu de Pădure - Finteușu Mic - DN 1C	0 + 000	32 + 150	27,670
26	DJ 184B	Șomcuta Mare (DJ 182B) - Ciolt - Codru Butesei - Preluca Nouă - Copalnic Deal (DN 18B)	0 + 000	26 + 486	26,486
27	DJ 185	Hărniciești (DN 18) - Hoteni - Ocna Șugatag - Călinești - Văleni - Bârsana - Petrova - Bistra - Valea Vișeuului - Lunca la Tisa - Bocicoiu Mare - Crăciunești (DN 18)	0 + 000	71 + 986	65,201
28	DJ 186	Vadu Izei (DN 18) - Oncești - Nănești - Bârsana - Strâmtura - Rozavlea - Șieu - Bogdan Vodă - Dragomirești - Săliștea de Sus - Săcel (DN 17C)	0 + 000	52 + 581	52,581
29	DJ 186A	Rona de Sus (DN 18) - Coștiui - Valea Stejarului (DC 11)	0 + 000	3 + 910	3,910
30	DJ 186B	Ferești (DN 18) - Cornești - Călinești - Sârbi - Budești (DJ 109F)	0 + 000	14 + 610	13,668
31	DJ 186C	Bogdan Vodă (DJ 186) - Ieud	0 + 000	3 + 000	3,000
32	DJ 186D	DJ 186 (Strâmtura) - Slătioara - Glod - Poienile Izei - Botiza - Șieu (DJ 186)	0 + 000	27 + 200	27,200
33	DJ 186E	Poienile Izei (DJ 186D) - Șieu (DJ 186D)	0 + 000	6 + 275	6,275
34	DJ 187	Leordina (DN 18) - Ruscova - Repedea - Poienile de Sub Munte	0 + 000	20 + 000	20,000
35	DJ 187A	Vișeu de Sus (DN 18) - Valea Vaserului - Mănăstirea Valea Scraidei	0 + 000	8 + 000	8,000
36	DJ 187B	Vișeu de Sus (DJ 187A) - Valea Peștilor - Cătușul Obcina - Poienile de Sub Munte	0 + 000	10 + 000	10,000
37	DJ 188	Vișeu de Jos (DN 18) - Bocicoel - Bogdan Vodă (DJ 186)	0 + 000	10 + 850	10,850
38	DJ 193	Limita jud. Satu Mare - Arduș - Colțirea - Hideaga (DN 1C)	41 + 300	54 + 467	13,167
39	DJ 193E	DJ 108D - Asuaju de Jos - Asuaju de Sus - Limita jud. Satu Mare (km 12 + 000) - Limita jud. Satu Mare (km 20 + 325) - Fărcașa (DJ 108A)	0 + 000	22 + 325	14,000
DRUMURI COMUNALE					
1	DC 1	DN 17C (km 79 + 763) - DN 17C (km 77 + 060)	0 + 000	6+000	6,000
2	DC 2	Moisei (DN 18) - Valea Scraidei (DJ 187A)	0 + 000	9+000	9,000
3	DC 4	DJ 187 (Repedea) - Cătușul Tomnatic	0 + 000	4+000	4,000
4	DC 5	Baia Sprie (DN 18) - Chiuzbaia - Cartierul Ferneziu - Baia Mare	0 + 000	14+800	14,800
5	DC 7	Petrova (DN 18) - Crasna Vișeuului	0 + 000	4+000	4,000
6	DC 8	Borșa (DN 18) - Băile Borșa	0 + 000	6+000	6,000
7	DC 10	Oncești (DJ 186) - Ferești (DJ 186B)	0 + 000	3+300	3,300
8	DC 11	Vadu Izei (DN 18) - Valea Stejarului (DJ 186A)	0 + 000	7+632	7,632
9	DC 12	DN 18 - Mănăstirea	0 + 000	1+300	1,300
10	DC 13	Sat Șugatag (DN 18) - Ocna Șugatag (DJ 109F)	0 + 000	3+200	3,200
11	DC 14	Hoteni (DJ 185) - Breb - DJ 109F	0 + 000	5+094	5,094
12	DC 15	Petrova (DN 18) - Strâmtura (DJ 186)	0 + 000	12+600	12,600
13	DC 16	Rona de Sus (DN 18) - Coștiui (DJ 186A)	0 + 000	4+000	4,000
14	DC 17	Rozavlea (DJ 186) - Sălța	0 + 000	4+000	4,000

15	DC 18	Ieud - Ploșor	0 + 000	5+000	5,000
16	DC 18A	Limita jud. Satu Mare - Seini (DN 1C)	6 + 000	9+500	3,500
17	DC 19	Groșii Țibleșului (DJ 171A) - Botiza (DJ 186D)	0 + 000	25+297	25,297
18	DC 20	Vișeu de Jos (DN 18) - Săliște de Sus (DJ 186)	0 + 000	10+600	10,600
19	DC 23	Dumbrăvița (DJ 184A) - Cărbunari (DN 18B)	0 + 000	7+000	7,000
20	DC 24	Dumbrăvița (DJ 184A) - Rus (DC 25)	0 + 000	3+200	3,200
21	DC 25	Tăuții de Sus (DN 18) - Satu Nou de Sus - Rus (DJ 184A)	0 + 000	6+630	6,630
22	DC 26	Tăuții de Sus (DN 18) - Unguraș - Rus (DJ 184A)	0 + 000	5+800	5,800
23	DC 27	Șișești (DJ 184) - Unguraș (DC 26)	0 + 000	3+250	3,250
24	DC 28	Dănești (DJ 184A) - Cetățele - DJ 182C (Șurdești)	0 + 000	5+000	5,000
25	DC 28A	Șișești (DJ 184) - Negreia - DJ 184 (Dănești)	0 + 000	5+500	5,500
26	DC 28B	DJ 184A (Bontăieni) - DC 28 (Cetățele)	0 + 000	1+900	1,900
27	DC 29	DJ 184 (Șurdești) - DC 28 (Cetățele)	0 + 000	2+700	2,700
28	DC 31	Berința (DN 18 B) - Cărpiniș - Șindrești (DJ 184A)	0 + 000	10+750	10,750
29	DC 32	Cernești (DN 18B) - Fânațe - Ciocotiș - Izvoarele	0 + 000	16+800	16,800
30	DC 33	DJ 182C (Făurești) - Ciocotiș (DC 32)	0 + 000	6+800	6,800
31	DC 34	DN 18B (Cernești) - Brebeni	0 + 000	2+400	2,400
32	DC 35	DN 18B (Târgu Lăpuș) - Borcut - Inău	0 + 000	8+000	8,000
33	DC 36	Dumbrava (DJ 171E) - Ciocotiș (DC 32)	0 + 000	12+200	12,200
34	DC 37	Dumbrava (DJ 171E) - Dobricu Lăpușului - DJ 171E	0 + 000	4+600	4,600
35	DC 38	DN 18B - Boiereni	0 + 000	2+200	2,200
36	DC 39	Rohia (DN 18 B) - Fântânele - Vălenii Lăpușului (DJ 109F)	0 + 000	10+100	10,100
37	DC 40	DN 18B - Cufoaia	0 + 000	2+000	2,000
38	DC 41	DN 18B (Rușor) - Măgureni	0 + 000	2+400	2,400
39	DC 42	DJ 109G (Sălnița) - Dealu Corbului - Preluca Veche	0 + 000	10+000	10,000
40	DC 43	Preluca Veche (DC 42) - Preluca Nouă - Aspra - DC 42 (Sălnița)	0 + 000	21+720	19,720
41	DC 44	Berința (DN 18B) - Curtuișu Mic - Coruia (DJ 184A)	0 + 000	8+500	8,500
42	DC 45	DJ 182C - Curtuișu Mic (DC 44)	0 + 000	4+000	4,000
43	DC 46	DJ 182C - Înterâuri - DJ 184B (Preluca Nouă)	0 + 000	13+700	13,700
44	DC 47	Groși (DC 49) - Ocoliș (DC 79)	0 + 000	3+200	3,200
45	DC 48	Groși (DN 18B) - Satu Nou de Jos (DJ 182B)	0 + 000	4+000	4,000
46	DC 49	DC 48 (Groși) - Mănăstirea Habra	0 + 000	3+450	3,450
47	DC 50	DJ 109G - Jugăstreni	0 + 000	3+000	3,000
48	DC 52	Răzoare (DJ 109F) - Groape - Preluca Veche - Măgureni (DC 41)	0 + 000	17+500	17,500
49	DC 54	DJ 171C - Ungureni	0 + 000	6+800	6,800
50	DC 55	Coroieni (DJ 109F) - Vima Mare (DJ 110C)	0 + 000	7+200	7,200
51	DC 56	DJ 109F - Poiana Botizii	0 + 000	5+200	5,200
52	DC 57	Drăghia (DJ 109F) - Dealu Mare	0 + 000	5+500	5,500
53	DC 58	Suciu de Sus (DJ 171A) - Larga	0 + 000	4+850	4,850
54	DC 59	DJ 109G - Prislop	0 + 000	2+000	2,000
55	DC 60	Lăpuș (DJ 109F) - Groșii Țibleșului (DJ 171A)	0 + 000	5+542	5,542
56	DC 61	Valea Chioarului (DN 1C) - Vărai	0 + 000	5+000	5,000

57	DC 62	DC 61 - Durușa	0 + 000	2+500	2,500
58	DC 63	DN 1C - Curtuișu Mare - Fericea	0 + 000	11+050	11,050
59	DC 64	Șomcuta Mare (DN 1C) - Vălenii Șomcutei - Buciumi (DN 1C)	0 + 000	15+000	15,000
60	DC 65	Satulung (DN 1C) - Fersig - Pribilești (DJ 108E)	0 + 000	8+400	8,400
61	DC 67	Satulung (DN 1C) - Mogoșești (DJ 108E)	0 + 000	1+837	1,837
62	DC 68	Lăpușel (DN 1C) - Bozânta Mică - Arieșu de Câmp - DJ 193	0 + 000	8+150	8,150
63	DC 69	DN 1C - Săsar	0 + 000	3+700	3,700
64	DC 70	DN 1C - Mocira	0 + 000	3+800	3,700
65	DC 71	Satulung (DN 1C) - Finteușu Mic (DJ 184A)	0 + 000	1+000	1,000
66	DC 72	DN 1C - Finteușu Mare - Posta	0 + 000	5+500	5,500
67	DC 74	(DJ 182B) Berchez - Posta (DC 72)	0 + 000	3+100	3,100
68	DC 75	Buciumi (DN 1C) - Hovrila - Buteasa - DJ 184B	0 + 000	17+000	17,000
69	DC 76	Remetea Chioarului (DJ 182B) - Posta - Finteușu Mic (DJ 184A)	0 + 000	9+500	9,500
70	DC 77	DJ 182B - Culcea	0 + 000	0+930	0,930
71	DC 79	DJ 182B (Cătălina) - Ocoliș - Chechiș (DJ 184A)	0 + 000	5+624	5,624
72	DC 80	Remetea Chioarului (DJ 182B) - Remecioara - Coaș - Coruia (DJ 184A)	0 + 000	12+000	12,000
73	DC 82	DJ 182B - Iadăra - Stejera	0 + 000	11+050	11,050
74	DC 83	Someș Uileac - DJ 108D	0 + 000	2+400	2,400
75	DC 84	Someș Uileac (DJ 108T) - Mânău (DJ 182B)	0 + 000	3+500	3,500
76	DC 84A	Arduzel (DJ 108T) - Mânău (DJ 182B)	0 + 000	3+350	3,350
77	DC 84B	Ulmeni (DJ 182B) - Arduzel (DC 84A)	0 + 000	3+000	3,000
78	DC 86	DJ 108A - Tămaia	0 + 000	2+150	2,150
79	DC 88	Gară CFR Ulmeni - Chelița (DJ 108E)	0 + 000	2+300	2,300
80	DC 89	Băsești (DJ 182D) - Sălișteța - Stremț	0 + 000	6+053	6,053
81	DC 90	DJ 182D - Odești	0 + 000	7+300	7,300
82	DC 90A	Băița de Sub Codru (DJ 182B) - DC 90	0 + 000	4+200	4,200
83	DC 90B	Băsești (DC 90) - Tămășești (DC 93)	0 + 000	4+200	4,200
84	DC 91	Asuaju de Sus (DJ 193E) - Băița de Sub Codru - Odești (DC 90)	0 + 000	7+500	7,500
85	DC 91A	Sălsig (DJ 108A) - Asuaju de Jos (DJ 193E)	0 + 000	7+500	7,500
86	DC 93	Ariniș (DJ 182B) - Tămășești (DC 90B)	0 + 000	4+900	4,900
87	DC 94	Fărcașa (DJ 108A) - Sârbi - Buzești - Tămaia (DC 86)	0 + 000	7+800	7,800
88	DC 95	DJ 108P - Ciuta	0 + 000	3+000	3,000
89	DC 96	Limita jud. Satu Mare - Corni - Biczaz - Limita jud. Satu Mare	16 + 550	28+500	8,450
90	DC 97	Tăuții Măgherauș (DN 1C) - Bozânta Mare	0 + 000	3+300	3,300
91	DC 98	DN 1C - Bușag	0 + 000	2+900	2,900
92	DC 99	DN 1C - Merișor	0 + 000	2+100	2,100
92	DC 100	Cicârlău (DN 1C) - Bârgău - Limita jud. Satu Mare	0 + 000	1+600	1,600
93	DC 101	Ilba (DN 1C) - Cicârlău	0 + 000	6+300	6,300
95	DC 102	Ilba (DN 1C) - Handalul Ilbei	0 + 000	6+300	6,300
96	DC 103	Tăuții Măgherauș (DN 1C) - Nistru	0 + 000	7+560	7,560
97	DC 104	Tăuții Măgherauș (DN 1C) - Băița - Ulmoasa	0 + 000	12+000	12,000
98	DC 105	DN 1C - Apa Sărată	0 + 000	1+200	1,200

99	DC 106	DN 19 - Piatra (DN 19)	0 + 000	3+170	3,170
100	DC 107	Coruia (DJ 184A) - Cărbunari - DC 31	0 + 000	9+900	9,900
DRUMURI PRIVATE					
1	DP 1	Lăpuș (DJ 109F) - Mănăstirea Nașterea Maicii Domnului	0+000	4+000	4,000
2	DP 2	Rohia (DN 18B) - Mănăstirea Sfânta Ana Rohia	0+000	2+500	2,500

Sursa: HG nr. 782/2014, anexele 1-4.

Configurația spațială a rețelei locale are forme diverse care se încadrează la toate cele trei tipuri de bază: liniară, centripetă și distributivă. Astfel, dacă în zona Depresiunii Maramureșului rețeaua are un pronunțat caracter de liniaritate, în aria depresionară (Depresiunea Baia Mare, Depresiunea Lăpușului) precum și în cele deluroase acestea capătă aspect centripet, iar în zona Culoarului Someșului și, pe alocuri, în Depresiunea Copalnic se apropie de o configurație distributivă. Această stare de fapt s-a reflectat fidel și în dezvoltarea teritorială a județului, mai ales și datorită faptului că, până în anul 2010, această rețea nu a beneficiat de programe de modernizare, infrastructura rutieră degradându-se în unele cazuri până la nivel impracticabil.

Lungimea rețelei de drumuri publice a județului Maramureș în anul 2020 a fost de 1792 km din care: autostrăzi - 0 km, drumuri europene – 67,4 km, drumuri naționale – 297,7 km, drumuri județene – 786,6 km, drumuri comunale – 631,6 km (INS, 2020) (Tabelul 3).

Tabelul 3. Evoluția lungimii drumurilor clasificate din Regiunea de Nord-Vest și județele componente în intervalul 2010-2020

Tip drum	Regiune/ județ	U M	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total drumuri clasificate	Regiunea Nord-Vest	k m	12322	12494	12554	12725	12687	12679	12678	12713	12738	12729	12865
		%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
	Bihor	k m	1545	1545	1544	1545	1545	1545	1545	1547	1547	1547	1577
		%	12,54	12,36	12,30	12,14	12,18	12,19	12,19	12,17	12,14	12,15	12,26
	Bistrița-Năsăud	k m	1509	1581	1600	1607	1624	1618	1618	1618	1596	1604	1602
		%	12,25	12,65	12,74	12,63	12,80	12,76	12,76	12,73	12,53	12,60	12,45
	Cluj	k m	2699	2720	2720	2800	2800	2801	2800	2801	2828	2827	2838
		%	21,90	21,77	21,67	22,00	22,07	22,09	22,09	22,03	22,20	22,21	22,06
	Maramureș	k m	1778	1785	1783	1783	1810	1810	1809	1809	1809	1791	1792
		%	14,43	14,29	14,20	14,01	14,27	14,28	14,27	14,23	14,20	14,07	13,93
	Satu Mare	k m	1647	1682	1715	1778	1686	1658	1659	1691	1711	1713	1717
		%	13,37	13,46	13,66	13,97	13,29	13,08	13,09	13,30	13,43	13,46	13,35
	Sălaj	k m	1714	1751	1761	1781	1791	1791	1791	1791	1791	1791	1911
		%	13,91	14,01	14,03	14,00	14,12	14,13	14,13	14,09	14,06	14,07	14,85

Drumuri naționale	Regiunea Nord-Vest	k m	2265	2302	2326	2329	2337	2338	2336	2339	2369	2396	2404
		%	18,38	18,42	18,53	18,30	18,42	18,44	18,43	18,40	18,60	18,82	18,69
	Bihor	k m	525	525	525	526	526	526	526	528	528	528	537
		%	23,18	22,81	22,57	22,58	22,51	22,50	22,52	22,57	22,29	22,04	22,34
	Bistrița-Năsăud	k m	321	321	321	321	321	322	322	322	315	323	322
		%	14,17	13,94	13,80	13,78	13,74	13,77	13,78	13,77	13,30	13,48	13,39
	Cluj	k m	502	538	538	538	538	539	538	539	566	565	565
		%	22,16	23,37	23,13	23,10	23,02	23,05	23,03	23,04	23,89	23,58	23,50
	Maramureș	k m	365	365	365	365	373	372	371	371	371	373	374
		%	16,11	15,86	15,69	15,67	15,96	15,91	15,88	15,86	15,66	15,57	15,56
	Satu Mare	k m	267	267	291	293	293	293	293	293	303	321	320
		%	11,79	11,60	12,51	12,58	12,54	12,53	12,54	12,53	12,79	13,40	13,31
	Sălaj	k m	285	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286
		%	12,58	12,42	12,30	12,28	12,24	12,23	12,24	12,23	12,07	11,94	11,90
Drumuri județene	Regiunea Nord-Vest	k m	5270	5249	5226	5285	5279	5261	5238	5237	5222	5219	5200
		%	42,77	42,01	41,63	41,53	41,61	41,49	41,32	41,19	41,00	41,00	40,42
	Bihor	k m	990	990	990	990	990	990	990	990	990	990	1013
		%	18,79	18,86	18,94	18,73	18,75	18,82	18,90	18,90	18,96	18,97	19,48
	Bistrița-Năsăud	k m	754	754	754	754	738	731	713	713	698	698	697
		%	14,31	14,36	14,43	14,27	13,98	13,89	13,61	13,61	13,37	13,37	13,40
	Cluj	k m	1294	1279	1279	1279	1279	1279	1279	1279	1279	1279	1290
		%	24,55	24,37	24,47	24,20	24,23	24,31	24,42	24,42	24,49	24,51	24,81
	Maramureș	k m	790	790	786	786	786	785	785	785	785	786	786
		%	14,99	15,05	15,04	14,87	14,89	14,92	14,99	14,99	15,03	15,06	15,12
	Satu Mare	k m	811	804	785	844	854	844	839	838	838	822	810
		%	15,39	15,32	15,02	15,97	16,18	16,04	16,02	16,00	16,05	15,75	15,58
	Sălaj	k m	631	632	632	632	632	632	632	632	632	644	604
		%	11,97	12,04	12,09	11,96	11,97	12,01	12,07	12,07	12,10	12,34	11,62
Drumuri comunale	Regiunea Nord-Vest	k m	4787	4943	5002	5111	5071	5080	5104	5137	5147	5114	5261
		%	38,85	39,56	39,84	40,17	39,97	40,07	40,26	40,41	40,41	40,18	40,89
	Bihor	k m	1460	1460	1460	1460	1460	1485	1485	1485	1485	1485	1455
		%	30,50	29,54	29,19	28,57	28,79	29,23	29,09	28,91	28,85	29,04	27,66

Bistrița-Năsăud	k m	434	506	525	532	565	565	583	583	583	583	583
	%	9,07	10,24	10,50	10,41	11,14	11,12	11,42	11,35	11,33	11,40	11,08
Cluj	k m	903	903	903	983	983	983	983	983	983	983	983
	%	18,86	18,27	18,05	19,23	19,38	19,35	19,26	19,14	19,10	19,22	18,68
Maramureș	k m	623	630	632	632	651	653	653	653	653	632	632
	%	13,01	12,75	12,63	12,37	12,84	12,85	12,79	12,71	12,69	12,36	12,01
Satu Mare	k m	569	611	639	641	539	521	527	560	570	570	587
	%	11,89	12,36	12,77	12,54	10,63	10,26	10,33	10,90	11,07	11,15	11,16
Sălaj	k m	798	833	843	863	873	873	873	873	873	861	1021
	%	16,67	16,85	16,85	16,89	17,22	17,19	17,10	16,99	16,96	16,84	19,41

Sursa: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

Situația detaliată a evoluției lungimii drumurilor clasificate din județul Maramureș în intervalul 2010-2020 este redată în Tabelul 4.

Aceasta a cunoscut o ușoară creștere în ultimul deceniu, de la 1778 km în 2010 la 1792 km în 2020, ceea ce reprezintă un spor de numai 14 km (0,79%) de drumuri publice noi introduse în circuitul economic (Tabelul 5, Figura 2).

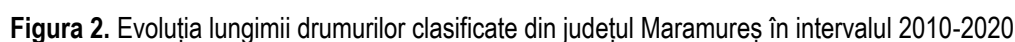
Tabelul 5. Evoluția lungimii infrastructurii rutiere din județul Maramureș pe categorii de drumuri (2010-2020)

Nr. crt.	Tip drum	Lungime (km) 2010		Lungime (km) 2020		Spor 2010-2020	
		(km)	(%)	(km)	(%)	(km)	(%)
1	Autostradă	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2	Drum național	365	20,53	374	20,87	+9	+2,47
3	Drum județean	790	44,43	786	43,86	-4	-0,51
4	Drum comunal	623	35,04	632	35,27	+9	+1,44
5	Total lungime	1778	100,00	1792	100,00	+14	+0,79

Tabelul 4. Lungimea drumurilor clasificate din județul Maramureș pe categorii, în intervalul 2010-2020

Anul	Lungime totală drumuri clasificate (km).	Lungime totală autostrăzi (km)	Pondere lungime autostrăzi din lungimea totală (%)	Lungime totală drumuri naționale (km)	Pondere lungime drumuri naționale din lungimea totală (%)	Lungime totală drumuri județene (km)	Pondere lungime drumuri județene din lungimea totală (%)	Lungime totală drumuri comunale (km)	Pondere lungime drumuri comunale din lungimea totală (%)
2010	1778	0	0,00	365	20,53	790	44,43	623	35,04
2011	1785	0	0,00	365	20,45	790	44,26	630	35,29
2012	1783	0	0,00	365	20,47	786	44,08	632	35,45
2013	1783	0	0,00	365	20,47	786	44,08	632	35,45
2014	1810	0	0,00	373	20,61	786	43,43	651	35,97
2015	1810	0	0,00	372	20,55	785	43,37	653	36,08
2016	1809	0	0,00	371	20,51	785	43,39	653	36,10
2017	1809	0	0,00	371	20,51	785	43,39	653	36,10
2018	1809	0	0,00	371	20,51	785	43,39	653	36,10
2019	1791	0	0,00	373	20,83	786	43,89	632	35,29
2020	1792	0	0,00	374	20,87	786	43,86	632	35,27

Sursa: INS - Baza TEMPO online, 2022



Bar chart showing the length of roads in km for 2010 and 2020 across four categories: Autostradă, Drum național, Drum județean, and Drum comunal. The y-axis ranges from 0 to 900 km. The legend indicates yellow bars for 2010 and brown bars for 2020.

Categorie	2010 (km)	2020 (km)
Autostradă	0	0
Drum național	365	375
Drum județean	785	785
Drum comunal	625	635

Figura 3. Spor lungime drumuri clasificate din județul Maramureș în intervalul 2010-2020

În cazul drumurilor județene se constată în schimb un regres al lungimilor (-4 km) din cauza reclasificării unor drumuri în naționale, ceea ce reprezintă -0,51% față de anul 2010 (Figura 4).

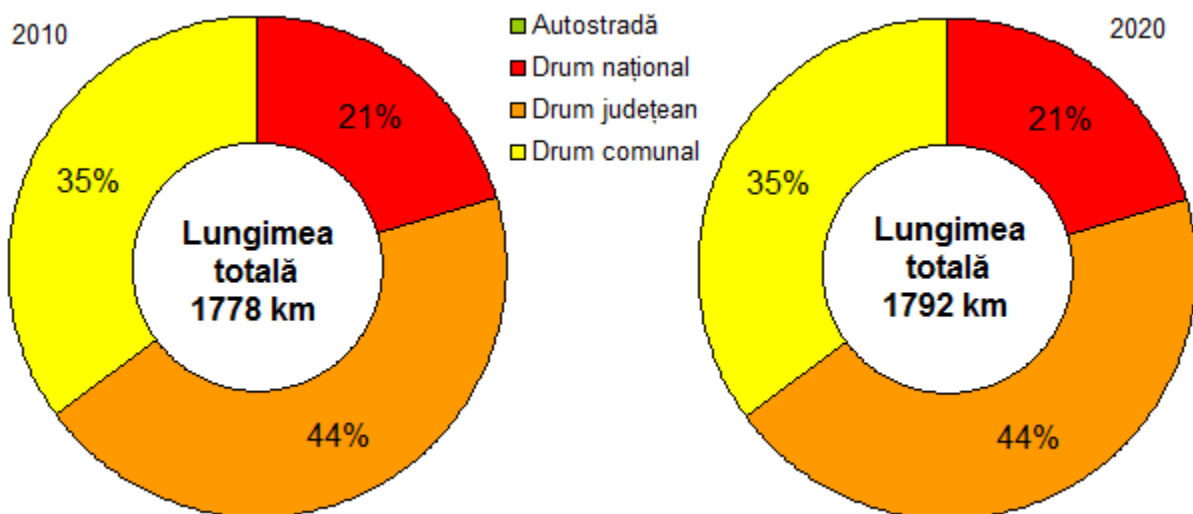


Figura 4. Structura comparativă rețelei de drumuri publice a județului Maramureș între anii 2010 și 2020

În ceea ce privește starea drumurilor publice din județul Maramureș, se observă o serie de modificări și mai spectaculoase, tendința generală fiind aceea de creștere a ponderii drumurilor modernizate. Cu toate eforturile depuse în modernizarea drumurilor clasificate din ultimul deceniu (2010-2020), care sunt demne de apreciat, județul Maramureș (cu 15,25% drumuri clasificate modernizate) se situa, la finele anului 2020, pe locul patru la nivelul Regiunii Nord-Vest, unde lider incontestabil este județul Cluj (29,28%), urmat de județul Bihor (19,83%) și Satu Mare (17,81%) (Tabelul 6).

Tabelul 6. Evoluția lungimii drumurilor clasificate modernizate din Regiunea Nord-Vest și județele componente în intervalul 2010-2020

Tip drum	Regiune/județ	UM	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total drumuri clasificate	Regiunea Nord-Vest	km	3028	3189	3340	3804	3842	3997	4136	4187	4256	4223	4168
		%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
	Bihor	km	752	744	791	814	846	846	862	868	868	868	813
		%	24,82	23,32	23,68	21,40	22,03	21,17	20,84	20,73	20,39	20,55	19,50
	Bistrița-Năsăud	km	380	369	372	447	447	454	435	435	428	404	390
		%	12,55	11,57	11,14	11,75	11,63	11,36	10,52	10,39	10,06	9,57	9,36
	Cluj	km	698	728	797	1091	1105	1218	1316	1317	1377	1233	1200
		%	23,05	22,83	23,86	28,68	28,76	30,47	31,82	31,45	32,35	29,20	28,79
	Maramureș	km	532	554	577	581	609	627	626	626	626	619	625
		%	17,57	17,37	17,28	15,27	15,85	15,69	15,14	14,95	14,71	14,66	15,00
	Satu Mare	km	347	467	475	498	462	479	524	548	564	706	730
		%	11,46	14,64	14,22	13,09	12,02	11,98	12,67	13,09	13,25	16,72	17,51
Drumuri naționale	Sălaj	km	312	312	312	354	354	354	354	374	374	374	391
		%	10,30	9,78	9,34	9,31	9,21	8,86	8,56	8,93	8,79	8,86	9,38
	Regiunea Nord-Vest	km	1965	2004	2042	2098	2135	2162	2188	2188	2218	2235	2275
		%	64,89	62,84	61,14	55,15	55,57	54,09	52,90	52,26	52,11	52,92	54,58
	Bihor	km	426	426	457	460	487	487	484	483	483	483	511
		%	21,68	21,26	22,38	21,93	22,81	22,53	22,12	22,07	21,78	21,61	22,46

	Bistrița-Năsăud	km	289	289	289	289	289	289	289	289	282	290	289	
		%	14,71	14,42	14,15	13,78	13,54	13,37	13,21	13,21	12,71	12,98	12,70	
	Cluj	km	443	482	482	482	460	485	515	516	543	542	542	
		%	22,54	24,05	23,60	22,97	21,55	22,43	23,54	23,58	24,48	24,25	23,82	
	Maramureș	km	343	343	343	347	365	367	366	366	366	368	374	
		%	17,46	17,12	16,80	16,54	17,10	16,98	16,73	16,73	16,50	16,47	16,44	
	Satu Mare	km	253	253	260	265	279	279	279	279	289	297	301	
		%	12,88	12,62	12,73	12,63	13,07	12,90	12,75	12,75	13,03	13,29	13,23	
	Sălaj	km	211	211	211	255	255	255	255	255	255	255	258	
		%	10,74	10,53	10,33	12,15	11,94	11,79	11,65	11,65	11,50	11,41	11,34	
	Drumuri județene	Regiunea Nord-Vest	km	916	891	971	1114	1180	1288	1372	1394	1427	1385	1256
			%	30,25	27,94	29,07	29,28	30,71	32,22	33,17	33,29	33,53	32,80	30,13
		Bihor	km	310	310	327	350	355	355	374	381	381	381	298
			%	33,84	34,79	33,68	31,42	30,08	27,56	27,26	27,33	26,70	27,51	23,73
Bistrița-Năsăud		km	88	77	80	157	157	164	145	145	145	113	100	
		%	9,61	8,64	8,24	14,09	13,31	12,73	10,57	10,40	10,16	8,16	7,96	
Cluj		km	224	210	267	301	337	425	493	493	526	396	355	
		%	24,45	23,57	27,50	27,02	28,56	33,00	35,93	35,37	36,86	28,59	28,26	
Maramureș		km	153	153	157	157	157	170	170	170	170	174	174	
		%	16,70	17,17	16,17	14,09	13,31	13,20	12,39	12,20	11,91	12,56	13,85	
Satu Mare		km	59	59	58	69	94	94	110	110	110	226	231	
		%	6,44	6,62	5,97	6,19	7,97	7,30	8,02	7,89	7,71	16,32	18,39	
Sălaj		km	82	82	82	80	80	80	80	95	95	95	98	
		%	8,95	9,20	8,44	7,18	6,78	6,21	5,83	6,81	6,66	6,86	7,80	
Drumuri comunale	Regiunea Nord-Vest	km	147	294	327	592	527	547	576	605	611	603	637	
		%	4,85	9,22	9,79	15,56	13,72	13,69	13,93	14,45	14,36	14,28	15,28	
	Bihor	km	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	
		%	15,65	7,82	7,03	3,89	4,36	4,20	3,99	3,80	3,76	3,81	3,61	
	Bistrița-Năsăud	km	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	
		%	2,04	1,02	0,92	0,17	0,19	0,18	0,17	0,17	0,16	0,17	0,16	
	Cluj	km	31	36	48	308	308	308	308	308	308	295	303	
		%	21,09	12,24	14,68	52,03	58,44	56,31	53,47	50,91	50,41	48,92	47,57	
	Maramureș	km	36	58	77	77	87	90	90	90	90	77	77	
		%	24,49	19,73	23,55	13,01	16,51	16,45	15,63	14,88	14,73	12,77	12,09	
	Satu Mare	km	35	155	157	164	89	106	135	159	165	183	198	
		%	23,81	52,72	48,01	27,70	16,89	19,38	23,44	26,28	27,00	30,35	31,08	
	Sălaj	km	19	19	19	19	19	19	19	24	24	24	35	
		%	12,93	6,46	5,81	3,21	3,61	3,47	3,30	3,97	3,93	3,98	5,49	

Sursa: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

Progrese în modernizarea infrastructurii rutiere din cadrul județului Maramureș s-au realizat la toate tipurile de drumuri clasificate. Prin comparație, în cadrul Regiunii Nord-Vest, județul Maramureș se situa, la finele anului 2020, pe poziția a treia în privința gradului de modernizare a drumurilor naționale (16,44%), pe poziția a patra în privința drumurilor județene (14,67%) și, din nou, pe poziția a treia în cazul drumurilor comunale (12,09%), unde lider este tot județul Cluj.

Dacă privim procesul de modernizare a drumurilor clasificate din perspectivă evolutivă la scara întregii regiuni, constatăm că, în perioada 2010-2020, la nivelul județului Maramureș, ponderea drumurilor modernizate se reduce prin comparație cu alte județe, de la 17,57% în 2010 la 15,00% în 2020. Această scădere în valori relative se datorează eforturilor de modernizare realizate de celelalte județe din cadrul Regiunii Nord-Vest. Scăderea este constatată și în cazul analizei gradului de modernizare pe categorii de drumuri clasificate.

Dacă, însă, analizăm același proces la scară județeană, situația se modifică substanțial, în sensul observării creșterii gradului de modernizare a tuturor categoriilor de drumuri clasificate. În cazul județului Maramureș se observă creșteri la toate categoriile de drumuri, cele mai semnificative fiind în cazul modernizării drumurilor comunale, unde se constată o dublare a numărului de kilometri modernizați (Tabelul 7).

Tabelul 7. Evoluția lungimii drumurilor modernizate în Regiunea Nord-Vest și județele componente (2010-2020)

Nr. crt.	Tip drum	Lungime (km) 2010		Lungime (km) 2020		Spor 2010-2020		Rată creștere (%)
		(km)	Pondere din total drumuri (%)	(km)	Pondere din total drumuri (%)	(km)	(%)	
Total drumuri clasificate								
1	România	25171	100,00	39189	100,00	+14018	0	+55,69
2	Regiunea Nord-Vest	3028	12,03	4168	10,64	+1140	-1,39	+37,65
3	Bihor	752	24,82	813	19,50	+61	-5,32	+8,11
4	Bistrița-Năsăud	380	12,55	390	9,36	+10	-3,19	+2,63
5	Cluj	698	23,05	1200	28,79	+502	+5,74	+71,92
6	Maramureș	532	17,57	625	15,00	+93	-2,57	+17,48
7	Satu Mare	347	11,46	730	17,51	+383	+6,05	+110,37
8	Sălaj	312	10,30	321	9,38	+9	-0,92	+2,88
Drumuri naționale								
1	Regiunea Nord-Vest	1965	64,89	2275	54,58	+310	-10,31	+15,78
2	Bihor	426	21,68	511	22,46	+85	+0,78	+19,95
3	Bistrița-Năsăud	289	14,71	289	12,70	0	-2,01	0,00
4	Cluj	443	22,54	542	23,82	+99	+1,28	+22,35
5	Maramureș	343	17,46	374	16,44	+31	-1,02	+9,04
6	Satu Mare	253	12,88	301	13,23	+48	+0,35	+18,97
7	Sălaj	211	10,74	258	11,34	+47	+0,6	+22,27
Drumuri județene								
1	Regiunea Nord-Vest	916	30,25	1256	30,13	+340	-0,12	+37,12
2	Bihor	310	33,84	298	23,73	-12	-10,11	-3,87
3	Bistrița-Năsăud	88	9,61	100	7,96	+12	-1,65	+13,64
4	Cluj	224	24,45	355	28,26	+131	3,81	+58,48
5	Maramureș	153	16,70	174	13,85	+21	-2,85	+13,73
6	Satu Mare	59	6,44	231	18,39	+172	+11,95	+291,53
7	Sălaj	82	8,95	98	7,80	+16	-1,15	+19,51

Drumuri comunale								
1	Regiunea Nord-Vest	147	4,85	637	15,28	+490	+10,43	+333,33
2	Bihor	23	15,65	23	3,61	0	-12,04	0,00
3	Bistrița-Năsăud	3	2,04	1	0,16	-2	-1,88	-66,67
4	Cluj	31	21,09	303	47,57	+272	+26,48	+877,42
5	Maramureș	36	24,49	77	12,09	+41	-12,4	+113,89
6	Satu Mare	35	23,81	198	31,08	+163	+7,27	+465,71
7	Sălaj	19	12,93	35	5,49	+16	-7,44	+84,21

Sursa: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

Cu toate acestea, dacă ne raportăm la lungimea totală a drumurilor clasificate, vom observa că, la nivelul anului 2020, județul Maramureș are încă valori reduse de modernizare a drumurilor județene (22,14%) și comunale (12,18%), drumurile naționale, conform statisticii oficiale, fiind modernizate în întregime (Tabelul 8).

Tabelul 8. Evoluția lungimii drumurilor clasificate și celor modernizate din Regiunea Nord-Vest și județele componente, în intervalul 2010-2020

Tip drum	Regiune/ județ	T i p	UM	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total drumuri clasificate	Regiunea Nord-Vest	T	km	12322	12494	12554	12725	12687	12679	12678	12713	12738	12729	12865
		M	km	3028	3189	3340	3804	3842	3997	4136	4187	4256	4223	4168
		P	%	24,57	25,52	26,61	29,89	30,28	31,52	32,62	32,93	33,41	33,18	32,40
	Bihor	T	km	2975	2975	2975	2976	2976	3001	3001	3003	3003	3003	3005
		M	km	759	759	807	833	865	865	881	887	887	887	832
		P	%	25,51	25,51	27,13	27,99	29,07	28,82	29,36	29,54	29,54	29,54	27,69
	Bistrița-Năsăud	T	km	1509	1581	1600	1607	1624	1618	1618	1618	1596	1604	1602
		M	km	380	369	372	447	447	454	435	435	428	404	390
		P	%	25,18	23,34	23,25	27,82	27,52	28,06	26,89	26,89	26,82	25,19	24,34
	Cluj	T	km	2699	2720	2720	2800	2800	2801	2800	2801	2828	2827	2838
		M	km	698	728	797	1091	1105	1218	1316	1317	1377	1233	1200
		P	%	25,86	26,76	29,30	38,96	39,46	43,48	47,00	47,02	48,69	43,62	42,28
	Maramureș	T	km	1778	1785	1783	1783	1810	1810	1809	1809	1809	1791	1792
		M	km	532	554	577	581	609	627	626	626	626	619	625
		P	%	29,92	31,04	32,36	32,59	33,65	34,64	34,60	34,60	34,60	34,56	34,88
	Satu Mare	T	km	1647	1682	1715	1778	1686	1658	1659	1691	1711	1713	1717
		M	km	347	467	475	498	462	479	524	548	564	706	730
		P	%	21,07	27,76	27,70	28,01	27,40	28,89	31,59	32,41	32,96	41,21	42,52
	Sălaj	T	km	1714	1751	1761	1781	1791	1791	1791	1791	1791	1791	1911
		M	km	312	312	312	354	354	354	354	374	374	374	391
		P	%	18,20	17,82	17,72	19,88	19,77	19,77	19,77	20,88	20,88	20,88	20,46
Drumuri naționale	Regiunea Nord-Vest	T	km	2265	2302	2326	2329	2337	2338	2336	2339	2369	2396	2404
		M	km	1965	2004	2042	2098	2135	2162	2188	2188	2218	2235	2275
		P	%	86,75	87,05	87,79	90,08	91,36	92,47	93,66	93,54	93,63	93,28	94,63
	Bihor	T	km	525	525	525	526	526	526	526	528	528	528	537

Drumuri județene		M	km	426	426	457	460	487	487	484	483	483	483	511
		P	%	81,14	81,14	87,05	87,45	92,59	92,59	92,02	91,48	91,48	91,48	95,16
		T	km	321	321	321	321	321	322	322	322	315	323	322
	Bistrița-Năsăud	M	km	289	289	289	289	289	289	289	289	282	290	289
		P	%	90,03	90,03	90,03	90,03	90,03	89,75	89,75	89,75	89,52	89,78	89,75
		T	km	502	538	538	538	538	539	538	539	566	565	565
	Cluj	M	km	443	482	482	482	460	485	515	516	543	542	542
		P	%	88,25	89,59	89,59	89,59	85,50	89,98	95,72	95,73	95,94	95,93	95,93
		T	km	365	365	365	365	373	372	371	371	371	373	374
	Maramureș	M	km	343	343	343	347	365	367	366	366	366	368	374
		P	%	93,97	93,97	93,97	95,07	97,86	98,66	98,65	98,65	98,65	98,66	100,00
		T	km	267	267	291	293	293	293	293	293	303	321	320
	Satu Mare	M	km	253	253	260	265	279	279	279	279	289	297	301
		P	%	94,76	94,76	89,35	90,44	95,22	95,22	95,22	95,22	95,38	92,52	94,06
		T	km	285	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286
	Sălaj	M	km	211	211	211	255	255	255	255	255	255	255	258
		P	%	74,04	73,78	73,78	89,16	89,16	89,16	89,16	89,16	89,16	89,16	90,21
		T	km	5270	5249	5226	5285	5279	5261	5238	5237	5222	5219	5200
Drumuri comunale	Regiunea Nord-Vest	M	km	916	891	971	1114	1180	1288	1372	1394	1427	1385	1256
		P	%	17,38	16,97	18,58	21,08	22,35	24,48	26,19	26,62	27,33	26,54	24,15
		T	km	990	990	990	990	990	990	990	990	990	990	1013
	Bihor	M	km	310	310	327	350	355	355	374	381	381	381	298
		P	%	31,31	31,31	33,03	35,35	35,86	35,86	37,78	38,48	38,48	38,48	29,42
		T	km	754	754	754	754	738	731	713	713	698	698	697
	Bistrița-Năsăud	M	km	88	77	80	157	157	164	145	145	145	113	100
		P	%	11,67	10,21	10,61	20,82	21,27	22,44	20,34	20,34	20,77	16,19	14,35
		T	km	1294	1279	1279	1279	1279	1279	1279	1279	1279	1279	1290
	Cluj	M	km	224	210	267	301	337	425	493	493	526	396	355
		P	%	17,31	16,42	20,88	23,53	26,35	33,23	38,55	38,55	41,13	30,96	27,52
		T	km	790	790	786	786	786	785	785	785	785	786	786
	Maramureș	M	km	153	153	157	157	157	170	170	170	170	174	174
		P	%	19,37	19,37	19,97	19,97	19,97	21,66	21,66	21,66	21,66	22,14	22,14
		T	km	811	804	785	844	854	844	839	838	838	822	810
	Satu Mare	M	km	59	59	58	69	94	94	110	110	110	226	231
		P	%	7,27	7,34	7,39	8,18	11,01	11,14	13,11	13,13	13,13	27,49	28,52
		T	km	631	632	632	632	632	632	632	632	632	644	604
	Sălaj	M	km	82	82	82	80	80	80	80	95	95	95	98
		P	%	13,00	12,97	12,97	12,66	12,66	12,66	12,66	15,03	15,03	14,75	16,23
		T	km	4787	4943	5002	5111	5071	5080	5104	5137	5147	5114	5261
	Regiunea Nord-Vest	M	km	147	294	327	592	527	547	576	605	611	603	637
		P	%	3,07	5,95	6,54	11,58	10,39	10,77	11,29	11,78	11,87	11,79	12,11
		T	km	1460	1460	1460	1460	1460	1485	1485	1485	1485	1485	1455
	Bihor	M	km	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
		P	%	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,55	1,55	1,55	1,55	1,55	1,58
		T	km	434	506	525	532	565	565	583	583	583	583	583
	Bistrița-Năsăud	M	km	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1
		P	%	0,69	0,59	0,57	0,19	0,18	0,18	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17
		T	km	903	903	903	983	983	983	983	983	983	983	983

		M	km	31	36	48	308	308	308	308	308	308	295	303
		P	%	3,43	3,99	5,32	31,33	31,33	31,33	31,33	31,33	31,33	30,01	30,82
	Maramureș	T	km	623	630	632	632	651	653	653	653	653	632	632
		M	km	36	58	77	77	87	90	90	90	90	77	77
		P	%	5,78	9,21	12,18	12,18	13,36	13,78	13,78	13,78	13,78	12,18	12,18
	Satu Mare	T	km	569	611	639	641	539	521	527	560	570	570	587
		M	km	35	155	157	164	89	106	135	159	165	183	198
		P	%	6,15	25,37	24,57	25,59	16,51	20,35	25,62	28,39	28,95	32,11	33,73
	Sălaj	T	km	798	833	843	863	873	873	873	873	873	861	1021
		M	km	19	19	19	19	19	19	19	24	24	24	35
		P	%	2,38	2,28	2,25	2,20	2,18	2,18	2,18	2,75	2,75	2,79	3,43

T – lungime totală drumuri; M – lungime drumuri modernizate; P – pondere drumuri modernizate din lungimea totală drumuri.

Sursa: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

Se poate observa totuși o creștere constantă a ponderii drumurilor modernizate din lungimea totală în ultimul deceniu, dar cu totul insuficientă în cazul drumurilor județene și comunale, care asigură conectivitatea intrajudețeană și locală, fapt ce se resfrângă puternic în economia județului (Figura 5).

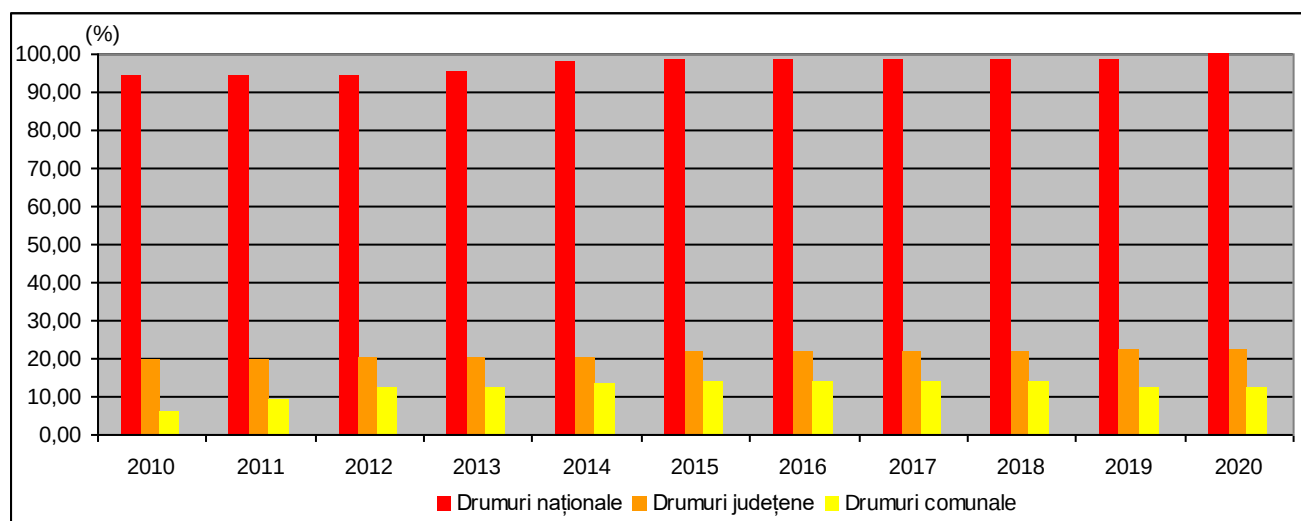


Figura 5. Evoluția ponderii drumurilor modernizate naționale, județene și comunale din lungimea totală, în județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

La nivelul anului 2020, drumurile nemodernizate sunt încă dominante în cadrul județului Maramureș, acestea deținând o pondere de 65,12%. Dacă în cazul drumurilor naționale statistica oficială raportează 100% grad de modernizare, în cazul drumurilor județene ponderea drumurilor nemodernizate este de 77,86%, iar a celor comunale de 87,82%.

Situația drumurilor nemodernizate analizate pe tipuri de îmbrăcămînți rutiere, în context regional și județean, scoate în evidență o serie de alte particularități evolutive importante, care pot influența mai departe strategia adoptată în privința modernizării infrastructurii rutiere.

Spre exemplu, în 2020, în cazul drumurilor clasificate cu îmbrăcămînți rutiere asfaltice ușoare, județul Maramureș era pe poziția a cincea în cadrul Regiunii Nord-Vest după ponderea deținută, drumurile județene fiind preponderent echipate cu astfel de îmbrăcămînți (Tabelul 9).

Tabelul 9. Evoluția lungimii drumurilor clasificate cu îmbrăcămînți ușoare din Regiunea Nord-Vest și județele componente, în intervalul 2010-2020

Tip drum	Regiune/ județ	UM	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total drumuri clasificate	Regiunea Nord-Vest	km	3563	3643	3665	3742	3793	3846	3871	3983	4005	4272	4708
		%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
	Bihor	km	579	576	533	528	499	499	500	501	501	500	658
		%	16,26	15,82	14,54	14,12	13,15	12,96	12,92	12,58	12,50	11,71	13,98
	Bistrița-Năsăud	km	339	374	418	374	375	453	565	580	592	679	703
		%	9,51	10,27	11,41	9,99	9,89	11,78	14,60	14,56	14,78	15,89	14,93
	Cluj	km	764	763	742	843	842	750	670	670	660	922	989
		%	21,44	20,94	20,25	22,53	22,20	19,50	17,31	16,82	16,48	21,58	21,01
	Maramureș	km	473	514	514	518	517	576	576	576	576	593	588
		%	13,28	14,11	14,02	13,84	13,63	14,98	14,88	14,46	14,38	13,88	12,49
	Satu Mare	km	672	632	625	678	673	662	652	653	673	574	569
		%	18,86	17,35	17,05	18,12	17,74	17,21	16,84	16,39	16,80	13,44	12,09
	Sălaj	km	572	617	665	627	711	730	730	823	823	823	1018
		%	16,05	16,94	18,14	16,76	18,75	18,98	18,86	20,66	20,55	19,26	21,62
Drumuri naționale	Regiunea Nord-Vest	km	254	255	222	197	170	158	130	133	133	138	106
		%	7,13	7,00	6,06	5,26	4,48	4,11	3,36	3,34	3,32	3,23	2,25
	Bihor	km	96	96	65	66	39	39	42	45	45	45	26
		%	37,80	37,65	29,28	33,50	22,94	24,68	32,31	33,83	33,83	32,61	24,53
	Bistrița-Năsăud	km	15	15	14	14	14	15	15	15	15	15	15
		%	5,91	5,88	6,31	7,11	8,24	9,49	11,54	11,28	11,28	10,87	14,15
	Cluj	km	44	44	44	44	67	54	23	23	23	23	23
		%	17,32	17,25	19,82	22,34	39,41	34,18	17,69	17,29	17,29	16,67	21,70
	Maramureș	km	14	14	14	14	5	5	5	5	5	5	0
		%	5,51	5,49	6,31	7,11	2,94	3,16	3,85	3,76	3,76	3,62	0,00
	Satu Mare	km	14	14	14	28	14	14	14	14	14	19	14
		%	5,51	5,49	6,31	14,21	8,24	8,86	10,77	10,53	10,53	13,77	13,21
	Sălaj	km	71	72	71	31	31	31	31	31	31	31	28
		%	27,95	28,24	31,98	15,74	18,24	19,62	23,85	23,31	23,31	22,46	26,42
Drumuri județene	Regiunea Nord-Vest	km	2734	2759	2778	2735	2720	2768	2751	2765	2761	2983	3305
		%	76,73	75,73	75,80	73,09	71,71	71,97	71,07	69,42	68,94	69,83	70,20
	Bihor	km	449	449	438	438	438	438	438	438	438	438	617
		%	16,42	16,27	15,77	16,01	16,10	15,82	15,92	15,84	15,86	14,68	18,67
	Bistrița-Năsăud	km	297	324	338	270	271	321	373	388	400	487	511
		%	10,86	11,74	12,17	9,87	9,96	11,60	13,56	14,03	14,49	16,33	15,46
	Cluj	km	687	686	665	640	616	537	488	488	472	679	734
		%	25,13	24,86	23,94	23,40	22,65	19,40	17,74	17,65	17,10	22,76	22,21
	Maramureș	km	374	376	376	380	388	447	447	447	447	464	464
		%	13,68	13,63	13,53	13,89	14,26	16,15	16,25	16,17	16,19	15,55	14,04
	Satu Mare	km	556	556	549	593	574	573	553	552	552	454	455

		%	20,34	20,15	19,76	21,68	21,10	20,70	20,10	19,96	19,99	15,22	13,77
	Sălaj	km	371	368	412	414	433	452	452	452	452	461	524
		%	13,57	13,34	14,83	15,14	15,92	16,33	16,43	16,35	16,37	15,45	15,85
Drumuri comunale	Regiunea Nord-Vest	km	575	629	665	810	903	920	990	1085	1111	1151	1297
		%	16,14	17,27	18,14	21,65	23,81	23,92	25,57	27,24	27,74	26,94	27,55
	Bihor	km	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198
		%	34,43	31,48	29,77	24,44	21,93	21,52	20,00	18,25	17,82	17,20	15,27
	Bistrița-Năsăud	km	27	35	66	90	90	117	177	177	177	177	177
		%	4,70	5,56	9,92	11,11	9,97	12,72	17,88	16,31	15,93	15,38	13,65
	Cluj	km	33	33	33	159	159	159	159	159	165	220	232
		%	5,74	5,25	4,96	19,63	17,61	17,28	16,06	14,65	14,85	19,11	17,89
	Maramureș	km	85	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124
		%	14,78	19,71	18,65	15,31	13,73	13,48	12,53	11,43	11,16	10,77	9,56
	Satu Mare	km	102	62	62	57	85	75	85	87	107	101	100
		%	17,74	9,86	9,32	7,04	9,41	8,15	8,59	8,02	9,63	8,77	7,71
	Sălaj	km	130	177	182	182	247	247	247	340	340	331	466
		%	22,61	28,14	27,37	22,47	27,35	26,85	24,95	31,34	30,60	28,76	35,93

Sursa: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

Pe categorii de drumuri, la nivelul județului Maramureș, se constată o creștere semnificativă a utilizării acestei soluții pentru drumurile județene în intervalul analizat, cu precădere după anul 2015, fiind urmate de drumurile comunale. În cazul drumurilor comunale se observă o limitare a utilizării acestei soluții în cazul a cca. 125 km de drumuri, restul fiind pietruite sau de pământ. O situație aparte se observă în cazul drumurilor naționale, care, începând cu anul 2020, sunt integral modernizate și nu dispun de alte tipuri de îmbrăcămînți rutiere, decât cele specifice unui drum modernizat – îmbrăcăminte asfaltică definitivă (Figura 6).

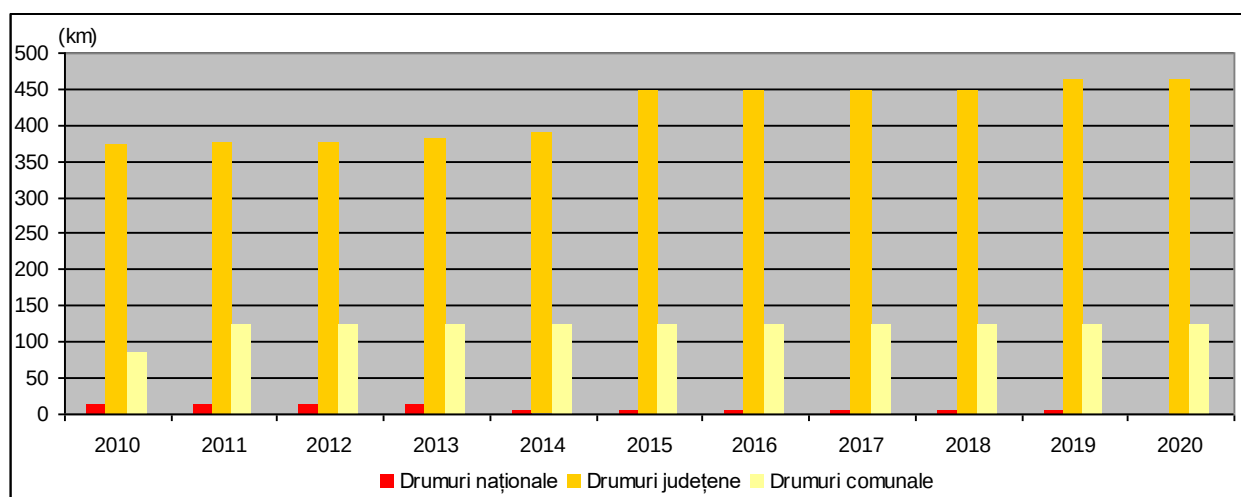


Figura 6. Evoluția lungimii drumurilor clasificate cu îmbrăcămînți asfactice ușoare din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

Drumurile pietruite reprezintă soluția constructivă cel mai frecvent utilizată în cazul drumurilor de clasă tehnică inferioară din Regiunea Nord-Vest, județul Maramureș nefăcând excepție de la această regulă.

Astfel, în perioada analizată, se poate observa că județul Maramureș s-a poziționat constant pe poziția a doua ca pondere drumuri pietruite, după județul Cluj, acest tip de îmbrăcăminte fiind reprezentativ pentru drumurile comunale (Tabelul 10, Figura 7).

Tabelul 10. Evoluția lungimii drumurilor clasificate pietruite din Regiunea Nord-Vest și județele componente în intervalul 2010-2020

Tip drum	Regiune/ județ	UM	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total drumuri clasificate	Regiunea Nord-Vest	km	3687	3613	3530	3316	3192	3035	2885	2805	2787	2619	2426
		%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
	Bihor	km	246	247	241	217	213	214	196	190	190	190	126
		%	6,67	6,83	6,82	6,53	6,66	7,05	6,79	6,76	6,81	7,26	5,18
	Bistrița-Năsăud	km	476	532	524	536	540	452	366	351	356	301	289
		%	12,91	14,72	14,84	16,16	16,92	14,89	12,69	12,51	12,77	11,49	11,91
	Cluj	km	866	858	813	642	629	609	590	598	580	494	488
		%	23,49	23,75	23,03	19,36	19,71	20,07	20,45	21,32	20,81	18,86	20,12
	Maramureș	km	606	503	486	478	478	441	441	441	441	413	413
		%	16,44	13,92	13,77	14,41	14,97	14,53	15,29	15,72	15,82	15,77	17,02
	Satu Mare	km	301	303	333	315	259	241	215	221	216	217	207
		%	8,16	8,39	9,43	9,50	8,11	7,94	7,45	7,88	7,75	8,29	8,53
	Sălaj	km	591	570	533	530	476	457	457	385	385	385	314
		%	16,03	15,78	15,10	15,98	14,91	15,06	15,84	13,73	13,81	14,70	12,94
Drumuri naționale	Regiunea Nord-Vest	km	46	43	62	34	32	18	18	18	18	18	18
		%	1,25	1,19	1,76	1,03	1,00	0,59	0,62	0,64	0,65	0,69	0,74
	Bihor	km	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	6,52	6,98	4,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Bistrița-Năsăud	km	17	17	18	18	18	18	18	18	18	18	18
		%	36,96	39,53	29,03	52,94	56,25	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
	Cluj	km	15	12	12	12	11	0	0	0	0	0	0
		%	32,61	27,91	19,35	35,29	34,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Maramureș	km	8	8	8	4	3	0	0	0	0	0	0
		%	17,39	18,60	12,90	11,76	9,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Satu Mare	km	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0,00	0,00	27,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Sălaj	km	3	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	6,52	6,98	6,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Drumuri județene	Regiunea Nord-Vest	km	1230	1221	1120	1083	1035	906	823	786	777	632	505
		%	33,36	33,79	31,73	32,66	32,42	29,85	28,53	28,02	27,88	24,13	20,82
	Bihor	km	217	217	211	188	183	183	164	157	157	157	93
		%	17,64	17,77	18,84	17,36	17,68	20,20	19,93	19,97	20,21	24,84	18,42
	Bistrița-Năsăud	km	262	255	250	247	241	180	136	121	126	71	59
		%	21,30	20,88	22,32	22,81	23,29	19,87	16,52	15,39	16,22	11,23	11,68
	Cluj	km	315	315	282	273	261	252	233	233	219	147	149
		%	25,61	25,80	25,18	25,21	25,22	27,81	28,31	29,64	28,19	23,26	29,50
	Maramureș	km	189	187	179	175	167	133	133	133	133	114	114
		%	15,37	15,32	15,98	16,16	16,14	14,68	16,16	16,92	17,12	18,04	22,57
	Satu Mare	km	78	74	63	65	67	61	60	60	60	58	41
		%	6,34	6,06	5,62	6,03	6,48	6,71	6,71	6,71	6,71	6,38	3,34

		%	6,34	6,06	5,63	6,00	6,47	6,73	7,29	7,63	7,72	9,18	8,12
	Sălaj	km	169	173	135	135	116	97	97	82	82	85	49
		%	13,74	14,17	12,05	12,47	11,21	10,71	11,79	10,43	10,55	13,45	9,70
Drumuri comunale	Regiunea Nord-Vest	km	2411	2349	2348	2199	2125	2111	2044	2001	1992	1969	1903
		%	65,39	65,02	66,52	66,31	66,57	69,56	70,85	71,34	71,47	75,18	78,44
	Bihor	km	627	627	627	627	627	652	652	652	652	652	622
		%	26,01	26,69	26,70	28,51	29,51	30,89	31,90	32,58	32,73	33,11	32,69
	Bistrița-Năsăud	km	197	260	256	271	281	254	212	212	212	212	212
		%	8,17	11,07	10,90	12,32	13,22	12,03	10,37	10,59	10,64	10,77	11,14
	Cluj	km	536	531	519	357	357	357	357	365	361	347	339
		%	22,23	22,61	22,10	16,23	16,80	16,91	17,47	18,24	18,12	17,62	17,81
	Maramureș	km	409	308	299	299	308	308	308	308	308	299	299
		%	16,96	13,11	12,73	13,60	14,49	14,59	15,07	15,39	15,46	15,19	15,71
	Satu Mare	km	223	229	253	250	192	180	155	161	156	159	166
		%	9,25	9,75	10,78	11,37	9,04	8,53	7,58	8,05	7,83	8,08	8,72
	Sălaj	km	419	394	394	395	360	360	360	303	303	300	265
		%	17,38	16,77	16,78	17,96	16,94	17,05	17,61	15,14	15,21	15,24	13,93

Sursa: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

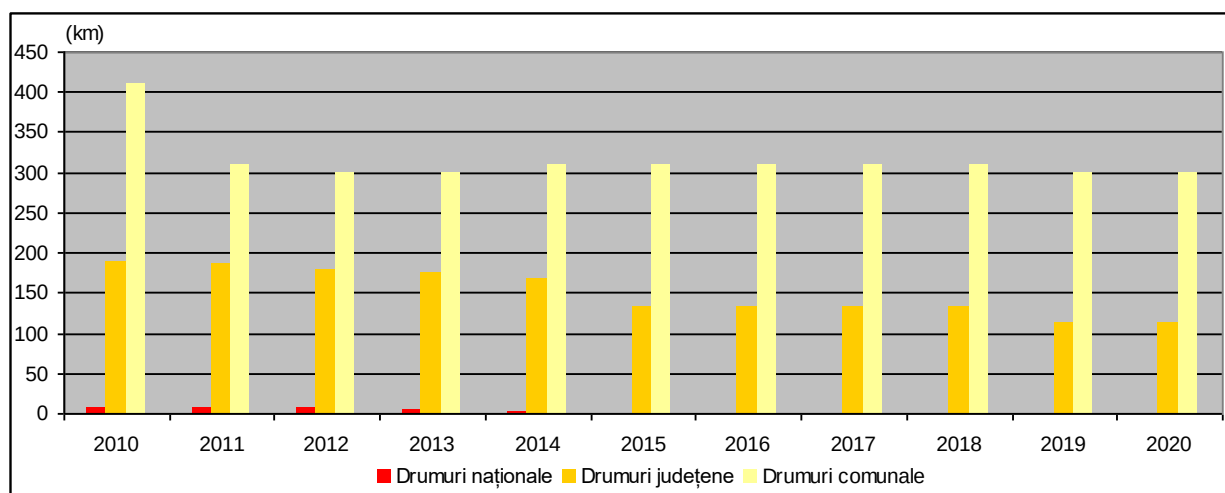


Figura 7. Evoluția lungimii drumurilor clasificate pietruite din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

Drumurile de pământ sunt întotdeauna cea mai mare provocare a administrațiilor publice dar și a comunităților locale care sunt nevoite să gestioneze problemele generate de către acestea în circulație (viteză redusă, grad scăzut de confort, uzură ridicată a autovehiculelor, degradare fizică accentuată, impracticabilitatea în sezonul rece etc.). În cadrul perioadei analizate, din păcate, atât la nivelul Regiunii Nord-Vest cât și a județelor aferente, încă există fie sectoare fie drumuri în totalitate de pământ, județul Maramureș fiind unul dintre județele cu importante ponderi de astfel de drumuri, la finele anului 2020 acesta situându-se pe locul patru în cadrul regiunii (Tabelul 11).

Tabelul 11. Evoluția lungimii drumurilor clasificate de pământ din Regiunea Nord-Vest și județele componente, în intervalul 2010-2020

Tip drum	Regiune/ județ	UM	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total drumuri clasificate	Regiunea Nord-Vest	km	2044	2049	2019	1863	1860	1801	1786	1738	1690	1615	1633
		%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
	Bihor	km	51	51	51	55	54	55	55	56	57	58	48
		%	2,50	2,47	2,52	2,93	2,92	3,04	3,08	3,24	3,36	3,59	2,94
	Bistrița-Năsăud	km	314	306	286	250	262	259	252	252	220	220	220
		%	15,36	14,93	14,17	13,42	14,09	14,38	14,11	14,50	13,02	13,62	13,47
	Cluj	km	371	371	368	224	224	224	224	216	211	178	161
		%	18,15	18,11	18,23	12,02	12,04	12,44	12,54	12,43	12,49	11,02	9,86
	Maramureș	km	167	214	206	206	206	166	166	166	166	166	166
		%	8,17	10,44	10,20	11,06	11,08	9,22	9,29	9,55	9,82	10,28	10,17
	Satu Mare	km	327	280	282	287	292	276	268	269	258	216	211
		%	16,00	13,67	13,97	15,41	15,70	15,32	15,01	15,48	15,27	13,37	12,92
	Sălaj	km	239	252	251	270	250	250	250	209	209	209	258
		%	11,69	12,30	12,43	14,49	13,44	13,88	14,00	12,03	12,37	12,94	15,80
Drumuri naționale	Regiunea Nord-Vest	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
		%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,31	0,31
	Bihor	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Bistrița-Năsăud	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Cluj	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Maramureș	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Satu Mare	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
		%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	100,00
	Sălaj	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Drumuri județene	Regiunea Nord-Vest	km	390	378	357	353	344	299	292	292	257	219	204
		%	19,08	18,45	17,68	18,95	18,49	16,60	16,35	16,80	15,21	13,56	12,49
	Bihor	km	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	5
		%	3,59	3,70	3,92	3,97	4,07	4,68	4,79	4,79	5,45	6,39	2,45
	Bistrița-Năsăud	km	107	98	86	80	69	66	59	59	27	27	27
		%	27,44	25,93	24,09	22,66	20,06	22,07	20,21	20,21	10,51	12,33	13,24
	Cluj	km	68	68	65	65	65	65	65	65	62	57	52
		%	17,44	17,99	18,21	18,41	18,90	21,74	22,26	22,26	24,12	26,03	25,49
	Maramureș	km	74	74	74	74	74	35	35	35	35	34	34
		%	18,97	19,58	20,73	20,96	21,51	11,71	11,99	11,99	13,62	15,53	16,67
	Satu Mare	km	118	115	115	117	119	116	116	116	116	84	83
		%	30,26	30,42	32,21	33,14	34,59	38,80	39,73	39,73	45,14	38,36	40,69
	Sălaj	km	9	9	3	3	3	3	3	3	3	3	3
		%	2,31	2,38	0,84	0,85	0,87	1,00	1,03	1,03	1,17	1,37	1,47
Dru mur	Regiunea Nord-Vest	km	1654	1671	1662	1510	1516	1502	1494	1446	1433	1391	1424
		%	80,92	81,55	82,32	81,05	81,51	83,40	83,65	83,20	84,79	86,13	87,20

Bihor	km	612	612	612	612	612	612	612	612	612	612	612
	%	37,00	36,62	36,82	40,53	40,37	40,75	40,96	42,32	42,71	44,00	42,98
Bistrița-Năsăud	km	207	208	200	170	193	193	193	193	193	193	193
	%	12,52	12,45	12,03	11,26	12,73	12,85	12,92	13,35	13,47	13,87	13,55
Cluj	km	303	303	303	159	159	159	159	151	149	121	109
	%	18,32	18,13	18,23	10,53	10,49	10,59	10,64	10,44	10,40	8,70	7,65
Maramureș	km	93	140	132	132	132	131	131	131	131	132	132
	%	5,62	8,38	7,94	8,74	8,71	8,72	8,77	9,06	9,14	9,49	9,27
Satu Mare	km	209	165	167	170	173	160	152	153	142	127	123
	%	12,64	9,87	10,05	11,26	11,41	10,65	10,17	10,58	9,91	9,13	8,64
Sălaj	km	230	243	248	267	247	247	247	206	206	206	255
	%	13,91	14,54	14,92	17,68	16,29	16,44	16,53	14,25	14,38	14,81	17,91

Sursa: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

La nivelul rețelei județene, se observă că acest tip de îmbrăcăminte este încă dominant pentru drumurile comunale și cu o tendință de scădere în cazul drumurilor județene după anul 2015, când au fost demarate programe de modernizare a drumurilor județene (Figura 8).

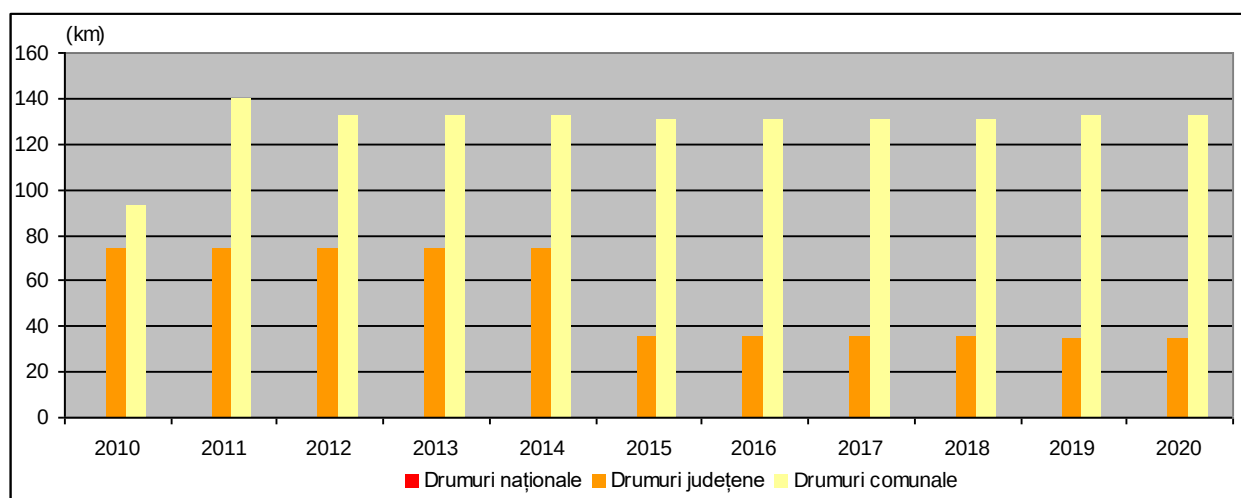


Figura 8. Evoluția lungimii drumurilor clasificate de pământ din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

Evoluția detaliată a drumurilor nemodernizate din ultimul deceniu la nivelul județului Maramureș este redată în Tabelele 12, 13, 14, și 15.

Tabelul 12. Lungimea totală și starea drumurilor publice din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
2010	1778	532	29,92	1246	70,08	0	0,00	473	26,60	37,96	606	34,08	48,64	167	9,39	13,40
2011	1785	554	31,04	1231	68,96	0	0,00	514	28,80	41,75	503	28,18	40,86	214	11,99	17,38
2012	1783	577	32,36	1206	67,64	0	0,00	514	28,83	42,62	486	27,26	40,30	206	11,55	17,08
2013	1783	581	32,59	1202	67,41	0	0,00	518	29,05	43,09	478	26,81	39,77	206	11,55	17,14
2014	1810	609	33,65	1201	66,35	0	0,00	517	28,56	43,05	478	26,41	39,80	206	11,38	17,15
2015	1810	627	34,64	1183	65,36	0	0,00	576	31,82	48,69	441	24,36	37,28	166	9,17	14,03
2016	1809	626	34,60	1183	65,40	0	0,00	576	31,84	48,69	441	24,38	37,28	166	9,18	14,03
2017	1809	626	34,60	1183	65,40	0	0,00	576	31,84	48,69	441	24,38	37,28	166	9,18	14,03
2018	1809	626	34,60	1183	65,40	0	0,00	576	31,84	48,69	441	24,38	37,28	166	9,18	14,03
2019	1791	619	34,56	1172	65,44	0	0,00	593	33,11	50,60	413	23,06	35,24	166	9,27	14,16
2020	1792	625	34,88	1167	65,12	0	0,00	588	32,81	50,39	413	23,05	35,39	166	9,26	14,22

Sursa: INS - Baza TEMPO online, 2022

1. Anul. 2. Lungime totală drumuri clasificate (km). 3. Lungime drumuri modernizate (km). 4. Pondere lungime drumuri modernizate din lungimea totală (%). 5. Lungime drumuri nemodernizate (km). 6. Pondere lungime drumuri nemodernizate din lungimea totală (%). 7. Lungime autostrăzi (km). 8. Pondere lungime autostrăzi din lungimea totală (%). 9. Lungime drumuri cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare (km). 10. Pondere lungime drumuri cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare din lungimea totală (%). 11. Pondere lungime drumuri cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare din total drumuri nemodernizate (%). 12. Lungime drumuri pietruite (km); 13. Pondere lungime drumuri pietruite din lungimea totală (%). 14. Pondere lungime drumuri pietruite din total drumuri nemodernizate (%). 15. Lungime drumuri de pământ (km). 16. Pondere lungime drumuri de pământ din lungimea totală (%). 17. Pondere lungime drumuri de pământ din total drumuri nemodernizate (%).

Tabelul 13. Lungimea totală și starea drumurilor naționale din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2010	365	343	93,97	22	6,03	14	3,84	63,64	8	2,19	36,36	0	0,00	0,00
2011	365	343	93,97	22	6,03	14	3,84	63,64	8	2,19	36,36	0	0,00	0,00
2012	365	343	93,97	22	6,03	14	3,84	63,64	8	2,19	36,36	0	0,00	0,00
2013	365	347	95,07	18	4,93	14	3,84	77,78	4	1,10	22,22	0	0,00	0,00
2014	373	365	97,86	8	2,14	5	1,34	62,50	3	0,80	37,50	0	0,00	0,00
2015	372	367	98,66	5	1,34	5	1,34	100,00	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
2016	371	366	98,65	5	1,35	5	1,35	100,00	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
2017	371	366	98,65	5	1,35	5	1,35	100,00	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
2018	371	366	98,65	5	1,35	5	1,35	100,00	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
2019	373	368	98,66	5	1,34	5	1,34	100,00	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
2020	374	374	100,00	0	0,00	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00

Sursa: INS - Baza TEMPO online, 2022

1. Anul. 2. Lungime totală drumuri naționale (km). 3. Lungime drumuri naționale modernizate (km). 4. Pondere lungime drumuri naționale modernizate din lungimea totală (%). 5. Lungime drumuri naționale nemodernizate (km). 6. Pondere lungime drumuri naționale nemodernizate din lungimea totală (%). 7. Lungime drumuri naționale cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare (km). 8. Pondere lungime drumuri naționale cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare din lungimea totală (%). 9. Pondere lungime drumuri naționale cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare din total drumuri nemodernizate (%). 10. Lungime drumuri naționale pietruite (km). 11. Pondere lungime drumuri naționale pietruite din lungimea totală (%). 12. Pondere lungime drumuri naționale pietruite din total drumuri nemodernizate (%). 13. Lungime drumuri naționale de pământ (km). 14. Pondere lungime drumuri naționale de pământ din lungimea totală (%). 15. Pondere lungime drumuri naționale de pământ din total drumuri nemodernizate (%).

Tabelul 14. Lungimea totală și starea drumurilor județene din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2010	790	153	19,37	637	80,63	374	47,34	58,71	189	23,92	29,67	74	9,37	11,62
2011	790	153	19,37	637	80,63	376	47,59	59,03	187	23,67	29,36	74	9,37	11,62
2012	786	157	19,97	629	80,03	376	47,84	59,78	179	22,77	28,46	74	9,41	11,76
2013	786	157	19,97	629	80,03	380	48,35	60,41	175	22,26	27,82	74	9,41	11,76
2014	786	157	19,97	629	80,03	388	49,36	61,69	167	21,25	26,55	74	9,41	11,76
2015	785	170	21,66	615	78,34	447	56,94	72,68	133	16,94	21,63	35	4,46	5,69
2016	785	170	21,66	615	78,34	447	56,94	72,68	133	16,94	21,63	35	4,46	5,69
2017	785	170	21,66	615	78,34	447	56,94	72,68	133	16,94	21,63	35	4,46	5,69
2018	785	170	21,66	615	78,34	447	56,94	72,68	133	16,94	21,63	35	4,46	5,69
2019	786	174	22,14	612	77,86	464	59,03	75,82	114	14,50	18,63	34	4,33	5,56
2020	786	174	22,14	612	77,86	464	59,03	75,82	114	14,50	18,63	34	4,33	5,56

Sursa: INS - Baza TEMPO online, 2022

1. Anul. 2. Lungime totală drumuri județene (km). 3. Lungime drumuri județene modernizate (km). 4. Pondere lungime drumuri județene modernizate din lungimea totală (%). 5. Lungime drumuri județene nemodernizate (km). 6. Pondere lungime drumuri județene nemodernizate din lungimea totală (%). 7. Lungime drumuri județene cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare (km). 8. Pondere lungime drumuri județene cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare din lungimea totală (%). 9. Pondere lungime drumuri județene cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare din total drumuri nemodernizate (%). 10. Lungime drumuri județene pietruite (km). 11. Pondere lungime drumuri județene pietruite din lungimea totală (%). 12. Pondere lungime drumuri județene pietruite din total drumuri nemodernizate (%). 13. Lungime drumuri județene de pământ (km). 14. Pondere lungime drumuri județene de pământ din lungimea totală (%). 15. Pondere lungime drumuri județene de pământ din total drumuri nemodernizate (%).

Tabelul 15. Lungimea totală și starea drumurilor comunale din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2010	623	36	5,78	587	94,22	85	13,64	14,48	409	65,65	69,68	93	14,93	15,84
2011	630	58	9,21	572	90,79	124	19,68	21,68	308	48,89	53,85	140	22,22	24,48
2012	632	77	12,18	555	87,82	124	19,62	22,34	299	47,31	53,87	132	20,89	23,78
2013	632	77	12,18	555	87,82	124	19,62	22,34	299	47,31	53,87	132	20,89	23,78
2014	651	87	13,36	564	86,64	124	19,05	21,99	308	47,31	54,61	132	20,28	23,40
2015	653	90	13,78	563	86,22	124	18,99	22,02	308	47,17	54,71	131	20,06	23,27
2016	653	90	13,78	563	86,22	124	18,99	22,02	308	47,17	54,71	131	20,06	23,27

2017	653	90	13,78	563	86,22	124	18,99	22,02	308	47,17	54,71	131	20,06	23,27
2018	653	90	13,78	563	86,22	124	18,99	22,02	308	47,17	54,71	131	20,06	23,27
2019	632	77	12,18	555	87,82	124	19,62	22,34	299	47,31	53,87	132	20,89	23,78
2020	632	77	12,18	555	87,82	124	19,62	22,34	299	47,31	53,87	132	20,89	23,78

Sursa: INS - Baza TEMPO online, 2022

1. Anul. 2. Lungime totală drumuri comunale (km). 3. Lungime drumuri comunale modernizate (km). 4. Pondere lungime drumuri comunale modernizate din lungimea totală (%). 5. Lungime drumuri comunale nemodernizate (km). 6. Pondere lungime drumuri comunale nemodernizate din lungimea totală (%). 7. Lungime drumuri comunale cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare (km). 8. Pondere lungime drumuri comunale cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare din lungimea totală (%). 9. Pondere lungime drumuri comunale cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare din total drumuri nemodernizate (%). 10. Lungime drumuri comunale pietruite (km). 11. Pondere lungime drumuri comunale pietruite din lungimea totală (%). 12. Pondere lungime drumuri comunale pietruite din total drumuri nemodernizate (%). 13. Lungime drumuri comunale de pământ (km). 14. Pondere lungime drumuri comunale de pământ din lungimea totală (%). 15. Pondere lungime drumuri comunale de pământ din total drumuri nemodernizate (%).

La nivelul întregii rețele se constată dominarea drumurilor nemodernizate în raport cu cele modernizate, ponderea reducându-se de la 70,08% la 65,12% între 2010 și 2020, ceea ce semnifică o scădere cu 6,34% a drumurilor nemodernizate (Tabelul 16).

Tabelul 16. Evoluția lungimii infrastructurii rutiere clasificate din județul Maramureș, pe categorii de drumuri, după starea infrastructurii (2010-2020)

Nr. crt.	Tip drum	Lungime (km) 2010		Lungime (km) 2020		Spor 2010-2020	
		(km)	Pondere din total drumuri (%)	(km)	Pondere din total drumuri (%)	(km)	(%)
1	Drumuri modernizate	532	29,92	625	34,88	+93	+17,48
2	Drumuri nemodernizate din care:	1246	70,08	1167	65,12	-79	-6,34
2.1	Drum cu îmbrăcăminți asfaltice ușoare	473	26,61	588	32,81	+115	+24,31
2.2	Drum pietruit	606	34,08	413	23,05	-193	-31,85
2.3	Drum de pământ	167	9,39	166	9,26	-1	-0,60
3	Total lungime rețea	1778	100,00	1792	100,00	+14	+0,79

Această scădere a ponderii drumurilor nemodernizate din lungimea totală se datorează implementării unor programe de modernizare a infrastructurii rutiere în cadrul județului. Cu toate acestea, în anul 2020, se constată că încă mai bine de 50% din rețeaua de drumuri publice nu era încă modernizată, ceea ce a determinat o serie de efecte în plan teritorial, cele mai vizibile fiind creșterea decalajului de dezvoltare între ruralul și urbanul județului Maramureș (Figura 9).

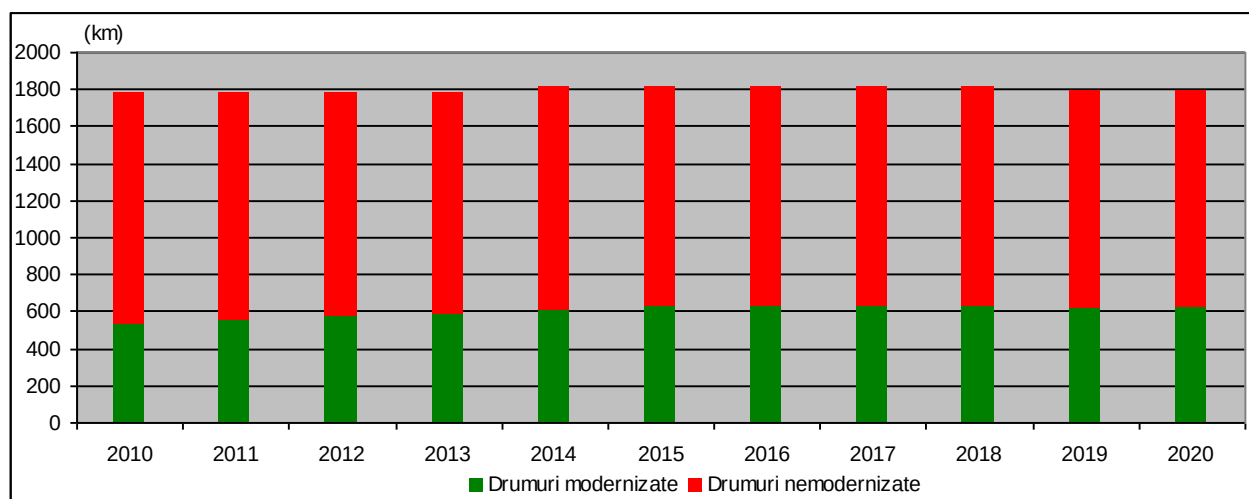


Figura 9. Evoluția lungimii drumurilor clasificate modernizate și nemodernizate din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

În cazul drumurilor nemodernizate din cadrul rețelei în intervalul 2010-2020 se constată o reducere a lungimii drumurilor pietruite și de pământ în favoarea celor cu îmbrăcăminte asfaltică ușoară, care au crescut cu 24,31%, ceea ce înseamnă că soluția aleasă pentru creșterea calității infrastructurii rutiere de clasă tehnică inferioară (drumuri județene și comunale) a fost îmbrăcămintea asfaltică ușoară și nu modernizarea acestora. Cea mai semnificativă reducere se constată în cazul drumurilor pietruite (-31,85%), cele de pământ înregistrând o scădere nesemnificativă (-0,6%). Acest trend s-a accentuat mai ales după 2015 și s-a menținut până în anul 2020 (Figura 10).

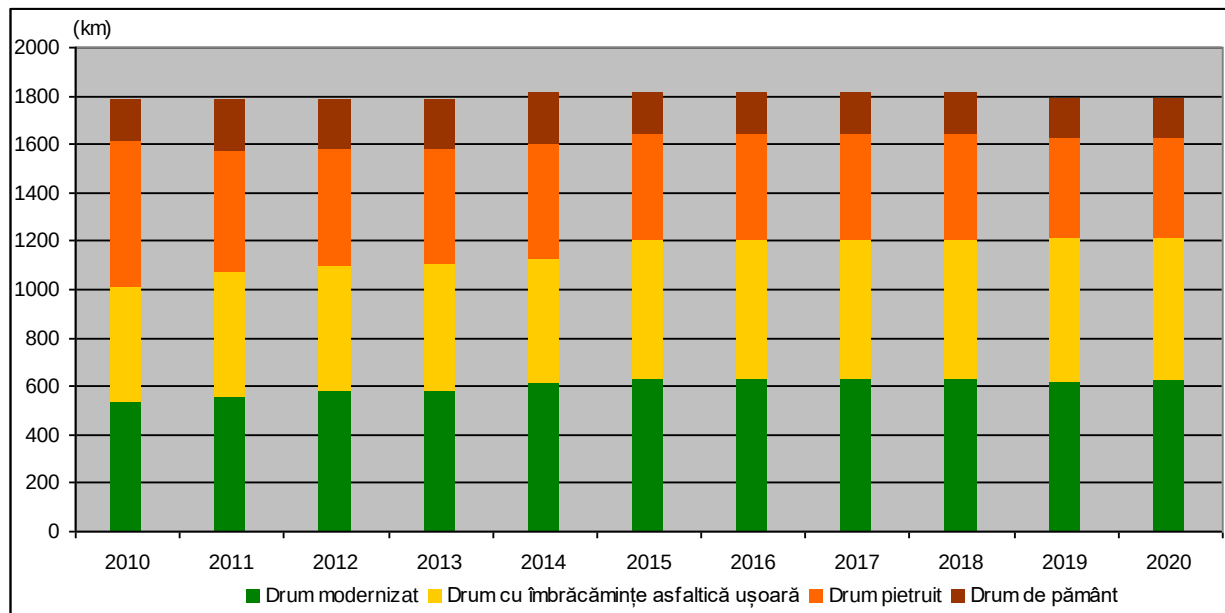


Figura 10. Evoluția lungimii totale a drumurilor clasificate modernizate și nemodernizate din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

Analizate pe tipuri de drumuri, starea acestora se prezintă într-o cu totul altă lumină. Astfel, în cazul drumurilor naționale în intervalul analizat (2010-2020) se constată atât o creștere a lungimii acestora (+2,47%) cât și celor modernizate care au înregistrat o creștere de +9,04%, reușindu-se în anul 2020 modernizarea integrală (100%) a drumurilor naționale de pe teritoriul județului Maramureș (Tabelul 17).

Tabelul 17. Evoluția lungimii drumurilor naționale din județul Maramureș după starea infrastructurii (2010-2020)

Nr. crt.	Tip drum	Lungime (km) 2010		Lungime (km) 2020		Spor 2010-2020	
		(km)	Pondere din total drumuri (%)	(km)	Pondere din total drumuri (%)	(km)	(%)
1	Drumuri modernizate	343	93,97	374	100,00	+31	+9,04
2	Drumuri nemodernizate din care:	22	6,03	0	0,00	-22	-100,00

2.1	Drum cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare	14	3,84	0	0,00	-14	-100,00
2.2	Drum pietruit	8	2,19	0	0,00	-8	-100,00
2.3	Drum de pământ	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3	Total lungime rețea	365	100,00	374	100,00	+9	+2,47

Această reușită poate fi un exemplu pentru celelalte județe din Regiunea Nord-Vest, care încă nu au reușit acest deziderat, de a avea modernizată integral rețeaua de drumuri naționale (Figura 11).

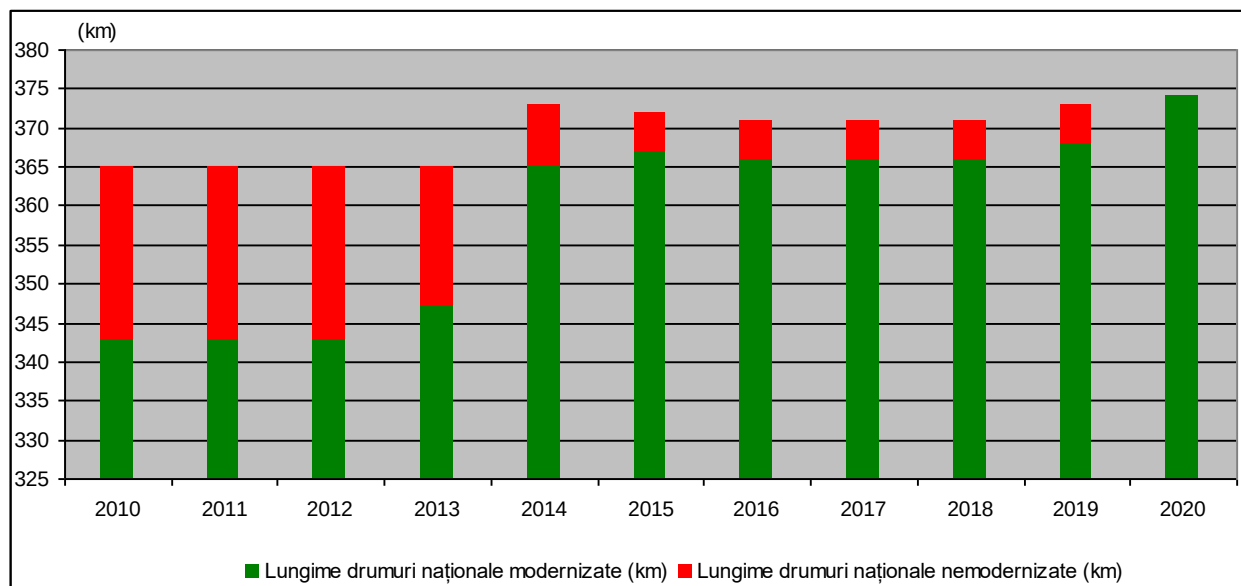
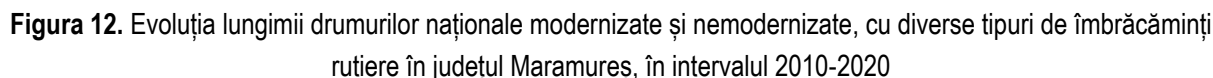


Figura 11. Evoluția lungimii drumurilor naționale modernizate și nemodernizate din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

Această realizare a fost posibilă ca urmare a demarării unei campanii susținute de modernizare a drumurilor naționale de pe raza județului Maramureș și implicit a Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Cluj (DRDP) începând cu anul 2014, când au fost clasificate noi drumuri naționale (ex. DN 18B) și conform datelor INS (2022) modernizate integral până în anul 2020 (Figura 12).

Pe teritoriul județului Maramureș nu sunt consemnate drumuri naționale ca având sectoare pietruite sau din pământ.

În cazul drumurilor județene situația este însă cu totul alta, în cadrul perioadei analizate (2010-2020) acestea nefiind incluse în programe ample de modernizare. Lungimea totală a drumurilor județene a scăzut în cadrul perioadei analizate de la 790 km la 786 km ceea ce reprezintă o reducere de -0,51%, lungimea drumurilor modernizate a crescut de la 153 km la 174 km ceea ce înseamnă o creștere modestă de +13,73%, fapt care a condus la o îmbunătățire semnificativă a accesibilității și o reducere a timpilor de parcurs în cadrul rețelei (Tabelul 18, Figura 13).



Nr. crt.	Tip drum	Lungime (km) 2010		Lungime (km) 2020		Spor 2010-2020	
		(km)	Pondere din total drumuri (%)	(km)	Pondere din total drumuri (%)	(km)	(%)
1	Drumuri modernizate	153	19,37	174	22,14	+21	+13,73
2	Drumuri nemodernizate din care:	637	80,63	612	77,86	-25	-3,92
2.1	Drum cu îmbrăcăminți asfaltice ușoare	374	47,34	464	59,03	+90	+24,06
2.2	Drum pietruit	189	23,92	114	14,50	-75	-39,68
2.3	Drum de pământ	74	9,37	34	4,33	-40	-54,05
3	Total lungime rețea	790	100,00	786	100,00	-4	-0,51

42

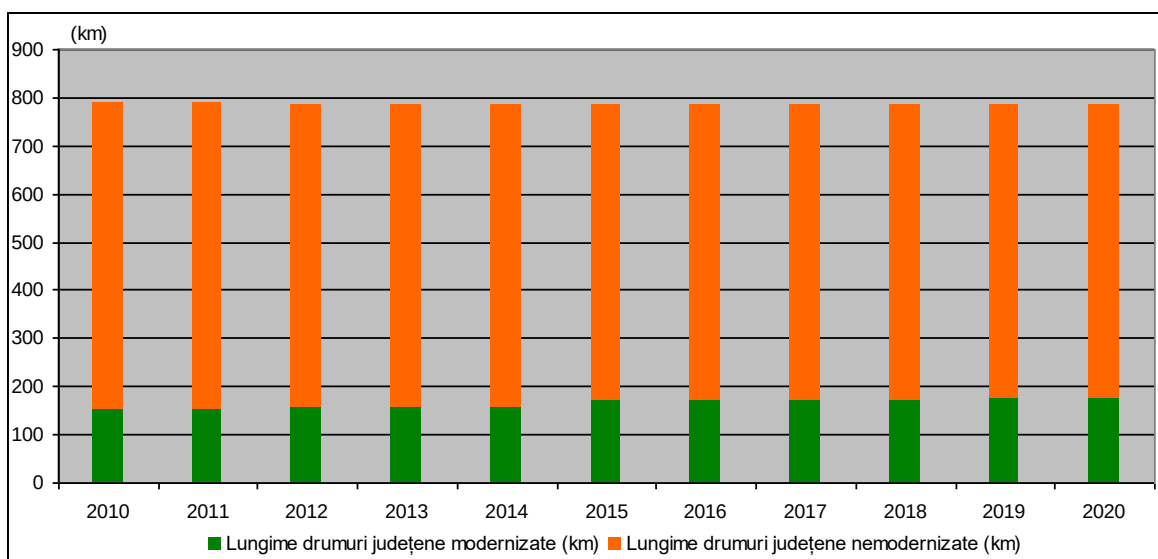


Figura 13. Evoluția lungimii drumurilor județene modernizate și nemodernizate din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

Un alt aspect de remarcat este că, în perioada analizată, drumurile județene pietruite s-au redus ca lungime, de la 189 km la 114 km ceea ce reprezintă de asemenea un procent semnificativ (-39,68%) și facilitează creșterea accesibilității și a vitezei de circulație. Cea mai semnificativă modificare s-a produs la drumurile județene de pământ care s-au diminuat cu 40 km, de la 74 km la 34 km, ceea ce semnifică o scădere cu 54,05%. În ciuda acestei scăderi amintite, în prezent, pe teritoriul județului Maramureș, mai sunt încă 34 km de drumuri județene sau sectoare de pământ, acestea fiind considerate cele mai problematice din cadrul rețelei, datorită accesibilității foarte dificile mai ales în perioada rece a anului.

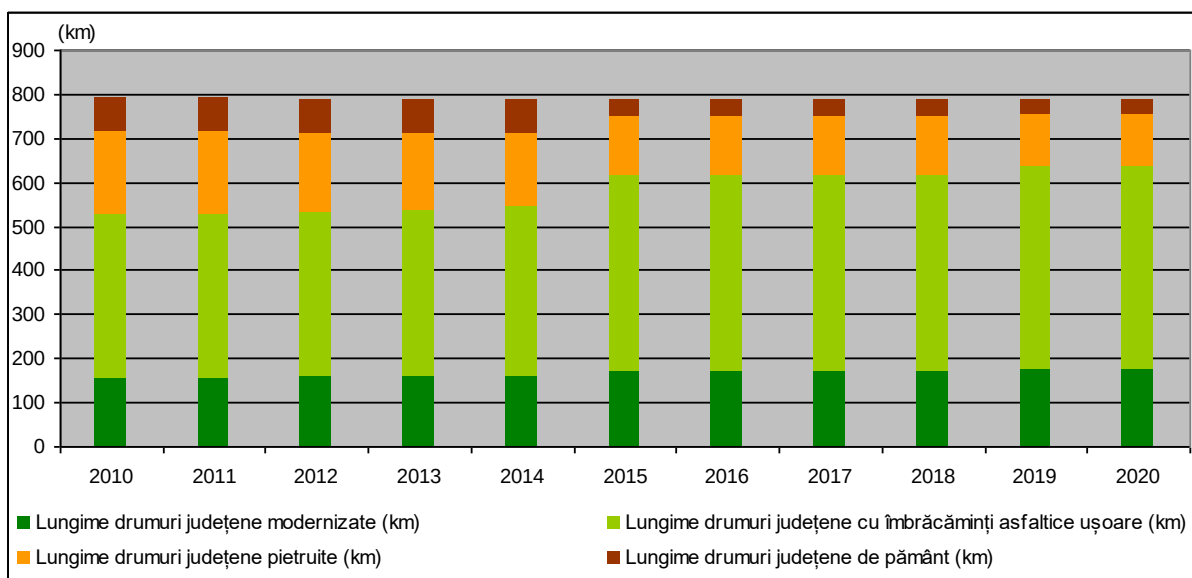


Figura 14. Evoluția lungimii drumurilor județene modernizate și nemodernizate, cu diverse tipuri de îmbrăcăminți rutiere, în județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

Drumurile comunale rămân însă o problemă spinoasă a județului Maramureș ca urmare a faptului că acestea sunt în administrarea consiliilor locale și nu beneficiază de un program unitar de modernizare ca în cazul drumurilor județene. Această situație face ca la nivelul județului Maramureș să se constate următoarea situație din punct de vedere a stării acestora (Tabelul 19).

Tabelul 19. Evoluția lungimii drumurilor comunale din județul Maramureș după starea infrastructurii (2010-2020)

Nr. crt.	Tip drum	Lungime (km) 2010		Lungime (km) 2020		Spor 2010-2020	
		(km)	Pondere din total drumuri (%)	(km)	Pondere din total drumuri (%)	(km)	(%)
1	Drumuri modernizate	36	5,78	77	12,18	+41	+113,89
2	Drumuri nemodernizate din care:	587	94,22	555	87,82	-32	-5,45
2.1	Drum cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare	85	13,64	124	19,62	+39	+45,88
2.2	Drum pietruit	409	65,65	299	47,31	-110	-26,89
2.3	Drum de pământ	93	14,93	132	20,89	+39	+41,94
3	Total lungime rețea	623	100,00	632	100,00	+9	+1,44

În intervalul analizat, se constată, în primul rând, că lungimea totală a acestora a crescut de la 623 km la 632 km pe fondul necesarului de creștere a conectivității și accesibilității. De asemenea, cea mai importantă constatare este că ponderea drumurilor comunale modernizate a crescut cu 114%, de la 36 km în 2010 la 77 km în 2020 (Figura 15).

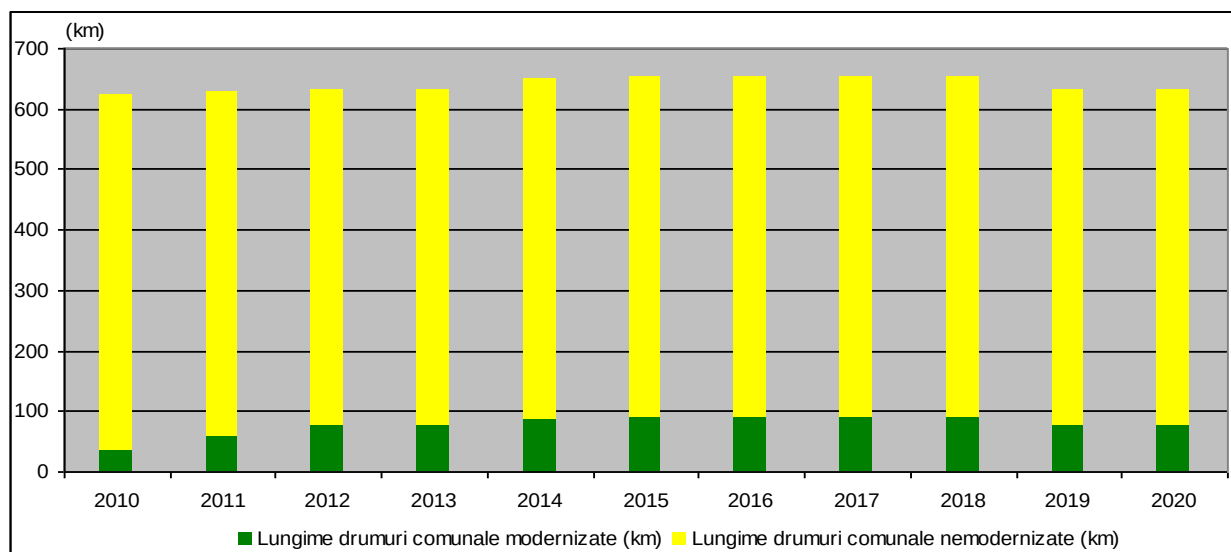


Figura 15. Evoluția lungimii drumurilor comunale modernizate și nemodernizate din județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

Această stare de fapt indică faptul că autoritățile publice locale au înțeles că toate comunitățile au drept egal la accesibilitate și transport. Cu toate acestea, o pondere de 87,82% sunt încadrate la drumuri comunale nemodernizate, ceea ce este un factor descurajator pentru dezvoltarea locală. Din cadrul drumurilor nemodernizate cele mai multe sunt pietruite (47,31%), fiind urmate de cele de pământ (20,89%) care crează încă mari probleme de accesibilitate, iar pe locul trei se situează cele cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare (19,62%) (Figura 16).

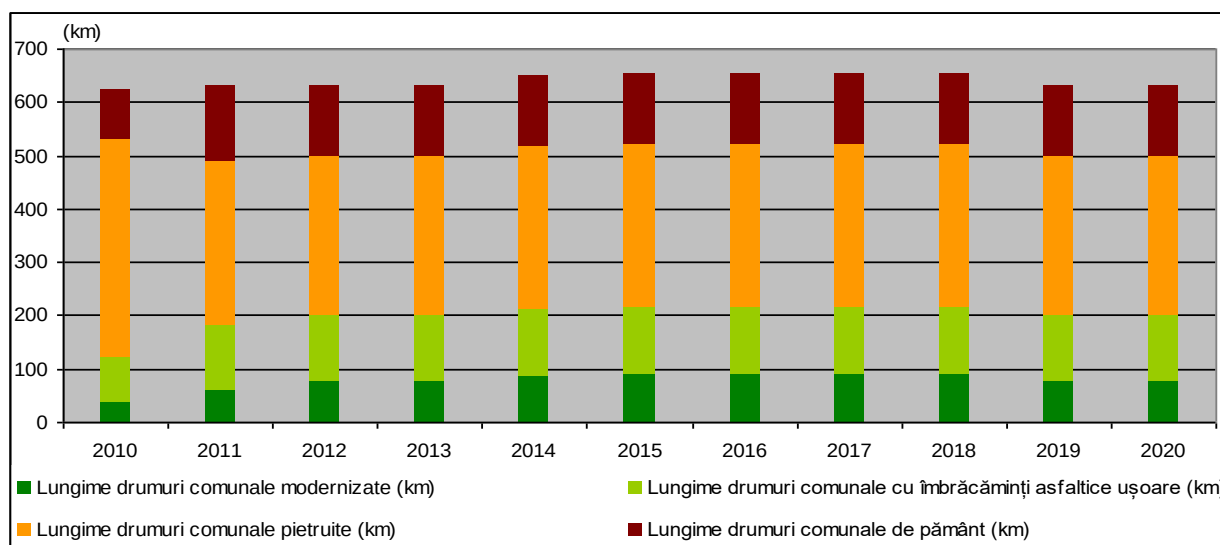


Figura 16. Evoluția lungimii drumurilor comunale modernizate și nemodernizate, cu diverse tipuri de îmbrăcămînți rutiere în județul Maramureș, în intervalul 2010-2020

Ariile geografice în care se aglomerează aceste drumuri comunale nemodernizate sunt comunele sărace ale județului, situate de obicei la periferia județului sau în zonele montane. Începând cu anul 2013, se constată o creștere a lungimilor drumurilor comunale și totodată o creștere a ponderii drumurilor cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare, situație care se perpetuează și în prezent.

2.1.2. Programe de modernizare a drumurilor clasificate derulate sau aflate în fază de implementare

În perioada analizată (2010-2020), pe teritoriul județului Maramureș s-au derulat mai multe proiecte de modernizare și reabilitare a drumurilor clasificate. La nivelul drumurilor județene s-au derulat următoarele proiecte de reabilitare, amenajare și dezvoltare a infrastructurii de transport județene (finalizate sau în curs de implementare) în județul Maramureș (*Sursa: CJ MM*):

- **Reabilitare traseu de drum județean Baia Sprie (DN 18) - Călinești (DJ185) - Bârsana (DJ185).** Perioada de implementare: aprilie 2009 – iunie 2016. Program de finanțare: Programul Operațional Regional 2007-2013. Proiect finalizat.

- **Reabilitare DJ 187, Leordina (DN 18) - Ruscova - Repedea - Poienile de Sub Munte – PNDL II - Lot 2.** Program de finanțare: Programul Național de Dezvoltare Locală II. Lungime sector reabilitat: 20,000 km. Durata contractului de proiectare și execuție lucrări: 720 zile. Proiect în curs de implementare.
- **Reabilitare DJ 186, sector Bârsana (DJ 185) - Strâmtura - Rozavlea - Șieu - Bogdan Vodă - Dragomirești - Săliștea de Sus - Săcel (DN 17C) – PNDL II - Lot1.** Program de finanțare: Programul Național de Dezvoltare Locală II. Lungime sector reabilitat: 39,300 km. Durata contractului de proiectare și execuție lucrări: 720 zile. Proiect în curs de implementare.
- **Reabilitare DJ 182B, sector Coaș (int. DJ 182C) - Remeți pe Someș (int. DJ 108E) Tronsonul: Șomcuta Mare (int. DN 1C) - Remeți pe Someș (int. DJ 108E) – PNDL I - Lot 2.** Program de finanțare: Programul Național de Dezvoltare Locală I. Lungime sector reabilitat: 14,366 km. Durata contractului de proiectare și execuție lucrări: 360 zile. Proiect în curs de implementare.
- **Reabilitare DJ 109F, lim. județ Sălaj - Târgu Lăpuș (DN 18B) - Dămăcușeni - Rogoz (DJ171) – PNDL I - Lot 1.** Program de finanțare: Programul Național de Dezvoltare Locală I. Lungime sector reabilitat: 27,426 km. Durata contractului de proiectare și execuție lucrări: 540 zile. Proiect în curs de implementare.
- **Reabilitare Drumul Nordului – Maramureș, etapa I, POR 2014 - 2020 – LOT 1 și LOT 2. Program de finanțare:** Programul Operațional Regional 2014 – 2020. Lungime sector reabilitat: 72,758 km, compus din următoarele drumuri și sectoare de drumuri județene: DJ108D, limită județ Sălaj – Gârdani (DJ108A); DJ108A, Gârdani – Ardușat; DJ193, lim. județ Satu Mare – Hideaga; DJ182B, Coaș – Șomcuta Mare; DJ182C, Coaș – Copalnic – Copalnic Mănăștur - Șurdești. Durata contractului de proiectare și execuție lucrări: 780 zile. Proiect în curs de implementare.

2.1.3. Gradul de motorizare al județului Maramureș

Gradul de motorizare reprezintă un indicator general de măsurare a numărului de autovehicule ce revin unui eșantion de locuitori și se exprimă în promile (‰). Intensitatea și dinamica acestui indicator influențează indicatorii circulației rutiere (intensitatea traficului, numărul de accidente rutiere, capacitatea portantă a infrastructurii rutiere existente).

Pe baza datelor disponibile, s-a calculat gradul de motorizare la nivel național, regional și județean pentru intervalul 2010-2020, din care rezultă că la toate aceste nivele se produce o creștere a gradului de motorizare. Această creștere înseamnă aproape o dublare a numărului de autovehicule ce revin la 1000 de locuitori în decurs de un deceniu, fapt ce se reflectă deja din ce în ce mai intens în indicatorii circulației (Tabelul 20).

Tabelul 20. Gradul de motorizare la nivelul național, al Regiunii Nord-Vest și județelor aferente (2010-2020)

Unitate teritorială	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Romania	242,15	245,55	254,92	267,67	285,71	300,92	320,19	349,08	374,64	400,62	422,82

Tabelul 21. Gradul de motorizare la nivelul național, al Regiunii Nord-Vest și județelor aferente (2010-2020)

Regiune/ județ	Indicatori	UM (nr.)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2018	2018	2019	2020
Romania	Vehicule	nr.	5446362	5510495	5710773	5985085	6371277	6706512	7123433	7756287	8322935	8890998	9377592
	Populație	nr.	22492083	22441740	22401865	22359849	22299730	22286392	22247551	22219173	22215742	22193286	22178685
	Grad mot.	veh./1000 loc.	242,15	245,55	254,92	267,67	285,71	300,92	320,19	349,08	374,64	400,62	422,82
Regiunea NV	Vehicule	nr.	689233	699159	734552	780935	836947	887719	949713	1039901	1118542	1191685	1258799
		%	12,65	12,69	12,86	13,05	13,14	13,24	13,33	13,41	13,44	13,40	13,42
	Populație	nr.	2849591	2847594	2844780	2841521	2837677	2837487	2835976	2834633	2834237	2832363	2832288
		%	12,67	12,69	12,70	12,71	12,73	12,73	12,75	12,76	12,76	12,76	12,77
	Grad mot.	veh./1000 loc.	241,87	245,53	258,21	274,83	294,94	312,85	334,88	366,86	394,65	420,74	444,45
Bihor	Vehicule	nr.	164867	165278	172659	182841	195054	205599	219030	239041	255484	271412	286272
		%	23,92	23,64	23,51	23,41	23,31	23,16	23,06	22,99	22,84	22,78	22,74
	Populație	nr.	624453	623832	623167	622033	620866	620188	619021	618362	617808	616703	616181
		%	21,91	21,91	21,91	21,89	21,88	21,86	21,83	21,81	21,80	21,77	21,76
	Grad mot.	veh./1000 loc.	264,02	264,94	277,07	293,94	314,16	331,51	353,83	386,57	413,53	440,10	464,59
Bistrița	Vehicule	nr.	64022	65644	69297	74155	79494	85404	91799	102371	111917	121071	129295
		%	9,29	9,39	9,43	9,50	9,50	9,62	9,67	9,84	10,01	10,16	10,27
	Populație	nr.	331365	330916	330388	330031	329592	329631	329555	329043	328759	328212	328007
		%	11,63	11,62	11,61	11,61	11,61	11,62	11,62	11,61	11,60	11,59	11,58
	Grad mot.	veh./1000 loc.	193,21	198,37	209,74	224,69	241,19	259,09	278,55	311,12	340,42	368,88	394,18
Cluj	Vehicule	nr.	203249	206578	216689	229508	246967	262613	281851	304627	328331	349779	367289
		%	29,49	29,55	29,50	29,39	29,51	29,58	29,68	29,29	29,35	29,35	29,18
	Populație	nr.	711825	714520	715827	717182	718633	721393	723828	727240	730922	734910	738671
		%	24,98	25,09	25,16	25,24	25,32	25,42	25,52	25,66	25,79	25,95	26,08
	Grad mot.	veh./1000 loc.	285,53	289,11	302,71	320,01	343,66	364,04	389,39	418,88	449,20	475,95	497,23
Maramureș	Vehicule	nr.	108785	111534	117772	126770	136081	144685	154832	172717	185779	198088	210325
		%	15,78	15,95	16,03	16,23	16,26	16,30	16,30	16,61	16,61	16,62	16,71
	Populație	nr.	533699	532132	530852	529404	527663	526690	525572	524232	522881	521495	520208
		%	18,73	18,69	18,66	18,63	18,59	18,56	18,53	18,49	18,45	18,41	18,37
	Grad mot.	veh./1000 loc.	203,83	209,60	221,85	239,46	257,89	274,71	294,60	329,47	355,30	379,85	404,31
Satu Mare	Vehicule	nr.	90923	92575	97157	103049	110188	116293	124158	135539	144869	153344	161877
		%	13,19	13,24	13,23	13,20	13,17	13,10	13,07	13,03	12,95	12,87	12,86
	Populație	nr.	395542	394600	393811	393097	392129	391541	390649	389523	388554	386995	385972

		%	13,88	13,86	13,84	13,83	13,82	13,80	13,77	13,74	13,71	13,66	13,63
	Grad mot.	veh./1000 loc.	229,87	234,60	246,71	262,15	281,00	297,01	317,82	347,96	372,84	396,24	419,40
Sălaj	Vehicule	nr.	57387	57550	60978	64612	69163	73125	78043	85606	92162	97991	103741
		%	8,33	8,23	8,30	8,27	8,26	8,24	8,22	8,23	8,24	8,22	8,24
	Populație	nr.	252707	251594	250735	249774	248794	248044	247351	246233	245313	244048	243249
		%	8,87	8,84	8,81	8,79	8,77	8,74	8,72	8,69	8,66	8,62	8,59
	Grad mot.	veh./1000 loc.	227,09	228,74	243,20	258,68	277,99	294,81	315,52	347,66	375,69	401,52	426,48

Sursa: INS - Baza TEMPO online, 2022

În decurs de un deceniu, la scara județului Maramureș se observă aproape o dublare a gradului de motorizare, de la 203,83‰ în 2010 la 404,31‰ în 2020, ceea ce semnifică un spor absolut de +200,48‰ și unul relativ de 98,36%, tendință ce se estimează că se va păstra și în anii următori (Tabelul 22).

Tabelul 22. Evoluția gradului de motorizare din județul Maramureș (2010-2020)

Nr. crt.	Unitate teritorială	Grad motorizare 2010		Grad motorizare 2020		Spor 2010-2020	
		(nr. veh./ 1000 loc.)	Abatere relativă față de valoarea națională (%)	(nr. veh./ 1000 loc.)	Abatere relativă față de valoarea națională (%)	(nr. veh./ 1000 loc.)	(%)
1	Romania	242,15	0,00	422,82	0,00	+180,67	+74,61
2	Regiunea NV	241,87	-0,12	444,45	+5,12	+202,58	+83,76
3	Bihor	264,02	+9,03	464,59	+9,88	+200,57	+75,97
4	Bistrița	193,21	-20,21	394,18	-6,77	+200,97	+104,02
5	Cluj	285,53	+17,91	497,23	+17,60	+211,7	+74,14
6	Maramureș	203,83	-15,82	404,31	-4,38	+200,48	+98,36
7	Satu Mare	229,87	-5,07	419,4	-0,81	+189,53	+82,45
8	Sălaj	227,09	-6,22	426,48	+0,87	+199,39	+87,80

În acest context, infrastructura rutieră a județului Maramureș devine din ce în ce mai incapabilă să susțină un trafic în creștere, ca urmare logică a creșterii gradului de motorizare. Pe lângă acesta, vom asista și la multiplicarea accidentelor rutiere, creșterea numărului de ambutaie la orele de vârf, incapacitatea infrastructurii de a asigura accesibilitatea rutieră în zone de interes economic, creșterea mortalității specifice determinate de accidente rutiere, creșterea gradului de uzură a parcului auto etc.

2.1.4. Infrastructura rutieră de transport după tipul de îmbrăcăminte și starea acesteia – situația actuală

Pe baza datelor obținute de la Consiliul Județean Maramureș și a analizei realizate în Google Street, asupra stării infrastructurii rutiere din județul Maramureș se pot evidenția o serie de aspecte relevante referitoare la îmbrăcămintea rutieră și starea acestora. Astfel, cu privire la îmbrăcămintea rutieră, se pot evidenția următoarele aspecte relevante (Figura 18, 19, 28; Tabelul 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29):

1). Drumurile clasificate (naționale, județene și comunale) din județul Maramureș se află în plin proces de modernizare și îmbunătățire a stării acestora.

2). La nivelul îmbrăcăminții rutiere se constată o dominanță netă a drumurilor cu îmbrăcăminte rutieră definitivă (BA) în cazul drumurilor naționale acestea deținând (98,34%), pe când cele județene dețin 37,98%, iar cele comunale doar 18,82% (Figura 20, 21, 22).

3). Îmbrăcămințile rutiere ușoare (MA) sunt dominante în cazul drumurilor comunale (55,72%) și județene (45,77%), ocazional aceasta mai întâlnindu-se pe drumurile naționale (1,66%), în cazul sectoarelor de drum care încă nu au intrat în proces de modernizare.

4). Îmbrăcămințile rutiere grele din beton de ciment (BC), sunt întâlnite într-o proporție foarte mică (0,24%) și asta doar în cazul drumurilor comunale.

5). La momentul actual, în județul Maramureș nu există drumuri clasificate care să utilizeze pavajul din piatră cioplită ca îmbrăcămințe rutieră.

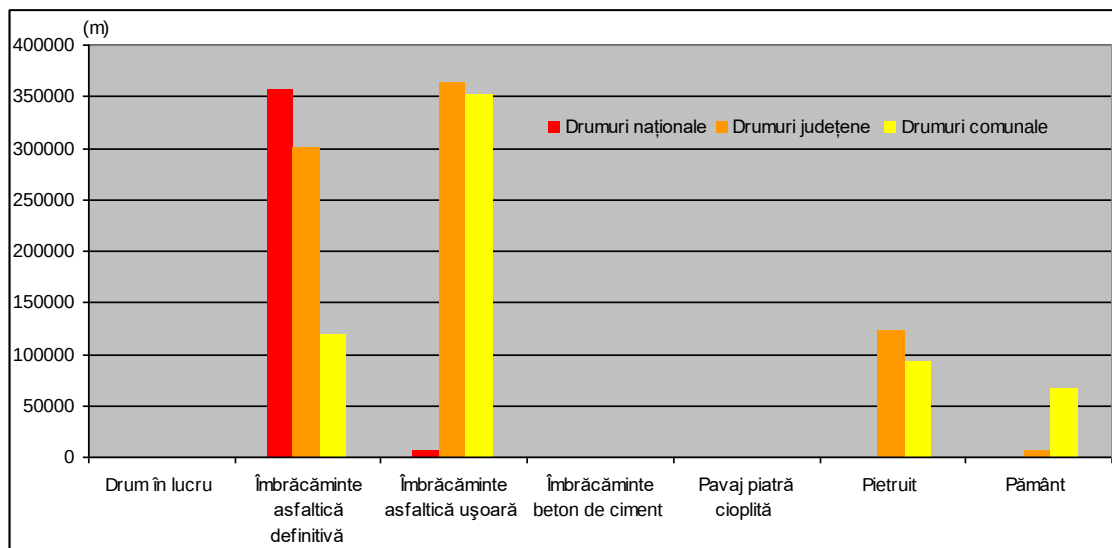


Figura 18. Lungimea drumurilor pe categorii de îmbrăcăminți rutiere în județul Maramureș (2018)

6). De remarcă este însă faptul că la nivelul județului Maramureș există drumuri clasificate cu îmbrăcămințe rutieră din piatră sortată sau nesortată care nu oferă însă cele mai bune condiții de rulare; acestea sunt dominante în cazul drumurilor județene (15,42% sunt încă pietruite), în timp ce în cazul drumurilor comunale ponderea este de 14.66%.

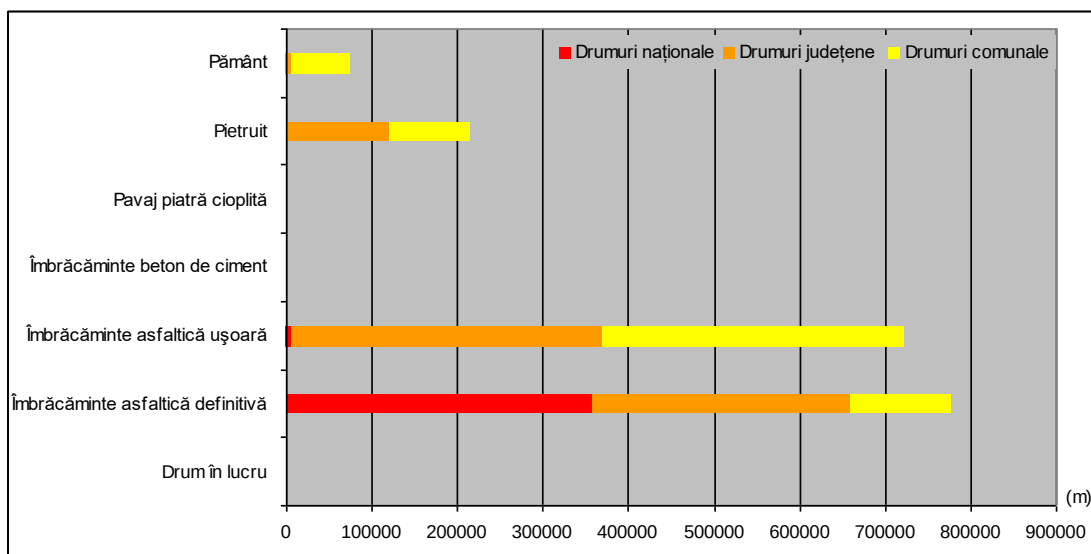


Figura 19. Lungimea drumurilor clasificate după tipul îmbrăcăminții rutiere (2018)

7). Problema cea mai importantă a drumurilor clasificate din județul Maramureș o reprezintă prezența sectoarelor de drum cu îmbrăcăminte de pământ, care totalizează ponderi de 10,56% în cazul drumurilor comunale și 0,83% în cazul drumurilor județene.

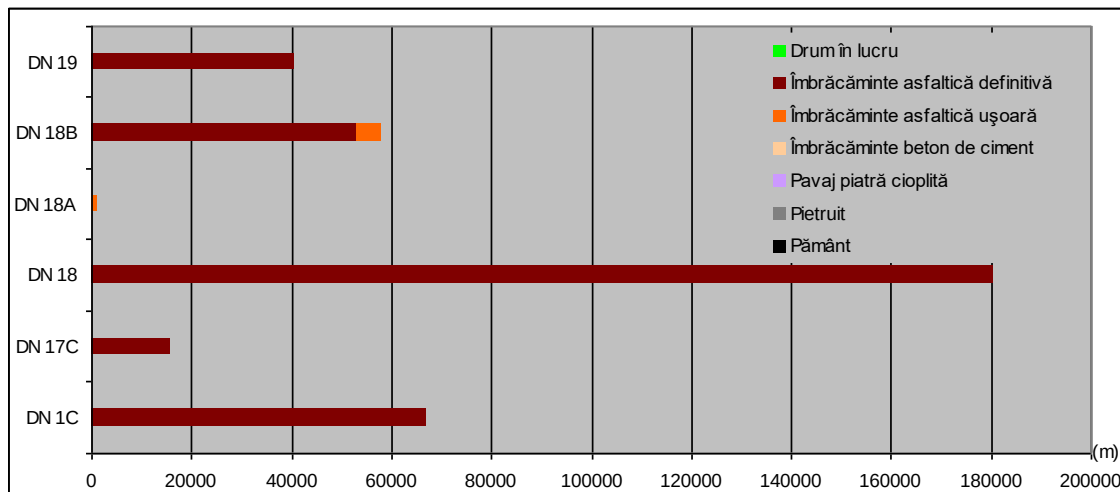


Figura 20. Lungimea drumurilor naționale după tipul îmbrăcăminții rutiere (2018)

8). În cazul drumurilor județene, de remarcat poziționarea sectoarelor de pământ în partea centrală a traseului, fapt ce blochează conectivitatea la nivelul întregului drum. La momentul actual, singurul drum care se află în această situație este DJ 185 care are îmbrăcăminte de pământ, în lungime de 6,571 km (între 26+185 și 32+756).

10). În cazul drumurilor comunale mai există încă 20 de drumuri din cele 100 care au în structura lor sectoare de pământ și cinci drumuri comunale care sunt integral de pământ: DC 50 (DJ 109G – Jugăstreni) – 3,0 km; DC 62 (DC 61 – Durușa) – 2,5 km; DC 74 (DJ 182B – Bercheș - Posta – DC 72) – 3,1 km; DC 83 (DJ 108 – Someș Uileac – DJ 108D) – 2,4 km; DC 90B (DC 90 – Băsești – Tămășești – DC 93) – 4,2 km.

11). Majoritatea sectoarelor de pământ sunt situate la finalul drumului sau în partea centrală a acestuia, caz în care drumul nu mai poate asigura conectivitatea pe întreaga sa lungime, în condiții normale de circulație. Acest aspect se produce în perioada umedă și rece a anului, când aceste drumuri sau sectoare de drum devin impracticabile, conducând chiar la izolarea localităților deservite sau necesitatea folosirii de rute alternative, acolo unde este posibil acest lucru, pentru a ajunge la destinație, fapt ce se materializează prin creșterea timpilor de parcurs, a costurilor de parcurs și supraîncărcarea altor rute cu trafic complementar, care va conduce în final la o uzură mai accentuată a rutelor suprasolicitate.

12). Drumurile clasificate cu sectoare pietruite și de pământ sunt mai frecvent întâlnite a ariile deluroase și montane periferice ale județului precum și la limita cu alte județe (Satu Mare, Sălaj), fapt care accentuează manifestarea efectului de periferie în cadrul teritoriului județean și apariția decalajelor de dezvoltare. Accentuarea izolării și apariția decalajelor de dezvoltare din cauza stării precare a drumurilor are la rândul său și alte efecte în lanț: depopulare, îmbătrânire demografică, subdezvoltare economică, sărăcie etc.

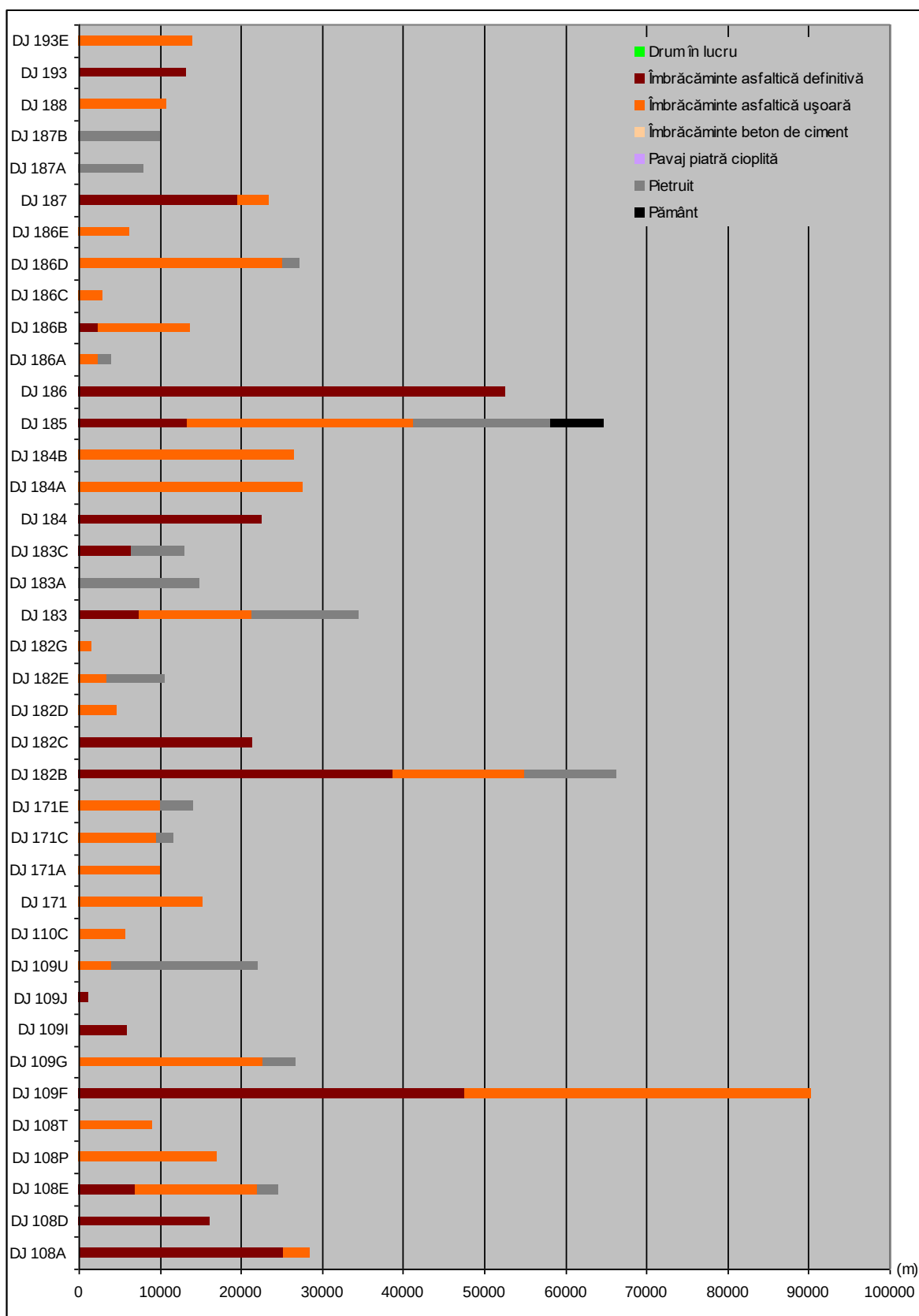
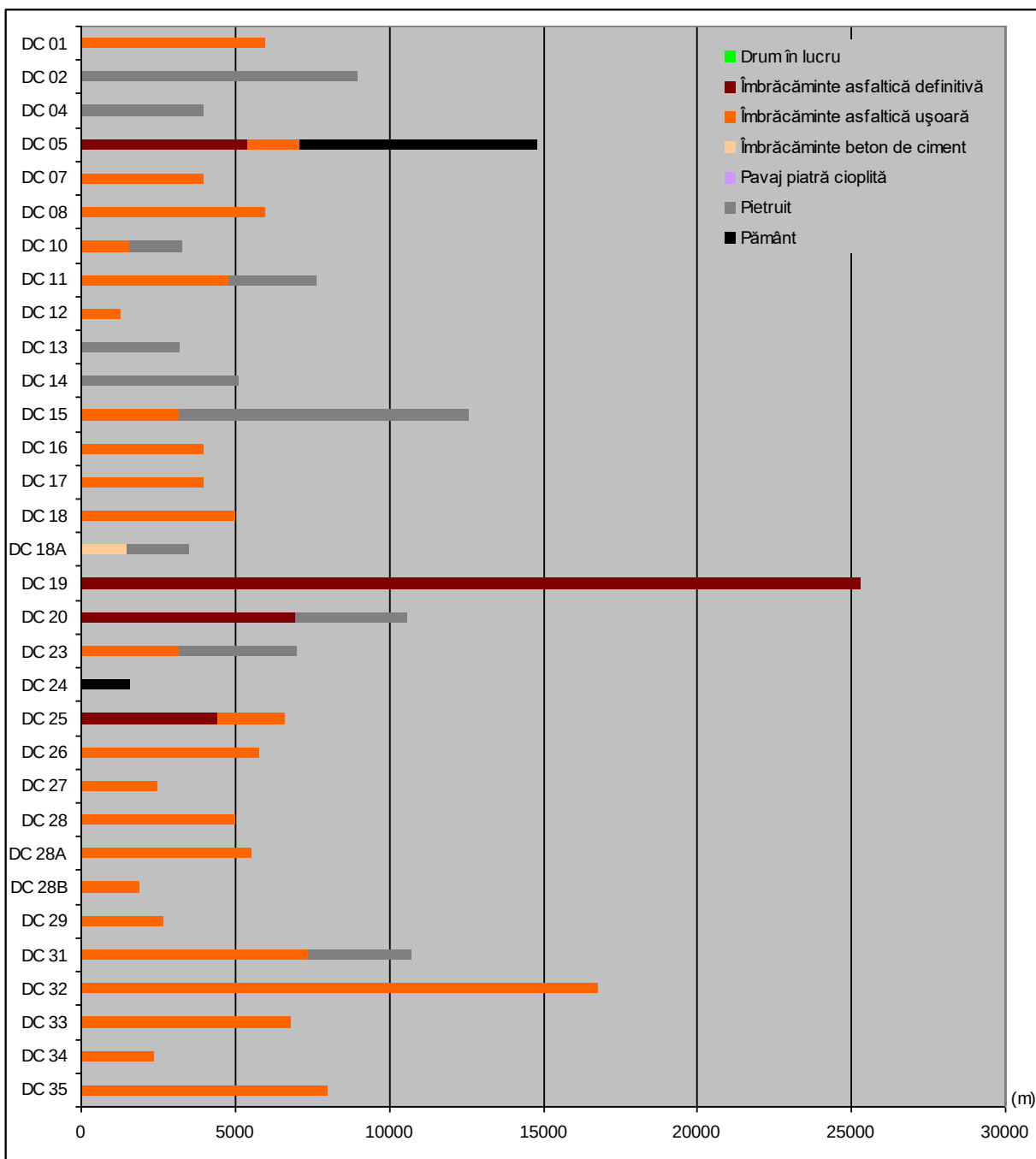
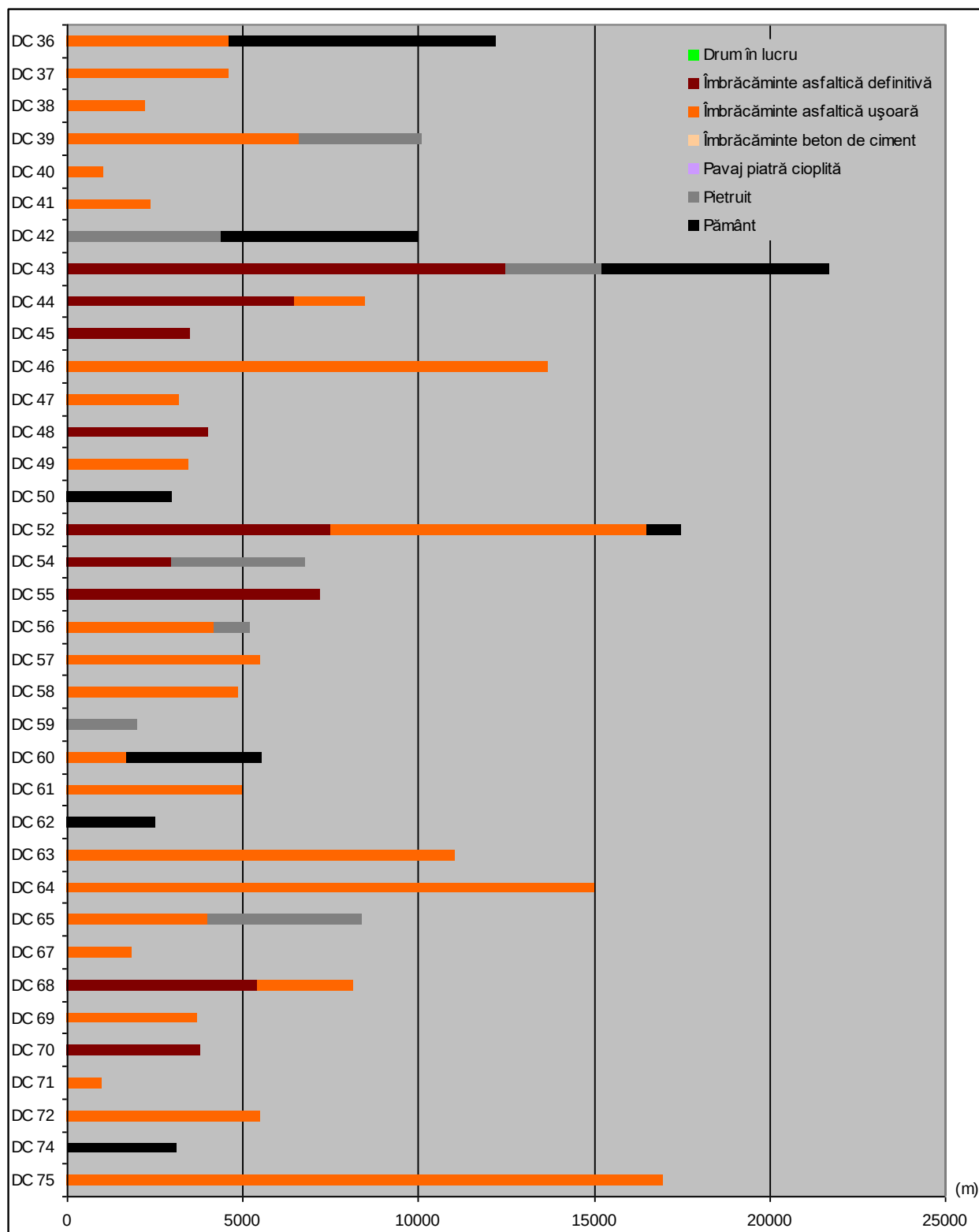


Figura 21. Lungimea drumurilor județene după tipul îmbrăcămînții rutiere (2018)





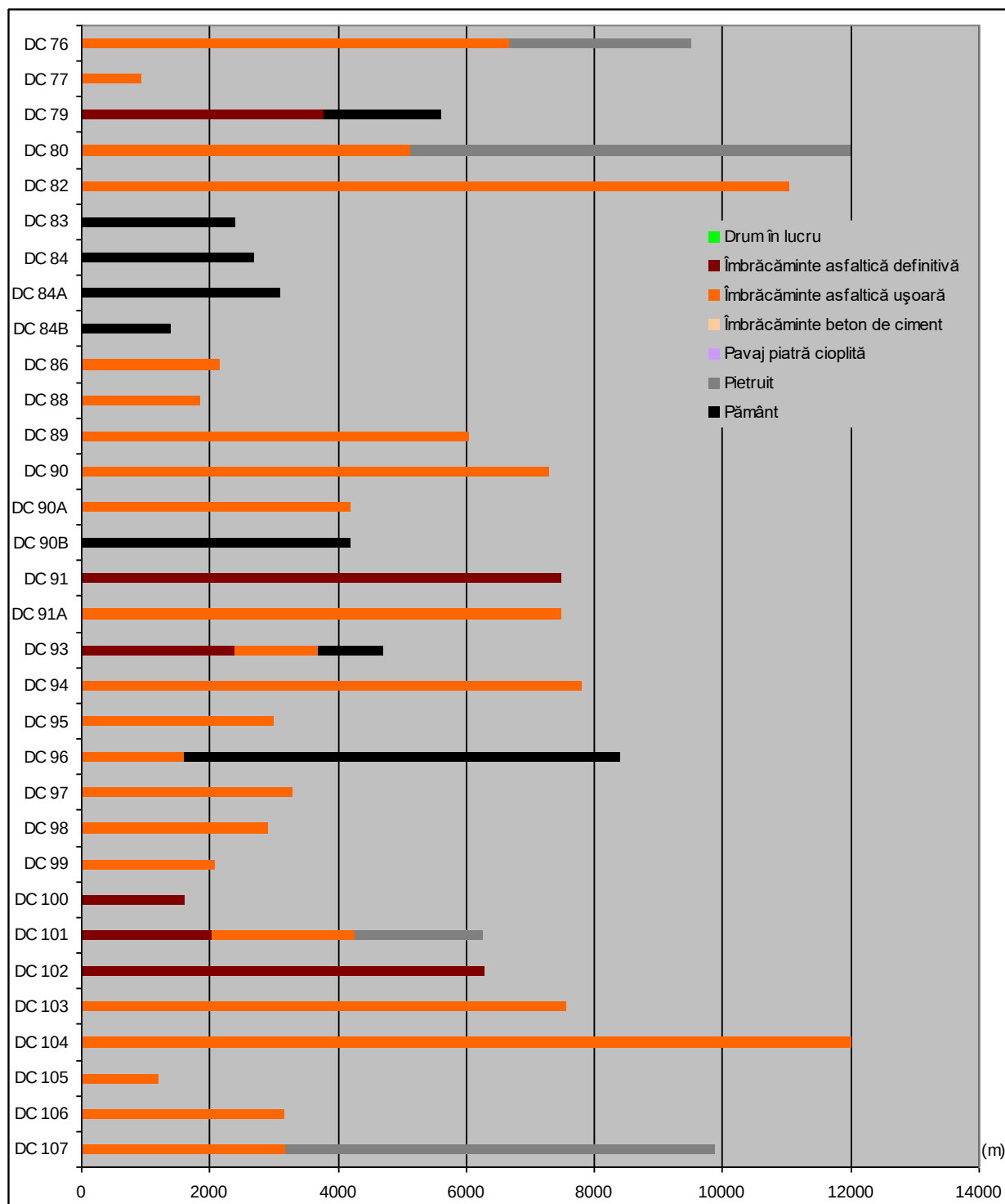


Figura 22. Lungimea drumurilor comunale după tipul îmbrăcăminții rutiere (2018)

Tabelul 23. Tipul de îmbrăcăminte rutieră și ponderea acestuia din lungimea totală a drumurilor clasificate

Nr. crt.	Tip drum	Drum în lucru (km)	Pondere drum în lucru (%)	Îmbrăcă-minte asfaltică definitivă (km)	Pondere îmbrăcă-minte asfaltică definitivă (%)	Îmbrăcă-minte asfaltică ușoară (km)	Pondere îmbrăcă-minte asfaltică ușoară (%)	Îmbrăcă-minte beton de ciment (km)	Pondere îmbrăcă-minte beton de ciment (%)	Pavaj piatră cioplită (km)	Pondere pavaj piatră cioplită (%)	Pietruit (km)	Pondere pietruit (%)	Pământ (km)	Pondere pământ (%)	Lungime totală drum (km)
1	Drumuri naționale	0,110	0,03	357,017	98,34	6,042	1,66	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	363,169
2	Drumuri județene	0,000	0,00	301,287	37,98	363,077	45,77	0,000	0,00	0,000	0,00	122,277	15,42	6,571	0,83	793,212
3	Drumuri comunale	0,000	0,00	119,121	18,82	352,659	55,72	1,500	0,24	0,000	0,00	92,803	14,66	66,816	10,56	632,899
Total		0,110	0,00001	777,255	43,44	721,778	40,36	1,500	0,08	0,000	0,00	215,080	12,02	73,387	4,10	1789,280

Tabelul 24. Tipul de îmbrăcăminte rutieră și ponderea acestuia din lungimea totală a drumurilor naționale

Nr. crt.	Denumire drum	Drum în lucru (km)	Pondere drum în lucru (%)	Îmbrăcă-minte asfaltică definitivă (km)	Pondere îmbrăcă-minte asfaltică definitivă (%)	Îmbrăcă-minte asfaltică ușoară (km)	Pondere îmbrăcă-minte asfaltică ușoară (%)	Îmbrăcă-minte beton de ciment (km)	Pondere îmbrăcă-minte beton de ciment (%)	Pavaj piatră cioplită (km)	Pondere pavaj piatră cioplită (%)	Pietruit (km)	Pondere pietruit (%)	Pământ (km)	Pondere pământ (%)	Lungime totală drum (km)
1	DN 1C	0,000	0,00	67,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	67,000
2	DN 17C	0,000	0,00	15,782	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	15,782
3	DN 18	0,000	0,00	180,400	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	180,400
4	DN 18A	0,000	0,00	0,000	0,00	1,200	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,200
5	DN 18B	0,110	0,19	53,280	91,51	4,842	8,30	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	58,342
6	DN 19	0,000	0,00	40,445	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	40,445
Total		0,110	0,00	357,017	98,34	6,042	1,66	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	363,169

Sursa: Google Maps, august-septembrie, 2021

Tabelul 25. Tipul de îmbrăcăminte rutieră și ponderea acestuia din lungimea totală a drumurilor județene (15.01.2018)

Nr. crt.	Denumire drum	Drum în lucru (km)	Pondere drum în lucru (%)	Îmbrăcă-minte asfaltică definitivă (km)	Pondere îmbrăcă-minte asfaltică definitivă (%)	Îmbrăcă-minte asfaltică ușoară (km)	Pondere îmbrăcă-minte asfaltică ușoară (%)	Îmbrăcă-minte beton de ciment (km)	Pondere îmbrăcă-minte beton de ciment (%)	Pavaj piatră cioplită (km)	Pondere pavaj piatră cioplită (%)	Pietruit (km)	Pondere pietruit (%)	Pământ (km)	Pondere pământ (%)	Lungime totală drum (km)
1	DJ 108A	0,000	0,00	25,175	88,36	3,315	11,64	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	28,490
2	DJ 108D	0,000	0,00	16,166	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	16,166
3	DJ 108E	0,000	0,00	6,898	27,96	15,069	61,09	0,000	0,00	0,000	0,00	2,700	10,95	0,000	0,00	24,667
4	DJ 108P	0,000	0,00	0,000	0,00	17,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	17,000
5	DJ 108T	0,000	0,00	0,430	4,53	9,070	95,47	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	9,500
6	DJ 109F	0,000	0,00	47,540	52,70	42,670	47,30	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	90,210
7	DJ 109G	0,000	0,00	0,000	0,00	22,680	85,01	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	14,99	0,000	0,00	26,680
8	DJ 109I	0,000	0,00	5,875	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,875
9	DJ 109J	0,000	0,00	1,250	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,250
10	DJ 109U	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	18,18	0,000	0,00	0,000	0,00	18,000	81,82	0,000	0,00	22,000
11	DJ 110C	0,000	0,00	0,000	0,00	5,800	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,800
12	DJ 171	0,000	0,00	0,000	0,00	15,300	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	15,300
13	DJ 171A	0,000	0,00	0,000	0,00	10,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	10,000
14	DJ 171C	0,000	0,00	0,000	0,00	9,500	81,90	0,000	0,00	0,000	0,00	2,100	18,10	0,000	0,00	11,600
15	DJ 171E	0,000	0,00	0,000	0,00	10,000	71,43	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	28,57	0,000	0,00	14,000
16	DJ 182B	0,000	0,00	38,740	58,34	16,309	24,56	0,000	0,00	0,000	0,00	11,351	17,09	0,000	0,00	66,400
17	DJ 182C	0,000	0,00	21,400	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	21,400
18	DJ 182D	0,000	0,00	0,000	0,00	4,650	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,650
19	DJ 182E	0,000	0,00	0,000	0,00	3,500	33,18	0,000	0,00	0,000	0,00	7,050	66,82	0,000	0,00	10,550
20	DJ 182G	0,000	0,00	0,000	0,00	1,500	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,500
21	DJ 183	0,000	0,00	7,423	21,52	13,877	40,22	0,000	0,00	0,000	0,00	13,200	38,26	0,000	0,00	34,500
22	DJ 183A	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	15,000	100,00	0,000	0,00	15,000
23	DJ 183C	0,000	0,00	6,500	50,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,500	50,00	0,000	0,00	13,000
24	DJ 184	0,000	0,00	22,578	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	22,578
25	DJ 184A	0,000	0,00	0,000	0,00	27,670	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	27,670
26	DJ 184B	0,000	0,00	0,000	0,00	26,486	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	26,486
27	DJ 185	0,000	0,00	13,364	20,62	27,900	43,05	0,000	0,00	0,000	0,00	16,966	26,18	6,571	10,14	64,801
28	DJ 186	0,000	0,00	52,581	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	52,581
29	DJ 186A	0,000	0,00	0,000	0,00	2,500	63,94	0,000	0,00	0,000	0,00	1,410	36,06	0,000	0,00	3,910

30	DJ 186B	0,000	0,00	2,500	18,29	11,168	81,71	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	13,668
31	DJ 186C	0,000	0,00	0,000	0,00	3,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,000
32	DJ 186D	0,000	0,00	0,000	0,00	25,200	92,65	0,000	0,00	0,000	0,00	2,000	7,35	0,000	0,00	27,200
33	DJ 186E	0,000	0,00	0,000	0,00	6,275	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,275
34	DJ 187	0,000	0,00	19,700	83,87	3,788	16,13	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	23,488
35	DJ 187A	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	8,000	100,00	0,000	0,00	8,000
36	DJ 187B	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	10,000	100,00	0,000	0,00	10,000
37	DJ 188	0,000	0,00	0,000	0,00	10,850	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	10,850
38	DJ 193	0,000	0,00	13,167	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	13,167
39	DJ 193E	0,000	0,00	0,000	0,00	14,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	14,000
Total		0,000	0,00	301,287	37,98	363,077	45,77	0,000	0,00	0,000	0,00	122,277	15,42	6,571	0,83	793,212

Tabelul 26. Tipul de îmbrăcăminte rutieră și ponderea acestuia din lungimea totală a drumurilor județene (15.01.2018)

Nr. crt.	Denumire drum	Drum în lucru (km)	Pondere drum în lucru (%)	Îmbrăcă-minte asfaltică definitivă (km)	Pondere îmbrăcă-minte asfaltică definitivă (%)	Îmbrăcă-minte asfaltică ușoară (km)	Pondere îmbrăcă-minte asfaltică ușoară (%)	Îmbrăcă-minte beton de ciment (km)	Pondere îmbrăcă-minte beton de ciment (%)	Pavaj piatră cioplită (km)	Pondere pavaj piatră cioplită (%)	Pietruit (km)	Pondere pietruit (%)	Pământ (km)	Pondere pământ (%)	Lungime totală drum (km)
1	DC 1	0,000	0,00	0,000	0,00	6,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,000
2	DC 2	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	9,000	100,00	0,000	0,00	9,000
3	DC 4	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	100,00	0,000	0,00	4,000
4	DC 5	0,000	0,00	5,400	36,49	1,700	11,49	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	7,700	52,03	14,800
5	DC 7	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000
6	DC 8	0,000	0,00	0,000	0,00	6,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,000
7	DC 10	0,000	0,00	0,000	0,00	1,600	48,48	0,000	0,00	0,000	0,00	1,700	51,52	0,000	0,00	3,300
8	DC 11	0,000	0,00	0,000	0,00	4,810	63,02	0,000	0,00	0,000	0,00	2,822	36,98	0,000	0,00	7,632
9	DC 12	0,000	0,00	0,000	0,00	1,300	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,300
10	DC 13	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,200	100,00	0,000	0,00	3,200
11	DC 14	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,094	100,00	0,000	0,00	5,094
12	DC 15	0,000	0,00	0,000	0,00	3,200	25,40	0,000	0,00	0,000	0,00	9,400	74,60	0,000	0,00	12,600
13	DC 16	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000
14	DC 17	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000
15	DC 18	0,000	0,00	0,000	0,00	5,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,000
16	DC 18A	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,500	42,86	0,000	0,00	2,000	57,14	0,000	0,00	3,500

17	DC 19	0,000	0,00	25,297	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	25,297
18	DC 20	0,000	0,00	6,954	65,60	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,646	34,40	0,000	0,00	10,600
19	DC 23	0,000	0,00	0,000	0,00	3,200	45,71	0,000	0,00	0,000	0,00	3,800	54,29	0,000	0,00	7,000
20	DC 24	0,000	0,00	0,000	0,00	0,800	25,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,800	25,00	1,600	50,00	3,200
21	DC 25	0,000	0,00	4,430	66,82	2,200	33,18	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,630
22	DC 26	0,000	0,00	0,000	0,00	5,800	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,800
23	DC 27	0,000	0,00	0,000	0,00	2,500	76,92	0,000	0,00	0,000	0,00	0,750	23,08	0,000	0,00	3,250
24	DC 28	0,000	0,00	0,000	0,00	5,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,000
25	DC 28A	0,000	0,00	0,000	0,00	5,500	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,500
26	DC 28B	0,000	0,00	0,000	0,00	1,900	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,900
27	DC 29	0,000	0,00	0,000	0,00	2,700	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,700
28	DC 31	0,000	0,00	0,000	0,00	7,400	68,84	0,000	0,00	0,000	0,00	3,350	31,16	0,000	0,00	10,750
29	DC 32	0,000	0,00	0,000	0,00	16,800	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	16,800
30	DC 33	0,000	0,00	0,000	0,00	6,800	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,800
31	DC 34	0,000	0,00	0,000	0,00	2,400	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,400
32	DC 35	0,000	0,00	0,000	0,00	8,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	8,000
33	DC 36	0,000	0,00	0,000	0,00	4,600	37,70	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	7,600	62,30	12,200
34	DC 37	0,000	0,00	0,000	0,00	4,600	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,600
35	DC 38	0,000	0,00	0,000	0,00	2,200	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,200
36	DC 39	0,000	0,00	0,000	0,00	6,600	65,35	0,000	0,00	0,000	0,00	3,500	34,65	0,000	0,00	10,100
37	DC 40	0,000	0,00	0,000	0,00	1,009	50,45	0,000	0,00	0,000	0,00	0,991	49,55	0,000	0,00	2,000
38	DC 41	0,000	0,00	0,000	0,00	2,400	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,400
39	DC 42	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,400	44,00	5,600	56,00	10,000
40	DC 43	0,000	0,00	12,500	57,55	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,720	12,52	6,500	29,93	21,720
41	DC 44	0,000	0,00	6,500	76,47	2,000	23,53	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	8,500
42	DC 45	0,000	0,00	3,500	87,50	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,500	12,50	4,000
43	DC 46	0,000	0,00	0,000	0,00	13,700	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	13,700
44	DC 47	0,000	0,00	0,000	0,00	3,200	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,200
45	DC 48	0,000	0,00	4,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000
46	DC 49	0,000	0,00	0,000	0,00	3,450	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,450
47	DC 50	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,000	100,00	3,000
48	DC 52	0,000	0,00	7,500	42,86	9,000	51,43	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,000	5,71	17,500
49	DC 54	0,000	0,00	3,000	44,12	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,800	55,88	0,000	0,00	6,800
50	DC 55	0,000	0,00	7,200	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	7,200
51	DC 56	0,000	0,00	0,000	0,00	4,200	80,77	0,000	0,00	0,000	0,00	1,000	19,23	0,000	0,00	5,200

52	DC 57	0,000	0,00	0,000	0,00	5,500	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,500
53	DC 58	0,000	0,00	0,000	0,00	4,850	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,850
54	DC 59	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,000	100,00	0,000	0,00	2,000
55	DC 60	0,000	0,00	0,000	0,00	1,700	30,67	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,842	69,33	5,542
56	DC 61	0,000	0,00	0,000	0,00	5,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,000
57	DC 62	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,500	100,00	2,500
58	DC 63	0,000	0,00	0,000	0,00	11,050	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	11,050
59	DC 64	0,000	0,00	0,000	0,00	15,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	15,000
60	DC 65	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	47,62	0,000	0,00	0,000	0,00	4,400	52,38	0,000	0,00	8,400
61	DC 67	0,000	0,00	0,000	0,00	1,837	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,837
62	DC 68	0,000	0,00	5,400	66,26	2,750	33,74	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	8,150
63	DC 69	0,000	0,00	0,000	0,00	3,700	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,700
64	DC 70	0,000	0,00	3,800	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,800
65	DC 71	0,000	0,00	0,000	0,00	1,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,000
66	DC 72	0,000	0,00	0,000	0,00	5,500	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,500
67	DC 74	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,100	100,00	3,100
68	DC 75	0,000	0,00	0,000	0,00	17,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	17,000
69	DC 76	0,000	0,00	0,000	0,00	6,670	70,21	0,000	0,00	0,000	0,00	2,830	29,79	0,000	0,00	9,500
70	DC 77	0,000	0,00	0,000	0,00	0,930	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,930
71	DC 79	0,000	0,00	3,800	67,57	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,824	32,43	5,624
72	DC 80	0,000	0,00	0,000	0,00	5,140	42,83	0,000	0,00	0,000	0,00	6,860	57,17	0,000	0,00	12,000
73	DC 82	0,000	0,00	0,000	0,00	11,050	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	11,050
74	DC 83	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,400	100,00	2,400
75	DC 84	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,800	22,86	2,700	77,14	3,500
76	DC 84A	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,250	7,46	3,100	92,54	3,350
77	DC 84B	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,800	36,36	1,400	63,64	2,200
78	DC 86	0,000	0,00	0,000	0,00	2,150	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,150
79	DC 88	0,000	0,00	0,000	0,00	1,850	80,43	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,450	19,57	2,300
80	DC 89	0,000	0,00	0,000	0,00	6,053	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,053
81	DC 90	0,000	0,00	0,000	0,00	7,300	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	7,300
82	DC 90A	0,000	0,00	0,000	0,00	4,200	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,200
83	DC 90B	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,200	100,00	4,200
84	DC 91	0,000	0,00	7,500	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	7,500
85	DC 91A	0,000	0,00	0,000	0,00	7,500	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	7,500
86	DC 93	0,000	0,00	2,400	48,98	1,300	26,53	0,000	0,00	0,000	0,00	0,200	4,08	1,000	20,41	4,900

87	DC 94	0,000	0,00	0,000	0,00	7,800	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	7,800
88	DC 95	0,000	0,00	0,000	0,00	3,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,000
89	DC 96	0,000	0,00	0,000	0,00	1,600	19,05	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,800	80,95	8,400
90	DC 97	0,000	0,00	0,000	0,00	3,300	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,300
91	DC 98	0,000	0,00	0,000	0,00	2,900	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,900
92	DC 99	0,000	0,00	0,000	0,00	2,100	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,100
93	DC 100	0,000	0,00	1,600	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,600
94	DC 101	0,000	0,00	2,040	32,59	2,230	35,62	0,000	0,00	0,000	0,00	1,990	31,79	0,000	0,00	6,260
95	DC 102	0,000	0,00	6,300	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,300
96	DC 103	0,000	0,00	0,000	0,00	7,560	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	7,560
97	DC 104	0,000	0,00	0,000	0,00	12,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	12,000
98	DC 105	0,000	0,00	0,000	0,00	1,200	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,200
99	DC 106	0,000	0,00	0,000	0,00	3,170	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,170
100	DC 107	0,000	0,00	0,000	0,00	3,200	32,32	0,000	0,00	0,000	0,00	6,700	67,68	0,000	0,00	9,900
Total		0,000	0,00	119,121	18,82	352,659	55,72	1,500	0,24	0,000	0,00	92,803	14,66	66,816	10,56	632,899

Tabelul 27. Tipul de îmbrăcăminte rutieră la nivelul drumurilor naționale din județul Maramureș

Nr. crt.	Denumire drum	Denumire sector drum	Tip îmbrăcăminte rutieră														Lungime totală (km)
			Drum în lucru		Îmbrăcăminte asfaltică definitivă		Îmbrăcăminte asfaltică ușoară		Îmbrăcăminte beton de ciment		Pavaj piatră cioplită		Pietruit		Pământ		
			Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	
1	DN 1C E 58	Limita jud. Sălaj - Mesteacăn - Baia Mare - Seini - Limita jud. Satu Mare			114+000 181+000	67,000											67,000
		Total				67,000											
2	DN 17C	Limita jud. Bistrița-Năsăud - Săcel - Moisei - DN 18			65+061 80+843	15,782											15,782
		Total				15,782											
3	DN 18	DN 1C - Baia Mare - Sighețu Marmației - Vișeu de Sus -Borșa - Prislop - Limita jud. Suceava			0+000 180+400	180,400											180,400

		Total				180,400										
4	DN 18 A	DN 18 - Borșa - Băile Borșa					0+000 1+200	1,200								
		Total				0,000		1,200								
5	DN 18 B	DN 1C - Baia Mare - Copalnic Mănăstur - Târgu Lapuș			0+000 53+500	53,500										
		Târgu Lapuș - Limita jud. Cluj					53+500 58+342	4,842								
		Total				53,500		4,842								
6	DN 19	Limita jud. Satu Mare - Săpânța - Sighetu Marmăției - DN 18			195+537 235+982	40,445										
		Total				40,445										
Total general						357,127		6,042								363,169

Sursa: Google Maps, august-septembrie, 2021

Tabelul 28. Tipul de îmbrăcăminte rutieră la nivelul drumurilor județene din județul Maramureș (15.01.2018).

Nr. crt.	Denumire drum	Denumire sector drum	Tip îmbrăcăminte rutieră														Lungime totală (km)
			Drum în lucru		Îmbrăcăminte asfaltică definitivă		Îmbrăcăminte asfaltică ușoară		Îmbrăcăminte beton de ciment		Pavaj piatră cioplită		Pietruit		Pământ		
			Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	
1	DJ 108A	Limita jud. Sălaj - Țicău - Ulmeni - Tohat - Sălsig			81+600 93+685	12,085											28,490
		Sălsig – Gârdani					93+685 97+000	3,315									
		Gârdani - Buzești - Ardușat - DJ 193			97+000 110+090	13,090											
		Total				25,175		3,315									
2	DJ 108D	Limita jud. Sălaj - Ariniș - Rodina - Gârdani - DJ 108A			28+200 44+366	16,166											16,166

		Total				16,166											
3	DJ 108E	Limita jud. Sălaj - Chelița											17+600 20+300	2,700			24,667
		Chelița - Remeți pe Someș					20+300 26+300	6,000									
		Remeți pe Someș - Mireșu Mare - Lucăcești			26+300 33+198	6,898											
		Lucăcești - Dăneștii Chioarului - Pribilești - Mogoșești - Hideaga (DJ 193)					33+198 42+267	9,069									
		Total				6,898		15,069						2,700			
4	DJ 108P	DJ 108D - Oarța de Jos - Orța - Bicăz - Limita jud. Satu Mare					0+000 17+000	17,000									17,000
		Total						17,000									
5	DJ 108T	DJ 108A - Arduzel					0+000 0+795	0,795									9,500
		Arduzel			0+795 1+225	0,430											
		Arduzel - Vicea - Someș Uileac - Limita jud. Sălaj					1+225 9+500	8,275									
		Total				0,430		9,070									
6	DJ 109F	Limita jud. Sălaj - Baba - Drăghia - Coroieni - Vălenii Lăpușului - Răzoare			10+367 33+317	22,950											90,210 Obs: drum cu traseu parțial suprapus
		- Târgu Lăpuș - Dămăcușeni - Rogoz			33+677 38+167	4,490											
		Rogoz - Lăpuș - Strâmbu Băiuț - Căvnic					38+167 74+637	36,470									
		Căvnic - Budești - Ocna Șugatag			74+637 94+737	20,100											

		Ocna Șugatag - Ferești - DN 18					94+737 100+93 7	6,200								
		Total				47,540		42,670								
7	DJ 109G	DN 1C - Mesteacăn - Boiu Mare - Frâncenii Boiului - Românești					0+000 12+500	12,500								
		Românești - Sălnița										12+500 16+500	4,000			
		Sălnița - Vima Mică - Vălenii Lăpușului - Peteritea - DJ 109F					16+500 26+680	10,180								
		Total						22,680					4,000			
8	DJ 109I	DN 1C - Seini - Ville Apei - Limită jud. Satu Mare			0+000 5+875	5,875										
		Total				5,875										
9	DJ 109J	DN 1C - Tăuții Măgherauș – Aeroport Internațional Maramureș			0+000 1+250	1,250										
		Total				1,250										
10	DJ 109U	DJ 109F - Strâmbu Băiuț - Băiuț					0+000 4+000	4,000								
		Băiuț - Botiza - DJ 186D										4+000 22+000	18,000			
		Total						4,000					18,000			
11	DJ 110C	Limită jud. Sălaj - Vima Mare - Vima Mică - DJ 109G					4+500 10+300	5,800								
		Total						5,800								
12	DJ 171	Limită jud. Bistrița- Năsăud - Suci de Sus - Suci de Jos - Rogoz - DJ 109F					39+520 54+820	15,300								
		Total						15,300								

13	DJ 171A	DJ 171 - Suciul de Sus - Groșii Țibleșului - DC 19					0+000 10+000	10,000									10,000
		Total						10,000									
14	DJ 171C	DJ 109F - Rogoz – Libotin - Cupșeni					0+000 9+500	9,500									11,600
		Cupșeni - Costeni											9+500 11+600	2,100			
		Total						9,500						2,100			
15	DJ 171E	DN 18B - Tg. Lăpuș - Dumbrava - Stoiceni					0+000 7+800	7,800									14,000
		Stoiceni - Costeni											7+800 11+800	4,000			
		Costeni - Cupșeni - DJ 171C					11+800 14+000	2,200									
		Total						10,000						4,000			
16	DJ 182B	DN 18B - Baia Mare - Săcălășeni - Remetea Chioarului			0+000 25+340	25,340											66,400 Obs: * lungimea de nomenclator este 62,945 ** drum cu traseu parțial suprapus
		Remetea Chioarului - Berchez - Șomcuta Mare - Tulghieș - Mireșu Mare - Remeți pe Someș			26+900 40+300	13,400											
		Remeți pe Someș - Ulmeni											40+300 41+300	1,000			
													42+440 42+791	0,351			
		Ulmeni - Mânău - Ariniș - Urmeniș - Băița de Sub Codru					42+791 59+100	16,309									
		Băița de Sub Codru - Limită jud. Satu Mare											59+100 69+100	10,000			
		Total				38,740		16,309						11,351			

17	DJ 182C	DJ 182B - Coaș - Copanic - Copalnic Mănăstur			0+000 8+165	8,165											21,400
		Copalnic Mănăstur - Vad-Lăschia - Făurești - Șurdești - DJ 184			10+565 23+800	13,235											
		Total				21,400											
18	DJ 182D	DJ 108D - Băsești					0+000 4+650	4,650									4,650
		Total						4,650									
19	DJ 182E	DJ 182B - Berchez - Berchezoaia					0+000 3+500	3,500									10,550
		Berchezoaia - Cetatea Chioarului - Ciolț - DJ 184B										3+500 10+550	7,050				
		Total						3,500					7,050				
20	DJ 182G	DJ 182C - Plopiș					0+000 1+500	1,500									1,500
		Total						1,500									
21	DJ 183	DN 18 - pasul Gutin - Cărbunar - Stațiunea Izvoarele										0+000 13+200	13,200				34,500
		Stațiunea Izvoarele - Valea Neagră - Firiza					13+200 27+077	13,877									
		Firiza - Baia Mare - DN 18			27+077 34+500	7,423											
		Total				7,423		13,877					13,200				
22	DJ 183A	DJ 183 - Stațiunea Izvoarele - Runcu - Mara - DN 18										0+000 15+000	15,000				15,000
		Total											15,000				
23	DJ 183C	DN 18 - Mogoșa - Șuitor			0+000 6+500	6,500											13,000
		Șuitor - Căvnic - DJ 184										6+500 13+000	6,500				

		Total				6,500								6,500		
24	DJ 184	DN 18 - Baia Sprie - Șișești - Dănești - Șurdești - Căvnic - DJ 109F			0+000 22+578	22,578										22,578
		Total				22,578										
25	DJ 184A	DJ 184 - Dănești - Bontăieni - Șindrești - Rus - Dumbrăvița - Chechiș - Coruia - Cătălina - Coltău - Arieșu de Pădure - Finteușu Mic - DN 1C					0+000 17+540	17,540								27,670
		Coruia - Cătălina - Coltău - Arieșu de Pădure - Finteușu Mic - DN 1C					22+020 32+150	10,130								
		Total						27,670								
26	DJ 184B	DJ 182B - Șomcuta Mare - Ciolt - Codru Butesei - Preluca Nouă - Copalnic Deal - DN 18B					0+000 26+486	26,486								26,486
		Total						26,486								
27	DJ 185	DN 18 - Hărniciești - Hiteni - Ocna Șugatag					0+000 5+897	5,897								64,801
		Ocna Șugatag - Călinești - Văleni - Bârsana			8+246 21+610	13,364										<i>Obs: * lungimea de nomenclator este 65,201</i>
		Bârsana - Valea Muntelui					21+960 26+185	4,225								
		Valea Muntelui - Dealul Hera												26+185 32+756	6,571	
		Dealul Hera - Petrova - Bistra - Valea Vișeuului					37+242 47+710	10,468								

		Valea Vișeuului - Lunca la Tisa										47+710 64+676	16,966			
		Lunca la Tisa - Bocicioiu Mare – Crăciunești - DN 18				64+676 71+986	7,310									
		Total				13,364	27,900						16,966		6,571	
28	DJ 186	DN 18 - Vadu Izei - Oncești -Nănești - Bârsana -Strâmtura -Rozavlea - Șieu - Bogdan Vodă - Dragomirești - Săliște de Sus - Săcel - DN 17C			0+000 52+581	52,581										52,581
		Total				52,581										
29	DJ 186A	DN 18 - Rona de Sus - Coștiui				0+000 2+500	2,500									
		Coștiui - Valea Stejarului - DC 11										2+500 3+910	1,410			3,910
		Total					2,500						1,410			
30	DJ 186B	DN 18 -Ferești - Comești - Călinești				0+000 6+789	6,789									
		Călinești - Sârbi			7+731 8+731	1,000										
		Sârbi				8+731 10+881	2,150									
		Sârbi			10+881 12+381	1,500										
		Sârbi - Budești - DJ 109F				12+381 14+610	2,229									
		Total				2,500	11,168									
31	DJ 186C	DJ 186 - Bogdan Vodă - Ieud				0+000 3+000	3,000									3,000
		Total					3,000									
32	DJ 186D	DJ 186 - Strâmtura - Slătioara - Glod - Poienile Izei				0+000 14+000	14,000									27,200
		Poienile Izei -Botiza										14+000	2,000			

												16+000				
		Botiza - Șieu - DJ 186				16+000 27+200	11,200									
		Total					25,200						2,000			
33	DJ 186E	DJ 186D - Poienile Izei - Șieu - DJ 186D				0+000 6+275	6,275									6,275
		Total					6,275									
34	DJ 187	DN 18 - Leordina - Ruscova - Repedea - Poienile de Sub Munte			0+000 19+700	19,700										23,488
		Poienile de Sub Munte				19+700 23+488	3,788									
		Total				19,700	3,788									
35	DJ 187A	DN 18 - Vișeu de Sus - Valea Vaserului - Mănăstirea - Valea Scradei										0+000 8+000	8,000			8,000
		Total											8,000			
36	DJ 187B	DJ 187A - Vișeu de Sus - Valea Peștilor - Cătunul Obcina - Poienile de Sub Munte										0+000 10+000	10,000			10,000
		Total											10,000			
37	DJ 188	DN 18 - Vișeu de Jos - Bocicoel - Bogdan Vodă - DJ 186				0+000 10+850	10,850									10,850
		Total					10,850									
38	DJ 193	Limită jud. Satu Mare - Ardușat - Colțirea - Hideaga - DN 1C			41+300 54+467	13,167										13,167
		Total				13,167										

39	DJ 193E	DJ 108D - Asuaju de Jos - Asuaju de Sus - Limită jud. Satu Mare (km 12+000)					0+000 12+000	12,000								14,000
		Limită jud. Satu Mare (km 12+000) - Limită jud. Satu Mare (km 20+325) - Fărcașa - DJ 108A					20+325 22+325	2,000								
		Total						14,000								
Total general						301,287		363,077					122,277		6,571	793,212

Tabelul 29. Tipul de îmbrăcăminte rutieră la nivelul drumurilor comunale din județul Maramureș (15.01.2018)

Nr. crt.	Denumire drum	Denumire sector drum	Tip îmbrăcăminte rutieră														Lungime totală (km)
			Drum în lucru		Îmbrăcăminte asfaltică definitivă		Îmbrăcăminte asfaltică ușoară		Îmbrăcăminte beton de ciment		Pavaj piatră cioplită		Pietruit		Pământ		
			Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	
1	DC 1	DN 17C – Moisei – DN 17C					0+000 6+000	6,000									6,000
		Total					6,000										
2	DC 2	DN 18 – Moisei – Valea Scradei – DJ 187A											0+000 9+000	9,000			9,000
		Total											9,000				
3	DC 4	DJ 187 – Repedea – Cătunul Tomnatic											0+000 4+000	4,000			4,000
		Total											4,000				
4	DC 5	DN 18 – Baia Sprie					0+000 1+700	1,700									14,800
		Baia Sprie – Chiuzbaia			1+700 6+100	4,400											
		Chiuzbaia – Baia Mare												6+100 13+800	7,700		
		Baia Sprie – Chiuzbaia – Baia Mare			13+800 14+800	1,000											

		Total				5,400		1,700							7,700	
5	DC 7	DN 18 – Petrova – Crasna Vișeuului					0+000 4+000	4,000								4,000
		Total						4,000								
6	DC 8	DN 18 – Borșa – Băile Borșa					0+000 6+000	6,000								6,000
		Total						6,000								
7	DC 10	DJ 186 – Oncești					0+000 1+600	1,600								3,300
		Oncești – Ferești – DJ 186B										1+600 3+300	1,700			
		Total						1,600					1,700			
8	DC 11	DN 18 – Vadu Izei										0+000 0+850	0,850			7,632
		Vadu Izei – Valea Stejarului					0+850 5+660	4,810								
		Valea Stejarului – DJ 186A										5+660 7+632	1,972			
		Total						4,810					2,822			
9	DC 12	DN 18 - Mănăstirea					0+000 1+300	1,300								1,300
		Total						1,300								
10	DC 13	DN 18 – Sat Șugatag – Ocna Șugatag – DJ 109F										0+000 3+200	3,200			3,200
		Total											3,200			
11	DC 14	DJ 185 – Hoteni – Breb – DJ 109F										0+000 5+094	5,094			5,094
		Total											5,094			
12	DC 15	DN 18 – Petrova – Strâmtura – DJ 186										0+000 9+400	9,400			12,600
		DN 18 – Petrova – Strâmtura – DJ 186					9+400 12+600	3,200								
		Total						3,200					9,400			
13	DC 16	DN 18 – Rona de Sus – Coștiui – DJ 186A					0+000 4+000	4,000								4,000

		Total						4,000									
14	DC 17	DJ 186 – Rozavlea – Sălța					0+000 4+000	4,000									4,000
		Total						4,000									
15	DC 18	DJ 186C – Ieud – Mocira – Plopșor					0+000 5+000	5,000									5,000
		Total						5,000									
16	DC 18A	Limită județ Satu Mare – Seini											6+000 8+000	2,000			
		Seini – DN 1C							8+000 9+500	1,500							3,500
		Total								1,500				2,000			
17	DC 19	DJ 171A – Groșii Țibleșului – Botiza – DJ 186D			0+000 25+297	25,297											25,297
		Total				25,297											
18	DC 20	DN 18 – Vișeu de Jos											0+000 3+646	3,646			
		Vișeu de Jos – Săliște de Sus – DJ 186			3+646 10+600	6,954											10,600
		Total				6,954								3,646			
19	DC 23	DJ 184A – Dumbrăvița					0+000 2+000	2,000									
		Dumbrăvița – Cărbunari											2+000 5+800	3,800			7,000
		Cărbunari – DN 18B					5+800 7+000	1,200									
		Total						3,200						3,800			
20	DC 24	DJ 184A – Dumbrăvița					0+000 0+800	0,800									
		Dumbrăvița – Rus											0+800 1+600	0,800			3,200
		Rus – DC 25													1+600 3+200	1,600	
		Total						0,800						0,800		1,600	

21	DC 25	DN 18 – Tăuții de Sus			0+000 0+800	0,800											6,630
		Tăuții de Sus – Satu Nou de Sus – Rus					0+800 3+000	2,200									
		Rus – DJ 184A			3+000 6+630	3,630											
		Total				4,430		2,200									
22	DC 26	DN 18 – Tăuții de Sus – Unguraș - Rus – DJ 184A					0+000 5+800	5,800									5,800
		Total						5,800									
23	DC 27	DJ 184 - Șișești					0+000 1+300	1,300									3,250
		Șișești – Unguraș										1+300 2+050	0,750				
		Unguraș - DC 26					2+050 3+250	1,200									
		Total						2,500					0,750				
24	DC 28	DJ 184A – Dănești – Cetățele – Șurdești – DJ 182C					0+000 5+000	5,000									5,000
		Total						5,000									
25	DC 28A	DJ 184 - Șișești – Negreia – Dănești – DJ 184					0+000 5+500	5,500									5,500
		Total						5,500									
26	DC 28B	DJ 184A – Bontăieni – Cetățele – DC 28					0+000 1+900	1,900									1,900
		Total						1,900									
27	DC 29	DJ 184 - Șurdești – Cetățele – DC 28					0+000 2+700	2,700									2,700
		Total						2,700									
28	DC 31	DN 18B – Berința – Cărpiniș					0+000 6+200	6,200									10,750
		Cărpiniș - Șindrești										6+200 9+550	3,350				
		Șindrești – DJ 184A					9+550	1,200									

						10+750										
		Total					7,400						3,350			
29	DC 32	DN 18B – Cernești – Fânațe – Ciocotiș - Izvoarele				0+000 16+800	16,800									16,800
		Total					16,800									
30	DC 33	DJ 182C – Făurești – Ciocotiș - DC 32				0+000 6+800	6,800									6,800
		Total					6,800									
31	DC 34	DN 18B – Cernești - Brebenei				0+000 2+400	2,400									2,400
		Total					2,400									
32	DC 35	DN 18B – Tg. Lăpuș - Borcut – Inău				0+000 8+000	8,000									8,000
		Total					8,000									
33	DC 36	DJ 171E – Dumbrava				0+000 4+600	4,600									12,200
		Dumbrava – Ciocotiș - DC 32											4+600 12+200	7,600		
		Total					4,600							7,600		
34	DC 37	DJ 171E – Dumbrava – Docbricu Lăpușului – DJ 171E				0+000 4+600	4,600									4,600
		Total					4,600									
35	DC 38	DN 18B – Rohia – Boiereni				0+000 2+200	2,200									2,200
		Total					2,200									
36	DC 39	DN 18B – Rohia – Fântânele				0+000 6+600	6,600									10,100
		Fântânele – Vălenii Lăpușului – DJ 109F										6+600 10+100				
		Total					6,600						3,500			
37	DC 40	DN 18B - Cufoaia				0+000 1+009	1,009									2,000
		Cufoaia										1+009	0,991			

												2+000				
		Total					1,009						0,991			
38	DC 41	DN 18B – Rușor - Măgureni				0+000 2+400	2,400									2,400
		Total					2,400									
39	DC 42	DJ 109G – Sălcița										0+000 4+400	4,400			
		Sălcița – Dealu Corbului – Preluca Veche												4+400 10+000	5,600	10,000
		Total											4,400		5,600	
40	DC 43	DC 42 – Preluca Veche – Preluca Nouă			0+000 12+500	12,500										
		Preluca Nouă – Aspra										12+500 15+220	2,720			21,720
		Aspra – Sălcița – DC 42												15+220 21+720	6,500	
		Total				12,500							2,720		6,500	
41	DC 44	DN 18B – Berința – Curtuișu Mic			0+000 6+500	6,500										
		Curtuișu Mic – Coruia – DJ 184A					6+500 8+500	2,000								8,500
		Total				6,500	2,000									
42	DC 45	DJ 182C – Curtuișu Mic			0+000 3+500	3,500										
		Curtuișu Mic – DC 44												3+500 4+000	0,500	4,000
		Total				3,500									0,500	
43	DC 46	DJ 182C – Între Râuri – Preluca Nouă – DJ 184B					0+000 13+700	13,700								13,700
		Total					13,700									
+44	DC 47	DC 49 – Groși – Ocoliș - DC 79					0+000 3+200	3,200								3,200
		Total					3,200									

45	DC 48	DN 18B – Groși – Satu Nou de Jos – DJ 182B			0+000 4+000	4,000											4,000
		Total				4,000											
46	DC 49	DC 48 – Groși – Mănăstirea Habra					0+000 3+450	3,450									3,450
		Total						3,450									
47	DC 50	DJ 109G - Jugăstreni												0+000 3+000	3,000		3,000
		Total														3,000	
48	DC 52	DJ 109F – Răzoare					0+000 9+000	9,000									17,500
		Răzoare – Groape												9+000 10+000	1,000		
		Groape – Preluca Veche – Măgureni – DC 41			10+000 17+500	7,500											
		Total				7,500		9,000								1,000	
49	DC 54	DJ 171C - Ungureni			0+000 3+000	3,000											6,800
		Ungureni											3+000 6+800	3,800			
		Total				3,000								3,800			
50	DC 55	DJ 109F – Coroieni – Vima Mare – DJ 110C			0+000 7+200	7,200											7,200
		Total				7,200											
51	DC 56	DJ 109F – Poiana Botizii					0+000 4+200	4,200									5,200
		Poiana Botizii											4+200 5+200	1,000			
		Total						4,200						1,000			
52	DC 57	DJ 109F – Drăghia – Dealul Mare					0+000 5+500	5,500									5,500
		Total						5,500									
53	DC 58	DJ 171A – Suci de Sus - Larga					0+000 4+850	4,850									4,850

		Total						4,850									
54	DC 59	DJ 109G – Prislop											0+000 2+000	2,000			2,000
		Total												2,000			
55	DC 60	DJ 109F – Lăpuș					0+000 1+700	1,700									
		Lăpuș - Groșii Țibleșului – DJ 171A													1+700 5+542	3,842	5,542
		Total						1,700									3,842
56	DC 61	DN 1C – Valea Chioarului – Vărai					0+000 5+000	5,000									5,000
		Total						5,000									
57	DC 62	DC 61 – Durușa													0+000 2+500	2,500	2,500
		Total															2,500
58	DC 63	DN 1C – Curtuiuşu Mare - Fericea					0+000 11+050	11,050									11,050
		Total						11,050									
59	DC 64	DN 1C - Șomcuta Mare – Vălenii Șomcutei – Bucium – DN 1C					0,000 15+000	15,000									15,000
		Total						15,000									
60	DC 65	DN 1C – Satulung – Fersig					0+000 4+000	4,000									
		Fersig – Pribilești – DJ 108E											4+000 8+400	4,400			8,400
		Total						4,000						4,400			
61	DC 67	DN 1C – Satulung – Mogoșești – DJ 108E					0+000 1+837	1,837									1,837
		Total						1,837									
62	DC 68	DN 1C – Lăpușel – Bozânta Mică			0+000 5+400	5,400											
		Arieșu de Câmp – DJ 193					5+400 8+150	2,750									8,150

		Total				5,400		2,750									
63	DC 69	DN 1C - Săsar					0+000 3+700	3,700									3,700
		Total						3,700									
64	DC 70	DN 1C - Mocira			0+000 3+800	3,800											3,800
		Total				3,800											
65	DC 71	DN 1C – Satulung – Finteușu Mic – DJ 184A					0+000 1+000	1,000									1,000
		Total						1,000									
66	DC 72	DN 1C – Finteușu Mare – Posta					0+000 5+500	5,500									5,500
		Total						5,500									
67	DC 74	DJ 182B – Berchez – Posta – DC 72												0+000 3+100	3,100		3,100
		Total														3,100	
68	DC 75	DN 1C – Bucium – Hovrila – Buteasa – DJ 184B					0+000 17+000	17,000									17,000
		Total						17,000									
69	DC 76	DJ 182B – Remetea Chioarului – Posta					0+000 6+670	6,670									6,670
		Posta – Finteușu Mic – DJ 184A											6+670 9+500	2,830			2,830
		Total						6,670						2,830			
70	DC 77	DJ 182B - Culcea					0+000 0+930	0,930									0,930
		Total						0,930									
71	DC 79	DJ 182B – Cătălina			0+000 3+800	3,800											3,800
		Cătălina – Ocoliș - Chechiș - DJ 184A												3+800 5+624	1,824		1,824
		Total				3,800									1,824		

72	DC 80	DJ 182B – Remetea Chioarului – Remecioara					0+000 3+100	3,100									12,000
		Remecioara – Coaş											3+100 9+960	6,860			
		Coaş – Coruia – DJ 184A					9+960 12+000	2,040									
		Total						5,140						6,860			
73	DC 82	DJ 182B – Iadăra – Stejera					0+000 11+050	11,050									11,050
		Total						11,050									
74	DC 83	DJ 108 – Someș Uileac – DJ 108D												0+000 2+400	2,400		2,400
		Total													2,400		
75	DC 84	DJ 108T – Someș Uileac											0+000 0+800	0,800			3,500
		Someș Uileac – Mănaș – DJ 182B												0+800 3+500	2,700		
		Total												0,800	2,700		
76	DC 84A	DJ 108T – Arduzel											0+000 0+250	0,250			3,350
		Arduzel – Mănaș – DJ 182B												0+250 3+350	3,100		
		Total												0,250	3,100		
77	DC 84B	DJ 182B – Ulmeni											0+000 0+800	0,800			2,200
		Ulmeni – Arduzel – DC 84A												0+800 2+200	1,400		
		Total												0,800	1,400		
78	DC 86	DJ 108A – Tămaia					0+000 2+150	2,150									2,150
		Total						2,150									
79	DC 88	Gara Ulmeni – DJ 108A – Ulmeni					0+000 1+100	1,100									2,300 * drum fără continuitate rutieră (punte pietonală)
		Ulmeni												1+100 1+550	0,450		
		Chelița – DJ 108E					1+550	0,750									

						2+300											<i>peste r. Someș</i>
		Total					1,850									0,450	
80	DC 89	DJ 182D – Băsești – Săliște – Stremț				0+000 6+053	6,053										6,053
		Total					6,053										
81	DC 90	DJ 182D – Odești				0+000 7+300	7,300										7,300
		Total					7,300										
82	DC 90A	DJ 182B – Băița de sub Codru – DC 90				0+000 4+200	4,200										4,200
		Total					4,200										
83	DC 90B	DC 90 – Băsești – Tămășești – DC 93												0+000 4+200	4,200		4,200
		Total													4,200		
84	DC 91	DJ 193E – Asuaju de Sus – Băița de sub Codru – Odești – DC 90		0+000 7+500	7,500												7,500
		Total			7,500												
85	DC 91A	DJ 108A – Sălsig – Asuaju de Jos – DJ 193E				0+000 7+500	7,500										7,500
		Total					7,500										
86	DC 93	DJ 182B – Ariniș		0+000 2+400	2,400												
		Ariniș				2+400 3+700	1,300										
		Ariniș - Tămășești										3+700 3+900	0,200				4,900
		Tămășești – DC 90B												3+900 4+900	1,000		
		Total			2,400		1,300						0,200		1,000		
87	DC 94	DJ 108A – Fărcașa – Sârbi – Buzești – Tămaia – DC 86				0+000 7+800	7,800										7,800
		Total					7,800										

88	DC 95	DJ 108P - Ciuta					0+000 3+000	3,000									3,000
		Total						3,000									
89	DC 96	Limită jud. Satu Mare – Corni												16+550 19+650	3,100		8,400
		Corni – Bicăz					23+200 24+800	1,600									
		Bicăz – Limită jud. Satu Mare												24+800 28+500	3,700		
		Total						1,600								6,800	
90	DC 97	DN 1C – Tăuții Măgherauș - Bozânta Mare					0+000 3+300	3,300									3,300
		Total						3,300									
91	DC 98	DN 1C – Bușag					0+000 2+900	2,900									2,900
		Total						2,900									
92	DC 99	DN 1C – Merișor					0+000 2+100	2,100									2,100
		Total						2,100									
93	DC 100	DN 1C – Cicârlău – Bârgău – Limită jud. Satu Mare			0+000 1+600	1,600											1,600
		Total				1,600											
94	DC 101	DN 1C – Ilba											0+000 1+990	1,990			6,260
		Ilba - Cicârlău			1+990 4+030	2,040											
		Cicârlău					4+070 6+300	2,230									
		Total				2,040		2,230						1,990			
95	DC 102	DN 1C – Ilba – Handalul Ilbei			0+000 6+300	6,300											6,300
		Total				6,300											
96	DC 103	DN 1C – Tăuții Măgherauș - Nistru					0+000 7+560	7,560									7,560
		Total						7,560									

97	DC 104	DN 1C – Tăuții Măgherauș - Băița - Ulmoasa					0+000 12+000	12,000									12,000
		Total						12,000									
98	DC 105	DN 1C – Apa Sărată					0+000 1+200	1,200									1,200
		Total						1,200									
99	DC 106	DN 19 – Piatra – DN 19					0+000 3+170	3,170									3,170
		Total						3,170									
100	DC 107	DJ 184A – Coruia					0+000 3+200	3,200									9,900
		Cărbunari – DC 31											3+200 9+900	6,700			
		Total						3,200						6,700			
Total general						119,121		352,659		1,500				92,803		66,816	632,899

Din punct de vedere al stării îmbrăcăminții rutiere, se pun în evidență următoarele aspecte relevante (Figura 23, 24, 29, Tabelul 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36):

1). Ca urmare a derulării programelor de modernizare din ultimii ani se constată o predominare a îmbrăcăminților rutiere de stare bună și foarte bună, fiind urmate de cele de stare medie, rea și foarte rea (impracticabile).

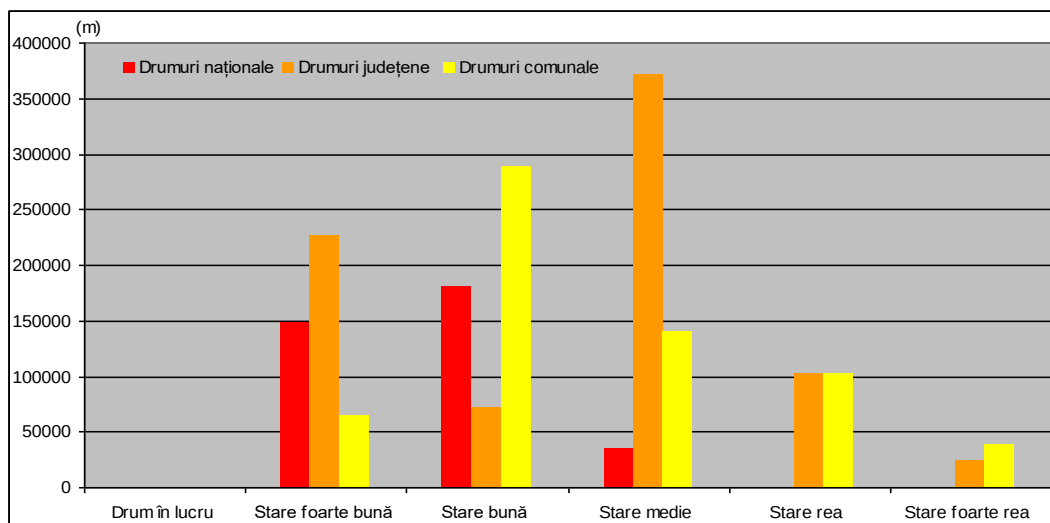


Figura 23. Lungimea drumurilor pe categorii de stare a îmbrăcăminții rutiere în județul Maramureș (2018)

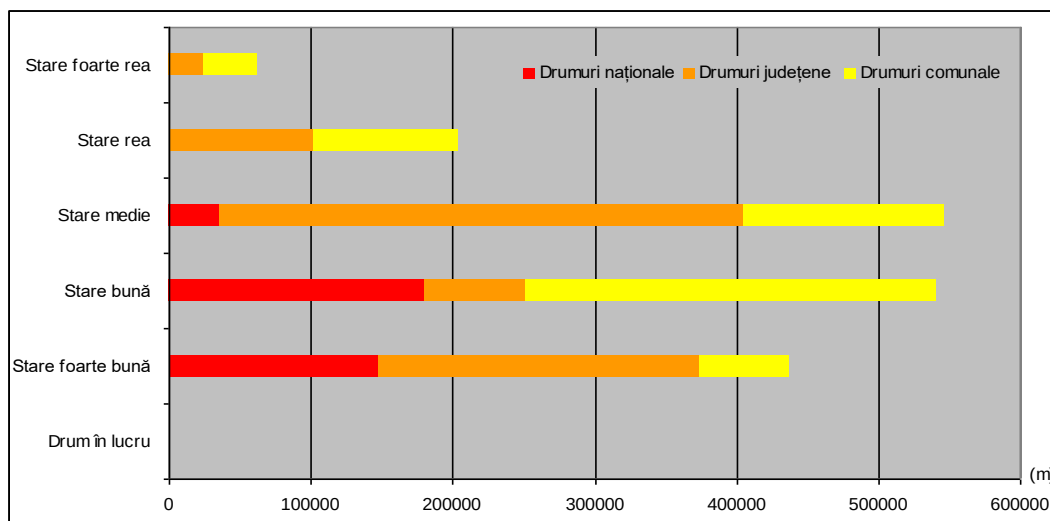


Figura 24. Lungimea drumurilor clasificate după starea îmbrăcăminții rutiere (2018)

2). În categoria de stare foarte bună, dominante ca pondere sunt drumurile naționale (40,65%), fiind urmate de cele județene (28,49%) și comunale (10,08%). Situația se prezintă însă ușor diferit dacă luăm în considerare numărul de kilometri, în care caz pe primul loc se situează drumurile județene (225,973 km), urmate de drumurile naționale (147,632 km) și comunale cu 63,769 km (Figura 25, 26, 27).

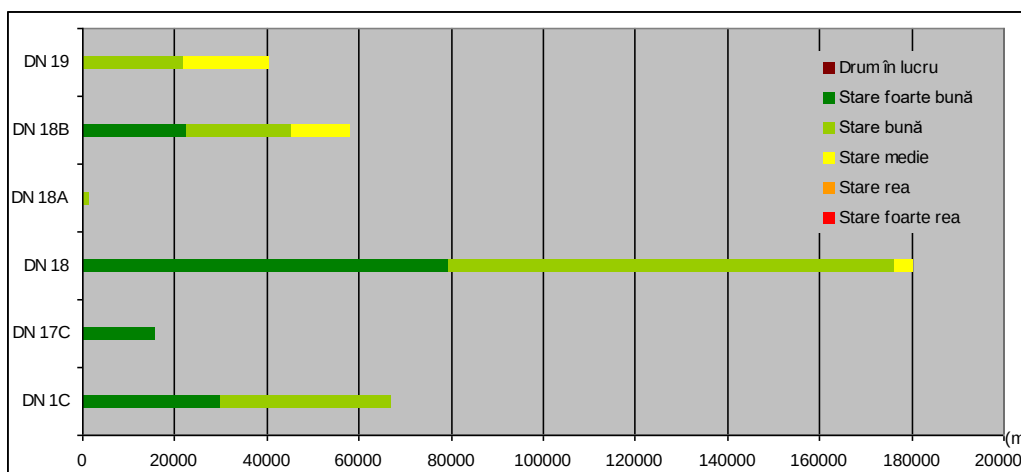


Figura 25. Starea îmbrăcăminții rutiere la nivelul drumurilor naționale din județul Maramureș (2018)

3). Nu se constată existența unei concordanțe între drumurile modernizate și starea îmbrăcăminții rutiere, în sensul că există numeroase drumuri modernizate care se încadrează la stare bună și medie (cazul drumurilor naționale) sau stare medie și rea în cazul drumurilor județene și comunale. Această stare de fapt arată că drumurile clasificate modernizate din județ încep să fie suprasolicitate de trafic și dau semne premature de oboseală și uzură, care impune necesitatea întreținerii permanente a acestora.

4). În categoria de stare bună, de asemenea, sunt dominante drumurile naționale (49,64%), fiind urmate de cele comunale (45,59%), în timp ce drumurile județene dețin un procent modic de 8,96%. Acest situație se explică prin concentrarea atenției, în ultimii ani, asupra echipării drumurilor comunale preponderent cu îmbrăcăminți asfaltice ușoare sau modernizarea acestora, fapt care se reflectă încă într-o stare bună.

5). În categoria de stare medie se constată o inversare de situație, dominante fiind drumurile județene (46,65%), urmate de cele comunale (22,18%) și naționale (9,68%). Această situație demonstrează faptul că începe să scadă calitatea îmbrăcăminții drumurilor județene, fapt ce va impune reluarea lucrărilor de modernizare în perioada următoare, pentru a nu se ajunge la generalizarea fenomenului. Într-o astfel de situație va fi necesară realizarea unor eforturi bugetare substanțiale pentru a opri degradarea accentuată a drumurilor județene.

6). În cazul îmbrăcăminții rutiere de stare rea se constată că doar drumurile comunale (16,15%) și cele județene (12,93%) au sectoare de drum încadrate la această categorie, cu existența unei tendințe clare de creștere a acestei categorii de drumuri. Drumurile naționale nu înregistrează sectoare de drum în stare rea.

7). Ca și în cazul categoriei precedente, starea foarte rea a îmbrăcăminții rutiere este specifică preponderent drumurilor comunale (6,00%) și județene (2,97%), mai ales întâlnite în cazul sectoarelor de drum cu îmbrăcăminți din pământ. Surprinzător însă este faptul că astfel de situații se întâlnesc și în cazul drumurilor modernizate care nu au mai beneficiat de nici o lucrare de întreținere după darea lor în folosință, acestea degradându-se până la calitatea foarte rea.

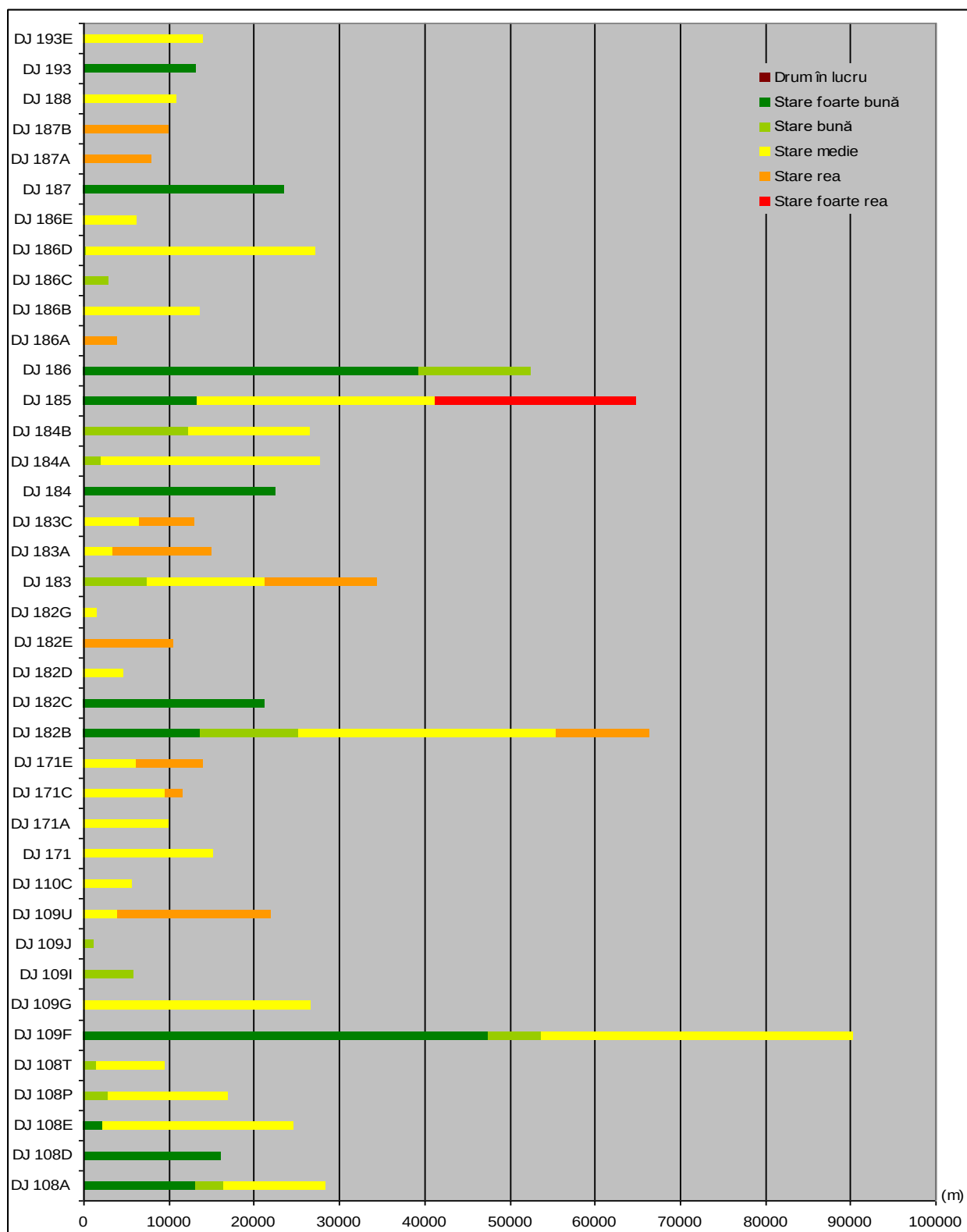
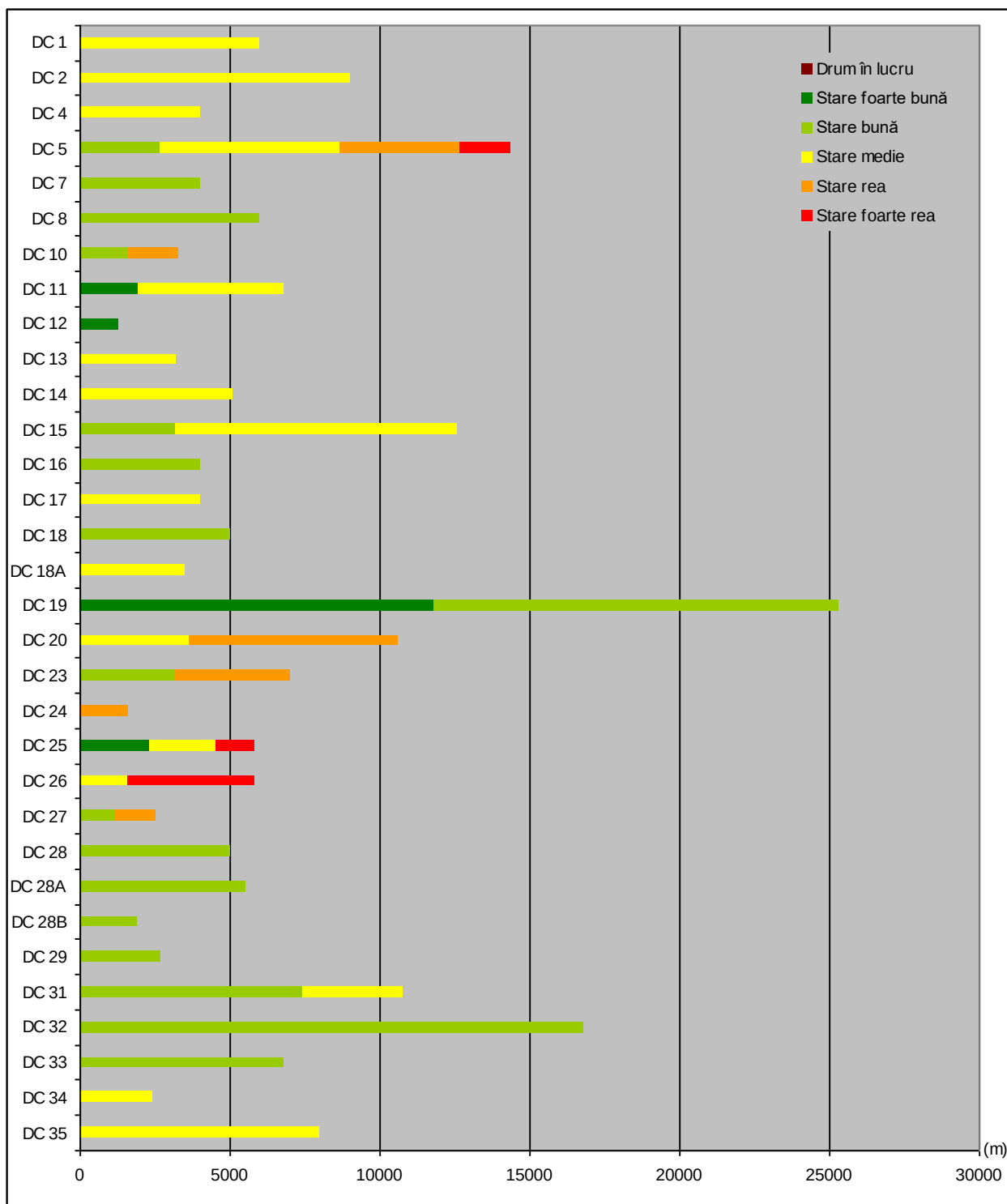
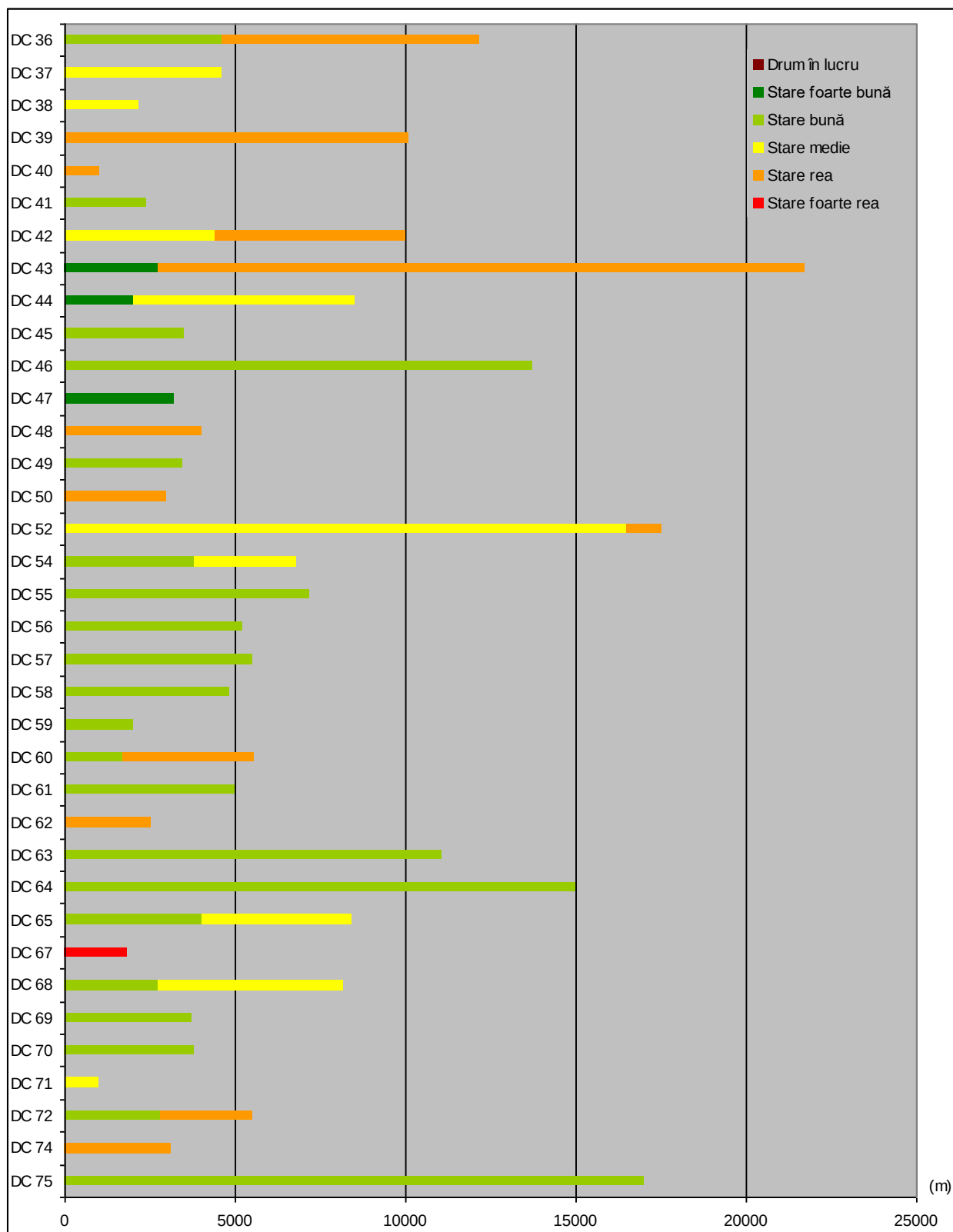


Figura 6. Starea îmbrăcăminții rutiere la nivelul drumurilor județene din județul Maramureș (2018)





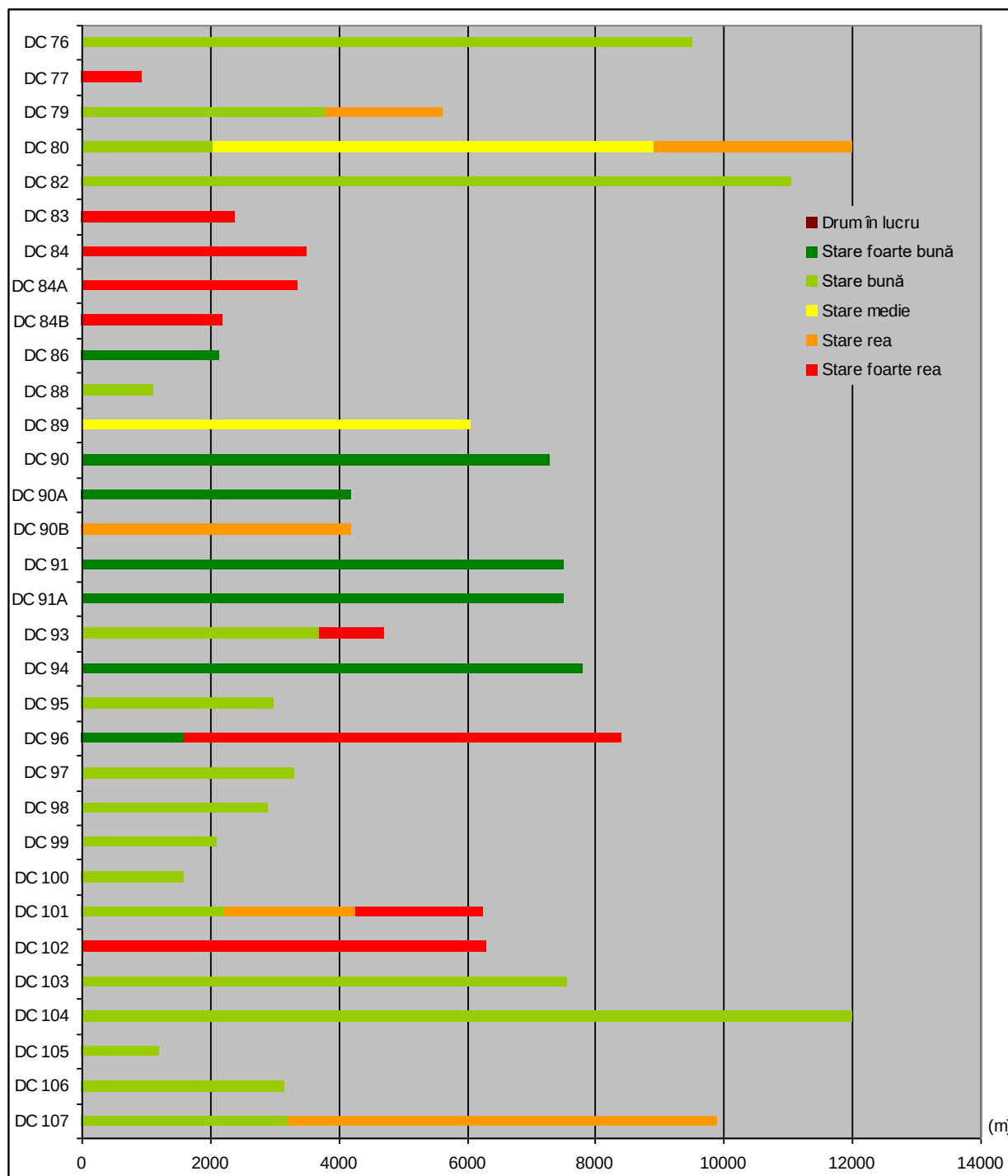


Figura 27. Starea îmbrăcăminții rutiere la nivelul drumurilor comunale din județul Maramureș (2018)

8). La nivelul drumurilor județene, se remarcă prezența îmbrăcăminților rutiere cu stare rea și foarte rea, ceea ce reprezintă un obstacol în buna exploatare a drumurilor și a dezvoltării locale. Drumurile cu astfel de sectoare limitează foarte mult sau blochează în totalitate circulația, zonele pe care aceste drumuri le deserveșc transformându-se în veritabile arii periferice. În categoria drumurilor județene cu îmbrăcămințe

rutieră rea se încadrează 11 drumuri, cu ponderi ale sectorului începând de la 16% (DJ 182B) până la 100% (DJ 182E, DJ 186, DJ 187 A și DJ 187B) iar la categoria drumurilor județene cu îmbrăcăminte rutieră foarte rea se încadrează un drum (DJ 185), care include un sector în lungime de 23,537 km (36,32% din lungimea totală în stare foarte rea) (Tabelul 32).

9). Drumurile comunale dețin cele mai numeroase sectoare cu îmbrăcăminte rutieră de calitate rea și foarte rea. La categoria drumurilor comunale ce au îmbrăcăminte rutieră rea se încadrează 25 drumuri, cu ponderi ale sectorului începând de la 5,7% (DC 52) până la 100% (DC 39, DC 48, DC 50, DC 62, DC 74 și DC 90B) iar la categoria drumurilor comunale ce au îmbrăcăminte rutieră foarte rea se încadrează 14 drumuri (DJ 185), cu ponderi ale sectorului începând de la 11,76% (DC 5) până la 100% (DC 67, DC 77, DC 83, DC 84, DC84A, DC 84B și DC 101) (Tabelul 32).



Figura 28. Distribuția spațială a îmbrăcăminților rutiere pe drumuri europene, naționale și județene



Figura 29. Distribuția spațială a calității îmbrăcămînților rutiere pe drumuri europene, naționale și județene

Tabelul 30. Starea îmbrăcăminții rutiere și ponderea acestuia din lungimea totală a drumurilor clasificate

Nr. crt.	Tip drum	Drum în lucru (km)	Pondere drum în lucru (%)	Stare foarte bună (km)	Pondere stare foarte bună (%)	Stare bună (km)	Pondere stare bună (%)	Stare medie (km)	Pondere stare medie (%)	Stare rea (km)	Pondere stare rea (%)	Stare foarte rea (km)	Pondere stare foarte rea (%)	Lungime totală drum (km)
1	Drumuri naționale	0,110	0,03	147,632	40,65	180,272	49,64	35,155	9,68	0,000	0,00	0,000	0,00	363,169
2	Drumuri județene	0,000	0,00	225,973	28,49	71,088	8,96	370,054	46,65	102,560	12,93	23,537	2,97	793,212
3	Drumuri comunale	0,000	0,00	63,769	10,08	288,550	45,59	140,364	22,18	102,219	16,15	37,997	6,00	632,899
Total		0,110	0,00001	437,374	24,44	539,910	30,18	545,573	30,49	204,779	11,44	61,534	3,45	1789,280

Tabelul 31. Starea îmbrăcăminții rutiere și ponderea acestuia din lungimea totală a drumurilor naționale

Nr. crt.	Denumire drum	Drum în lucru (km)	Pondere drum în lucru (%)	Stare foarte bună (km)	Pondere stare foarte bună (%)	Stare bună (km)	Pondere stare bună (%)	Stare medie (km)	Pondere stare medie (%)	Stare rea (km)	Pondere stare rea (%)	Stare foarte rea (km)	Pondere stare foarte rea (%)	Lungime totală drum (km)
1	DN 1C	0,000	0,00	30,000	44,78	37,000	55,22	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	67,000
2	DN 17C	0,000	0,00	15,782	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	15,782
3	DN 18	0,000	0,00	79,400	44,01	97,000	53,77	4,000	2,22	0,000	0,00	0,000	0,00	180,400
4	DN 18A	0,000	0,00	0,000	0,00	1,200	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,200
5	DN 18B	0,110	0,19	22,450	38,48	23,172	39,72	12,610	21,61	0,000	0,00	0,000	0,00	58,342
6	DN 19	0,000	0,00	0,000	0,00	21,900	54,15	18,545	45,85	0,000	0,00	0,000	0,00	40,445
Total		0,110	0,03	147,632	40,65	180,272	49,64	35,155	9,68	0,000	0,00	0,000	0,00	363,169

Sursa: Google Maps, august-septembrie, 2021

Tabelul 32. Starea îmbrăcăminții rutiere și ponderea acestuia din lungimea totală a drumurilor județene (15.01.2018).

Nr. crt.	Denumire drum	Drum în lucru (km)	Pondere drum în lucru (%)	Stare foarte bună (km)	Pondere stare foarte bună (%)	Stare bună (km)	Pondere stare bună (%)	Stare medie (km)	Pondere stare medie (%)	Stare rea (km)	Pondere stare rea (%)	Stare foarte rea (km)	Pondere stare foarte rea (%)	Lungime totală drum (km)
1	DJ 108A	0,000	0,00	13,090	45,95	3,315	11,64	12,085	42,42	0,000	0,00	0,000	0,00	28,490
2	DJ 108D	0,000	0,00	16,166	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	16,166
3	DJ 108E	0,000	0,00	2,230	9,04	0,000	0,00	22,437	90,96	0,000	0,00	0,000	0,00	24,667

4	DJ 108P	0,000	0,00	0,000	0,00	2,964	17,44	14,036	82,56	0,000	0,00	0,000	0,00	17,000
5	DJ 108T	0,000	0,00	0,000	0,00	1,475	15,53	8,025	84,47	0,000	0,00	0,000	0,00	9,500
6	DJ 109F	0,000	0,00	47,540	52,70	6,200	6,87	36,470	40,43	0,000	0,00	0,000	0,00	90,210
7	DJ 109G	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	26,680	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	26,680
8	DJ 109I	0,000	0,00	0,000	0,00	5,875	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,875
9	DJ 109J	0,000	0,00	0,000	0,00	1,250	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,250
10	DJ 109U	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	18,18	18,000	81,82	0,000	0,00	22,000
11	DJ 110C	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,800	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,800
12	DJ 171	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	15,300	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	15,300
13	DJ 171A	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	10,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	10,000
14	DJ 171C	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	9,500	81,90	2,100	18,10	0,000	0,00	11,600
15	DJ 171E	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,200	44,29	7,800	55,71	0,000	0,00	14,000
16	DJ 182B	0,000	0,00	13,650	20,56	11,690	17,61	30,060	45,27	11,000	16,57	0,000	0,00	66,400
17	DJ 182C	0,000	0,00	21,400	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	21,400
18	DJ 182D	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,650	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,650
19	DJ 182E	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	10,550	100,00	0,000	0,00	10,550
20	DJ 182G	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,500	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,500
21	DJ 183	0,000	0,00	0,000	0,00	7,423	21,52	13,877	40,22	13,200	38,26	0,000	0,00	34,500
22	DJ 183A	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,500	23,33	11,500	76,67	0,000	0,00	15,000
23	DJ 183C	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,500	50,00	6,500	50,00	0,000	0,00	13,000
24	DJ 184	0,000	0,00	22,578	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	22,578
25	DJ 184A	0,000	0,00	0,000	0,00	2,000	7,23	25,670	92,77	0,000	0,00	0,000	0,00	27,670
26	DJ 184B	0,000	0,00	0,000	0,00	12,305	46,46	14,181	53,54	0,000	0,00	0,000	0,00	26,486
27	DJ 185	0,000	0,00	13,364	20,62	0,000	0,00	27,900	43,05	0,000	0,00	23,537	36,32	64,801
28	DJ 186	0,000	0,00	39,300	74,74	13,281	25,26	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	52,581
29	DJ 186A	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,910	100,00	0,000	0,00	3,910
30	DJ 186B	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	13,668	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	13,668
31	DJ 186C	0,000	0,00	0,000	0,00	3,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,000
32	DJ 186D	0,000	0,00	0,000	0,00	0,310	1,14	26,890	98,86	0,000	0,00	0,000	0,00	27,200
33	DJ 186E	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,275	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,275
34	DJ 187	0,000	0,00	23,488	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	23,488

35	DJ 187A	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	8,000	100,00	0,000	0,00	8,000
36	DJ 187B	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	10,000	100,00	0,000	0,00	10,000
37	DJ 188	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	10,850	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	10,850
38	DJ 193	0,000	0,00	13,167	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	13,167
39	DJ 193E	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	14,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	14,000
Total		0,000	0,00	225,973	28,49	71,088	8,96	370,054	46,65	102,560	12,93	23,537	2,97	793,212

Tabelul 33. Starea îmbrăcăminții rutiere și ponderea acesteia din lungimea totală a drumurilor comunale (15.01.2018)

Nr. crt.	Denumire drum	Drum în lucru (km)	Pondere drum în lucru (%)	Stare foarte bună (km)	Pondere stare foarte bună (%)	Stare bună (km)	Pondere stare bună (%)	Stare medie (km)	Pondere stare medie (%)	Stare rea (km)	Pondere stare rea (%)	Stare foarte rea (km)	Pondere stare foarte rea (%)	Lungime totală drum (km)
1	DC 1	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,000
2	DC 2	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	9,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	9,000
3	DC 4	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000
4	DC 5	0,000	0,00	0,400	2,70	2,700	18,24	5,960	40,27	4,000	27,03	1,740	11,76	14,800
5	DC 7	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000
6	DC 8	0,000	0,00	0,000	0,00	6,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,000
7	DC 10	0,000	0,00	0,000	0,00	1,600	48,48	0,000	0,00	1,700	51,52	0,000	0,00	3,300
8	DC 11	0,000	0,00	1,972	25,84	0,000	0,00	4,810	63,02	0,850	11,14	0,000	0,00	7,632
9	DC 12	0,000	0,00	1,300	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,300
10	DC 13	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,200	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,200
11	DC 14	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,094	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,094
12	DC 15	0,000	0,00	0,000	0,00	3,200	25,40	9,400	74,60	0,000	0,00	0,000	0,00	12,600
13	DC 16	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000
14	DC 17	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000
15	DC 18	0,000	0,00	0,000	0,00	5,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,000
16	DC 18A	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,500	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,500
17	DC 19	0,000	0,00	11,797	46,63	13,500	53,37	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	25,297
18	DC 20	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,646	34,40	6,954	65,60	0,000	0,00	10,600
19	DC 23	0,000	0,00	0,000	0,00	3,200	45,71	0,000	0,00	3,800	54,29	0,000	0,00	7,000
20	DC 24	0,000	0,00	0,000	0,00	0,800	25,00	0,800	25,00	1,600	50,00	0,000	0,00	3,200
21	DC 25	0,000	0,00	2,330	35,14	0,800	12,07	2,200	33,18	0,000	0,00	1,300	19,61	6,630

22	DC 26	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,600	27,59	0,000	0,00	4,200	72,41	5,800
23	DC 27	0,000	0,00	0,000	0,00	1,200	36,92	0,750	23,08	1,300	40,00	0,000	0,00	3,250
24	DC 28	0,000	0,00	0,000	0,00	5,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,000
25	DC 28A	0,000	0,00	0,000	0,00	5,500	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,500
26	DC 28B	0,000	0,00	0,000	0,00	1,900	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,900
27	DC 29	0,000	0,00	0,000	0,00	2,700	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,700
28	DC 31	0,000	0,00	0,000	0,00	7,400	68,84	3,350	31,16	0,000	0,00	0,000	0,00	10,750
29	DC 32	0,000	0,00	0,000	0,00	16,800	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	16,800
30	DC 33	0,000	0,00	0,000	0,00	6,800	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,800
31	DC 34	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,400	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,400
32	DC 35	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	8,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	8,000
33	DC 36	0,000	0,00	0,000	0,00	4,600	37,70	0,000	0,00	7,600	62,30	0,000	0,00	12,200
34	DC 37	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,600	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,600
35	DC 38	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,200	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,200
36	DC 39	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	10,100	100,00	0,000	0,00	10,100
37	DC 40	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,991	49,55	1,009	50,45	0,000	0,00	2,000
38	DC 41	0,000	0,00	0,000	0,00	2,400	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,400
39	DC 42	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,400	44,00	5,600	56,00	0,000	0,00	10,000
40	DC 43	0,000	0,00	2,720	12,52	0,000	0,00	0,000	0,00	19,000	87,48	0,000	0,00	21,720
41	DC 44	0,000	0,00	2,000	23,53	0,000	0,00	6,500	76,47	0,000	0,00	0,000	0,00	8,500
42	DC 45	0,000	0,00	0,000	0,00	3,500	87,50	0,000	0,00	0,500	12,50	0,000	0,00	4,000
43	DC 46	0,000	0,00	0,000	0,00	13,700	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	13,700
44	DC 47	0,000	0,00	3,200	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,200
45	DC 48	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	100,00	0,000	0,00	4,000
46	DC 49	0,000	0,00	0,000	0,00	3,450	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,450
47	DC 50	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,000	100,00	0,000	0,00	3,000
48	DC 52	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	16,500	94,29	1,000	5,71	0,000	0,00	17,500
49	DC 54	0,000	0,00	0,000	0,00	3,800	55,88	3,000	44,12	0,000	0,00	0,000	0,00	6,800
50	DC 55	0,000	0,00	0,000	0,00	7,200	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	7,200
51	DC 56	0,000	0,00	0,000	0,00	5,200	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,200
52	DC 57	0,000	0,00	0,000	0,00	5,500	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,500

53	DC 58	0,000	0,00	0,000	0,00	4,850	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,850
54	DC 59	0,000	0,00	0,000	0,00	2,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,000
55	DC 60	0,000	0,00	0,000	0,00	1,700	30,67	0,000	0,00	3,842	69,33	0,000	0,00	5,542
56	DC 61	0,000	0,00	0,000	0,00	5,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	5,000
57	DC 62	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,500	100,00	0,000	0,00	2,500
58	DC 63	0,000	0,00	0,000	0,00	11,050	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	11,050
59	DC 64	0,000	0,00	0,000	0,00	15,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	15,000
60	DC 65	0,000	0,00	0,000	0,00	4,000	47,62	4,400	52,38	0,000	0,00	0,000	0,00	8,400
61	DC 67	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,837	100,00	1,837
62	DC 68	0,000	0,00	0,000	0,00	2,750	33,74	5,400	66,26	0,000	0,00	0,000	0,00	8,150
63	DC 69	0,000	0,00	0,000	0,00	3,700	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,700
64	DC 70	0,000	0,00	0,000	0,00	3,800	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,800
65	DC 71	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,000
66	DC 72	0,000	0,00	0,000	0,00	2,800	50,91	0,000	0,00	2,700	49,09	0,000	0,00	5,500
67	DC 74	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,100	100,00	0,000	0,00	3,100
68	DC 75	0,000	0,00	0,000	0,00	17,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	17,000
69	DC 76	0,000	0,00	0,000	0,00	9,500	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	9,500
70	DC 77	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,930	100,00	0,930
71	DC 79	0,000	0,00	0,000	0,00	3,800	67,57	0,000	0,00	1,824	32,43	0,000	0,00	5,624
72	DC 80	0,000	0,00	0,000	0,00	2,040	17,00	6,860	57,17	3,100	25,83	0,000	0,00	12,000
73	DC 82	0,000	0,00	0,000	0,00	11,050	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	11,050
74	DC 83	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,400	100,00	2,400
75	DC 84	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,500	100,00	3,500
76	DC 84A	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,350	100,00	3,350
77	DC 84B	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,200	100,00	2,200
78	DC 86	0,000	0,00	2,150	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,150
79	DC 88	0,000	0,00	0,000	0,00	1,100	47,83	0,750	32,61	0,000	0,00	0,450	19,57	2,300
80	DC 89	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,053	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,053
81	DC 90	0,000	0,00	7,300	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	7,300
82	DC 90A	0,000	0,00	4,200	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,200
83	DC 90B	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	4,200	100,00	0,000	0,00	4,200

84	DC 91	0,000	0,00	7,500	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	7,500
85	DC 91A	0,000	0,00	7,500	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	7,500
86	DC 93	0,000	0,00	0,000	0,00	3,700	75,51	0,000	0,00	0,200	4,08	1,000	20,41	4,900
87	DC 94	0,000	0,00	7,800	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	7,800
88	DC 95	0,000	0,00	0,000	0,00	3,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,000
89	DC 96	0,000	0,00	1,600	19,05	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,800	80,95	8,400
90	DC 97	0,000	0,00	0,000	0,00	3,300	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,300
91	DC 98	0,000	0,00	0,000	0,00	2,900	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,900
92	DC 99	0,000	0,00	0,000	0,00	2,100	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	2,100
93	DC 100	0,000	0,00	0,000	0,00	1,600	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,600
94	DC 101	0,000	0,00	0,000	0,00	2,230	35,62	0,000	0,00	2,040	32,59	1,990	31,79	6,260
95	DC 102	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	6,300	100,00	6,300
96	DC 103	0,000	0,00	0,000	0,00	7,560	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	7,560
97	DC 104	0,000	0,00	0,000	0,00	12,000	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	12,000
98	DC 105	0,000	0,00	0,000	0,00	1,200	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	1,200
99	DC 106	0,000	0,00	0,000	0,00	3,170	100,00	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00	3,170
100	DC 107	0,000	0,00	0,000	0,00	3,200	32,32	0,000	0,00	6,700	67,68	0,000	0,00	9,900
Total		0,000	0,00	63,769	10,08	288,550	45,59	140,364	22,18	102,219	16,15	37,997	6,00	632,899

Tabelul 34. Starea îmbrăcăminții rutiere la nivelul drumurilor naționale din județul Maramureș

Nr. crt.	Denumire drum	Denumire sector drum	Tip îmbrăcăminte rutieră												Lungime totală (km)
			Drum în lucru		Foarte bună		Bună		Medie		Rea		Foarte rea		
			Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	
1	DN 1C E 58	Limita jud. Sălaj - Mesteacăn - Șomcuta Mare – Satu Lung			114+000 130+000	16,000									67,000
		Satu Lung					130+000 131+000	1,000							
		Satu Lung - Baia Mare			131+000 145+000	14,000									

		Baia Mare - Seini - Limita jud. Satu Mare					145+000 181+000	36,000						
		Total				30,000		37,000						
2	DN 17C	Limita jud. Bistrița-Năsăud - Săcel - Moisei - DN 18			65+061 80+843	15,782								15,782
		Total				15,782								
3	DN 18	DN 1C - Baia Mare - Baia Sprie					0+000 10+000	10,000						180,400
		Baia Sprie							10+000 14+000	4,000				
		Baia Sprie					14+000 15+000	1,000						
		Baia Sprie - Sighetu Marmației			15+000 62+000	47,000								
		Sighetu Marmației - Crăciunești					62+000 70+000	8,000						
		Crăciunești – Rona de Jos			70+000 76+000	6,000								
		Rona de Jos - Leordina					76+000 113+000	37,000						
		Leordina - Vișeu de Sus			113+000 115+000	2,000								
		Vișeu de Sus - Borșa					115+000 156+000	41,000						
		Borșa - Prislop - Limita jud. Suceava			156+000 180+400	24,400								
		Total				79,400		97,000		4,000				
4	DN 18 A	DN 18 - Borșa - Băile Borșa					0+000 1+200	1,200						1,200
		Total						1,200						
5	DN 18 B	DN 1C - Baia Mare					0+000 3+250	3,250						58,342

		Baia Mare - Groși			3+250 6+500	3,250							
		Groși - Cărbunari					6+500 8+000	1,500					
		Groși - Cărbunari			8+000 13+900	5,900							
		Cărbunari					13+900 16+200	2,300					
		Cărbunari - Copalnic			16+200 23+510	7,310							
		Copalnic Mănăștur	23+510 23+620	0,110									
		Copalnic Mănăștur			23+620 26+200	2,580							
		Copalnic Mănăștur - Rușor					26+200 27+300	1,100					
		Rușor – Cernești			27+300 30+710	3,410							
		Cernești – Târgu Lăpuș						30+710 40+000	9,290				
		Târgu Lăpuș					40+000 46+000	6,000					
		Târgu Lăpuș - Rohia						46+000 49+320	3,320				
		Rohia - Limita jud. Cluj					49+320 58+342	9,022					
		Total		0,110		22,450		23,172		12,610			
6	DN 19	Limita jud. Satu Mare - Piatra					195 + 537 203 + 000	7,463					
		Piatra – Teceul Mic – Remeți - Săpânța					203+000 215+000	12,000					
		Săpânța						215+000 217+000	2,000				
		Săpânța					217+000 220+200	3,200					
													40,445

	Săpânța – Câmpulung la Tisa							220+200 224+500	4,300					
	Câmpulung la Tisa – Sarasău – Sighetu Marmației					224+500 231+200	6,700							
	Sighetu Marmației - DN 18							231+200 235 + 982	4,782					
	Total						21,900		18,545					
Total general			0,110		147,632		180,272		35,155					363,169

Tabelul 35. Starea îmbrăcăminții rutiere la nivelul drumurilor județene din județul Maramureș (15.01.2018).

Nr. crt.	Denumire drum	Denumire sector drum	Tip îmbrăcămințe rutieră												Lungime totală (km)
			DRUM ÎN LUCRU		FOARTE BUNĂ		BUNĂ		MEDIE		REA		FOARTE REA		
			Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	
1	DJ 108A	Limita jud. Sălaj - Țicău - Ulmeni - Tohat - Sălsig							81+600 93+685	12,085					28,490
		Sălsig - Gărdani					93+685 97+000	3,315							
		Gărdani - Buzești - Ardușat - DJ 193			97+000 110+090	13,090									
		Total				13,090		3,315		12,085					
2	DJ 108D	Limita jud. Sălaj - Ariniș - Rodina - Gărdani - DJ 108A			28+200 44+366	16,166									16,166
		Total				16,166									
3	DJ 108E	Limita jud. Sălaj - Chelița - Remeți pe Someș							17+600 26+300	8,700					24,667
		Remeți pe Someș - Mireșu Mare			26+300 28+530	2,230									

		Lucăcești - Dănești Chioarului - Pribilești - Mogoșești - Hideaga - DJ 193							28+530 42+267	13,737				
		Total				2,230				22,437				
4	DJ 108P	DJ 108D - Oarța de Jos							0+000 14+036	14,036				
		Orțâța - Bicăz - Limita jud. Satu Mare					14+036 17+000	2,964						17,000
		Total						2,964		14,036				
5	DJ 108T	DJ 108A - Arduzel - Vicea - Someș Uileac							0+000 8+025	8,025				
		Someș Uileac - Limita jud. Sălaj					8+025 9+500	1,475						9,500
		Total						1,475		8,025				
6	DJ 109F	Limita jud. Sălaj - Baba - Drăghia - Coroieni - Vălenii Lăpușului - Răzoare - Târgu Lăpuș - Dămăcușeni - Rogoz				10+367 33+317	22,950							
						33+677 38+167	4,490							
		Rogoz - Lăpuș - Strâmbu Băiuț - Cavnic							38+167 74+637	36,470				
		Cavnic - Budești - Ocna Șugatag				74+637 94+737	20,100							
		Ocna Șugatag - Ferești - DN 18						94+737 100+937	6,200					
		Total					47,540		6,200	36,470				
7	DJ 109G	DN 1C - Mesteacăn - Boiu Mare - Frâncenii							0+000 26+680	26,680				26,680

90,210
Obs: drum
cu traseu
parțial
suprapus

		Boiului - Românești - Sălăuța - Vima Mică - Peteritea - DJ 109F												
		Total							26,680					
8	DJ 109I	DN 1C - Seini - Viile Apei - Limită jud. Satu Mare				0+000 5+875	5,875							5,875
		Total					5,875							
9	DJ 109J	DN 1C - Tăuții Măgherauș - Aeroport Internațional Maramureș				0+000 1+250	1,250							1,250
		Total					1,250							
10	DJ 109U	DJ 109F - Strâmbu Băiuț - Băiuț						0+000 4+000	4,000					22,000
		Băiuț - Botiza - DJ 186D								4+000 22+000	18,000			
		Total							4,000		18,000			
11	DJ 110C	Limită jud. Sălaj - Vima Mare - Vima Mică - DJ 109G						4+500 10+300	5,800					5,800
		Total							5,800					
12	DJ 171	Limită jud. Bistrița-Năsăud - Suciu de Sus - Suciu de Jos - Rogoz - DJ 109F						39+520 54+820	15,300					15,300
		Total							15,300					
13	DJ 171A	DJ 171 - Suciu de Sus - Groșii Țibleșului - DC 19						0+000 10+000	10,000					10,000
		Total							10,000					

14	DJ 171C	DJ 109F - Rogoz - Libotin - Cupșeni						0+000 9+500	9,500					11,600
		Cupșeni - Costeni								9+500 11+600	2,100			
		Total							9,500		2,100			
15	DJ 171E	DN 18B - Tg. Lăpuș - Dumbrava - Stoiceni								0+000 7+800	7,800			14,000
		Stoiceni - Costeni - Cupșeni - DJ 171C						7+800 14+000	6,200					
		Total							6,200		7,800			
16	DJ 182B	DN 18B - Baia Mare			0+000 3+420	3,420								66,400
		Baia Mare - Satu Nou de Jos - Cătălina - Săcălășeni - Coaș					3+420 15+110	11,690						
		Coaș - Remetea Chioarului - Berchez - Șomcuta Mare			15+110 25+340	10,230								
		Șomcuta Mare - Tulghieș - Mireșu Mare - Remeți pe Someș							26+900 40+300	13,400				
		Remeți pe Someș - Ulmeni - pod Someș									40+300 41+300	1,000		
		Ulmeni - pod Someș - Băița de sub Codru							42+440 59+100	16,660				
		Băița de sub Codru - limită jud. Satu Mare									59+100 69+100	10,000		
		Total				13,650		11,690		30,060		11,000		

17	DJ 182C	DJ 182B -Coaş - Copanic - Copalnic Mănăstur			0+000 8+165	8,165									21,400
		Copalnic Mănăstur - Vad - Lăschia - Făurești - Șurdești - DJ 184			10+565 23+800	13,235									
		Total				21,400									
18	DJ 182D	DJ 108D - Băsești						0+000 4+650	4,650						4,650
		Total							4,650						
19	DJ 182E	DJ 182B - Berchez - Berchezoaia – Cetatea Chioarului -Ciolt – DJ 184B								0+000 10+550	10,550				10,550
		Total									10,550				
20	DJ 182G	DJ 182C - Plopiș						0+000 1+500	1,500						1,500
		Total							1,500						
21	DJ 183	DN 18 - pasul Gutin -Cărbunar - Stațiunea Izvoarele								0+000 13+200	13,200				34,500
		Stațiunea Izvoarele -Valea Neagră - Firiza						13+200 27+077	13,877						
		Firiza - Baia Mare - DN 18				27+077 34+500	7,423								
		Total					7,423		13,877		13,200				
22	DJ 183A	DJ 183 - Stațiunea Izvoarele - Runcu						0+000 3+500	3,500						15,000
		Runcu - Mara - DN 18								3+500 15+000	11,500				

		Total								3,500		11,500			
23	DJ 183C	DN 18 - Mogoșa - Șuior							0+000 6+500	6,500					
		Șuior - Căvnic - DJ 184									6+500 13+000	6,500			13,000
		Total								6,500		6,500			
24	DJ 184	DN 18 - Baia Sprie - Șişești - Dănești - Șurdești - Căvnic - DJ 109F			0+000 22+578	22,578									22,578
		Total				22,578									
25	DJ 184A	DJ 184 - Dănești - Bontăieni - Șindrești - Rus - Dumbrăvița - Chechiș - Coruia							0+000 17+540	17,540					27,670
		Coruia - Cătălina - Colțâu							22+020 24+410	2,390					
		Colțâu - Arieșu de Pădure					24+410 26+410	2,000							
		Arieșu de Pădure - Finteușu Mic - DN 1C							26+410 32+150	5,740					
		Total						2,000		25,670					
26	DJ 184B	DJ 182B - Șomcuta Mare - Ciolț - Buteasa					0+000 7+305	7,305							26,486
		Buteasa - Codru Butesei							7+305 12+986	5,681					
		Codru Butesei - Preluca Nouă					12+986 17+986	5,000							
		DJ 182B - Șomcuta Mare - Preluca Nouă - Copalnic Deal - DN 18B							17+986 26+486	8,500					
		Total						12,305		14,181					

27	DJ 185	DN 18 -Hârnicești -Hiteni - Ocna Șugatag						0+000 5+897	5,897					64,801 Obs: * lungimea de nomenclato r este 65,201
		Ocna Șugatag - Călinești - Văleni - Bârsana			8+246 21+610	13,364								
		Bârsana - Valea Muntelui						21+960 26+185	4,225					
		Valea Muntelui – Dealul Hera										26+185 32+756	6,571	
		Petrova - Bistra - Valea Vișeuului						37+242 47+710	10,468					
		Valea Vișeuului - Lunca la Tisa										47+710 64+676	16,966	
		Lunca la Tisa - Bocicoiu Mare - Crăciunești - DN 18						64+676 71+986	7,310					
		Total				13,364			27,900				23,537	
28	DJ 186	DN 18 - Vadu Izei - Oncești - Nănești - Bârsana					0+000 13+281	13,281						52,581
		Bârsana - Strâmtura - Rozavlea - Șieu - Bogdan Vodă - Dragomirești - Săliște de Sus - Săcel - DN 17C			13+281 52+581	39,300								
		Total				39,300		13,281						
29	DJ 186A	DN 18 -Rona de Sus - Coștiui - Valea Stejarului - DC 11								0+000 3+910	3,910			3,910
		Total									3,910			
30	DJ 186B	DN 18 - Ferești - Cornești - Călinești						0+000 6+789	6,789					13,668

		Călinești - Sârbi - Budești - DJ 109F							7+731 14+610	6,879				
		Total								13,668				
31	DJ 186C	DJ 186 -Bogdan Vodă - leud				0+000 3+000	3,000							3,000
		Total					3,000							
32	DJ 186D	DJ 186 - Strâmtura				0+000 0+310	0,310							
		Strâmtura - Slătioara - Glod - Poienile Izei - Botiza - Șieu - DJ 186							0+310 27+200	26,890				27,200
		Total					0,310			26,890				
33	DJ 186E	DJ 186D - Poienile Izei - Șieu - DJ 186D							0+000 6+275	6,275				6,275
		Total								6,275				
34	DJ 187	DN 18 -Leordina - Ruscova - Repedea - Poienile de Sub Munte			0+000 23+488	23,488								23,488
		Total				23,488								
35	DJ 187A	DN 18 -Vișeu de Sus - Valea Vaserului - Mănăstirea - Valea Scradei								0+000 8+000	8,000			8,000
		Total									8,000			
36	DJ 187B	DJ 187A - Vișeu de Sus - Valea Peștilor - Cătunul Obcina - Poienile de Sub Munte								0+000 10+000	10,000			10,000
		Total									10,000			

37	DJ 188	DN 18 -Vișeu de Jos - Bocicoel - Bogdan Vodă - DJ 186							0+000 10+850	10,850					10,850
		Total								10,850					
38	DJ 193	Limită jud. Satu Mare - Ardușat - Colțirea - Hideaga - DN 1C			41+300 54+467	13,167									13,167
		Total				13,167									
39	DJ 193E	DJ 108D - Asuaju de Jos - Asuaju de Sus - Limită jud. Satu Mare (km 12+000)							0+000 12+000	12,000					14,000
		Limită jud. Satu Mare (km 12+000) - Limită jud. Satu Mare (km 20+325) - Fărcașa - DJ 108A							20+325 22+325	2,000					
		Total								14,000					
Total general						225,973		71,088		370,054		102,560		23,537	793,212

Tabelul 36. Starea îmbrăcămînții rutiere la nivelul drumurilor comunale din județul Maramureș (15.01.2018).

Nr. crt.	Denumire drum	Denumire sector drum	Tip îmbrăcăminte rutieră												Lungime totală (km)
			DRUM ÎN LUCRU		FOARTE BUNĂ		BUNĂ		MEDIE		REA		FOARTE REA		
			Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	Poziție	Lung. (km)	
1	DC 1	DN 17C – Moisei – DN 17C							0+000 6+000	6,000					6,000
		Total								6,000					
2	DC 2	DN 18 – Moisei – Valea Scraidei – DJ 187A							0+000 9+000	9,000					9,000
		Total								9,000					

3	DC 4	DJ 187 – Repedea – Cătunul Tomnatic							0+000 4+000	4,000					4,000
		Total								4,000					
4	DC 5	DN 18 – Baia Sprie					0+000 1+700	1,700							
		Baia Sprie – Chiuzaia									1+700 5+700	4,000			
		Chiuzaia			5+700 6+100	0,400									
		Chiuzaia – Baia Mare											6+100 7+840	1,740	
		Chiuzaia – Baia Mare							7+840 13+800	5,960					
		Baia Mare					13+800 14+800	1,000							
		Total				0,400		2,700		5,960		4,000		1,740	14,800
5	DC 7	DN 18 – Petrova – Crasna Vișeuului					0+000 4+000	4,000							
		Total						4,000							4,000
6	DC 8	DN 18 – Borșa – Băile Borșa					0+000 6+000	6,000							
		Total						6,000							6,000
7	DC 10	DJ 186 – Oncești					0+000 1+600	1,600							
		Oncești – Ferești – DJ 186B									1+600 3+300	1,700			
		Total						1,600				1,700			3,300
8	DC 11	DN 18 – Vadu Izei									0+000 0+850	0,850			
		Vadu Izei – Valea Stejarului							0+850 5+660	4,810					
		Valea Stejarului – DJ 186A			5+660 7+632	1,972									
		Total				1,972				4,810		0,850			7,632
9	DC 12	DN 18 - Mănăstirea			0+000 1+300	1,300									1,300

		Total				1,300								
10	DC 13	DN 18 – Sat Șugatag – Ocna Șugatag – DJ 109F							0+000 3+200	3,200				3,200
		Total								3,200				
11	DC 14	DJ 185 – Hoteni – Breb – DJ 109F							0+000 5+094	5,094				5,094
		Total								5,094				
12	DC 15	DN 18 – Petrova – Strâmtura – DJ 186							0+000 9+400	9,400				12,600
		DN 18 – Petrova – Strâmtura – DJ 186					9+400 12+600	3,200						
		Total						3,200		9,400				
13	DC 16	DN 18 – Rona de Sus – Coștiui – DJ 186A					0+000 4+000	4,000						4,000
		Total						4,000						
14	DC 17	DJ 186 – Rozavlea – Sălța							0+000 4+000	4,000				4,000
		Total								4,000				
15	DC 18	DJ 186C - Ieud – Mocira – Plopșor					0+000 5+000	5,000						5,000
		Total						5,000						
16	DC 18A	Limită județ Satu Mare – Seini – DN 1C							6+000 9+500	3,500				3,500
		Total								3,500				
17	DC 19	DJ 171A – Groșii Țibleșului					0+000 13+500	13,500						25,297
		Groșii Țibleșului – Botiza – DJ 186D			13+500 25+297	11,797								
		Total				11,797		13,500						

18	DC 20	DN 18 – Vișeu de Jos						0+000 3+646	3,646					10,600
		Vișeu de Jos – Săliște de Sus – DJ 186								3+646 10+600	6,954			
		Total							3,646		6,954			
19	DC 23	DJ 184A – Dumbrăvița				0+000 2+000	2,000							7,000
		Dumbrăvița – Cărbunari								2+000 5+800	3,800			
		Cărbunari – DN 18B				5+800 7+000	1,200							
		Total					3,200				3,800			
20	DC 24	DJ 184A – Dumbrăvița				0+000 0+800	0,800							3,200
		Dumbrăvița – Rus						0+800 1+600	0,800					
		Rus – DC 25								1+600 3+200	1,600			
		Total					0,800		0,800		1,600			
21	DC 25	DN 18 – Tăuții de Sus				0+000 0+800	0,800							6,630
		Tăuții de Sus – Satu Nou de Sus						0+800 3+000	2,200					
		Satu Nou de Sus – Rus										3+000 4+300	1,300	
		Rus – DJ 184A			4+300 6+630	2,330								
		Total				2,330	0,800		2,200				1,300	
22	DC 26	DN 18 – Tăuții de Sus						0+000 1+600	1,600					5,800
		Tăuții de Sus – Unguraș - Rus – DJ 184A										1+600 5+800	4,200	
		Total							1,600				4,200	
23	DC 27	DJ 184 - Șișești								0+000 1+300	1,300			3,250

		Șișești – Unguraș						1+300 2+050	0,750					
		Unguraș - DC 26				2+050 3+250	1,200							
		Total					1,200		0,750		1,300			
24	DC 28	DJ 184A – Dănești – Cetățele – Șurdești – DJ 182C				0+000 5+000	5,000							5,000
		Total					5,000							
25	DC 28A	DJ 184 - Șișești – Negreia – Dănești – DJ 184				0+000 5+500	5,500							5,500
		Total					5,500							
26	DC 28B	DJ 184A – Bontăieni – Cetățele – DC 28				0+000 1+900	1,900							1,900
		Total					1,900							
27	DC 29	DJ 184 - Șurdești – Cetățele – DC 28				0+000 2+700	2,700							2,700
		Total					2,700							
28	DC 31	DN 18B – Berința – Cărpiniș				0+000 6+200	6,200							10,750
		Cărpiniș - Șindrești						6+200 9+550	3,350					
		Șindrești – DJ 184A				9+550 10+750	1,200							
		Total					7,400		3,350					
29	DC 32	DN 18B – Cernești – Fănațe – Ciocotiș - Izvoarele				0+000 16+800	16,800							16,800
		Total					16,800							

30	DC 33	DJ 182C – Făurești – Ciocotiș - DC 32					0+000 6+800	6,800									6,800
		Total						6,800									
31	DC 34	DN 18B – Cernești - Brebeni							0+000 2+400	2,400							2,400
		Total								2,400							
32	DC 35	DN 18B – Tg. Lăpuș - Borcut - Inău							0+000 8+000	8,000							8,000
		Total								8,000							
33	DC 36	DJ 171E – Dumbrava					0+000 4+600	4,600									12,200
		Dumbrava – Ciocotiș - DC 32									4+600 12+200	7,600					
		Total						4,600				7,600					
34	DC 37	DJ 171E – Dumbrava – Docbricu Lăpușului – DJ 171E							0+000 4+600	4,600							4,600
		Total								4,600							
35	DC 38	DN 18B – Rohia – Boiereni							0+000 2+200	2,200							2,200
		Total								2,200							
36	DC 39	DN 18B – Rohia – Fântânele – Vălenii Lăpușului – DJ 109F									0+000 10+100	10,100					10,100
												10,100					
37	DC 40	DN 18B - Cufoaia									0+000 1+009	1,009					2,000
		Cufoaia							1+009 2+000	0,991							
		Total								0,991		1,009					

38	DC 41	DN 18B – Rușor - Măgureni					0+000 2+400	2,400									2,400
		Total						2,400									
39	DC 42	DJ 109G – Sălcița							0+000 4+400	4,400							
		Sălcița – Dealu Corbului – Preluca Veche									4+400 10+000	5,600					10,000
		Total								4,400		5,600					
40	DC 43	DC 42 – Preluca Veche – Preluca Nouă									0+000 12+500	12,500					
		Preluca Nouă – Aspra				12+500 15+220	2,720										21,720
		Aspra – Sălcița – DC 42									15+220 21+720	6,500					
		Total					2,720					19,000					
41	DC 44	DN 18B – Berința – Curtuișu Mic							0+000 6+500	6,500							
		Curtuișu Mic – Coruia – DJ 184A				6+500 8+500	2,000										8,500
		Total					2,000				6,500						
42	DC 45	DJ 182C – Curtuișu Mic					0+000 3+500	3,500									
		Curtuișu Mic – DC 44									3+500 4+000	0,500					4,000
		Total						3,500				0,500					
43	DC 46	DJ 182C – Între Râuri – Preluca Nouă – DJ 184B					0+000 13+700	13,700									13,700
		Total						13,700									
44	DC 47	DC 49 – Groși – Ocoliș - DC 79				0+000 3+200	3,200										3,200
		Total					3,200										
45	DC 48	DN 18B – Groși – Satu Nou de Jos – DJ 182B									0+000 4+000	4,000					4,000

		Total										4,000			
46	DC 49	DC 48 – Groși – Mănăstirea Habra					0+000 3+450	3,450							3,450
		Total						3,450							
47	DC 50	DJ 109G - Jugăstreni									0+000 3+000	3,000			3,000
		Total										3,000			
48	DC 52	DJ 109F – Răzoare							0+000 9+000	9,000					17,500
		Răzoare – Groape									9+000 10+000	1,000			
		Groape – Preluca Veche – Măgureni – DC 41							10+000 17+500	7,500					
		Total								16,500		1,000			
49	DC 54	DJ 171C - Ungureni							0+000 3+000	3,000					6,800
		Ungureni					3+000 6+800	3,800							
		Total						3,800		3,000					
50	DC 55	DJ 109F – Coroieni – Vima Mare – DJ 110C					0+000 7+200	7,200							7,200
		Total						7,200							
51	DC 56	DJ 109F – Poiana Botizii					0+000 5+200	5,200							5,200
		Total						5,200							
52	DC 57	DJ 109F – Drăghia – Dealu Mare					0+000 5+500	5,500							5,500
		Total						5,500							
53	DC 58	DJ 171A – Suciu de Sus - Larga					0+000 4+850	4,850							4,850
		Total						4,850							

54	DC 59	DJ 109G – Prislop					0+000 2+000	2,000							2,000
		Total						2,000							
55	DC 60	DJ 109F – Lăpuș					0+000 1+700	1,700							5,542
		Lăpuș - Groșii Țibleșului – DJ 171A									1+700 5+542	3,842			
		Total						1,700				3,842			
56	DC 61	DN 1C – Valea Chioarului - Vărai					0,000 5+000	5,000							5,000
		Total						5,000							
57	DC 62	DC 61 – Durușa									0+000 2+500	2,500			2,500
		Total										2,500			
58	DC 63	DN 1C – Curtuiuşu Mare - Fericea					0+000 11+050	11,050							11,050
		Total						11,050							
59	DC 64	DN 1C - Șomcuta Mare – Vălenii Șomcutei – Bucium – DN 1C					0,000 15+000	15,000							15,000
		Total						15,000							
60	DC 65	DN 1C – Satulung – Fersig					0+000 4+000	4,000							8,400
		Fersig – Pribilești – DJ 108E							4+000 8+400	4,400					
		Total						4,000		4,400					
61	DC 67	DN 1C – Satulung – Mogoșești – DJ 108E										0+000 1+837	1,837		1,837
		Total											1,837		
62	DC 68	DN 1C – Lăpușel – Bozânta Mică							0+000 5+400	5,400					8,150

		Arieșu de Câmp – DJ 193					5+400 8+150	2,750						
		Total						2,750		5,400				
63	DC 69	DN 1C - Săsar					0+000 3+700	3,700						3,700
		Total						3,700						
64	DC 70	DN 1C - Mocira					0+000 3+800	3,800						3,800
		Total						3,800						
65	DC 71	DN 1C – Satulung – Finteșu Mic – DJ 184A							0+000 1+000	1.000				1,000
		Total								1,000				
66	DC 72	DN 1C – Finteșu Mare								0+000 2+700	2,700			5,500
		Finteșu Mare – Posta					2+700 5+500	2,800						
		Total						2,800			2,700			
67	DC 74	DJ 182B – Berchez – Posta – DC 72								0+000 3+100	3,100			3,100
		Total									3,100			
68	DC 75	DN 1C – Bucium – Hovrila – Buteasa – DJ 184B					0+000 17+000	17,000						17,000
		Total						17,000						
69	DC 76	DJ 182B – Remetea Chioarului – Posta – Finteșu Mic – DJ 184A					0+000 9+500	9,500						9,500
		Total						9,500						
70	DC 77	DJ 182B - Culcea										0+000 0+930	0,930	0,930

		Total												0,930	
71	DC 79	DJ 182B – Cătălina					0+000 3+800	3,800							5,624
		Cătălina – Ocoliș - Chechiș - DJ 184A									3+800 5+624	1,824			
		Total						3,800				1,824			
72	DC 80	DJ 182B – Remetea Chioarului – Remecioara									0+000 3+100	3,100			12,000
		Remecioara – Coaș							3+100 9+960	6,860					
		Coaș - Coruia – DJ 184A					9+960 12+000	2,040							
		Total						2,040		6,860		3,100			
73	DC 82	DJ 182B – Iadăra - Stejera					0+000 11+050	11,050							11,050
		Total						11,050							
74	DC 83	DJ 108 – Someș Uileac – DJ 108D										0+000 2+400	2,400		2,400
		Total											2,400		
75	DC 84	DJ 108T – Someș Uileac – Mănău – DJ 182B										0+000 3+500	3,500		3,500
		Total											3,500		
76	DC 84A	DJ 108T – Arduzel – Mănău – DJ 182B										0+000 3+350	3,350		3,350
		Total											3,350		
77	DC 84B	DJ 182B – Ulmeni – Arduzel – DC 84A										0+000 2+200	2,200		2,200
		Total											2,200		
78	DC 86	DJ 108A - Tămaia			0+000 2+150	2,150									2,150

		Total				2,150								
79	DC 88	Gara Ulmeni – DJ 108A – Ulmeni					0+000 1+100	1,100						2,300
		Ulmeni										1+100 1+550	0,450	
		Chelinta – DJ 108E							1+550 2+300	0,750				
		Total						1,100		0,750			0,450	
80	DC 89	DJ 182D – Băsești – Săliște – Stremț							0+000 6+053	6,053				6,053
		Total								6,053				
81	DC 90	DJ 182D – Odești			0+000 7+300	7,300								7,300
		Total				7,300								
82	DC 90A	DJ 182B – Băița de sub Codru – DC 90			0+000 4+200	4,200								4,200
		Total				4,200								
83	DC 90B	DC 90 – Băsești – Tămășești – DC 93								0+000 4+200	4,200			4,200
		Total									4,200			
84	DC 91	DJ 193E – Asuaju de Sus – Băița de sub Codru – Odești – DC 90			0+000 7+500	7,500								7,500
		Total				7,500								
85	DC 91A	DJ 108A – Sălsig – Asuaju de Jos – DJ 193E			0+000 7+500	7,500								7,500
		Total				7,500								
86	DC 93	DJ 182B – Ariniș					0+000 3+700	3,700						4,900
		Ariniș									3+700 3+900	0,200		

		Ariniș – Tămășești – DC 90B										3+900 4+900	1,000	
		Total					3,700				0,200		1,000	
87	DC 94	DJ 108A – Fărcașa – Sârbi – Buzești – Tămaia – DC 86			0+000 7+800	7,800								7,800
		Total				7,800								
88	DC 95	DJ 108P - Ciuta					0+000 3+000	3,000						3,000
		Total						3,000						
89	DC 96	Limită jud. Satu Mare – Corni										16+550 19+650	3,100	
		Corni – Bicăz			23+200 24+800	1,600								
		Bicăz – Limită jud. Satu Mare										24+800 28+500	3,700	
		Total				1,600							6,800	
90	DC 97	DN 1C – Tăuții Măgherauș - Bozânta Mare					0+000 3+300	3,300						3,300
		Total						3,300						
91	DC 98	DN 1C – Bușag					0+000 2+900	2,900						2,900
		Total						2,900						
92	DC 99	DN 1C – Merișor					0+000 2+100	2,100						2,100
		Total						2,100						
93	DC 100	DN 1C – Cicârlău – Bârgău – Limită jud. Satu Mare					0+000 1+600	1,600						1,600
		Total						1,600						
94	DC 101	DN 1C – Ilba										0+000 1+990	1,990	
		Ilba - Cicârlău								1+990 4+030	2,040			6,260

		Cicârlău					4+070 6+300	2,230						
		Total						2,230				2,040		1,990
95	DC 102	DN 1C – Ilba – Handalul Ilbei										0+000 6+300	6,300	6,300
		Total											6,300	
96	DC 103	DN 1C – Tăuții Măgherauș - Nistru					0+000 7+560	7,560						7,560
		Total						7,560						
97	DC 104	DN 1C – Tăuții Măgherauș - Băița - Ulmoasa					0+000 12+000	12,000						12,000
		Total						12,000						
98	DC 105	DN 1C – Apa Sărată					0+000 1+200	1,200						1,200
		Total						1,200						
99	DC 106	DN 19 – Piatra – DN 19					0+000 3+170	3,170						3,170
		Total						3,170						
100	DC 107	DJ 184A – Coruia					0+000 3+200	3,200						9,900
		Cărbunari – DC 31									3+200 9+900	6,700		
		Total						3,200				6,700		
Total general						63,769		288,550		140,364		102,219		632,899

Sursa: Google Maps, august-septembrie, 2021

2.1.5. Poduri și podețe

Podurile și podețele reprezintă lucrări de artă utilizate pentru depășirea unor obstacole naturale (cursuri hidrografice, denivelări) sau antropice și asigurarea continuității elementelor de infrastructură rutieră. Acestea fac parte integrantă din structura rutieră și sunt considerate elemente la fel de importante de infrastructură ca terasamentele. Un pod sau podeț șubred sau distrus poate bloca sau limita circulația rutieră pe sectorul de drum pe care se află. În acest sens, în cadrul acțiunilor de planificare teritorială a infrastructurii rutiere se impune acordarea atenției cuvenite și acestei categorii de infrastructuri rutiere. Pentru a putea face o analiză la zi sunt necesare date despre fiecare pod sau podeț în parte sau inspectarea acestora în teren.

Pe baza datelor disponibile, la nivelul infrastructurii rutiere din județul Maramureș a fost posibilă doar analiza podurilor și podețelor de pe drumurile naționale. Pe baza datelor statistice primite de la DRDP Cluj aferente drumurilor naționale DN 1C, DN 17C, DN 18, DN 18B, DN 19 precum și VOBM s-a putut constata că sunt în exploatare 95 de poduri cu o lungime mai mare de 5 m și 753 de podețe cu o lungime cuprinsă între 1-5 m. Podurile existente în cadrul rețelei de drumuri naționale se încadrează preponderent în categoria celor mici (34 poduri) și foarte mari (26 poduri), fiind construite în proporție de 2/3 din beton armat și cu încadrare preponderentă la clasa tehnică III și clasa de încărcare E (Tabelul 37).

Tabelul 37. Caracteristici constructive generale ale podurilor de pe rețeaua de drumuri naționale din județul Maramureș

Nr. crt.	Denumire drum	Nr. poduri	Lungime pod (m)					Materiale construcție				CT				Cî		
			5-10	10-15	15-20	20-25	>25	b	ba	bp	zidp	I	II	III	IV	1	2	E
1	DN 1C	20	3	5	4	4	4	0	15	5	0	1	4	6	9	0	0	20
2	DN 17C	7	2	4	0	0	1	0	6	1	0	0	0	5	2	5	1	1
3	DN 18	43	8	13	6	2	14	0	15	27	1	1	7	32	3	0	0	43
4	DN 18B	7	2	0	1	0	4	0	6	1	0	0	0	3	4	0	6	1
5	DN 19	17	1	12	1	1	2	0	17	0	0	0	1	10	6	17	0	0
6	VOM	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Total		95	16	34	12	7	26	0	60	34	1	2	12	56	25	22	7	66

Sursa: DRDP Cluj, 2022

Construcția acestora datează din perioada socialistă, cele mai multe fiind construite în perioada 1960-1970 (36 poduri) și perioada 1970-1980 (25 poduri), iar consolidarea s-a realizat după anii 2000 când 60 de poduri au fost modernizate (Tabelul 38).

Tabelul 38. Anul construcției și consolidării podurilor de pe rețeaua de drumuri naționale din județul Maramureș

Nr. crt.	Denumire drum	Nr. poduri	Perioada construcției									Perioada consolidării		
			1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2010	2010-2020	nd.	2000-2010	2010-2020	Neconsolidat
1	DN 1C	20	2	8	4	1	0	1	3	0	1	0	18	2
2	DN 17C	7	1	0	5	1	0	0	0	0	0	1	0	6
3	DN 18	43	0	11	7	21	2	0	0	1	1	3	37	3
4	DN 18B	7	0	0	4	2	1	0	0	0	0	0	1	6
5	DN 19	17	0	0	16	0	0	0	0	0	1	0	0	17
6	VOM	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Total		95	3	19	36	25	3	1	3	2	3	4	56	35

Sursa: DRDP Cluj, 2022

Starea tehnică a podurilor care au beneficiat de lucrări de consolidare se încadrează la categoria bună, iar cele care nu au beneficiat de astfel de lucrări la categoria medie și rea. Caracteristicile constructive detaliate și poziția kilometrică ale podurilor de pe rețeaua de drumuri naționale din județul Maramureș sunt redată în Tabelul 39.

Podețele reprezintă cea mai numeroasă componentă încadrată la categoria lucrări de artă și au rolul de a asigura drenajul de umiditate din zona drumului.

În statistica DRDP Cluj, sunt inventariate 753 de unități la nivelul județului Maramureș, din care majoritatea se încadrează la categoria celor mici (1-2 m) și medii (2-3 m). Din punct de vedere constructiv domină podețele de tip DAL (524 buc.) și cele tubulare (178 buc) iar materialele din care sunt construite este într-o proporție covârșitoare beton armat (731 buc.). Starea tehnică a acestora este predominant BUNĂ (613 buc.), urmată de cea MEDIE (88 buc.) și REA (52 buc.) (Tabelul 40).

Tabelul 40. Caracteristici constructive generale ale podețelor de pe rețeaua de drumuri naționale din județul Maramureș

Nr. crt.	Denumire drum	Nr. podețe	Lungime pod (m)					Tip constructiv					Materiale construcție				Starea tehnică		
			<1	1-2	2-3	3-4	4-5	B	C	D	O	T	b	ba	bp	zidp	B	M	R
1	DN 1C	95	1	71	10	8	5	2	0	85	1	7	6	88	1	1	83	9	3
2	DN 17C	94	12	63	18	1	0	8	0	47	3	36	2	92	0	0	42	40	12
3	DN 18	487	39	328	83	15	22	10	1	367	18	91	7	477	2	1	412	38	37
45	DN 19	77	21	41	10	4	1	5	0	25	3	44	0	74	0	3	76	1	0
Total		753	73	503	121	28	28	25	1	524	25	178	15	731	3	5	613	88	52

Sursa: DRDP Cluj, 2022

Tip constructiv: B – bolt; C – caset; D – dal; O – ovoid; T – tub.

Materiale construcție: b – beton; ba – beton armat; bp – beton + piatră; zidp – zidărie piatră.

Stare tehnică: B – bună; M – medie; R – rea.

În consecință, exploatarea drumurilor naționale din județul Maramureș nu este afectată de starea lucrărilor de artă, acestea încadrându-se în parametri normali de stare și îndeplinire serviciu tehnic.

Caracteristicile constructive detaliate și poziția kilometrică a podețelor de pe rețeaua de drumuri naționale din județul Maramureș sunt redată în tabelul 41.

Podețele reprezintă cea mai numeroasă componentă încadrată la categoria lucrări de artă și au rolul de a asigura drenajul de umiditate din zona drumului.

Tabelul 39. Caracteristicile tehnice și constructive ale podurilor de pe drumurile naționale din județul Maramureș

Nr. crt.	Denum. drum	Poziție	Obstacol	Materiale construcție			Lungime totală (m)	Lățime (m)		Înălțime etiaj (m)	An const.	An consol.	Clasa tehnică	Clasa de încăr.
				Supra-structura	Infra-structura	Fundația		Parte carosabil	Între parapetei					
1	DN 1C	116+276	v. Birsău	ba	b	D	12,40	7,50	10,50	4,00	1952	2013	IV	E
2	DN 1C	116+943	v. Birsău	ba	b	D	13,50	7,00	9,00	2,50	1952	2013	IV	E
3	DN 1C	118+611	v. Birsău	ba	b	D	22,70	7,20	9,20	3,50	1952	2013	IV	E
4	DN 1C	120+880	Scurgere	ba	b	I	13,50	6,50	8,50	1,70	-	2013	III	E
5	DN 1C	122+645	v. Birsău	bp	b	C	28,70	7,80	10,80	2,50	1972	2013	III	E
6	DN 1C	123+709	v. Birsău	ba	b	D	18,80	7,00	9,00	2,00	1952	2013	IV	E
7	DN 1C	127+314	p. Caicana	ba	ba	D	7,50	10,65	13,65	1,70	2002	2013	II	E
8	DN 1C	136+594	v. Birsău	ba	b	D	43,30	7,10	9,10	4,50	1952	2013	IV	E
9	DN 1C	143+523	v. Lăpuș	ba	b	D	18,00	7,00	9,00	4,50	1952	2013	IV	E
10	DN 1C	143+782	v. Lăpuș	bp	ba	I	72,70	7,80	10,12	6,00	1952	2013	II	E
11	DN 1C	156+349	v. Borcut	bp	ba	I	21,20	11,40	12,00	3,00	1994	2014	III	E
12	DN 1C	159+126	v. Băița	bp	ba	D	20,10	7,80	10,80	2,50	2002	-	II	E
13	DN 1C	159+630	scurgere	ba	b	D	9,70	11,50	15,00	0,80	1964	2014	III	E
14	DN 1C	159+984	scurgere	ba	b	D	13,00	7,70	9,70	1,10	1964	2014	III	E
15	DN 1C	160+475	v. Băița	ba	b	D	19,80	7,00	9,00	2,00	1950	2014	IV	E
16	DN 1C	161+533	p. Nistru	ba	b	D	26,60	7,80	11,20	3,00	1963	2014	II	E
17	DN 1C	163+292	p. Cicârlău	ba	b	D	13,00	8,80	10,80	1,70	1945	2014	IV	E
18	DN 1C	170+136	p. Handal	ba	b	D	22,26	7,80	10,80	3,23	2007	-	I	E
19	DN 1C	173+886	v. Hotarului	ba	b	D	9,30	8,00	8,30	0,50	1959	2014	IV	E
20	DN 1C	178+239	scurgere	bp	b	D	17,00	8,00	10,40	1,80	1970	2014	III	E
21	DN 17C	68+080	scurgere	ba	b	D	9,40	7,00	14,00	4,10	1964	-	IV	1
22	DN 17C	75+700	v. Carelor	ba	b	D	10,20	7,00	9,00	3,90	1964	-	III	1
23	DN 17C	75+900	r. Iza	ba	b	D	12,50	7,00	9,00	3,90	1966	-	III	1
24	DN 17C	79+750	p. Izvorul Negru	ba	b	D	11,00	6,00	7,20	0,90	1942	-	III	2
25	DN 17C	80+200	p. Izvorul Negru	ba	b	D	11,50	7,00	9,00	2,10	1965	-	IV	1
26	DN 17C	80+550	p. Izvorul Negru	ba	b	D	10,00	7,00	9,00	1,30	1964	-	III	1
27	DN 17C	80+678	r. Vișeu	bp	b	C	85,60	7,80	10,80	3,50	1979	2002	III	E
28	DN 18	9+900	r. Săsar	ba	b	D	12,90	8,00	10,00	2,40	1951	2016	III	E
29	DN 18	33+300	p. Piriu Alb	ba	zidp	D	9,30	8,00	10,30	2,60	2015	-	III	E
30	DN 18	35+090	p. Răușor	ba	zidp	D	11,50	8,00	9,00	2,60	1954	2015	II	E

31	DN 18	35+900	p. Răușor	ba	zidp	D	19,90	7,00	9,00	1,40	1954	2015	IV	E
32	DN 18	36+930	r. Mara	ba	b	D	11,50	7,40	7,40	2,40	1954	2015	IV	E
33	DN 18	38+753	p. Răușor	ba	ba	D	22,40	7,80	9,80	2,30	1955	2015	III	E
34	DN 18	40+615	r. Mara	ba	b	I	36,00	8,00	10,00	3,90	1956	2003	III	E
35	DN 18	47+037	v. Cheii	ba	b	D	10,50	7,00	9,10	2,50	1952	2015	III	E
36	DN 18	49+864	r. Mara	ba	b	D	51,46	7,80	11,30	3,60	1952	2009	I	E
37	DN 18	49+998	c. Morii	ba	b	D	14,50	7,25	10,25	3,90	1952	-	IV	E
38	DN 18	50+049	v. Sărata	bp	zidp	D	10,80	8,00	10,00	2,20	1970	-	III	E
39	DN 18	53+288	r. Mara	ba	b	D	38,40	7,00	9,00	5,40	1952	2009	III	E
40	DN 18	54+280	v. Rabinului	ba	b	D	7,90	6,50	9,50	1,50	1968	2015	III	E
41	DN 18	58+942	r. Iza	ba	b	C	82,60	7,00	11,00	5,50	1952	2015	II	E
42	DN 18	82+119	p. Ronișoara	bp	b	C	30,30	7,80	9,80	2,60	1969	2012	III	E
43	DN 18	84+167	p. Ronișoara	bp	b	D	16,00	8,60	10,60	3,50	1970	2012	III	E
44	DN 18	85+380	v. Cornet	bp	b	D	11,50	6,00	7,80	2,00	1971	2012	III	E
45	DN 18	85+643	v. Ronișoara	bp	b	D	15,50	6,00	7,80	1,90	1971	2012	III	E
46	DN 18	86+465	v. Ronișoara	bp	b	D	13,30	7,00	9,50	4,00	1971	2012	II	E
47	DN 18	87+300	v. Ronișoara	bp	b	D	15,70	6,00	7,40	1,80	1971	2012	III	E
48	DN 18	87+715	v. Ronișoara	bp	b	D	15,60	6,00	7,50	2,10	1971	2012	III	E
49	DN 18	100+900	v. Mârzei	bp	b	D	10,00	7,80	9,80	1,80	1971	2012	II	E
50	DN 18	108+360	r. Vișeu	bp	ba	C	77,25	7,80	10,80	3,50	1967	2012	III	E
51	DN 18	117+315	v. Morii	zidp	zidp	D	6,80	6,00	8,40	5,10	-	2012	III	E
52	DN 18	118+200	r. Vișeu	bp	ba	D	74,25	7,80	10,80	3,80	1972	2012	III	E
53	DN 18	123+960	r. Vișeu	bp	ba	C	45,00	7,80	12,30	3,20	1974	2012	III	E
54	DN 18	131+675	v. Păroșii	bp	b	D	10,10	6,00	8,50	1,10	1973	2017	III	E
55	DN 18	135+640	v. Pecineaga	bp	b	D	6,60	8,40	13,70	1,60	1973	2017	II	E
56	DN 18	135+870	v. Vâscoia	bp	b	D	8,60	7,00	9,60	0,60	1974	2017	III	E
57	DN 18	137+925	r. Vișeu	bp	b	C	83,60	7,80	9,80	4,00	1967	2017	III	E
58	DN 18	140+003	v. Dragoș	ba	b	D	25,40	7,80	11,80	2,00	1964	2017	III	E
59	DN 18	141+770	p. Hotarului	bp	zidp	D	11,20	6,00	8,00	1,60	1973	2017	III	E
60	DN 18	142+700	r. Vișeu	bp	b	C	64,50	7,80	11,80	4,00	1975	2017	III	E
61	DN 18	143+808	v. Sirca	bp	zidp	D	11,50	6,00	7,80	1,70	1973	2018	II	E
62	DN 18	145+875	r. Cîsla	bp	b	D	42,20	8,70	11,70	2,60	1975	2017	III	E
63	DN 18	150+645	p. Poiana	ba	b	D	7,60	6,00	8,10	1,80	1976	2017	II	E
64	DN 18	154+630	v. Cercânel	bp	b	D	10,00	7,00	9,60	1,60	1974	2018	III	E
65	DN 18	156+324	scurgere	bp	b	D	54,00	9,30	12,30	4,30	1979	2017	III	E

66	DN 18	158+715	vale	bp	b	D	10,60	11,30	12,00	4,00	1979	2017	III	E
67	DN 18	159+875	vale	bp	b	D	15,00	10,50	12,90	2,40	1979	2017	III	E
68	DN 18	162+917	vale	bp	b	D	21,00	10,80	12,70	5,10	1979	2017	III	E
69	DN 18	174+675	v. Rirjava	bp	b	D	18,40	9,55	13,70	2,50	1982	2017	III	E
70	DN 18	178+365	vale	bp	b	D	28,80	10,60	12,60	2,60	1982	2017	III	E
71	DN 18B	3+939	v. Groși	ba	b	D	5,00	7,80	7,80	2,00	1968	-	-	2
72	DN 18B	10+495	v. Dumbrăvița	ba	b	D	17,00	7,80	9,80	2,00	1970	-	-	2
73	DN 18B	24+097	v. Căvnic	ba	b	D	43,00	7,00	10,00	3,50	1963	-	-	2
74	DN 18B	29+421	v. Băicoi	ba	b	D	10,00	8,10	9,80	1,00	1971	-	IV	2
75	DN 18B	41+083	v. Dobric	ba	b	D	37,00	7,75	9,75	3,50	1975	-	IV	2
76	DN 18B	43+543	r. Lapus	ba	b	D	70,10	7,80	11,30	5,00	1961	2020	III	E
77	DN 18B	53+552	v. Rohia	bp	b	D	36,15	7,75	9,75	2,00	1988	-	III	2
78	DN 19	201+641	vale	ba	zidp	D	10,80	7,00	8,50	2,20	1966	-	IV	1
79	DN 19	203+050	scurgere	ba	b	D	14,00	6,20	10,50	1,80	1966	-	III	1
80	DN 19	203+284	scurgere	ba	b	D	12,00	6,00	8,00	1,80	1961	-	III	1
81	DN 19	204+432	vale	ba	b	D	14,40	6,10	9,10	2,70	1967	-	III	1
82	DN 19	207+072	scurgere	ba	zidp	D	14,30	6,00	9,00	3,30	1966	-	III	1
83	DN 19	209+815	vale	ba	b	D	15,50	6,60	9,60	1,80	1966	-	III	1
84	DN 19	210+577	vale	ba	b	D	11,15	6,60	8,70	1,30	1966	-	III	1
85	DN 19	212+837	vale	ba	ba	D	23,15	7,10	9,10	2,30	1966	-	III	1
86	DN 19	214+257	vale	ba	zidp	D	14,65	7,00	8,40	4,50	1966	-	IV	1
87	DN 19	214+354	vale	ba	zidp	D	10,55	6,75	8,35	2,80	1966	-	IV	1
88	DN 19	215+167	v. Secată	ba	zidp	D	9,45	6,60	10,50	2,60	1966	-	II	1
89	DN 19	217+843	v. Săpînța	ba	b	D	47,00	7,80	10,70	3,50	1966	-	IV	1
90	DN 19	221+253	vale	ba	b	D	12,00	7,20	8,60	1,00	1966	-	III	1
91	DN 19	222+361	vale	ba	b	D	10,60	6,20	8,70	1,90	1966	-	III	1
92	DN 19	228+396	vale	ba	b	D	12,30	7,20	8,70	1,60	1966	-	III	1
93	DN 19	232+403	vale	ba	zidp	D	12,00	6,50	8,20	4,15	-	-	IV	1
94	DN 19	232+686	v. Iza	ba	ba	D	80,90	8,00	11,20	5,50	1965	-	IV	1
95	VOBM	0+198	r. Săsar	ba	ba	D	49,60	7,80	10,00	5,00	-	-	IV	E

Sursa: DRDP Cluj, 2022

Materiale construcție: b – beton; ba – beton armat; bp – beton + piatră; zidp – zidărie piatră.

Tabelul 41. Caracteristicile tehnice și constructive ale podețelor de pe drumurile naționale din județul Maramureș

Nr. crt.	Denum. drum	Pozitie	Tip podeț	Materiale construcție		Lungime totală (m)	Lățime platformă (m)	Anul construcției	Anul consolidării	Stare tehnică
				Supra-structura	Infra-structura					
1	DN 1C	114+402	TUB	B	B	1,00	11,50	1953	-	Bună
2	DN 1C	114+770	TUB	B	B	1,00	11,00	1953	-	Bună
3	DN 1C	115+039	DAL	BA	ZIDP	2,00	9,00	-	-	Bună
4	DN 1C	115+156	DAL	BA	ZIDP	2,10	8,90	-	-	Medie
5	DN 1C	115+369	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,90	-	-	Medie
6	DN 1C	116+016	DAL	BA	ZIDP	1,00	9,40	-	-	Bună
7	DN 1C	116+713	DAL	BA	ZIDP	1,00	9,00	-	-	Bună
8	DN 1C	117+390	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,90	-	-	Bună
9	DN 1C	117+543	DAL	BA	ZIDP	4,20	8,80	1952	-	Medie
10	DN 1C	117+788	DAL	BA	ZIDP	1,00	9,70	-	-	Bună
11	DN 1C	117+916	DAL	BA	ZIDP	1,00	9,10	-	-	Rea
12	DN 1C	118+054	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,60	-	-	Medie
13	DN 1C	118+313	DAL	BA	ZIDP	4,20	11,40	1955	-	Bună
14	DN 1C	118+823	DAL	BA	ZIDP	2,00	10,00	-	-	Bună
15	DN 1C	119+252	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,50	-	-	Bună
16	DN 1C	119+986	DAL	BA	B	1,00	8,40	-	-	Rea
17	DN 1C	120+150	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,40	-	-	Bună
18	DN 1C	120+356	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,50	-	-	Bună
19	DN 1C	121+257	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,40	-	-	Bună
20	DN 1C	121+361	DAL	BA	B	1,50	9,20	-	-	Bună
21	DN 1C	121+804	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,40	-	-	Rea
22	DN 1C	122+118	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,60	-	-	Medie
23	DN 1C	122+351	DAL	BA	ZIDP	1,00	9,90	-	-	Bună
24	DN 1C	122+402	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,60	-	-	Bună
25	DN 1C	122+492	DAL	BA	ZIDP	2,50	8,60	-	-	Bună
26	DN 1C	122+799	DAL	BA	ZIDP	1,50	10,40	-	-	Bună
27	DN 1C	123+028	DAL	BA	B	4,00	9,50	1950	-	Bună
28	DN 1C	123+893	DAL	BA	B	4,00	9,50	-	-	Bună
29	DN 1C	124+284	DAL	BA	ZIDP	2,00	8,20	1956	-	Bună
30	DN 1C	124+925	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,20	-	-	Bună
31	DN 1C	125+380	DAL	BA	ZIDP	1,00	9,30	-	-	Bună
32	DN 1C	125+655	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,80	-	-	Medie
33	DN 1C	125+980	BOLT	ZIDP	ZIDP	1,50	9,50	-	-	Medie
34	DN 1C	126+267	DAL	BA	B	2,00	8,80	-	-	Bună
35	DN 1C	126+634	DAL	BA	ZIDP	4,00	10,40	-	-	Bună
36	DN 1C	127+314	DAL	BA	B	4,50	9,00	1955	-	Bună
37	DN 1C	128+321	DAL	BA	ZIDP	1,00	9,00	-	-	Bună
38	DN 1C	128+527	DAL	BA	ZIDP	1,00	9,50	1955	-	Bună
39	DN 1C	130+387	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,60	1955	-	Medie
40	DN 1C	130+916	OVOID	B	B	1,50	8,60	1955	-	Bună
41	DN 1C	131+224	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,60	1955	-	Bună
42	DN 1C	131+320	DAL	BA	BA	1,00	9,80	-	-	Bună
43	DN 1C	132+965	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,50	1957	-	Bună
44	DN 1C	133+546	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,20	1957	-	Bună
45	DN 1C	134+312	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,60	1957	-	Bună
46	DN 1C	134+734	TUB	B	B	0,80	7,40	1957	-	Bună
47	DN 1C	135+585	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,50	1957	-	Bună
48	DN 1C	136+185	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,50	1957	-	Bună
49	DN 1C	136+260	TUB	B	B	1,00	8,80	1957	-	Bună

50	DN 1C	136+992	DAL	BA	ZIDP	1,00	9,70	1957	-	Bună
51	DN 1C	137+058	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,80	1957	-	Bună
52	DN 1C	137+798	DAL	BA	ZIDP	2,00	8,40	1957	-	Bună
53	DN 1C	138+740	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,50	1956	-	Bună
54	DN 1C	138+859	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,20	1954	-	Bună
55	DN 1C	139+289	DAL	BA	ZIDP	2,00	8,00	1954	-	Bună
56	DN 1C	140+319	DAL	BA	B	3,00	8,20	1954	-	Bună
57	DN 1C	140+666	DAL	BA	B	1,00	8,60	1954	-	Bună
58	DN 1C	141+266	DAL	BA	B	1,00	8,40	1954	-	Bună
59	DN 1C	141+689	DAL	BA	B	2,00	8,30	1958	-	Bună
60	DN 1C	142+302	DAL	BA	B	1,00	9,70	1958	-	Bună
61	DN 1C	142+884	DAL	BA	B	1,00	9,10	1958	-	Bună
62	DN 1C	143+298	DAL	BA	B	4,70	11,00	1958	-	Bună
63	DN 1C	144+539	DAL	BA	B	2,00	8,60	1958	-	Bună
64	DN 1C	144+637	DAL	BA	B	2,00	8,40	1958	-	Bună
65	DN 1C	147+352	TUB	B	B	1,50	9,50	1958	-	Bună
66	DN 1C	154+097	DAL	BA	B	2,00	16,85	-	-	Bună
67	DN 1C	155+041	TUB	BA	B	1,00	19,30	-	-	Bună
68	DN 1C	155+200	DAL	BA	B	1,00	22,90	-	-	Bună
69	DN 1C	155+322	DAL	BA	B	2,00	10,70	-	-	Bună
70	DN 1C	155+730	DAL	BA	B	2,00	11,80	-	-	Bună
71	DN 1C	156+105	DAL	BA	B	1,00	8,40	1956	-	Bună
72	DN 1C	157+770	DAL	BA	B	2,40	8,30	1956	-	Bună
73	DN 1C	158+283	DAL	BA	B	1,00	8,20	1956	-	Bună
74	DN 1C	159+035	DAL	BA	ZIDP	3,00	9,20	1956	-	Bună
75	DN 1C	159+629	DAL	BA	B	4,00	8,50	1956	-	Bună
76	DN 1C	164+600	DAL	BA	ZIDP	2,00	8,20	1955	-	Bună
77	DN 1C	165+305	DAL	BA	ZIDP	3,00	8,40	1955	-	Bună
78	DN 1C	165+415	TUB	BA	B	1,00	10,00	-	-	Bună
79	DN 1C	166+542	DAL	BA	ZIDP	4,00	8,10	1955	-	Bună
80	DN 1C	166+968	BOLT	BA	BA	4,70	7,70	1955	-	Bună
81	DN 1C	168+193	DAL	BA	ZIDP	2,00	8,40	1955	-	Bună
82	DN 1C	168+524	DAL	BA	ZIDP	3,00	8,40	1955	-	Bună
83	DN 1C	169+006	DAL	BA	ZIDP	3,00	8,40	1955	-	Bună
84	DN 1C	169+480	DAL	BA	ZIDP	4,00	8,30	1955	-	Bună
85	DN 1C	170+202	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,30	1957	-	Bună
86	DN 1C	171+414	DAL	BA	ZIDP	2,00	8,40	1957	-	Bună
87	DN 1C	171+608	DAL	BA	ZIDP	2,00	14,60	1957	-	Bună
88	DN 1C	171+900	DAL	BA	ZIDP	3,00	9,00	1957	-	Bună
89	DN 1C	172+327	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,40	1957	-	Bună
90	DN 1C	172+569	DAL	BA	ZIDP	2,00	8,30	1956	-	Bună
91	DN 1C	173+140	DAL	BA	ZIDP	2,60	11,20	1956	-	Bună
92	DN 1C	175+143	DAL	BA	ZIDP	4,00	8,20	1957	-	Medie
93	DN 1C	176+991	DAL	BA	ZIDP	4,00	40,90	1956	-	Bună
94	DN 1C	177+256	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,40	1955	-	Bună
95	DN 1C	177+541	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,20	1956	-	Bună
96	DN 17C	65+115	DAL	BA	B	1,00	8,10	-	-	Medie
97	DN 17C	65+115	DAL	BA	B	1,90	8,10	-	-	Medie
98	DN 17C	65+277	TUB	BA	B	2,00	8,20	-	-	Medie
99	DN 17C	65+277	TUB	BA	B	2,00	8,20	-	-	Medie
100	DN 17C	65+365	DAL	BA	B	2,00	0,00	-	-	Bună
101	DN 17C	65+365	DAL	BA	B	2,00	2,00	-	-	Bună
102	DN 17C	65+441	BOLT	BA	ZIDP	2,00	0,00	-	-	Bună
103	DN 17C	65+441	BOLT	BA	ZIDP	2,00	2,00	-	-	Bună

104	DN 17C	65+514	DAL	BA	B	1,00	8,90	-	-	Bună
105	DN 17C	65+514	DAL	BA	B	1,00	8,90	-	-	Bună
106	DN 17C	65+704	DAL	BA	B	1,00	0,00	-	-	Bună
107	DN 17C	65+704	DAL	BA	B	1,00	1,00	-	-	Bună
108	DN 17C	65+850	DAL	BA	B	1,00	8,85	-	-	Bună
109	DN 17C	65+850	DAL	BA	B	1,00	8,85	-	-	Bună
110	DN 17C	65+901	OVOID	BA	B	2,00	0,00	-	-	Bună
111	DN 17C	65+901	OVOID	BA	B	2,00	2,00	-	-	Bună
112	DN 17C	65+949	DAL	BA	B	2,00	0,00	-	-	Bună
113	DN 17C	65+949	DAL	BA	B	2,00	2,00	-	-	Bună
114	DN 17C	66+009	BOLT	BA	ZIDP	3,50	9,05	-	-	Bună
115	DN 17C	66+033	DAL	BA	B	1,00	8,90	-	-	Bună
116	DN 17C	66+082	BOLT	BA	ZIDP	1,00	0,00	-	-	Bună
117	DN 17C	66+117	DAL	BA	B	1,00	9,20	-	-	Bună
118	DN 17C	66+537	DAL	BA	B	1,00	8,10	-	-	Bună
119	DN 17C	66+775	TUB	BA	B	1,50	9,90	-	-	Medie
120	DN 17C	66+951	BOLT	BA	B	2,00	9,60	-	-	Bună
121	DN 17C	67+079	DAL	BA	B	1,00	8,00	-	-	Medie
122	DN 17C	67+149	DAL	BA	B	0,63	0,00	-	-	Bună
123	DN 17C	67+314	DAL	BA	B	1,00	9,20	-	-	Bună
124	DN 17C	67+453	TUB	BA	B	0,60	19,45	-	-	Rea
125	DN 17C	67+923	BOLT	BA	B	1,26	8,10	-	-	Bună
126	DN 17C	68+293	DAL	BA	B	1,00	8,46	-	-	Rea
127	DN 17C	68+427	OVOID	BA	B	0,80	8,66	-	-	Medie
128	DN 17C	68+447	TUB	BA	B	1,00	14,70	-	-	Bună
129	DN 17C	68+567	DAL	BA	B	1,00	8,20	-	-	Bună
130	DN 17C	68+709	DAL	BA	B	1,00	7,95	-	-	Bună
131	DN 17C	69+051	DAL	BA	BA	1,00	8,32	-	1998	Bună
132	DN 17C	69+297	DAL	BA	B	1,00	8,79	-	-	Bună
133	DN 17C	69+465	DAL	BA	B	1,00	8,19	-	-	Bună
134	DN 17C	69+509	DAL	BA	B	1,00	7,84	-	-	Bună
135	DN 17C	69+655	DAL	BA	B	1,00	8,09	-	-	Bună
136	DN 17C	69+938	DAL	BA	B	1,00	8,99	-	-	Bună
137	DN 17C	70+105	DAL	BA	B	1,10	7,95	-	-	Bună
138	DN 17C	70+342	DAL	BA	B	1,00	8,16	-	-	Bună
139	DN 17C	70+460	DAL	BA	ZIDP	2,00	8,55	-	-	Bună
140	DN 17C	71+277	BOLT	BA	B	1,00	8,57	-	-	Bună
141	DN 17C	71+505	DAL	BA	B	1,00	8,60	-	-	Medie
142	DN 17C	71+779	TUB	BA	B	0,70	8,42	-	-	Medie
143	DN 17C	71+862	TUB	BA	B	1,30	7,20	-	-	Bună
144	DN 17C	72+016	TUB	BA	BA	1,00	8,30	-	-	Medie
145	DN 17C	72+135	TUB	BA	BA	1,00	8,42	-	-	Medie
146	DN 17C	72+220	DAL	BA	B	2,00	9,61	-	-	Bună
147	DN 17C	72+343	DAL	BA	B	3,00	8,91	-	-	Medie
148	DN 17C	72+541	TUB	BA	BA	0,80	7,90	-	-	Medie
149	DN 17C	72+603	TUB	BA	BA	1,00	8,90	-	-	Medie
150	DN 17C	72+668	TUB	BA	BA	1,00	7,73	-	-	Medie
151	DN 17C	72+671	TUB	BA	BA	1,00	7,73	-	-	Medie
152	DN 17C	73+374	TUB	BA	BA	0,80	8,43	-	-	Rea
153	DN 17C	73+542	TUB	BA	BA	0,80	9,75	-	-	Rea
154	DN 17C	73+618	TUB	BA	BA	0,80	8,00	-	-	Rea
155	DN 17C	73+704	TUB	BA	BA	0,50	8,00	-	-	Rea
156	DN 17C	73+921	TUB	BA	BA	0,80	8,95	-	-	Rea
157	DN 17C	74+010	TUB	BA	BA	1,00	9,25	-	-	Medie

158	DN 17C	74+103	TUB	BA	BA	0,80	8,20	-	-	Rea
159	DN 17C	74+136	TUB	BA	BA	0,80	8,10	-	-	Rea
160	DN 17C	74+242	TUB	BA	BA	1,00	8,00	-	-	Medie
161	DN 17C	74+437	TUB	BA	BA	1,00	9,60	-	-	Bună
162	DN 17C	74+704	DAL	B	BA	3,00	9,20	-	-	Medie
163	DN 17C	74+959	TUB	BA	BA	1,00	8,75	-	-	Bună
164	DN 17C	75+099	TUB	BA	BA	1,00	9,41	-	-	Medie
165	DN 17C	75+328	TUB	BA	BA	1,00	7,76	-	-	Rea
166	DN 17C	75+362	TUB	BA	BA	1,00	8,71	-	-	Rea
167	DN 17C	75+449	TUB	BA	BA	1,00	9,20	-	-	Rea
168	DN 17C	75+674	TUB	BA	BA	1,00	9,00	-	-	Medie
169	DN 17C	75+759	TUB	BA	BA	1,00	9,50	-	-	Medie
170	DN 17C	76+214	TUB	BA	B	1,00	9,11	-	-	Medie
171	DN 17C	76+215	TUB	BA	BA	1,00	10,00	-	-	Medie
172	DN 17C	76+302	TUB	BA	BA	1,00	9,10	-	-	Medie
173	DN 17C	76+452	TUB	BA	BA	1,00	9,40	-	-	Medie
174	DN 17C	76+618	DAL	BA	B	1,00	8,63	-	-	Medie
175	DN 17C	76+775	DAL	BA	B	1,00	8,12	-	-	Medie
176	DN 17C	76+910	DAL	BA	B	1,00	9,35	-	-	Medie
177	DN 17C	76+972	DAL	BA	B	1,00	8,35	-	-	Medie
178	DN 17C	77+407	TUB	BA	BA	1,00	9,05	-	-	Medie
179	DN 17C	77+557	TUB	BA	BA	1,00	8,20	-	-	Medie
180	DN 17C	77+732	DAL	BA	B	1,00	8,00	-	-	Bună
181	DN 17C	77+772	DAL	B	BA	1,00	8,38	-	-	Bună
182	DN 17C	78+236	DAL	BA	B	2,00	8,33	-	-	Medie
183	DN 17C	78+306	DAL	BA	B	1,00	8,40	-	-	Medie
184	DN 17C	78+724	DAL	BA	B	1,00	9,75	-	-	Medie
185	DN 17C	78+868	DAL	BA	B	1,00	10,40	-	-	Medie
186	DN 17C	79+237	DAL	BA	B	1,00	10,20	-	-	Medie
187	DN 17C	79+357	DAL	BA	B	2,00	10,80	-	-	Medie
188	DN 17C	79+367	DAL	BA	B	1,00	10,80	-	-	Medie
189	DN 17C	79+474	BOLT	BA	B	2,00	9,53	-	-	Medie
190	DN 18	34+169	TUB	BA	B	1,00	9,80	1969	-	Bună
191	DN 18	34+338	BOLT	BA	ZIDP	0,80	8,50	1969	-	Bună
192	DN 18	34+393	TUB	BA	B	1,00	8,70	1969	-	Bună
193	DN 18	34+439	BOLT	BA	BA	1,00	9,20	1969	-	Bună
194	DN 18	34+570	DAL	BA	ZIDP	1,00	9,10	1969	-	Bună
195	DN 18	34+645	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,70	1969	-	Medie
196	DN 18	34+700	TUB	BA	B	1,00	9,60	1969	-	Bună
197	DN 18	34+915	DAL	BA	ZIDP	1,00	7,80	1969	-	Bună
198	DN 18	35+429	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,20	1969	-	Bună
199	DN 18	35+604	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,20	1969	-	Bună
200	DN 18	35+647	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,00	1969	-	Bună
201	DN 18	35+829	DAL	BA	ZIDP	1,00	9,80	1969	-	Bună
202	DN 18	36+178	DAL	BA	ZIDP	1,00	7,80	1969	-	Bună
203	DN 18	36+317	DAL	BA	ZIDP	1,00	7,50	1969	-	Bună
204	DN 18	36+359	DAL	BA	ZIDP	1,00	7,60	1969	-	Bună
205	DN 18	36+532	DAL	BA	ZIDP	1,00	7,60	1969	-	Bună
206	DN 18	36+791	TUB	BA	B	1,00	7,50	1969	-	Bună
207	DN 18	37+101	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,10	1969	-	Bună
208	DN 18	37+157	DAL	BA	B	1,00	8,30	1969	-	Bună
209	DN 18	37+267	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,10	1969	-	Bună
210	DN 18	37+494	DAL	BA	ZIDP	1,00	10,40	1969	-	Bună
211	DN 18	37+597	DAL	BA	ZIDP	1,00	7,50	1969	-	Bună

212	DN 18	38+124	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,20	1969	-	Bună
213	DN 18	38+343	DAL	BA	B	1,00	7,45	1969	-	Bună
214	DN 18	38+953	TUB	BA	BA	0,90	7,25	1969	-	Bună
215	DN 18	39+319	DAL	BA	ZIDP	1,00	7,75	1968	-	Rea
216	DN 18	39+540	DAL	BA	ZIDP	1,00	6,85	1968	-	Bună
217	DN 18	39+687	BOLT	ZIDP	B	4,00	8,80	1968	-	Medie
218	DN 18	39+774	TUB	BA	BA	1,00	8,30	1968	-	Bună
219	DN 18	40+092	TUB	BA	ZIDP	1,00	9,20	1968	-	Bună
220	DN 18	40+381	DAL	BA	B	1,00	8,40	1968	-	Bună
221	DN 18	41+004	DAL	BA	BA	1,50	8,00	1968	-	Bună
222	DN 18	41+222	DAL	BA	B	4,00	14,30	1968	-	Bună
223	DN 18	41+430	TUB	BA	B	1,00	10,80	1968	-	Bună
224	DN 18	42+013	DAL	BA	B	1,50	8,40	1968	-	Bună
225	DN 18	42+121	DAL	BA	ZIDP	1,50	13,60	1968	-	Bună
226	DN 18	42+211	DAL	BA	B	4,00	8,30	1968	-	Bună
227	DN 18	42+425	DAL	BA	B	1,00	7,10	1968	-	Bună
228	DN 18	42+496	DAL	BA	B	1,00	7,30	1968	-	Bună
229	DN 18	42+918	DAL	BA	B	4,00	8,20	1968	-	Bună
230	DN 18	43+357	BOLT	BA	BA	1,00	8,30	1968	-	Bună
231	DN 18	43+597	DAL	BA	ZIDP	1,00	7,75	1968	-	Bună
232	DN 18	43+914	DAL	BA	B	1,00	7,30	1968	-	Bună
233	DN 18	44+062	DAL	BA	B	1,00	8,30	1968	-	Bună
234	DN 18	44+631	DAL	BA	B	3,00	10,00	1968	-	Bună
235	DN 18	44+825	DAL	BA	B	1,00	8,20	1968	-	Bună
236	DN 18	44+942	DAL	BA	B	3,00	11,90	1968	-	Medie
237	DN 18	45+074	DAL	BA	B	1,00	8,50	1968	-	Bună
238	DN 18	45+308	DAL	BA	B	1,00	8,15	1968	-	Bună
239	DN 18	45+402	DAL	BA	B	1,00	7,00	1968	-	Bună
240	DN 18	46+242	DAL	BA	ZIDP	1,00	7,45	1968	-	Bună
241	DN 18	46+451	DAL	BA	B	1,60	8,30	1968	-	Bună
242	DN 18	46+863	DAL	BA	ZIDP	0,50	8,00	1968	-	Rea
243	DN 18	47+374	DAL	BA	B	1,00	8,20	1958	-	Bună
244	DN 18	47+675	DAL	BA	B	1,00	8,50	1958	-	Bună
245	DN 18	47+952	DAL	BA	B	1,00	8,60	1958	-	Bună
246	DN 18	48+221	DAL	BA	ZIDP	0,60	8,00	1958	-	Bună
247	DN 18	48+332	DAL	BA	B	0,80	7,65	1958	-	Bună
248	DN 18	48+850	DAL	BA	B	1,00	7,50	1958	-	Bună
249	DN 18	49+260	DAL	BA	B	1,00	7,50	1958	-	Bună
250	DN 18	50+485	DAL	BA	B	1,00	8,05	1968	-	Medie
251	DN 18	51+251	DAL	BA	ZIDP	1,00	7,70	1968	-	Bună
252	DN 18	52+049	TUB	BA	BA	0,80	8,40	1968	-	Bună
253	DN 18	52+361	TUB	BA	BA	0,80	7,70	1968	-	Bună
254	DN 18	53+180	BOLT	BA	B	3,00	8,40	1968	-	Bună
255	DN 18	54+411	DAL	BA	B	1,00	8,30	1985	-	Bună
256	DN 18	55+904	TUB	BA	BA	1,00	8,40	-	-	Bună
257	DN 18	56+481	DAL	BA	ZIDP	2,00	7,60	1967	-	Bună
258	DN 18	56+910	TUB	BA	BA	1,00	10,90	1967	-	Bună
259	DN 18	58+849	DAL	BA	B	1,50	11,30	-	-	Bună
260	DN 18	60+128	DAL	BA	B	2,00	10,70	1967	-	Bună
261	DN 18	60+343	DAL	BA	B	1,00	8,80	1967	-	Bună
262	DN 18	60+532	DAL	BA	B	1,50	8,20	1967	-	Bună
263	DN 18	61+418	DAL	BA	B	1,00	8,20	1967	-	Bună
264	DN 18	61+518	DAL	BA	B	1,00	7,30	1967	-	Bună
265	DN 18	71+205	DAL	BA	B	1,50	10,10	-	-	Bună

266	DN 18	72+058	DAL	BA	B	2,00	8,16	1970	-	Bună
267	DN 18	73+387	DAL	BA	B	2,00	8,20	1960	-	Bună
268	DN 18	74+073	DAL	BA	B	1,00	8,60	1969	-	Bună
269	DN 18	74+829	DAL	BA	B	1,00	9,06	1969	-	Bună
270	DN 18	75+506	DAL	BA	B	1,00	11,20	1969	-	Bună
271	DN 18	76+035	TUB	BA	BA	1,20	8,70	1969	-	Bună
272	DN 18	76+718	TUB	BA	BA	1,20	8,30	1969	-	Bună
273	DN 18	76+946	DAL	BA	ZIDP	0,70	7,65	1969	-	Medie
274	DN 18	77+029	TUB	BA	BA	1,20	8,25	1969	-	Bună
275	DN 18	77+322	TUB	BA	BA	1,00	7,50	1969	-	Bună
276	DN 18	78+201	DAL	BA	B	2,00	9,20	1969	-	Bună
277	DN 18	78+367	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,50	1969	-	Bună
278	DN 18	78+595	TUB	BA	BA	1,20	8,80	1969	-	Bună
279	DN 18	78+799	TUB	BA	BA	1,20	8,80	1969	-	Medie
280	DN 18	79+150	DAL	BA	B	4,80	8,50	1968	-	Bună
281	DN 18	79+525	DAL	BA	B	1,00	8,10	1969	-	Bună
282	DN 18	79+857	DAL	BA	B	1,00	9,50	1969	-	Bună
283	DN 18	80+072	DAL	BA	B	1,20	7,10	1973	-	Bună
284	DN 18	80+471	DAL	BA	B	1,00	8,20	1969	-	Bună
285	DN 18	80+940	DAL	BA	B	2,60	10,90	1941	-	Bună
286	DN 18	81+139	TUB	BA	BA	1,20	8,00	1969	-	Bună
287	DN 18	81+361	DAL	BA	ZIDP	1,30	8,90	1971	-	Bună
288	DN 18	81+691	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,30	1969	-	Bună
289	DN 18	82+352	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,50	1969	-	Bună
290	DN 18	82+918	DAL	BA	B	1,00	8,30	1970	-	Bună
291	DN 18	83+163	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,05	1971	-	Medie
292	DN 18	83+316	TUB	BA	BA	1,20	8,50	1971	-	Bună
293	DN 18	83+616	DAL	BA	B	4,00	8,60	1970	-	Bună
294	DN 18	83+774	DAL	BA	B	0,70	16,20	1970	-	Bună
295	DN 18	83+785	DAL	BA	B	0,50	11,00	1970	-	Bună
296	DN 18	84+003	TUB	B	B	1,20	8,30	1969	1999	Bună
297	DN 18	84+136	TUB	BA	BA	1,00	8,30	1970	-	Bună
298	DN 18	84+368	TUB	BA	BA	1,20	9,30	1975	-	Bună
299	DN 18	84+435	TUB	BA	BA	1,00	8,80	1970	-	Bună
300	DN 18	84+510	TUB	BA	BA	1,00	8,80	1970	-	Bună
301	DN 18	84+908	TUB	BA	BA	1,00	10,10	1970	-	Bună
302	DN 18	84+979	TUB	BA	BA	1,00	8,10	1970	-	Bună
303	DN 18	85+267	TUB	BA	BA	1,00	8,00	1970	-	Bună
304	DN 18	85+558	TUB	BA	BA	1,00	8,05	1970	-	Bună
305	DN 18	86+134	TUB	BA	BA	1,00	7,65	1970	-	Bună
306	DN 18	86+216	DAL	BA	B	2,00	8,25	1970	-	Bună
307	DN 18	86+525	TUB	BA	BA	1,00	7,60	1970	-	Bună
308	DN 18	86+882	TUB	BA	BA	1,00	9,70	1970	-	Bună
309	DN 18	87+032	DAL	BA	B	2,00	12,20	1971	-	Bună
310	DN 18	87+246	TUB	BA	BA	1,00	8,00	1970	-	Bună
311	DN 18	87+484	DAL	BA	B	2,00	9,20	1970	-	Bună
312	DN 18	87+969	DAL	BA	B	2,00	8,40	1970	-	Bună
313	DN 18	88+091	TUB	BA	BA	1,00	8,05	1970	-	Bună
314	DN 18	88+280	TUB	BA	BA	1,20	8,30	1970	-	Bună
315	DN 18	88+429	TUB	BA	BA	1,00	7,20	1970	-	Bună
316	DN 18	88+761	TUB	BA	BA	1,00	8,80	1970	-	Bună
317	DN 18	88+869	TUB	BA	BA	1,00	8,80	1970	-	Bună
318	DN 18	89+369	TUB	BA	BA	1,00	7,80	1970	-	Bună
319	DN 18	89+469	TUB	BA	BA	1,00	8,30	1970	-	Bună

320	DN 18	89+647	TUB	BA	BA	1,00	8,40	1970	-	Bună
321	DN 18	89+736	OVOID	BA	BA	1,50	8,00	1970	-	Medie
322	DN 18	89+861	TUB	BA	BA	1,00	8,90	1970	-	Bună
323	DN 18	89+995	TUB	BA	BA	1,00	8,10	1970	-	Bună
324	DN 18	90+040	TUB	BA	BA	1,00	8,10	1970	-	Bună
325	DN 18	90+164	OVOID	BA	BA	3,00	8,25	1970	-	Bună
326	DN 18	90+275	OVOID	BA	BA	2,00	9,70	1970	-	Bună
327	DN 18	90+367	TUB	BA	BA	1,00	8,35	1980	-	Bună
328	DN 18	90+470	TUB	BA	BA	1,00	8,45	1970	-	Rea
329	DN 18	90+562	TUB	BA	BA	1,00	9,20	1970	-	Bună
330	DN 18	90+789	TUB	BA	BA	1,00	8,60	1970	-	Bună
331	DN 18	91+055	TUB	BA	BA	1,00	9,20	1970	1998	Bună
332	DN 18	91+225	TUB	BA	BA	1,40	9,70	1970	-	Bună
333	DN 18	91+459	OVOID	BA	BA	1,00	7,90	1970	-	Bună
334	DN 18	91+539	DAL	BA	B	1,00	7,80	1970	-	Bună
335	DN 18	92+017	TUB	BA	BA	1,20	9,20	1970	-	Bună
336	DN 18	92+086	TUB	BA	BA	1,00	8,10	1970	-	Bună
337	DN 18	92+138	TUB	BA	BA	1,00	7,80	1970	-	Bună
338	DN 18	92+201	OVOID	BA	BA	0,50	8,20	1970	-	Bună
339	DN 18	92+371	TUB	BA	BA	1,00	8,20	1970	-	Bună
340	DN 18	92+451	TUB	BA	BA	1,00	8,30	1970	-	Bună
341	DN 18	92+722	TUB	BA	BA	1,00	8,20	1970	-	Bună
342	DN 18	92+902	DAL	BA	B	1,00	8,20	1970	-	Bună
343	DN 18	92+968	OVOID	BA	BA	1,00	7,80	1970	-	Bună
344	DN 18	93+066	OVOID	BA	BA	0,90	8,00	1970	-	Bună
345	DN 18	93+230	OVOID	BA	BA	1,00	8,30	1970	-	Bună
346	DN 18	93+453	TUB	BA	BA	1,00	7,30	1970	-	Bună
347	DN 18	93+698	TUB	BA	BA	1,00	8,30	1970	-	Bună
348	DN 18	94+290	OVOID	BA	BA	0,95	7,40	1970	-	Bună
349	DN 18	94+576	OVOID	BA	BA	0,95	8,70	1970	-	Bună
350	DN 18	94+707	DAL	BA	B	1,00	7,40	1970	-	Bună
351	DN 18	94+819	OVOID	BA	BA	0,90	9,00	1970	-	Bună
352	DN 18	95+495	OVOID	BA	BA	0,90	7,80	1970	-	Bună
353	DN 18	95+735	OVOID	BA	BA	1,00	9,00	1970	-	Bună
354	DN 18	95+899	OVOID	BA	BA	1,00	9,20	1970	-	Bună
355	DN 18	96+218	TUB	BA	BA	1,00	8,50	1970	-	Bună
356	DN 18	96+337	OVOID	BA	BA	0,95	8,20	1970	-	Bună
357	DN 18	96+402	OVOID	BA	BA	0,95	7,80	1970	-	Bună
358	DN 18	96+402	CASET	C2	B	2,00	7,05	2000	-	Bună
359	DN 18	96+569	OVOID	BA	BA	0,95	10,00	1970	-	Bună
360	DN 18	96+651	OVOID	BA	BA	0,95	8,60	1970	-	Bună
361	DN 18	96+884	TUB	BA	BA	1,00	8,00	1970	-	Bună
362	DN 18	97+030	TUB	BA	BA	1,00	8,50	1970	1998	Bună
363	DN 18	97+113	TUB	BA	BA	1,00	7,40	1970	-	Bună
364	DN 18	97+260	TUB	BA	BA	1,00	8,90	1970	-	Bună
365	DN 18	97+372	TUB	BA	BA	1,00	7,80	1970	-	Bună
366	DN 18	97+510	TUB	BA	BA	1,00	8,00	1970	-	Bună
367	DN 18	98+058	DAL	BA	B	0,50	8,40	1970	-	Bună
368	DN 18	98+433	DAL	BA	B	3,70	8,40	1970	-	Bună
369	DN 18	98+701	DAL	BA	B	2,00	8,40	1970	-	Bună
370	DN 18	98+795	DAL	BA	B	2,00	8,40	1970	-	Bună
371	DN 18	99+005	DAL	BA	ZIDP	1,90	7,90	1970	-	Rea
372	DN 18	99+578	TUB	BA	BA	1,00	9,30	1970	-	Bună
373	DN 18	99+727	DAL	BA	B	1,00	8,20	1970	-	Bună

374	DN 18	100+238	DAL	BA	B	0,50	8,80	-	-	Bună
375	DN 18	100+295	DAL	BA	B	1,00	9,00	-	-	Bună
376	DN 18	100+618	DAL	BA	B	0,90	7,20	-	-	Bună
377	DN 18	101+266	DAL	BA	ZIDP	0,90	7,90	-	-	Medie
378	DN 18	101+970	DAL	BA	B	1,00	7,35	-	-	Bună
379	DN 18	102+273	DAL	BA	B	1,00	7,16	-	-	Bună
380	DN 18	102+273	DAL	BA	B	1,00	7,25	-	-	Bună
381	DN 18	103+008	DAL	BA	B	1,00	7,48	-	-	Bună
382	DN 18	104+195	DAL	BA	B	1,00	7,60	-	-	Bună
383	DN 18	104+764	DAL	BA	B	1,02	7,20	-	-	Bună
384	DN 18	105+226	DAL	BA	ZIDP	0,90	8,08	1964	-	Bună
385	DN 18	105+684	DAL	BA	B	4,00	8,40	-	-	Bună
386	DN 18	105+967	DAL	BA	B	1,00	8,10	-	-	Bună
387	DN 18	106+192	DAL	BA	B	3,00	7,45	-	-	Bună
388	DN 18	107+430	DAL	BA	B	1,00	8,26	-	-	Bună
389	DN 18	108+083	DAL	BA	B	1,00	8,20	-	-	Bună
390	DN 18	108+521	DAL	BA	B	1,02	9,52	-	-	Rea
391	DN 18	108+796	DAL	BA	B	1,00	8,75	-	-	Bună
392	DN 18	108+987	DAL	BA	B	2,00	8,93	-	-	Bună
393	DN 18	109+270	DAL	BA	B	1,00	8,70	-	-	Bună
394	DN 18	109+749	DAL	BA	B	2,10	7,80	-	-	Medie
395	DN 18	109+897	DAL	BA	B	1,00	9,10	-	-	Bună
396	DN 18	110+199	DAL	BA	B	3,00	8,36	-	-	Bună
397	DN 18	111+044	BOLT	BA	ZIDP	1,00	7,60	-	-	Bună
398	DN 18	111+464	TUB	BA	B	1,80	8,45	-	-	Bună
399	DN 18	111+560	TUB	BA	BA	1,00	8,27	-	-	Medie
400	DN 18	111+612	TUB	BA	BA	1,00	8,70	-	-	Medie
401	DN 18	111+765	TUB	BA	BA	1,00	8,29	-	-	Rea
402	DN 18	111+878	TUB	BA	BA	1,00	8,00	-	-	Bună
403	DN 18	112+064	DAL	BA	B	1,00	8,27	-	-	Bună
404	DN 18	112+343	DAL	BA	B	1,00	8,24	-	-	Bună
405	DN 18	112+592	TUB	BA	BA	1,00	8,20	-	-	Bună
406	DN 18	112+764	TUB	BA	BA	1,00	8,55	-	-	Bună
407	DN 18	113+346	DAL	BA	B	2,00	8,18	-	-	Bună
408	DN 18	113+412	DAL	BA	B	1,00	8,18	-	-	Bună
409	DN 18	113+547	DAL	BA	B	1,00	8,30	-	-	Medie
410	DN 18	113+728	DAL	BA	B	1,00	8,35	-	-	Medie
411	DN 18	114+005	BOLT	BA	ZIDP	2,00	9,48	-	-	Bună
412	DN 18	114+444	DAL	BA	B	1,00	7,23	-	-	Bună
413	DN 18	114+922	DAL	BA	B	1,20	8,32	-	-	Bună
414	DN 18	115+073	DAL	BA	B	1,00	9,30	-	-	Bună
415	DN 18	115+660	DAL	BA	ZIDP	2,00	8,15	-	-	Bună
416	DN 18	115+732	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,30	-	-	Bună
417	DN 18	116+029	DAL	BA	B	1,00	8,34	-	-	Bună
418	DN 18	116+788	DAL	BA	B	0,92	8,25	-	-	Bună
419	DN 18	117+713	DAL	BA	B	1,00	8,35	-	-	Bună
420	DN 18	117+828	DAL	BA	B	0,48	8,70	-	-	Bună
421	DN 18	118+072	DAL	BA	B	0,18	8,30	-	-	Bună
422	DN 18	118+919	DAL	BA	B	0,99	8,15	-	-	Bună
423	DN 18	119+152	DAL	BA	B	1,02	10,20	-	-	Bună
424	DN 18	119+745	DAL	BA	B	1,00	8,20	-	-	Bună
425	DN 18	119+970	DAL	BA	B	0,96	8,42	-	-	Bună
426	DN 18	120+393	TUB	BA	B	0,80	9,00	-	-	Bună
427	DN 18	121+274	BOLT	BA	B	2,00	7,60	-	-	Bună

428	DN 18	121+646	BOLT	BA	B	3,15	8,20	-	-	Bună
429	DN 18	122+117	DAL	BA	B	0,98	9,10	-	-	Rea
430	DN 18	122+663	DAL	BA	B	1,85	9,00	-	-	Bună
431	DN 18	123+089	TUB	BA	B	0,80	9,00	-	-	Bună
432	DN 18	123+212	DAL	BA	B	2,00	10,30	-	-	Rea
433	DN 18	125+346	DAL	BA	B	2,14	9,70	-	-	Bună
434	DN 18	125+714	DAL	BA	B	1,00	8,35	-	-	Bună
435	DN 18	125+784	DAL	BA	B	1,00	8,30	-	-	Bună
436	DN 18	126+081	TUB	BA	B	0,80	7,70	-	-	Medie
437	DN 18	126+213	DAL	BA	B	1,00	8,30	-	-	Medie
438	DN 18	126+369	DAL	BA	B	4,10	8,25	-	-	Medie
439	DN 18	126+513	DAL	BA	B	1,00	8,37	-	-	Bună
440	DN 18	126+538	DAL	BA	B	0,95	8,32	-	-	Bună
441	DN 18	127+205	DAL	BA	B	1,00	8,12	-	-	Medie
442	DN 18	127+297	DAL	BA	B	1,00	8,30	-	-	Medie
443	DN 18	127+454	DAL	BA	B	0,98	8,30	-	-	Medie
444	DN 18	127+543	DAL	BA	B	1,00	8,30	-	-	Bună
445	DN 18	127+823	DAL	BA	B	1,00	8,22	-	-	Medie
446	DN 18	127+823	DAL	BA	B	1,00	8,34	-	-	Medie
447	DN 18	128+140	DAL	BA	B	2,80	8,62	-	-	Bună
448	DN 18	128+600	DAL	DS-3	B	2,00	7,55	2000	-	Bună
449	DN 18	128+730	DAL	BA	B	1,07	8,10	-	-	Bună
450	DN 18	128+964	DAL	BA	B	1,95	8,74	-	-	Bună
451	DN 18	129+103	DAL	BA	B	1,05	7,30	-	-	Bună
452	DN 18	129+234	DAL	BA	B	1,00	7,84	-	-	Bună
453	DN 18	129+370	DAL	BA	B	1,00	8,23	-	-	Bună
454	DN 18	129+566	DAL	BA	B	2,00	8,20	-	-	Bună
455	DN 18	129+788	DAL	BA	B	1,14	8,16	-	-	Bună
456	DN 18	129+918	DAL	BA	B	2,00	9,30	-	-	Bună
457	DN 18	129+940	DAL	BA	B	1,00	8,60	-	-	Bună
458	DN 18	130+153	DAL	BA	B	1,00	8,35	-	-	Medie
459	DN 18	130+463	DAL	BA	B	1,00	8,15	-	-	Rea
460	DN 18	130+528	DAL	BA	B	1,00	8,25	-	-	Medie
461	DN 18	130+686	DAL	BA	B	1,00	8,30	-	-	Bună
462	DN 18	130+819	DAL	BA	B	1,00	8,16	-	-	Bună
463	DN 18	130+890	DAL	BA	B	1,00	8,05	-	-	Rea
464	DN 18	130+977	DAL	BA	B	2,00	8,25	-	-	Bună
465	DN 18	131+229	DAL	BA	B	1,00	8,25	-	-	Bună
466	DN 18	131+420	DAL	BA	B	1,00	8,22	-	-	Bună
467	DN 18	131+717	DAL	BA	B	2,00	8,10	-	-	Bună
468	DN 18	132+209	DAL	BA	B	1,00	8,15	-	-	Rea
469	DN 18	132+563	DAL	BA	B	1,00	8,15	-	-	Bună
470	DN 18	132+898	DAL	BA	B	1,00	8,15	-	-	Bună
471	DN 18	132+974	DAL	BA	B	1,00	8,60	-	-	Medie
472	DN 18	133+153	DAL	BA	B	1,00	8,80	-	-	Rea
473	DN 18	133+211	DAL	BA	B	1,00	8,25	-	-	Bună
474	DN 18	133+468	DAL	BA	B	1,00	8,35	-	-	Medie
475	DN 18	133+629	DAL	BA	B	2,00	8,40	-	-	Bună
476	DN 18	133+746	DAL	BA	B	2,00	8,40	-	-	Bună
477	DN 18	133+912	DAL	BA	B	1,00	8,30	-	-	Bună
478	DN 18	134+085	DAL	BA	B	2,00	8,35	-	-	Bună
479	DN 18	134+362	TUB	BA	BA	5,00	8,55	-	-	Rea
480	DN 18	134+515	DAL	BA	B	1,00	8,25	-	-	Medie
481	DN 18	134+778	DAL	BA	B	1,00	8,35	-	-	Medie

482	DN 18	134+981	DAL	BA	B	1,00	7,45	-	-	Rea
483	DN 18	135+051	DAL	BA	B	1,00	8,40	-	-	Rea
484	DN 18	135+879	DAL	BA	B	4,00	14,40	-	-	Bună
485	DN 18	135+964	DAL	B	B	2,00	8,20	-	-	Bună
486	DN 18	136+016	DAL	BA	B	4,00	8,25	-	-	Bună
487	DN 18	136+375	DAL	BA	B	1,00	8,40	-	-	Bună
488	DN 18	136+653	DAL	BA	B	1,00	8,40	-	-	Rea
489	DN 18	136+789	DAL	BA	B	1,00	8,40	-	-	Rea
490	DN 18	137+100	DAL	BA	B	1,00	8,55	-	-	Rea
491	DN 18	137+801	DAL	BA	B	2,00	8,50	-	-	Rea
492	DN 18	138+245	DAL	BA	B	2,00	8,35	-	-	Bună
493	DN 18	138+767	DAL	BA	B	1,00	7,70	-	-	Bună
494	DN 18	140+379	DAL	BA	B	2,00	7,70	-	-	Rea
495	DN 18	140+775	DAL	BA	B	1,00	8,04	-	-	Medie
496	DN 18	140+937	DAL	BA	B	1,00	8,30	-	-	Medie
497	DN 18	141+140	DAL	BA	B	1,00	7,78	-	-	Bună
498	DN 18	141+340	DAL	BA	B	1,00	8,52	-	-	Bună
499	DN 18	141+539	DAL	BA	B	1,00	9,10	-	-	Rea
500	DN 18	141+804	DAL	BA	B	1,00	8,30	-	-	Rea
501	DN 18	141+987	DAL	BA	B	2,00	8,82	-	-	Rea
502	DN 18	142+487	DAL	BA	B	1,00	8,30	-	-	Rea
503	DN 18	143+253	DAL	BA	B	4,00	9,40	-	-	Medie
504	DN 18	143+352	DAL	BA	B	1,00	10,50	-	-	Medie
505	DN 18	143+938	DAL	BA	B	2,00	7,81	-	-	Medie
506	DN 18	144+357	DAL	BA	B	1,00	9,95	-	-	Rea
507	DN 18	145+110	DAL	BA	B	2,00	13,10	-	-	Rea
508	DN 18	146+396	DAL	BA	B	1,00	8,15	-	-	Rea
509	DN 18	146+462	DAL	BA	B	1,00	8,60	-	-	Rea
510	DN 18	146+661	DAL	BA	B	1,00	8,40	-	-	Medie
511	DN 18	146+729	DAL	BA	B	1,00	8,40	-	-	Medie
512	DN 18	147+213	DAL	BA	B	1,00	7,40	-	-	Rea
513	DN 18	147+284	DAL	B	B	1,00	8,45	-	-	Medie
514	DN 18	147+284	TUB	B	B	1,00	8,45	-	-	Rea
515	DN 18	147+500	DAL	BA	B	1,00	8,18	-	-	Rea
516	DN 18	147+931	DAL	BA	B	2,00	10,00	-	-	Rea
517	DN 18	148+039	DAL	B	B	1,50	11,00	-	-	Bună
518	DN 18	148+547	TUB	B	B	1,00	8,80	-	-	Rea
519	DN 18	148+676	TUB	B	B	1,00	8,80	-	-	Rea
520	DN 18	148+828	DAL	BA	B	2,00	8,80	-	-	Bună
521	DN 18	148+912	DAL	BA	B	1,00	7,85	-	-	Rea
522	DN 18	149+019	DAL	BA	B	1,00	8,00	-	-	Rea
523	DN 18	149+136	DAL	BA	B	1,00	8,33	-	-	Bună
524	DN 18	149+465	DAL	BA	B	1,00	8,20	-	-	Bună
525	DN 18	149+607	TUB	BA	BA	1,00	8,12	-	-	Bună
526	DN 18	149+761	DAL	BA	B	1,00	9,30	-	-	Medie
527	DN 18	149+924	DAL	BA	B	2,00	8,10	-	-	Bună
528	DN 18	150+063	DAL	BA	B	1,00	9,10	1973	-	Bună
529	DN 18	150+571	BOLT	BA	BA	4,50	8,20	-	-	Bună
530	DN 18	150+874	DAL	BA	B	1,00	8,20	1973	-	Bună
531	DN 18	151+250	DAL	BA	B	1,00	8,30	1973	-	Bună
532	DN 18	151+534	DAL	BA	B	1,00	8,25	1973	-	Bună
533	DN 18	152+400	DAL	BA	B	4,00	8,15	-	-	Bună
534	DN 18	152+549	DAL	BA	B	1,00	8,30	1973	-	Bună
535	DN 18	152+703	TUB	BA	BA	0,70	8,10	1973	-	Bună

536	DN 18	152+767	DAL	BA	B	1,00	8,25	1973	-	Bună
537	DN 18	152+833	DAL	BA	B	1,00	8,20	1973	-	Bună
538	DN 18	152+965	DAL	BA	B	1,00	8,20	1973	-	Bună
539	DN 18	153+233	DAL	BA	B	1,00	8,20	1973	-	Bună
540	DN 18	153+477	DAL	BA	B	1,00	8,20	1973	-	Bună
541	DN 18	153+599	DAL	BA	B	1,00	8,20	1973	-	Bună
542	DN 18	153+932	DAL	BA	B	1,00	8,25	1973	-	Bună
543	DN 18	154+047	DAL	BA	B	1,00	8,20	1973	-	Bună
544	DN 18	154+156	DAL	BA	B	1,00	8,20	-	-	Bună
545	DN 18	154+810	DAL	BA	B	1,00	9,70	1973	-	Bună
546	DN 18	155+353	DAL	BA	B	1,00	8,20	1973	-	Bună
547	DN 18	155+443	DAL	BA	B	1,50	9,35	1973	-	Bună
548	DN 18	155+894	DAL	BA	B	1,00	7,40	-	-	Bună
549	DN 18	155+978	DAL	BA	B	1,00	12,40	-	-	Bună
550	DN 18	156+114	DAL	BA	B	1,00	9,25	-	-	Bună
551	DN 18	156+498	DAL	BA	B	1,00	8,00	-	-	Bună
552	DN 18	156+605	DAL	BA	ZIDP	1,80	8,10	-	-	Bună
553	DN 18	156+830	DAL	BA	B	1,00	8,20	-	-	Bună
554	DN 18	156+962	DAL	BA	ZIDP	3,80	9,80	-	-	Bună
555	DN 18	157+063	DAL	BA	ZIDP	2,00	8,05	-	-	Bună
556	DN 18	157+356	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,20	-	-	Bună
557	DN 18	157+467	DAL	BA	ZIDP	1,80	8,20	-	-	Bună
558	DN 18	157+589	DAL	BA	ZIDP	2,00	8,80	-	-	Bună
559	DN 18	157+774	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,20	-	-	Bună
560	DN 18	157+818	DAL	BA	ZIDP	2,00	8,60	-	-	Bună
561	DN 18	158+006	DAL	BA	ZIDP	1,00	8,20	-	-	Bună
562	DN 18	158+139	DAL	BA	ZIDP	1,00	7,90	-	-	Bună
563	DN 18	158+230	DAL	BA	B	1,00	7,90	-	-	Bună
564	DN 18	158+319	DAL	BA	ZIDP	2,00	7,80	-	-	Bună
565	DN 18	158+454	DAL	BA	B	1,00	8,60	-	-	Bună
566	DN 18	158+836	DAL	BA	B	1,00	8,80	-	-	Bună
567	DN 18	158+975	DAL	BA	B	1,00	8,00	-	-	Bună
568	DN 18	159+184	DAL	BA	B	1,00	8,10	-	-	Bună
569	DN 18	159+385	DAL	BA	B	4,00	10,00	-	-	Bună
570	DN 18	159+578	DAL	BA	B	1,00	8,00	-	-	Bună
571	DN 18	159+708	DAL	BA	B	2,00	8,10	-	-	Bună
572	DN 18	160+015	DAL	BA	B	1,00	8,10	-	-	Bună
573	DN 18	160+210	DAL	BA	B	1,00	8,10	-	-	Bună
574	DN 18	160+282	DAL	BA	B	1,00	8,00	-	-	Bună
575	DN 18	160+434	DAL	BA	B	1,00	7,90	-	-	Bună
576	DN 18	160+700	DAL	BA	B	2,00	8,20	-	-	Bună
577	DN 18	160+863	DAL	BA	B	4,00	8,15	-	-	Bună
578	DN 18	161+093	DAL	BA	B	4,00	7,90	-	-	Bună
579	DN 18	161+291	DAL	BA	B	1,00	8,10	-	-	Bună
580	DN 18	161+341	DAL	BA	B	2,30	8,05	-	-	Bună
581	DN 18	161+440	DAL	BA	B	4,00	7,90	-	-	Bună
582	DN 18	161+564	DAL	BA	B	3,00	9,10	-	-	Bună
583	DN 18	161+636	DAL	BA	B	4,00	7,55	-	-	Bună
584	DN 18	161+937	DAL	BA	B	2,00	8,20	-	-	Bună
585	DN 18	162+026	DAL	BA	B	3,50	7,80	-	-	Bună
586	DN 18	162+369	TUB	BA	B	1,00	7,20	-	-	Bună
587	DN 18	162+569	DAL	BA	B	1,00	7,85	-	-	Bună
588	DN 18	162+700	DAL	BA	B	1,90	7,90	-	-	Bună
589	DN 18	163+083	DAL	BA	B	1,00	8,10	-	-	Bună

590	DN 18	163+512	DAL	BA	B	1,00	7,80	-	-	Bună
591	DN 18	163+744	DAL	BA	B	1,00	7,80	-	-	Bună
592	DN 18	163+968	DAL	BA	B	1,00	8,10	-	-	Bună
593	DN 18	164+248	DAL	BA	B	2,00	10,00	-	-	Bună
594	DN 18	164+517	DAL	BA	B	1,90	7,80	-	-	Bună
595	DN 18	164+681	DAL	BA	B	1,10	7,90	-	-	Bună
596	DN 18	164+854	DAL	BA	B	1,10	8,00	-	-	Bună
597	DN 18	165+173	TUB	BA	B	1,40	9,40	-	-	Bună
598	DN 18	165+379	DAL	BA	B	1,00	8,20	-	-	Bună
599	DN 18	165+550	DAL	BA	B	1,00	8,40	-	-	Bună
600	DN 18	165+816	DAL	BA	B	1,00	7,60	-	-	Bună
601	DN 18	165+933	DAL	BA	B	1,00	8,00	-	-	Bună
602	DN 18	166+054	DAL	BA	B	1,00	8,50	-	-	Bună
603	DN 18	166+399	DAL	BA	B	1,00	7,60	-	-	Bună
604	DN 18	166+593	DAL	BA	B	2,00	8,10	-	-	Bună
605	DN 18	166+814	DAL	BA	B	1,00	7,20	-	-	Bună
606	DN 18	166+975	DAL	BA	B	1,00	8,00	-	-	Bună
607	DN 18	167+139	DAL	BA	B	1,00	7,80	-	-	Bună
608	DN 18	167+233	DAL	BA	B	2,00	9,20	-	-	Bună
609	DN 18	167+478	DAL	BA	B	3,50	7,30	-	-	Bună
610	DN 18	167+562	DAL	BA	B	2,00	7,70	-	-	Bună
611	DN 18	167+630	DAL	BA	B	1,00	8,00	-	-	Bună
612	DN 18	167+744	DAL	BA	B	1,00	7,80	-	-	Bună
613	DN 18	167+887	DAL	BA	B	2,00	7,80	-	-	Bună
614	DN 18	168+077	DAL	BA	B	1,00	7,80	-	-	Bună
615	DN 18	168+274	DAL	BA	B	2,00	7,60	-	-	Bună
616	DN 18	168+380	DAL	BA	B	3,90	9,10	-	-	Bună
617	DN 18	168+589	DAL	BA	B	3,90	8,80	-	-	Bună
618	DN 18	168+765	DAL	BA	B	2,00	7,80	-	-	Bună
619	DN 18	169+056	DAL	BA	B	1,00	7,80	-	-	Bună
620	DN 18	169+263	DAL	BA	B	1,00	8,00	-	-	Bună
621	DN 18	169+529	DAL	BA	B	2,00	8,00	-	-	Bună
622	DN 18	169+657	TUB	BA	BA	1,00	9,40	-	-	Bună
623	DN 18	169+863	DAL	BA	B	1,00	8,10	-	-	Bună
624	DN 18	169+973	DAL	BA	B	2,00	8,40	-	-	Bună
625	DN 18	170+042	DAL	BA	B	2,00	8,50	-	-	Bună
626	DN 18	170+244	DAL	BA	B	1,00	7,90	-	-	Bună
627	DN 18	170+327	DAL	BA	B	1,00	7,75	-	-	Bună
628	DN 18	170+417	DAL	BA	B	2,00	7,90	-	-	Bună
629	DN 18	170+587	DAL	BA	B	2,00	7,90	-	-	Bună
630	DN 18	170+791	DAL	BA	B	2,00	8,00	-	-	Bună
631	DN 18	170+907	DAL	BA	BA	3,00	10,00	-	-	Bună
632	DN 18	170+941	DAL	BA	B	1,00	9,00	-	-	Bună
633	DN 18	170+109	DAL	BA	B	2,00	8,50	-	-	Bună
634	DN 18	171+019	DAL	BA	B	1,00	8,50	-	-	Bună
635	DN 18	171+125	DAL	BA	B	2,00	9,00	-	-	Bună
636	DN 18	171+160	DAL	BA	B	2,00	7,70	-	-	Bună
637	DN 18	171+482	DAL	BA	B	2,00	8,40	-	-	Bună
638	DN 18	171+613	DAL	BA	B	2,00	8,30	-	-	Bună
639	DN 18	172+334	DAL	BA	B	2,00	8,10	-	-	Bună
640	DN 18	172+556	TUB	BA	BA	1,00	8,00	-	-	Bună
641	DN 18	172+866	DAL	BA	B	2,00	9,50	-	-	Bună
642	DN 18	173+008	DAL	BA	B	2,00	8,60	-	-	Bună
643	DN 18	173+061	DAL	BA	B	2,00	7,50	-	-	Bună

644	DN 18	173+212	TUB	BA	BA	0,70	9,20	-	-	Rea
645	DN 18	173+541	TUB	BA	BA	1,00	8,00	-	-	Medie
646	DN 18	174+386	DAL	BA	B	2,00	8,40	-	-	Bună
647	DN 18	174+537	DAL	BA	B	2,00	8,00	-	-	Bună
648	DN 18	174+760	TUB	BA	BA	1,00	9,20	-	-	Bună
649	DN 18	174+898	DAL	BA	B	1,00	8,20	-	-	Bună
650	DN 18	174+951	DAL	BA	B	1,00	8,40	-	-	Bună
651	DN 18	175+098	DAL	BA	B	1,00	8,20	-	-	Bună
652	DN 18	175+149	DAL	BA	B	1,00	8,10	-	-	Bună
653	DN 18	175+257	TUB	BA	BA	1,00	8,10	-	-	Bună
654	DN 18	175+292	TUB	BA	BA	0,50	8,20	-	-	Bună
655	DN 18	175+700	DAL	BA	BA	1,00	8,00	-	-	Bună
656	DN 18	175+760	DAL	BA	B	2,00	8,00	-	-	Bună
657	DN 18	175+994	DAL	BA	B	1,00	8,20	-	-	Bună
658	DN 18	176+091	DAL	BA	B	2,00	7,80	-	-	Bună
659	DN 18	176+272	DAL	BA	B	2,00	8,40	-	-	Bună
660	DN 18	176+455	DAL	BA	B	4,00	7,70	-	-	Bună
661	DN 18	176+565	DAL	BA	B	4,00	8,20	-	-	Bună
662	DN 18	176+638	DAL	BA	B	1,00	8,60	-	-	Bună
663	DN 18	176+704	DAL	BA	B	2,00	8,10	-	-	Bună
664	DN 18	176+893	DAL	BA	B	1,00	8,10	-	-	Bună
665	DN 18	177+108	DAL	BA	B	2,00	7,90	-	-	Bună
666	DN 18	177+212	DAL	BA	B	1,00	7,90	-	-	Bună
667	DN 18	177+323	DAL	BA	B	2,00	7,90	-	-	Bună
668	DN 18	177+493	DAL	BA	B	2,00	8,30	-	-	Bună
669	DN 18	177+677	DAL	BA	B	2,00	7,60	-	-	Bună
670	DN 18	178+136	DAL	BA	B	1,00	7,80	-	-	Bună
671	DN 18	178+853	DAL	BA	B	1,00	7,90	-	-	Bună
672	DN 18	178+999	DAL	BA	B	2,00	8,10	-	-	Bună
673	DN 18	179+338	DAL	BA	B	4,00	8,60	-	-	Bună
674	DN 18	179+849	DAL	BA	B	1,00	8,00	-	-	Bună
675	DN 18	180+042	DAL	BA	B	1,00	7,80	-	-	Bună
676	DN 18	180+258	DAL	BA	B	2,00	7,90	-	-	Bună
677	DN 19	196+188	TUB	BA	BA	0,75	9,90	1967	-	Bună
678	DN 19	196+331	TUB	BA	BA	0,75	10,30	1967	-	Bună
679	DN 19	196+433	TUB	BA	BA	1,00	8,25	1967	-	Bună
680	DN 19	196+677	TUB	BA	BA	0,75	9,50	1967	-	Bună
681	DN 19	196+772	BOLT	BA	ZIDP	1,00	9,15	1967	-	Bună
682	DN 19	196+993	TUB	BA	BA	1,00	10,10	1967	-	Bună
683	DN 19	197+107	TUB	BA	BA	1,50	9,20	1967	-	Bună
684	DN 19	197+185	TUB	BA	BA	0,75	10,10	1967	-	Bună
685	DN 19	197+235	DAL	BA	B	3,00	40,35	-	-	Bună
686	DN 19	197+432	BOLT	ZIDP	ZIDP	0,50	13,50	-	-	Bună
687	DN 19	199+086	BOLT	BA	BA	2,00	13,50	-	-	Bună
688	DN 19	199+269	OVOID	BA	BA	0,40	12,60	1997	-	Bună
689	DN 19	199+703	TUB	BA	BA	1,00	14,50	-	-	Bună
690	DN 19	199+821	TUB	BA	BA	1,00	9,80	-	-	Bună
691	DN 19	200+175	TUB	BA	BA	1,00	12,90	1967	-	Medie
692	DN 19	200+266	DAL	BA	B	1,00	8,00	1967	-	Bună
693	DN 19	200+447	OVOID	BA	BA	1,00	9,10	1967	-	Bună
694	DN 19	200+790	DAL	BA	B	1,00	8,05	1967	-	Bună
695	DN 19	200+852	TUB	BA	BA	1,00	10,00	1967	-	Bună
696	DN 19	200+925	TUB	BA	BA	1,00	10,05	1967	-	Bună
697	DN 19	201+196	DAL	BA	B	1,00	8,10	1966	-	Bună

698	DN 19	201+958	DAL	BA	B	2,00	8,30	1966	-	Bună
699	DN 19	202+344	DAL	BA	B	2,80	10,20	1966	-	Bună
700	DN 19	203+379	TUB	BA	BA	0,50	10,50	1966	-	Bună
701	DN 19	203+710	TUB	BA	BA	1,00	9,50	1966	-	Bună
702	DN 19	203+909	DAL	BA	B	2,00	9,90	1966	-	Bună
703	DN 19	204+063	TUB	BA	BA	1,00	9,30	1967	-	Bună
704	DN 19	204+195	TUB	BA	BA	0,50	9,20	-	-	Bună
705	DN 19	204+527	DAL	BA	B	2,00	9,35	1967	-	Bună
706	DN 19	204+674	TUB	BA	BA	1,00	13,90	1967	-	Bună
707	DN 19	205+216	TUB	BA	BA	1,20	9,35	1967	-	Bună
708	DN 19	205+445	TUB	BA	BA	1,10	9,70	1967	-	Bună
709	DN 19	205+772	DAL	BA	B	1,00	9,50	1967	-	Bună
710	DN 19	205+815	DAL	BA	B	1,00	9,00	1967	-	Bună
711	DN 19	205+853	TUB	BA	BA	1,00	10,10	1967	-	Bună
712	DN 19	205+963	DAL	BA	B	0,85	8,70	1967	-	Bună
713	DN 19	206+067	DAL	BA	B	2,00	7,35	1966	-	Bună
714	DN 19	206+253	DAL	BA	B	1,00	8,15	1966	-	Bună
715	DN 19	206+817	TUB	BA	BA	0,75	8,50	1966	-	Bună
716	DN 19	207+702	TUB	BA	BA	1,00	8,30	-	-	Bună
717	DN 19	208+116	TUB	BA	BA	0,75	12,70	1966	-	Bună
718	DN 19	208+270	TUB	BA	BA	1,00	10,40	1966	-	Bună
719	DN 19	208+555	TUB	BA	BA	0,75	8,45	1966	-	Bună
720	DN 19	209+052	TUB	BA	BA	1,00	9,95	1966	-	Bună
721	DN 19	209+434	BOLT	ZIDP	ZIDP	1,50	8,10	1967	-	Bună
722	DN 19	209+573	TUB	BA	BA	1,50	7,40	1966	-	Bună
723	DN 19	212+737	DAL	BA	B	2,20	7,30	1966	-	Bună
724	DN 19	213+353	TUB	BA	BA	1,00	13,10	1967	-	Bună
725	DN 19	213+550	TUB	BA	BA	0,75	8,20	1967	-	Bună
726	DN 19	213+759	BOLT	ZIDP	ZIDP	2,50	9,15	1967	-	Bună
727	DN 19	213+944	TUB	BA	BA	1,50	9,20	1967	-	Bună
728	DN 19	214+729	TUB	BA	BA	1,50	8,80	1966	-	Bună
729	DN 19	215+429	TUB	BA	BA	1,00	10,70	1966	-	Bună
730	DN 19	215+512	DAL	BA	B	2,00	8,80	1966	-	Bună
731	DN 19	215+882	DAL	BA	B	3,80	8,30	1966	-	Bună
732	DN 19	216+001	DAL	BA	B	2,00	9,30	1966	-	Bună
733	DN 19	217+631	DAL	BA	B	4,00	8,80	1966	-	Bună
734	DN 19	218+340	OVOID	BA	BA	1,00	8,60	1966	-	Bună
735	DN 19	218+736	TUB	BA	BA	0,70	9,20	1966	-	Bună
736	DN 19	219+696	DAL	BA	B	3,00	9,20	1966	-	Bună
737	DN 19	219+890	DAL	BA	BA	1,00	10,20	1966	-	Bună
738	DN 19	220+193	TUB	BA	BA	0,70	12,00	1966	-	Bună
739	DN 19	220+442	TUB	BA	BA	0,70	9,20	1966	-	Bună
740	DN 19	220+665	TUB	BA	BA	0,70	9,70	1966	-	Bună
741	DN 19	220+864	TUB	BA	BA	1,10	11,20	1966	-	Bună
742	DN 19	221+688	TUB	BA	BA	1,00	12,10	1966	-	Bună
743	DN 19	222+777	TUB	BA	BA	1,00	9,75	1966	-	Bună
744	DN 19	223+009	TUB	BA	BA	0,70	8,05	1967	-	Bună
745	DN 19	223+420	TUB	BA	BA	0,70	12,00	1967	-	Bună
746	DN 19	224+084	DAL	BA	B	3,00	8,30	1967	-	Bună
747	DN 19	225+483	DAL	BA	BA	1,50	8,60	1967	-	Bună
748	DN 19	225+711	DAL	BA	BA	0,75	9,90	1967	-	Bună
749	DN 19	226+049	DAL	BA	B	1,00	9,70	1967	-	Bună
750	DN 19	226+204	TUB	BA	BA	1,50	8,80	-	-	Bună
751	DN 19	228+687	TUB	BA	BA	1,00	8,80	1967	-	Bună

752	DN 19	232+376	DAL	BA	B	1,00	8,75	-	-	Bună
753	DN 19	232+493	TUB	BA	BA	0,75	11,20	-	-	Bună

Sursa: DRDP Cluj, 2022

Numărul, poziția kilometrică, tipul constructiv, materialele de construcție folosite, lungimea și starea podurilor și a podețelor de pe drumurile județene și comunale din județul Maramureș este necunoscută din lipsă de date.

2.1.6. Procese și calamități ce afectează infrastructura rutieră

Din datele existente la momentul de față se poate constata că infrastructura rutieră națională este afectată în mică proporție de procese și calamități care să conducă la blocarea circulației rutiere. Acestea sunt reprezentate de procese de versant, colmatări șanțuri de scurgere, avariere podețe, eroziune mal, tasare corp drum (Tabelul 42).

Tabelul 42. Procese și calamități ce afectează drumurile naționale din județul Maramureș

Nr. crt.	Denumire drum	Poziția kilometrică	Tip calamitate	Măsuri de remediere	Stadiu obiectiv
1	DN 17C	69+230	Alunecare teren	Lucrări de taluzare și consolidare a versantului	Pregătire
		69+420 – 69+450	Eroziune mal	Lucrări de consolidare și refacere mal	Pregătire
		74+240 – 74+270	Alunecare teren	Lucrări de consolidare versant	Pregătire
2	DN 18	84+415	Avarie podeț	Refacere podeț	Pregătire
		90+800 – 90+830	Alunecare teren	Lucrări de consolidare versant	Pregătire
		95+400 – 95+425	Tasare	Lucrări de consolidare și refacere a corpului drumului, refacere șanț	Pregătire
		97+900 – 97+950	Colmatare șanț	Refacere șanțuri	Pregătire
3	DN 18B	6+352	Alunecare teren	Lucrări de consolidare versant	Finalizat
		49+348	Alunecare teren	Lucrări de consolidare versant	Finalizat

Sursa: DRDP Cluj, 2022

Numărul, poziția kilometrică și tipul proceselor și calamităților care afectează drumurile județene și comunale din județul Maramureș este necunoscută din lipsă de date.

2.1.7. Circulația rutieră

Circulația rutieră pe drumurile clasificate reprezintă expresia dezvoltării socio-economice a teritoriului. Aceasta se diferențiază în plan teritorial și temporal în funcție de configurația rețelei rutiere, numărul de autovehicule înscrise în circulație, clasa tehnică și starea drumurilor publice, mărimea demografică a așezărilor, distribuția teritorială a unităților economice de producție, numărul populației navetiste și distanța acestora față de locurile de muncă, etc.

Determinarea valorilor circulație rutiere se realizează pe baza recensământului rutier și a prognozelor conform cu prevederile legale în vigoare. În conformitate cu aceste prevederi se stabilesc și clasele de intensitate a traficului (Tabelul 43).

Tabelul 43. Clasificarea tehnică a drumurilor după intensitatea traficului

Clasa tehnică a drumului public	Denumirea intensității traficului	Caracteristicile traficului				Tipul drumului recomandat
		Intensitatea medie zilnică anuală		Intensitatea orară de calcul		
		Număr vehicule etalon	Număr efective fizice	Număr vehicule etalon	Număr efective fizice	
I	Foarte intens	>21000	>16000	>3000	>2200	Autostrăzi cu 4 benzi de circulație
II	Intens	11001-21000	8001-16000	1401-3000	1001-2200	Drum expres cu 4 benzi de circulație
III	Mediu	4501-11000	3501-8000	551-1400	401-1000	Drum cu 2 benzi de circulație
IV	Redus	1000-4500	750-3500	100-550	75-400	Drum cu 2 benzi de circulație
V	Foarte redus	<1000	<750	<100	<75	Drum cu 1/2 benzi de circulație

Sursa: Ministerul Transporturilor – Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice din 30.08.2017

Din datele prezentate în tabelul 37, se poate constata că valorile intensității traficului sunt un criteriu determinant în stabilirea clasei tehnice a drumurilor, la care se adaugă numărul benzilor de circulație precum și tipul de structură rutieră recomandat a fi construit. La încadrarea drumurilor în clasele I și II se vor avea în vedere, în afara aspectelor strict tehnice, și aspectele privind protecția mediului, conservarea patrimoniului, politica de dezvoltare generală a teritoriului, eliminarea disfuncționalităților existente pentru realizarea unei interconectări și interoperabilități cu rețelele magistrale europene. Pentru drumurile care se încadrează în clasa tehnică V, având în vedere și categoria lor funcțională în cadrul rețelei de drumuri, se poate prevedea o singură bandă de circulație, cu condiția asigurării unor platforme de încrucișare la o distanță care să asigure vizibilitatea la întâlnirea cu vehiculele din sens opus, dar nu mai mare de 250–300 m.

Având în vedere aceste prevederi legislative, analiza traficului rutier din județul Maramureș scoate în evidență o serie de aspecte particulare, care trebuie soluționate în cel mai scurt timp.

Analiza statistică a traficului rutier se bazează pe un recensământ rutier realizat de către CESTRIN (Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică) în anul 2015 și prognozele acestuia. În cadrul recensământului s-au monitorizat o serie de sectoare a celor mai circulate drumuri clasificate de rang național, județean și comunal. Drumurile comunale nu au fost luate în considerare decât în mod excepțional. Pe baza rezultatelor acestui recensământ, prin delimitarea și analiza sectoarelor de drumuri clasificate (drumuri europene și naționale, județene și comunale) ce se încadrează teritorial în județul Maramureș se pun în evidență următoarele aspecte relevante:

- 1). La nivelul întregii rețele rutiere clasificate s-au recensat în anul 2015 un număr de 90 de sectoare de drum și s-au realizat prognoze pentru anii 2020, 2025 și 2030.
- 2). Valorile traficului mediu zilnic anual (TMZA) pe sectoare de drum pune în evidență o distribuție pe toate cele cinci clase tehnice de drum (Tabelul 44, Figura 30, 36, 37, 38, 39).

judetul Maramures

Horizontal bar chart showing the number of transactions (nr. trs.) for different value ranges (1-750 to > 64000) across four years (2015, 2020, 2025, 2030). The chart shows a general increase in transactions over time, with the highest values in the 751-3500 range.

Value Range	2015	2020	2025	2030
> 64000	0	0	0	0
32001-64000	0	0	0	0
16001-32000	0	0	0	0
8001-16000	4	3	5	6
3501-8000	13	14	12	13
751-3500	44	45	47	48
1-750	29	27	24	21

5). Numărul sectoarelor de drum cu TMZA cuprins între 3500-8000 aferent clasei tehnice III rămân constante în intervalul analizat, la un număr de 12-13.

6). În cazul TMZA aferent clasei tehnice II (8000-16000) se constată o creștere a numărului de sectoare de la 4 la 6, acesta producându-se la nivelul drumurilor europene și naționale ale județului (DN 1C, DN 18), pe fondul concentrării și creșterii accentuate a traficului peste valorile de referință ale acestei clase.

7). De remarcat apariția unor sectoare de drum clasificat cu valori de trafic specific clasei tehnice I (autostrăzi) care se înregistrează la nivelul DN 1C precum și a centurii ocolitoare a municipiului Baia Mare și zona sa periurbană. Această stare de fapt demonstrează că în această zonă se ajunge la suprasolicitarea infrastructurii rutiere, permanente ambuteiaje și blocaje ale traficului rutier, cu o multitudine de efecte conexe (întârzieri, poluare, stres, accidente, degradare rapidă a suprastructurii rutiere etc).

8). Sporul absolut și relativ al numărului de tronsoane cu TMZA indică o creștere a valorilor traficului la nivelul drumurilor de clasă tehnică IV aferentă drumurilor județene și III aferentă drumurilor naționale, pe anumite sectoare de drum european acestea încadrându-se deja la valorile specifice clasei tehnice II (drum expres) și I (autostrăzi cu 4 benzi) (Tabelul 45).

Tabelul 45. Sporul absolut și relativ al numărului de tronsoane drumuri cu intensitate trafic (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri clasificate recenzate din județul Maramureș

Nr. crt.	Clasă mărime intensitate trafic (TMZA)	Sporul absolut și relativ							
		2015-2020		2020-2025		2025-2030		2015-2030	
		Nr. trons.	(%)	Nr. trons.	(%)	Nr. trons.	(%)	Nr. trons.	(%)
1	>64000	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2	32001-64000	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3	16001-32000	+1	+100,00	+1	+100,00	0	0,00	+2	+200,00
4	8001-16000	-1	-25,00	+2	+66,67	+1	+18,00	+2	+50,00
5	3501-8000	+1	+7,69	-2	-14,29	+1	+7,50	0	0,00
6	751-3500	+1	+2,27	+2	+4,44	+1	+1,91	+4	+9,09
7	1-750	-2	-6,90	-3	-11,11	-3	-11,25	-8	-27,59

Până în 2030 se estimează că intensitatea traficului va depăși 20000 unități fizice ceea ce va reprezenta o depășire cu peste 25% pragul de referință pentru clasa tehnică I – situație greu de imaginat în actuala configurație a rețelei. Un alt sector cu o creștere spectaculoasă a traficului se înregistrează pe DN 1C între Baia Mare și Tăuții Măgherauș (Zona Aeroport Internațional Maramureș), care și în prezent este deja sufocată de trafic iar creșterile vor fi la fel de mari, mai ales dacă se corelează cu dezvoltarea aeroportului (Fig. 31). Actuala infrastructură nu mai reușește să susțină traficul existent, și nici să mai suporte sporuri de trafic, care se estimează să crească cu peste 12% până în 2030. Toate aceste tendințe necesită imperativ găsirea unor soluții de descongestionare a traficului rutier în zona municipiului Baia Mare.



Figura 31. Intensitatea traficului rutier pe DN 1C, sectorul Recea – Baia Mare, august 2021

Sursa: Google Street view

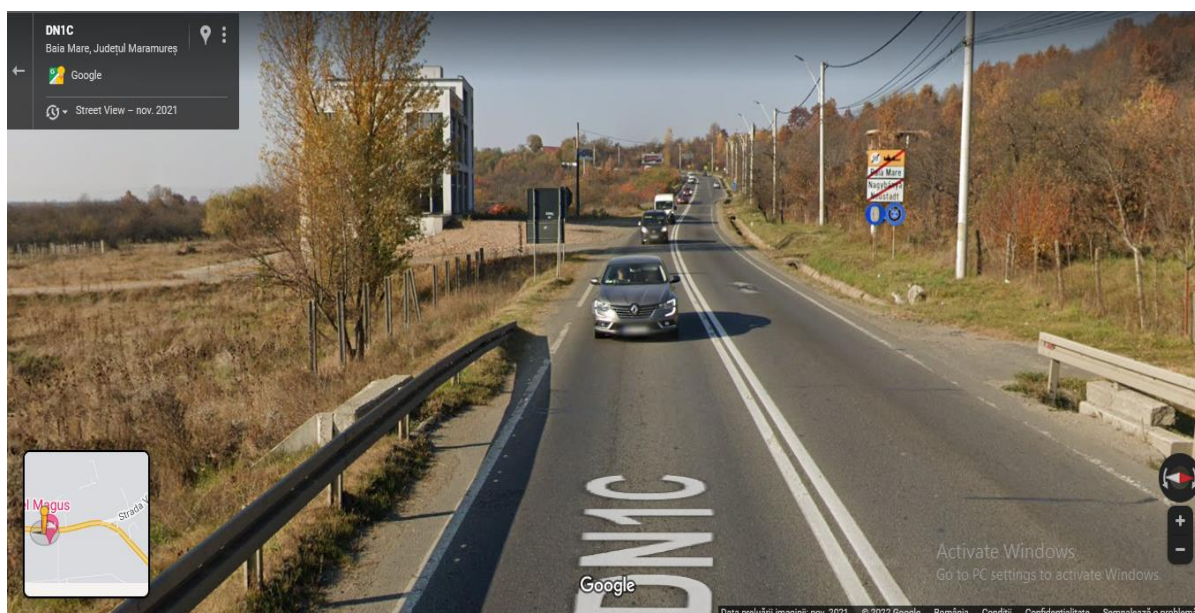


Figura 32. Intensitatea traficului rutier pe DN 1C, sectorul Baia Mare – Tăuții Măgherauș, noiembrie 2021

Sursa: Google Street view

Analiza detaliată a valorilor de trafic la nivelul drumurilor naționale scoate în evidență o tendință de creștere a acestora în mai multe cazuri peste clasa tehnică III (DN 1C integral, DN 18 sectorul Baia Mare – Baia Sprie și CMB). Astfel, în anul 2015 din cele 19 sectoare de drum național recenzate, doar 7 se încadrau cu traficul la clasa tehnică III, 8 sectoare aveau trafic aferent claselor tehnice IV și V iar 4 sectoare aveau

echivalent clasei tehnice II. În anul 2020 din cele 19 sectoare de drum național recenzate, 7 se încadrau cu traficul la clasa tehnică III, 8 sectoare aveau trafic aferent claselor tehnice IV și V, 3 sectoare aveau echivalent clasei tehnice II iar un sector deja se încadra la clasa tehnică I. Pentru anul 2030, se prognozează că, din cele 19 sectoare de drum național recenzate, 7 se vor încadra la clasa tehnică III, 6 sectoare vor avea trafic aferent claselor tehnice IV și V, 4 sectoare se vor încadra la clasa tehnică II, iar 2 sectoare se vor încadra la clasa tehnică I (Tabelul 46).

Tabelul 46. Distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri naționale recenzate din județul Maramureș

Nr. crt.	Clasă mărime intensitate trafic (TMZA)	Tip intensitate trafic	Clasă tehnică drum aferentă	Anii							
				2015		2020		2025		2030	
				Nr. sect.	(%)	Nr. sect.	(%)	Nr. sect.	(%)	Nr. sect.	(%)
1	> 64000	Hiper intens	I++	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2	32001-64000	Super intens	I+	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3	16001-32000	Foarte intens	I	0	0,00	1	5,26	2	10,53	2	10,53
4	8001-16000	Intens	II	4	21,05	3	15,79	4	21,05	4	21,05
5	3501-8000	Mediu	III	7	36,84	7	36,84	6	31,58	7	36,84
6	751-3500	Redus	IV	6	31,58	6	31,58	6	31,58	5	26,32
7	1-750	Foarte redus	V	2	10,53	2	10,53	1	5,26	1	5,26
8	Total sectoare drum recenzate			19	100,00	19	100,00	19	100,00	19	100,00

Această situație demonstrează evident un început de creștere a traficului pe majoritatea drumurilor naționale din județ, acestea având la momentul actual rolul de rețea de bază (Figura 33).

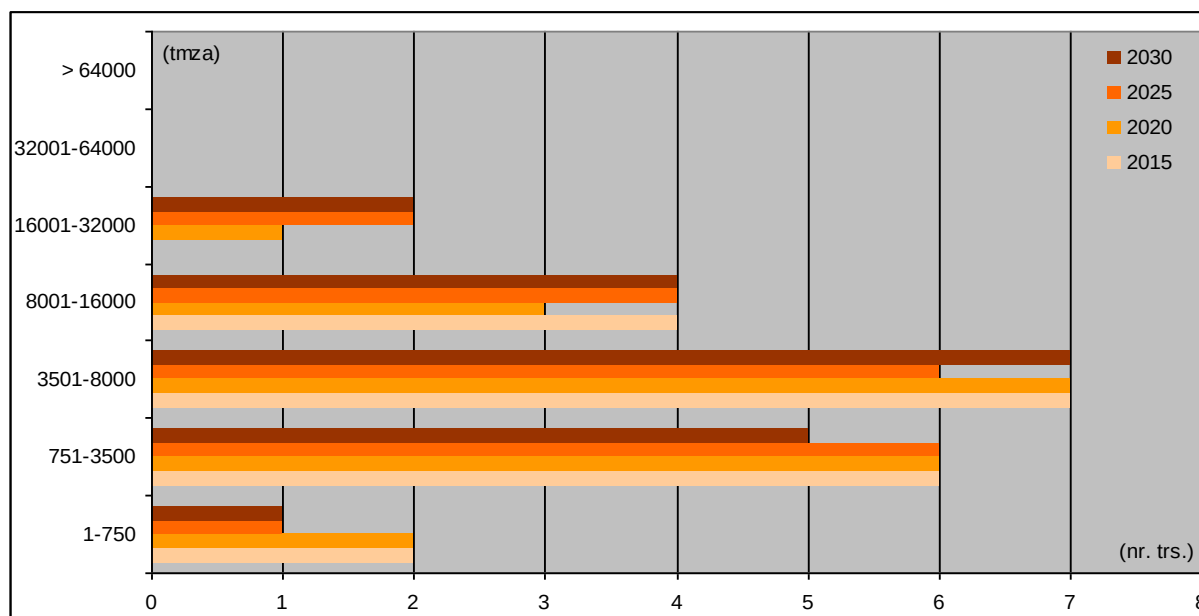


Figura 33. Distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri naționale recenzate din județul Maramureș

Pentru traficul de perspectivă din 2025 și 2030 tendința este de crește și mai mult, pe aceleași sectoare de drum aglomerate și în prezent, precum și pe alte sectoare, prognozele indicând că peste 6 sectoare de drum vor avea depășiri între 25 și 50% a valorilor de trafic față de cele de referință pentru clasele tehnice III și II (Tabelul 47).

Tabelul 47. Sporul absolut și relativ al numărului de tronsoane drumuri cu intensitate trafic (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri naționale recenzate din județul Maramureș

Nr. crt.	Clasă mărime intensitate trafic (TMZA)	Sporul absolut și relativ							
		2015-2020		2020-2025		2025-2030		2015-2030	
		Nr. trons.	(%)	Nr. trons.	(%)	Nr. trons.	(%)	Nr. trons.	(%)
1	>64000	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2	32001-64000	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3	16001-32000	+1	+100,00	+1	+100,00	0	0,00	+2	+200,00
4	8001-16000	-1	-25,00	+1	+33,33	0	0,00	0	0,00
5	3501-8000	0	0,00	-1	-14,29	+1	+16,67	0	0,00
6	751-3500	0	0,00	0	0,00	-1	-16,67	-1	-16,67
7	1-750	0	0,00	-1	-50,00	0	0,00	-1	-50,00

Situația concretă a valorilor de trafic existente actualmente precum și cele prognozate pentru anii 2015, 2020, 2025 și 2030 la nivelul drumurilor naționale recenzate sunt redată detaliat în Tabelul 48.

Tabelul 48. Situația traficului rutier (TMZA) pe drumurile naționale din județul Maramureș

Nr. crt.	Denumire drum	Limite sector	An referință	Clase tehnice drum conform valoare trafic rutier (TMZA)						
				I++	I+	I	II	III	IV	V
				>64000	32001-64000	16001-32000	8001-16000	3501-8000	750-3500	<750
1	DN 1C	DN1H - DJ193	2015					6418		
			2020					7539		
			2025				8419			
			2030				9406			
		DJ193 - Baia Mare	2015				13612			
			2020			16130				
			2025			18097				
			2030			20293				
		Baia Mare - DN19F (Apa)	2015				13499			
			2020				15996			
			2025			17947				
			2030			20130				
2	DN 17C	DJ186 (Săcel) - Moisei	2015						2527	
			2020						3001	
			2025						3370	
			2030					3788		
3	DN 18	Baia Mare - DJ184 (Baia Sprie)	2015				9130			
			2020				10990			

4	DN 18 B	DJ184 (Baia Sprie) - DJ183B	2025				12448		
			2030				14095		
			2015					1635	
			2020					1960	
			2025					2212	
			2030					2501	
		DJ183B - DJ109F (Ferești)	2015					2029	
			2020					2392	
			2025					2679	
			2030					3004	
		DJ109F (Ferești) - Sighetu Marmăției	2015				4697		
			2020				5567		
			2025				6255		
			2030				7037		
		Sighetu Marmăției - DJ187 (Leordina)	2015					2435	
			2020					2789	
			2025					3069	
			2030					3400	
		DJ187 (Leordina) - DN17C (Moisei)	2015				4270		
			2020				5055		
			2025				5665		
			2030				6358		
		DN17C (Moisei) - DN18A (Borșa)	2015				4945		
			2020				5836		
			2025				6546		
			2030				7368		
		DN18A (Borșa) - DRDP Iași	2015					992	
			2020					1169	
			2025					1309	
			2030					1469	
		DJ182C - DJ109F (Târgu Lăpuș)	2015					2783	
			2020					3341	
			2025				3778		
			2030				4276		
		DJ109F (Târgu Lăpuș) - DJ182E (Chiuești)	2015						621
			2020						729
			2025					811	
			2030					912	
		DN18 (Baia Mare) - DJ182C	2015				4416		
			2020				5315		
			2025				6024		
			2030				6818		
5	DN 19	DJ183 (Săpânța) - Sighetu Marmăției	2015				4146		
			2020				4892		
			2025				5479		
			2030				6133		
6	CBM	DN 1C - DN 1C	2015				8734		
			2020				10295		
			2025				11505		

		2030				12858			
	DN1C - DJ182B	2015					6213		
		2020					7344		
		2025				8227			
		2030				9206			
		2015							674
	DJ182B - DN18B	2020							781
		2025							865
		2030							958

Această stare de fapt conduce la concluzia principală și definitorie că **infrastructura rutieră națională din județul Maramureș este la capacitate maximă a traficului și urmează să fie depășită de traficul rutier de perspectivă, iar această stare de fapt impune identificarea și adoptarea unor soluții rapide, pentru a evita supraaglomerarea rețelei existente și atingerea incapacității de susținere a traficului!**

În cazul drumurilor județene, traficul rutier este se încadrează în limite normale, atât în prezent cât și în perspectivă. În cea mai mare parte, valorile traficului sunt adaptate clasei tehnice IV a drumurilor județene și chiar sub această clasă. Există și câteva situații cu sectoare de drum județean care au un trafic rutier peste clasa tehnică IV, acestea întâlnindu-se atât în incinta orașelor, unde se suprapun mai mulți vectori de trafic urban, de tranzit și cel aferent drumului județean, cât și în afara urbanului unde se resimte o creștere a valorilor de trafic (Tabelul 49, Figura 34).

Tabelul 49. Distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri județene recensate din județul Maramureș

Nr. crt.	Clasă mărime intensitate trafic (TMZA)	Tip intensitate trafic	Clasă tehnică drum aferentă	Anii							
				2015		2020		2025		2030	
				Nr. sect.	(%)	Nr. sect.	(%)	Nr. sect.	(%)	Nr. sect.	(%)
1	> 64000	Hiper intens	I++	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2	32001-64000	Super intens	I+	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3	16001-32000	Foarte intens	I	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4	8001-16000	Intens	II	0	0,00	0	0,00	1	1,69	2	3,39
5	3501-8000	Mediu	III	6	10,17	7	11,86	6	10,17	6	10,17
6	751-3500	Redus	IV	30	50,85	31	52,54	33	55,93	35	59,32
7	1-750	Foarte redus	V	23	38,98	21	35,59	19	32,20	16	27,12
8	Total sectoare drum recensate			59	100,00	59	100,00	59	100,00	59	100,00

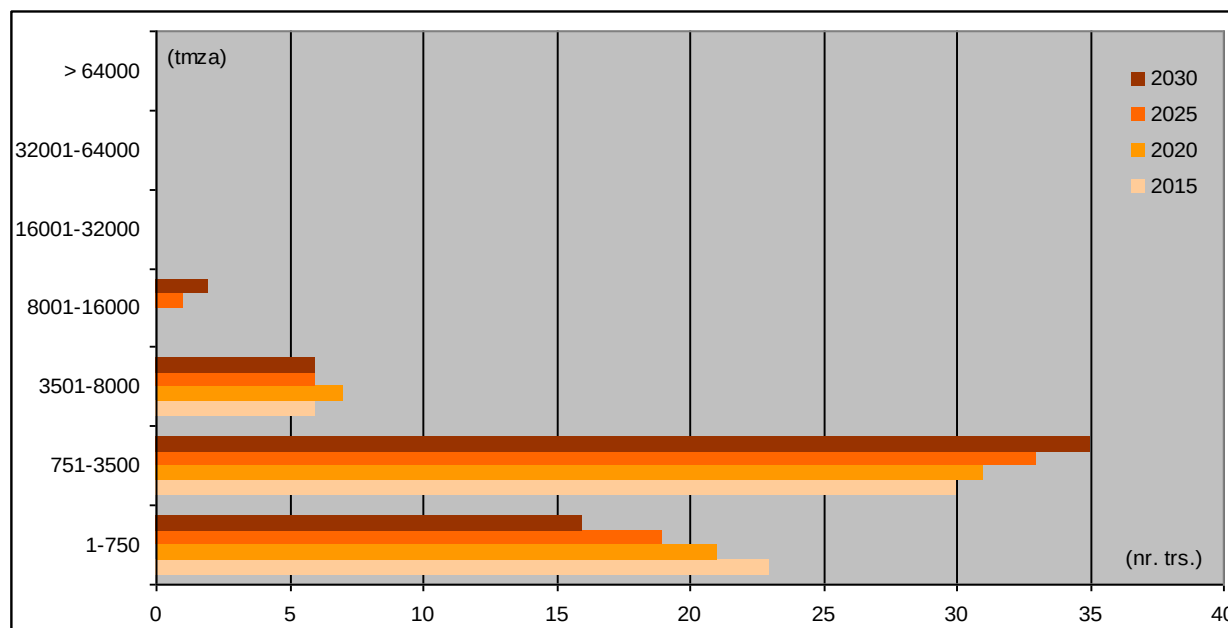


Figura 34. Distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri județene recensate din județul Maramureș

Astfel, în anul 2015, din cele 59 sectoare recensate doar 30 se încadrau cu traficul la clasa tehnică IV (specifică drumurilor județene), 23 sectoare aveau trafic aferent claselor V (specific drumurilor comunale), în timp ce 6 sectoare înregistrau trafic echivalent clasei tehnice III, specific drumurilor naționale. În 2030, pe fondul creșterii gradului de motorizare a județului, vom asista la creșterea traficului pe toate drumurile județene și la depășiri ale acestuia față de valorile de referință. Astfel, în clasa tehnică IV se vor încadra 35 de sectoare de drum județean, vor scădea la 16 numărul de sectoare aferente clasei tehnice V, în clasa tehnică III vor rămâne tot 6 sectoare, în timp ce vor apărea două sectoare cu încadrare a volumului traficului la clasa tehnică II.

Pentru traficul de perspectivă din 2025 și 2030 tendința este de crește și mai mult, pe aceleași sectoare de drum aglomerate și în prezent, precum și pe alte sectoare, prognozele indicând că peste 8 sectoare de drum vor avea valori de trafic mai ridicate cu 25 până la 50% față de cele de referință ale clasei tehnice IV și se vor încadra la clasa tehnică III, iar două sectoare se vor încadra cu traficul la clasa tehnică II (Tabelul 50).

Tabelul 50. Sporul absolut și relativ al numărului de tronsoane drumuri cu intensitate trafic (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri județene recensate din județul Maramureș

Nr. crt.	Clasă mărime intensitate trafic (TMZA)	Sporul absolut și relativ							
		2015-2020		2020-2025		2025-2030		2015-2030	
		Nr. trons.	(%)	Nr. trons.	(%)	Nr. trons.	(%)	Nr. trons.	(%)
1	>64000	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2	32001-64000	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00

3	16001-32000	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4	8001-16000	0	0,00	+1	+100,00	+1	+100,00	+2	+200,00
5	3501-8000	+1	+16,67	-1	-14,29	0	0,00	0	0,00
6	751-3500	+1	+3,33	2	+6,45	+2	+6,06	+5	+16,67
7	1-750	-2	-8,70	-2	-9,52	-3	-15,79	-7	-30,43

Drumurile județene cu creșterile cele mai mari ale traficului sunt: DJ 186 Vadu Izei (DN 18) - Oncești - Nănești - Bârsana - Strâmtura - Rozavlea - Șieu - Bogdan Vodă - Dragomirești - Săliștea de Sus - Săcel (DN 17C), DJ 187 Leordina (DN 18) - Ruscova - Repedea - Poienile de Sub Munte, DJ 193 Limita jud. Satu Mare - Ardușat - Colțirea - Hideaga (DN 1C), DJ 182 B Baia Mare (DN 18B) - Satu Nou de Jos - Cătălina - Săcălășeni - Remetea Chioarului - Berchez - Șomcuta Mare - Tulghieș - Mireșu Mare - Remeți pe Someș - Ulmeni - Mânău - Ariniș - Urmeniș - Băița de Sub Codru - Limita. jud. Satu Mare.

Situația concretă a valorilor de trafic existente actualmente, precum și cele prognozate pentru anii 2015, 2020, 2025 și 2030 la nivelul drumurilor județene recensate sunt redată detaliat în Tabelul 51.

Tabelul 51. Situația traficului rutier (TMZA) pe drumurile județene din județul Maramureș

Nr. crt.	Denumire drum	Limite sector	An referință	Clase tehnice drum conform valoare trafic rutier (TMZA)						
				I++	I+	I	II	III	IV	V
				>64000	32001-64000	16001 - 32000	8001-16000	3501-8000	750-3500	<750
1	DJ 171	Lim. jud. Bistrița-Năsăud - DJ 171A	2015							391
			2020							450
			2025							489
			2030							532
		DJ 171A – DJ 109F (Rogoz)	2015						1189	
			2020						1367	
			2025						1486	
			2030						1617	
2	DJ 183	Baia Mare – Stațiunea Izvoarele	2015							188
			2020							216
			2025							235
			2030							256
		DN 18 – DJ 182C	2015						2641	
			2020						3037	
			2025						3301	
			2030						3592	
3	DJ 184	DJ 182C – DJ 109F (Cavnic)	2015						1464	
			2020						1684	
			2025						1830	
			2030						1991	
		DN 18 – DJ 186 (BARSANA)	2015						1060	
			2020						1219	
			2025						1325	
			2030						1442	
4	DJ 185		2015						817	

5	DJ 186	DJ 186 – DN 18 (PETROVA)	2020						940	
			2025						1021	
			2030						1111	
		DN 18 (PETROVA) – VALEA VIȘEULUI	2015						897	
			2020						1032	
			2025						1121	
		VALEA VIȘEULUI – DN 18	2030						1220	
			2015						1063	
			2020						1222	
			2025						1329	
			2030						1446	
6	DJ 187	DN 18 – DJ 185 (VADUL IZEI)	2015						2367	
			2020						2722	
			2025						2959	
			2030						3219	
		DJ 185 – DJ 188 (BOGDAN VODA)	2015					4913		
			2020					5650		
			2025					6141		
			2030					6682		
		DJ 188 – DN 17C (SACEL)	2015					5592		
			2020					6431		
			2025					6990		
			2030					7605		
7	DJ 188	DN 18 – DJ 186 (Bogdan Vodă)	2015						813	
			2020						935	
			2025						1016	
			2030						1106	
8	DJ 193	Limită jud. Satu Mare – DN 1C	2015					4506		
			2020					5182		
			2025					5633		
			2030					6128		
9	DJ 108A	Limită jud. Sălaj - DJ 108D (Sălsig)	2015						1541	
			2020						1772	
			2025						1926	
			2030						2096	
		DJ 108D – DJ 193	2015						2774	
			2020						3190	
			2025						3468	
			2030					3773		
10	DJ 108D	DJ 108P – DJ 108A	2015						1058	
			2020						1217	
			2025						1323	
			2030						1439	
11	DJ 108E		2015						809	

		Limită jud. Sălaj – DJ 182B	2020						930	
			2025						1011	
			2030						1100	
		DJ 182B – DJ 193 (Hideaga)	2015						1297	
			2020						1492	
			2025						1621	
			2030						1764	
		DJ 108D – limită jud. Satu Mare	2015							575
			2020							661
			2025							719
12	DJ 108P		2030						782	
13	DJ 108T	DJ 108A – Limită jud. Sălaj	2015						868	
			2020						998	
			2025						1085	
			2030						1180	
14	DJ 109F	Limită jud. Sălaj – DJ 182	2015						1619	
			2020						1862	
			2025						2024	
			2030						2202	
		DJ 182 – DJ 109U (Strâmbu Băiut)	2015						1141	
			2020						1312	
			2025						1426	
			2030						1552	
		DJ 109U – DJ 184	2015							208
			2020							239
			2025							260
			2030							283
		DJ 184 – DJ 185 (Ocna Șugatag)	2015						1056	
			2020						1214	
			2025						1320	
			2030						1436	
		DJ 185 – DN 18	2015						1748	
			2020						2010	
			2025						2185	
			2030						2377	
15	DJ 109G	DN 1C – DJ 110C (Vima Mică)	2015							350
			2020							403
			2025							438
			2030							476
		DJ 110C – DJ 109F	2015							231
			2020							266
			2025							289
			2030							314
16	DJ 109I	DN 1C – Limită jud. Satu Mare	2015					6032		
			2020					6937		
			2025					7540		
			2030				8204			
17	DJ 109U		2015							372

		DJ 109F – Exploatarea minieră Băiuț	2020							428
			2025							465
			2030							506
18	DJ 110C	Limită jud. Sălaj – DJ 109G	2015							169
			2020							194
			2025							211
			2030							230
19	DJ 171A	DJ 171 – Groșii Țibleșului	2015							440
			2020							506
			2025							550
			2030							598
20	DJ 171C	DJ 109F – DJ 171E	2015						805	
			2020						926	
			2025						1006	
			2030						1095	
21	DJ 171E	DJ 182 – Cupșeni	2015							641
			2020							737
			2025						801	
			2030						872	
22	DJ 182B	Baia Mare – DN 1C (Șomcuta Mare)	2015					4150		
			2020					4773		
			2025					5188		
			2030					5644		
		DN 1C – DJ 108E (Mireșu Mare)	2015						2834	
			2020					3259		
			2025					3543		
			2030					5854		
		DJ 108A – DJ 108D (Ariniș)	2015						876	
			2020						1007	
			2025						1095	
			2030						1191	
		DJ 108D – Băița de Sub Codru	2015							524
			2020							603
			2025							655
			2030							713
			2015							656
23	DJ 182C	DJ 182B – DJ 182	2020						754	
			2025						820	
			2030						892	
		DJ 182 – DJ 184	2015						901	
			2020						1036	
			2025						1126	
			2030						1225	
24	DJ 182D	DJ 108D – Băsești	2015							471
			2020							542
			2025							589
			2030							641
25	DJ 183A		2015							229

		DJ 183 (Stațiunea Izvoarele) – DN 18 (Mara)	2020							263
			2025							286
			2030							311
26	DJ 183C	DN 18 - Șuitor	2015							361
			2020							415
			2025							451
			2030							491
27	DJ 184A	DJ 184 – DN 18B	2015						881	
			2020						1013	
			2025						1101	
			2030						1198	
		DN 18B – DJ 182B (Coruia)	2015							557
			2020							641
			2025							696
			2030						758	
		DJ 182B (Cătălina) – DC 71 (Finteușu Mic)	2015						1232	
			2020						1417	
			2025						1540	
			2030						1676	
		DC 71 (Finteușu Mic) – DN 1C (Satulung)	2015							553
			2020							636
			2025							691
			2030						752	
28	DJ 184B	DJ 182B – DC 73	2015							518
			2020							596
			2025							648
			2030							704
		DC 73 – DN 18B	2015							180
			2020							207
			2025							225
			2030							245
29	DJ 186A	Coștiui – DN 18 (Rona de Sus)	2015						941	
			2020						1082	
			2025						1176	
			2030						1280	
30	DJ 186B	DN 18 – DJ 109F (Ferești)	2015							691
			2020						795	
			2025						864	
			2030						940	
31	DJ 186C	DJ 186 - Ieud	2015						1512	
			2020						1739	
			2025						1890	
			2030						2056	
32	DJ 186D	DJ 186 (Strâmtura) – DJ 109U (Botiza)	2015							450
			2020							518
			2025							563
			2030							612
			2015						2343	

		DJ 109U (Botiza) – DJ 186	2020						2694	
			2025						2929	
			2030						3186	
33	DJ 186E	DJ 186D (Șieu) – DJ 186D (Poienile Izei)	2015						1596	
			2020						1835	
			2025						1995	
			2030						2171	
34	DJ 187A	DN 18 – DJ 187B	2015						1538	
			2020						1769	
			2025						1923	
			2030						2092	
35	DJ 193E	DJ 108D – Limită jud. Satu Mare	2015							605
			2020							696
			2025						756	
			2030						823	
		Limită jud. Satu Mare – DJ 108A	2015							338
			2020							389
			2025							423
			2030							460

În cazul drumurilor comunale, valorile traficului rutier se încadrează în limite normale, atât în prezent cât și în perspectivă. În general, valorile traficului sunt adaptate clasei tehnice V a drumurilor comunale și chiar inferior aceastei clase. Există și câteva situații cu sectoare de drum comunal care au un trafic rutier peste clasa tehnică V, acestea întâlnindu-se atât cazul localităților rurale mari și mai bine poziționate teritorial, unde mai mulți vectori de trafic se suprapun (Tabelul 52, Figura 35).

Tabelul 52. Distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri comunale recensate din județul Maramureș

Nr. crt.	Clasă mărime intensitate trafic (TMZA)	Tip intensitate trafic	Clasă tehnică drum aferentă	Anii							
				2015		2020		2025		2030	
				Nr. sect.	(%)	Nr. sect.	(%)	Nr. sect.	(%)	Nr. sect.	(%)
1	> 64000	Hiper intens	I++	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2	32001-64000	Super intens	I+	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3	16001-32000	Foarte intens	I	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4	8001-16000	Intens	II	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5	3501-8000	Mediu	III	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6	751-3500	Redus	IV	8	66,67	8	66,66	8	66,66	8	66,66
7	1-750	Foarte redus	V	4	33,33	4	33,33	4	33,33	4	33,33
8	Total sectoare drum recensate			12	100,00	12	100,00	12	100,00	12	100,00

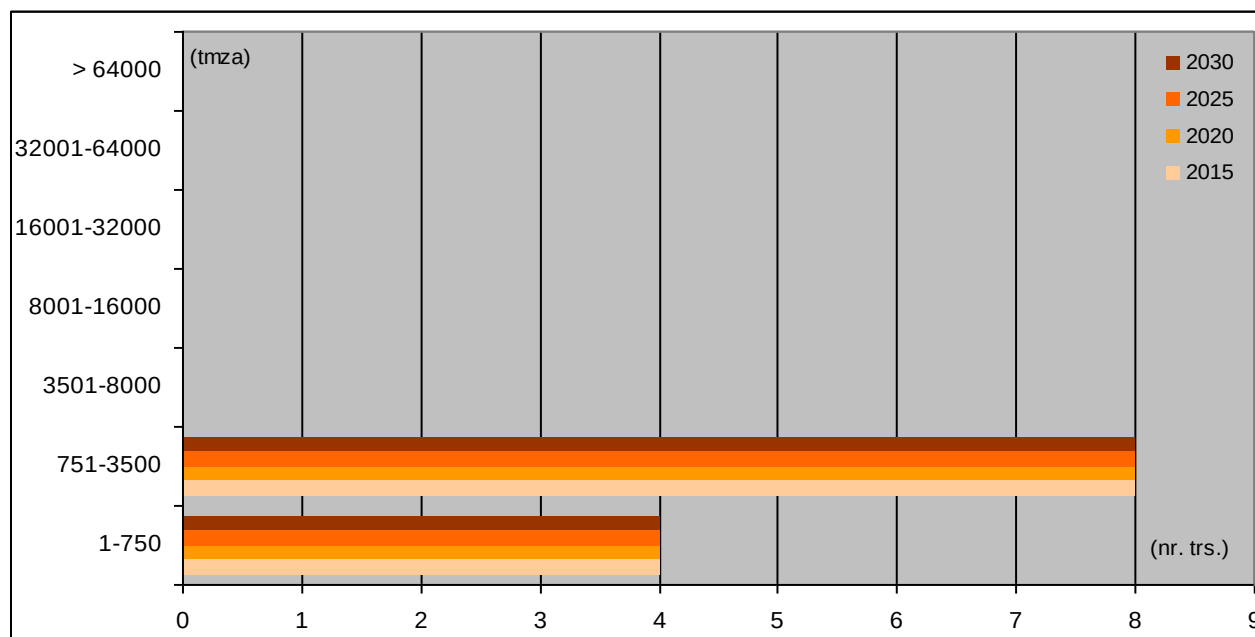


Figura 35. Distribuția traficului mediu zilnic anual (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri județene recensate din județul Maramureș

Pentru traficul de perspectivă din 2025 și 2030 tendința este de creștere a valorilor traficului, însă aceste creșteri nu vor conduce apariția unor sectoare noi cu valori mari și foarte mari față de cele deja constatate. Numărul actual de sectoare se va păstra și în cazul prognozei realizate pentru anul 2030, cu valori ale traficului care vor crește în limitele clasei tehnice în care se încadrează și în prezent (Tabelul 53).

Tabelul 53. Sporul absolut și relativ al numărului de tronsoane drumuri cu intensitate trafic (TMZA) la nivelul rețelei de drumuri comunale recensate din județul Maramureș

Nr. crt.	Clasă mărime intensitate trafic (TMZA)	Sporul absolut și relativ							
		2015-2020		2020-2025		2025-2030		2015-2030	
		Nr. trons.	(%)	Nr. trons.	(%)	Nr. trons.	(%)	Nr. trons.	(%)
1	>64000	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2	32001-64000	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3	16001-32000	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4	8001-16000	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5	3501-8000	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6	751-3500	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
7	1-750	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00

Există totuși câteva drumuri comunale care atrag atenția prin valori crescute ale traficului, cu încadrări în clasa tehnică IV: DC 7 Petrova (DN 18) - Crasna Vișeuului; DC 25 Tăuții de Sus (DN 18) - Satu Nou de Sus - Rus (DJ 184A); DC 48 Răzoare (DJ 109F) - Groape - Preluca Veche - Măgureni (DC 41); DC 67 Satulung (DN 1C) - Mogoșești (DJ 108E); DC 69 DN 1C – Săsar; DC 71 Satulung (DN 1C) - Finteușu Mic (DJ 184A); DC 103 Tăuții Măgherauș (DN 1C) – Nistru; DC 104 Tăuții Măgherauș (DN 1C) - Băița - Ulmoasa. Pentru a

asigura susținerea valorilor crescute de trafic aceste drumuri comunale vor trebui modernizate în viitorul apropiat, iar unele dintre acestea chiar reclasificate la rangul de drum județean și modernizate.

Situația concretă a valorilor de trafic existente în prezent precum și cele prognozate pentru anii 2015, 2020, 2025 și 2030 la nivelul drumurilor comunale recenzate sunt redată detaliat în Tabelul 54.

Tabelul 54. Situația traficului rutier (TMZA) pe drumurile comunale din județul Maramureș

Nr. crt.	Denumire drum	Limite sector	An referință	Clase tehnice drum conform valoare trafic rutier (TMZA)						
				I++	I+	I	II	III	IV	V
				>64000	32001-64000	16001 - 32000	8001-16000	3501-8000	750-3500	<750
1	DC 5	DN 18 – DJ 183 (Baia Mare)	2015							45
			2020							51
			2025							56
			2030							61
2	DC 7	DN 18 – Crasna Vișeuului	2015						844	
			2020						962	
			2025						1055	
			2030						1148	
3	DC 25	DN 18 – DJ 184A	2015						979	
			2020						1116	
			2025						1224	
			2030						1331	
4	DC 32	DN 18B (Cemești) – DN 18B	2015							515
			2020							587
			2025							644
			2030							700
5	DC 48	DN 18B – DJ 182B	2015						772	
			2020						880	
			2025						965	
			2030						1050	
6	DC 63	DN 1C - Fericea	2015							226
			2020							258
			2025							283
			2030							307
7	DC 67	DN 1C – DJ 108E (Mogoșești)	2015						878	
			2020						1001	
			2025						1098	
			2030						1194	
8	DC 69	DN 1C – Săsar	2015						1539	
			2020						1754	
			2025						1924	
			2030						2093	
9	DC 71	DN 1C (Satulung) – DJ 184A	2015						770	
			2020						878	
			2025						963	
			2030						1047	
10	DC 102		2015							344

		DN 1C – Handalul Ilbei	2020							392
			2025							430
			2030							468
11	DC 103	DN 1C – Exploatarea minieră Nistru	2015						955	
			2020						1089	
			2025						1194	
			2030						1299	
12	DC 104	DN 1C – Exploatarea minieră Băița	2015						1225	
			2020						1397	
			2025						1531	
			2030						1666	

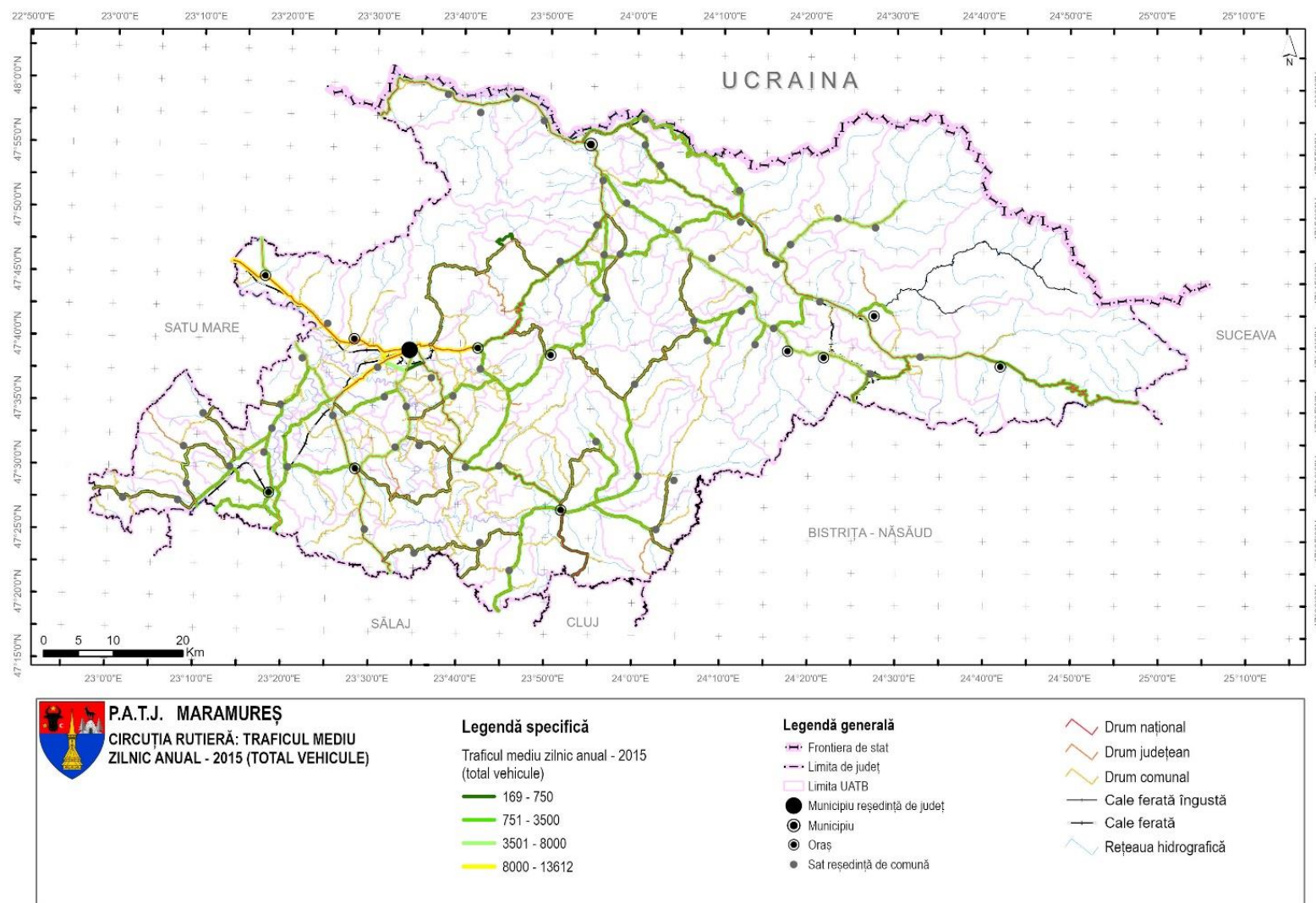


Figura 36. Traficul mediu zilnic anual 2015 pe sectoarele recenzate din rețeaua de drumuri publice a județului Maramureș



Figura 37. Traficul mediu zilnic anual 2020 pe sectoarele recenzate din rețeaua de drumuri publice a județului Maramureș

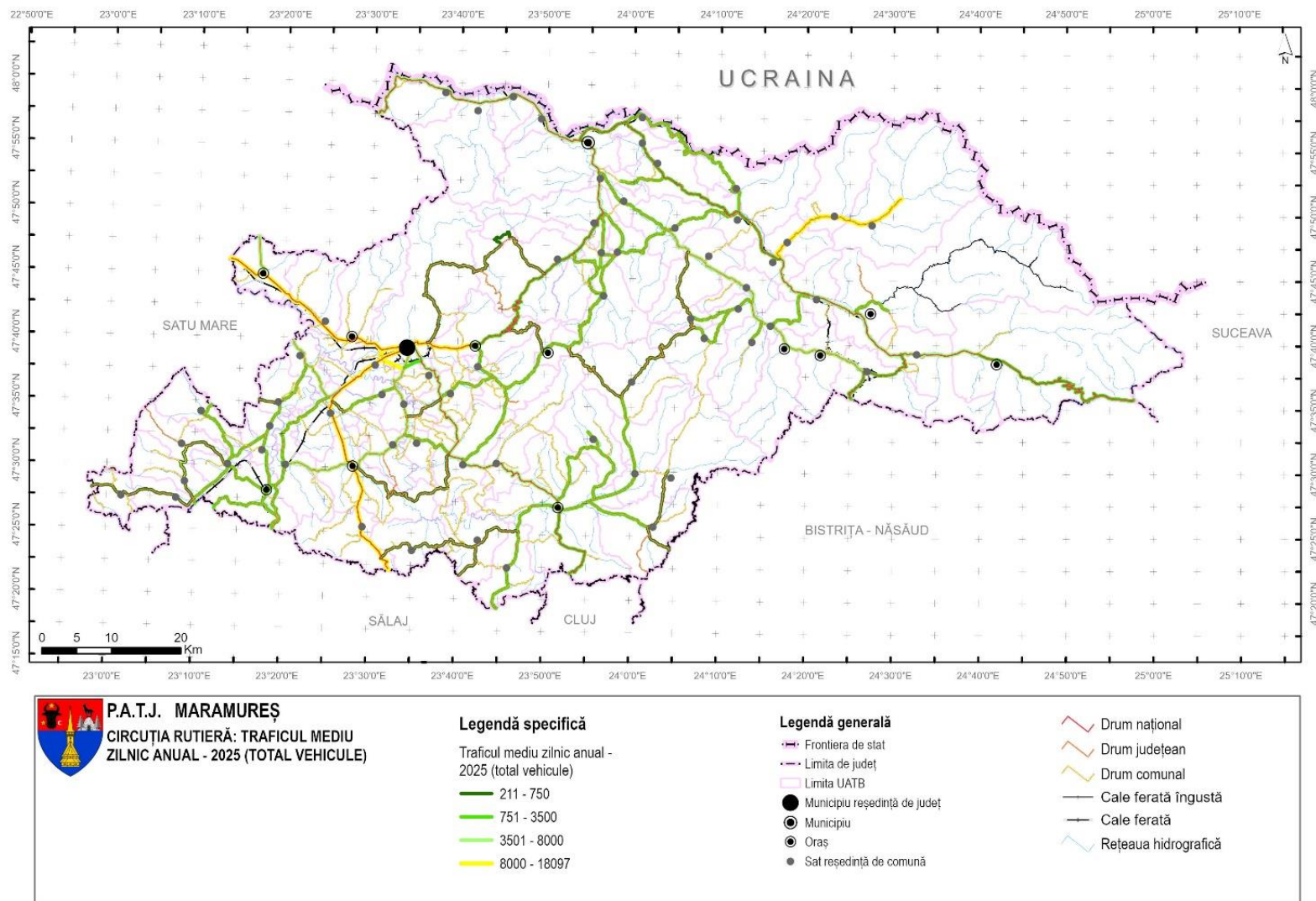


Figura 38. Traficul mediu zilnic anual 2025 pe sectoarele recenzate din rețeaua de drumuri publice a județului Maramureș



Figura 39. Traficul mediu zilnic anual 2030 pe sectoarele recenzate din rețeaua de drumuri publice a județului Maramureș

2.1.8. Punctele rutiere de trecere a frontierei

Fiind un județ de graniță, județul Maramureș, este deservit, la momentul actual, de un singur punct de trecere a frontierei, Sighetu Marmăției (RO) – Solotvino (UA), acesta asigurând legătura între România și Ucraina. Legătura peste frontiera de stat care, în acest sector este dată de către Tisa, se

realizează peste un pod rutier din lemn construit între anii 2001-2007 (Figura 40).



Figura 40. Podul rutier peste r. Tisa

Sursa:

<https://saptamana.online/2022/03/04/podul-care-uneste-podul-de-lemn-pestea-tisa-de-lavama-sighetu-marmatiei-da-semne-de-subrezeala-autoritatile-locale-s-au-sesizat-si-cer-o-interventie-de-urgenta-a-cnair/>

Datorită caracteristicilor constructive ale podului (o singură bandă de circulație) circulația peste acesta este restricționată la 3,5 tone pentru transport marfă și 8+1 la transport persoane. Traficul de mărfuri și persoane este impropriu, mult sub nevoi și capacitate. Materialul din care este construit acesta (structură metalică și tablier din lemn) precum și întreținerea sumară a determinat ca, în prezent, podul să fie afectat mai ales la nivelul suprastructurii, în orice moment acesta putând fi închis circulației (Figura 41).



Figura 41. Probleme structurale la nivelul podul rutier peste r. Tisa ce asigură legătura între România și Ucraina

Sursa: <https://saptamana.online/2022/03/04/podul-care-uneste-podul-de-lemn-pest-tisa-de-la-vama-sighetu-marmatiei-da-semne-de-subrezeala-autoritatile-locale-s-au-sesizat-si-cer-o-interventie-de-urgenta-a-cnair/>

Cele două culoare au câte două benzi pe sens, în momentele cu vârf de trafic transfrontalier acestea fiind total insuficiente, fapt ce generează creșterea timpilor de așteptare în frontieră (Figura 43).

Dacă acest aspect este corelat cu caracteristicile podului rutier peste r. Tisa, cu mărirea arealului deservit din cele două țări de către acest punct de trecere a frontierei precum și cu faptul că la momentul actual, pe zona de frontieră din cadrul județului Maramureș nu mai există alte puncte de trecere a frontierei (cel mai apropiat punct vamal fiind la Halmeu – 105 km, județul Satu Mare sau la Siret – 274 km, județul Suceava), ajungem la concluzia că punctul de frontieră Sighetu Marmației nu corespunde cu nevoile de trafic transfrontalier și se impune cu precădere construirea unui nou pod și amenajarea unui punct vamal cu o capacitate crescută.



Figura 43. Punctul de trecere a frontierei Sighetu Marmatiei

Sursa: <https://www.stirilekanald.ro/mae-punctul-de-frontiera-sighetu-marmatiei-solotvino-este-inchis-pentru-traficul-rutier-din-cauza-unor-proteste-16578931>

2.1.9. Accidentele rutiere

În contextul actual al creșterii intensității traficului rutier, cumulat cu o multitudine de alte cauze generatoare, accidentele rutiere au devenit un adevărat flagel social și o cauză a mortalității specifice (Figura 44).

Acestea se pot produce tot timpul anului, pe parcursul întregii zile, în diverse condiții sinoptice și pe toate drumurile publice. Se constată, totuși, din analizele statistice că, accidentele rutiere se produc cu precădere pe drumurile intens circulate, pe sectoare cu geometrie complexă și pantă, în perioada de tranziție dintre zi și noapte sau dimineța devreme, asociate cu condiții sinoptice dificile (ploaie, ceață, polei, viscol etc.). Acestea se pot solda cu avarii ale autovehiculelor implicate, răniți sau ce este mai grav cu pierderea de viață omenești. Statistica oficială în acest sens scoate în evidență o realitate dură, mai ales în comparație cu alte țări din Uniunea Europeană.

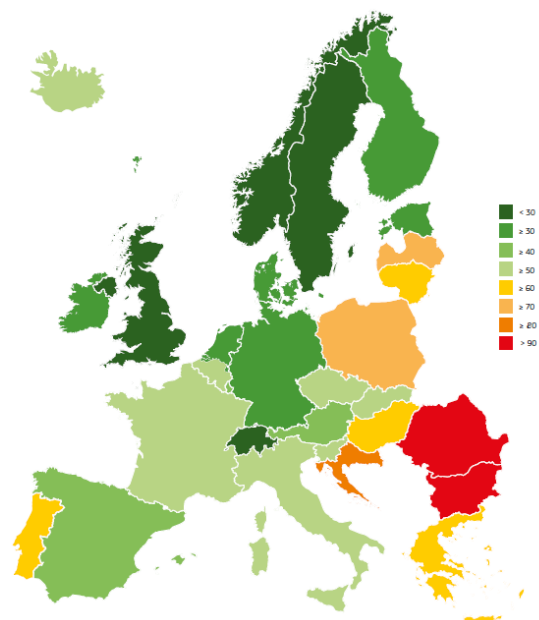


Figura 44. Rata deceselor în accidente rutiere
(la 1 mln. loc.)

Sursa: Comisia Europeană, 2018

Astfel, România alături de Bulgaria, sunt țările din UE cu rata cea mai mare de decese din accidente rutiere, cu valori de peste 90 persoane la 1 milion de locuitori. Această stare de fapt se datorează în primul rând incapacității României de a ține pasul în dezvoltarea infrastructurii rutiere cu nevoile de trafic actuale și mai ales cu cele de perspectivă. În acest context, tot mai multe accidente rutiere se produc, mai ales pe drumurile naționale, care astăzi încă reprezintă “coloana vertebrală” a rețelei publice de drumuri,

dar care sunt neîncăpătoare pentru “explozia” de mobilitate ale românilor.

Drumurile clasificate din județul Maramureș se înscriu în același trend național, având aceleași probleme și deficiențe, iar accidente rutiere nu sunt o excepție ci, mai degrabă, parte din peisajul cotidian (Tabelul 55).

Tabelul 55. Accidentele rutiere la nivelul drumurilor clasificate din județul Maramureș și efectele acestora la nivelul anilor 2011 și 2020

Categorie drum	Data	Accidente		Vehicule implicate în accident		Răniți		Decese	
		2011	2020	2011	2020	2011	2020	2011	2020
Drum național	(nr.)	107	90	159	145	159	133	15	10
	(%)	44,22	46,39	44,41	49,15	48,18	49,81	55,56	62,50
Drum județean	(nr.)	115	91	169	130	148	116	12	6
	(%)	47,52	46,91	47,21	44,07	44,85	43,45	44,44	37,50
Drum comunal	(nr.)	20	13	30	20	23	18	0	0
	(%)	8,26	6,7	8,38	6,78	6,97	6,74	0,00	0,00
Total	(nr.)	242	194	358	295	330	267	27	16

După cum era de așteptat, cele mai numeroase accidente rutiere la nivelul rețelei de drumuri clasificate se produc pe drumurile naționale, fiind urmate de cele județene și comunale. Astfel, dacă în anul 2011 pe rețeaua de drumuri naționale s-au produs 107 accidente (44,22% din totalul accidentelor) în anul 2020 acestea au scăzut la 90 accidente, procentual aceasta reprezentând 46,39% din totalul accidentelor, ceea ce semnifică o creștere cu 2,17%. Această scădere absolută a numărului de accidente de pe drumurile naționale sunt în legătura mai degrabă cu limitarea mobilității în condiții de pandemie decât cu îmbunătățirea condițiilor de circulație sau a responsabilității conducătorilor auto. Dacă exprimă indicatorul în valori relative se observă mai degrabă o creștere cu cca. 2% a numărului de accidente produs de drumurile naționale în anul 2020 față de 2011.

Pe ansamblu, la nivelul tuturor categoriilor de drumuri clasificate din județul Maramureș se observă o scădere a tuturor indicatorilor asociați cu accidentele rutiere (Tabelul 56).

Tabelul 56. Evoluția numărului de accidente rutiere la nivelul drumurilor clasificate din județul Maramureș și efectele acestora între anii 2011 și 2020

Categorie drum	Nr. accidente		Nr. vehicule implicate în accident		Nr. răniți		Nr. decese	
	Spor absolute (nr.)	Spor relative (%)	Spor absolute (nr.)	Spor relative (%)	Spor absolute (nr.)	Spor relative (%)	Spor absolute (nr.)	Spor relative (%)
Drum național	-17	-15,89	-14	-8,81	-26	-16,35	-5	-33,33
Drum județean	-24	-20,87	-39	-23,08	-32	-21,62	-6	-50,00
Drum comunal	-7	-35,00	-10	-33,33	-5	-21,74	0	0,00
Total drumuri	-48	-19,83	-63	-17,60	-63	-19,09	-11	-40,74

Aceste scăderi au fost posibile strict în contextul manifestării măsurilor restrictive din cadrul pandemiei de COVID 19 când, perioade lungi de timp, mai ales în anul 2020, au fost limitate deplasările teritoriale, fapt ce a avut și efecte pozitive, ducând printre altele, la reducerea accidentelor rutiere și a efectelor adverse ale acestora (mori, răniți etc.). Cele mai mari scăderi s-au produs la nivelul drumurilor comunale, fiind urmate de cele județene iar cele mai mici reduceri s-au produs pe drumurile naționale.

Distribuția numărului de accidente pe intervale lunare și categorii de drumuri scoate în evidență o situație și mai distinctă. Drumurile naționale prezintă o situație aparte în raport cu celelalte categorii de drumuri clasificate (Tabelul 57, Figura 45).

Tabelul 57. Repartiția anuală a numărului de accidente rutiere produse pe drumurilor naționale din județul Maramureș, în anul 2011 și 2020

Nr. crt.	Denumire drum	Anul	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Total anual
1	DN 1C	2011	4	1	2	0	0	5	4	4	3	4	5	4	36
		2020	3	1	0	2	1	1	3	2	7	2	3	4	29
2	DN 17C	2011	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	4
		2020	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
3	DN 18	2011	2	0	4	5	3	4	2	13	7	3	2	10	55
		2020	6	1	1	2	3	3	4	8	4	1	6	4	43
4	DN 18B	2011 ¹	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	1	0	1	0	0	2	2	2	1	0	0	2	11
5	DN 19	2011	0	0	2	1	1	1	0	3	2	0	2	0	12
		2020	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	6
Total		2011	6	2	8	6	4	11	6	20	12	7	10	15	107
		2020	11	2	2	4	5	7	10	13	12	4	9	11	90

Sursa: Inspectoratul General al Poliției Române, Direcția Rutieră, 2021

¹ În anul 2011 DN 18B era clasificat ca și drum județean.

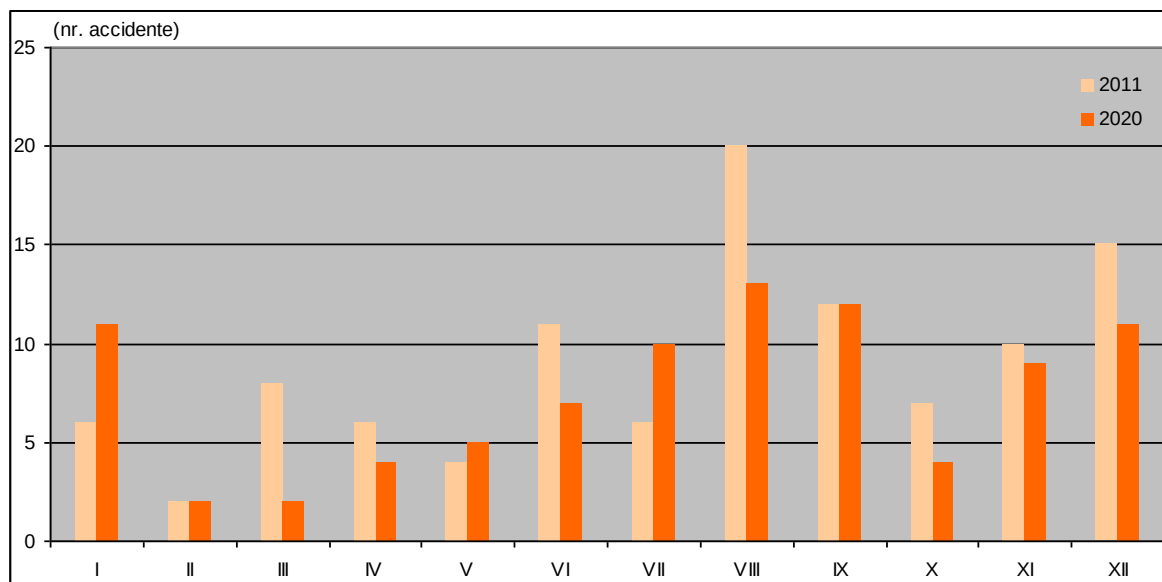


Figura 45. Repartiția anuală a numărului de accidente rutiere produse pe drumurile naționale din județul Maramureș, în anul 2011 și 2020

În cazul variației lunare se observă o diferențiere clară la nivelul celor doi ani de referință. Astfel, în majoritatea lunilor anului se constată o scădere a numărului de accidente la nivelul anului 2020 în raport cu 2011, excepție făcând lunile ianuarie, mai și ianuarie când numărul de accidente a fost mai mare în 2020 în raport cu 2011. Aceste excepții pot fi puse pe seama exceselor produse în lunile în care au loc sărbători sau cu ocazia unor intervale de reducere a restricțiilor din pandemie, când are loc o bruscă intensificare a traficului și inevitabil o sporire a numărului de accidente.

În ansamblu, se observă o tendință de creștere a numărului de accidente în perioada de vară, cu un maxim principal în luna august și unul secundar în luna decembrie. Minimul principal se înregistrează în luna februarie, iar cel secundar în octombrie.

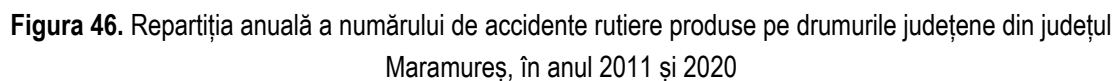
Repartiția lunară a numărului de accidente pe drumurile județene pune în evidență, de asemenea, o variație clară a valorilor cu tendință de creștere în 2020 față de 2011 (Tabelul 58, Figura 46).

Tabelul 58. Repartiția anuală a numărului de accidente rutiere produse pe drumurile județene din județul Maramureș, în anul 2011 și 2020

Nr. crt.	Denumire drum	Anul	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Total anual
1	DJ 108A	2011	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	4
		2020	0	0	0	1	1	0	1	1	0	2	0	0	6
2	DJ 108D	2011	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	DJ 108E	2011	0	0	1	0	1	0	0	1	1	1	1	0	6
		2020	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
4	DJ 108P	2011	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
5	DJ 108T	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

6	DJ 109F	2011	1	0	2	0	0	2	2	1	1	1	0	4	14
		2020	6	2	0	0	1	2	1	1	2	0	0	3	18
7	DJ 109G	2011	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
		2020	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
8	DJ 109I	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
9	DJ 109J	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	DJ 109U	2011	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
11	DJ 110C	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	DJ 171	2011	0	0	0	1	0	1	2	1	0	0	0	0	5
		2020	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
13	DJ 171A	2011	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	1	5
		2020	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	3
14	DJ 171C	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	DJ 171E	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
16	DJ 182B	2011	1	1	0	3	2	0	3	4	0	2	1	2	19
		2020	2	1	0	0	2	1	3	0	0	0	1	0	10
17	DJ 182C	2011	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	5
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	DJ 182D	2011	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2
19	DJ 182E	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	DJ 182G	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	DJ 183	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	DJ 183A	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	DJ 183C	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	DJ 184	2011	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	8
		2020	1	0	0	0	0	0	2	0	0	1	2	0	6
25	DJ 184A	2011	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	3
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	DJ 184B	2011	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27	DJ 185	2011	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	4
		2020	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0	4
28	DJ 186	2011	2	0	0	2	2	1	2	3	1	1	1	2	17
		2020	3	2	2	0	1	0	1	1	1	2	1	5	19
29	DJ 186A	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
30	DJ 186B	2011	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	4
		2020	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
31	DJ 186C	2011	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Sursa: Inspectoratul General al Poliției Române, Direcția Rutieră, 2021



În cazul drumurilor comunale situația cu numărul de accidente este încă în plin proces de dezvoltare pe fondul modernizării a noi drumuri și a creșterii parcului auto din localitățile pe care acestea le deservește (Tabelul 59, Figura 47).

Tabelul 59. Repartiția anuală a numărului de accidente rutiere produse pe drumurile comunale din județul Maramureș, în anul 2011 și 2020

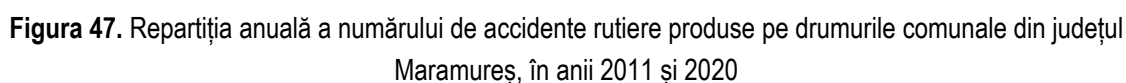
Nr. crt.	Denumire drum	Anul	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Total anual
1	DC 1	2011	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
2	DC 2	2011	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	DC 4	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	DC 5	2011	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	DC 7	2011	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	DC 8	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	DC 10	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	DC 11	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	DC 12	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	DC 13	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	DC 14	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	DC 15	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
13	DC 16	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	DC 17	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	DC 18	2011	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	DC 18A	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	DC 19	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	DC 20	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	DC 23	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	DC 24	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	DC 25	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
22	DC 26	2011	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	DC 27	2011	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	DC 28	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	DC 28A	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	DC 28B	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27	DC 29	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	DC 31	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
29	DC 32	2011	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	3
30	DC 33	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	DC 34	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32	DC 35	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	DC 36	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	DC 37	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	DC 38	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	DC 39	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	DC 40	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	DC 41	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	DC 42	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	DC 43	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41	DC 44	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42	DC 45	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
43	DC 46	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
44	DC 47	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
45	DC 48	2011	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
46	DC 49	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
47	DC 50	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
48	DC 52	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	DC 54	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
50	DC 55	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
51	DC 56	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
52	DC 57	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53	DC 58	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
54	DC 59	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
55	DC 60	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
56	DC 61	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
57	DC 62	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
58	DC 63	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
59	DC 64	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
60	DC 65	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
61	DC 67	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
62	DC 68	2011	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
63	DC 69	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
64	DC 70	2011	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
65	DC 71	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
66	DC 72	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
67	DC 74	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
68	DC 75	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
69	DC 76	2011	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	DC 77	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
71	DC 79	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	DC 80	2011	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	DC 82	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74	DC 83	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75	DC 84	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	DC 84A	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
77	DC 84B	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78	DC 86	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	DC 88	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80	DC 89	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
81	DC 90	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	DC 90A	2011	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
83	DC 90B	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
84	DC 91	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
85	DC 91A	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
86	DC 93	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
87	DC 94	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
88	DC 95	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
89	DC 96	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90	DC 97	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
91	DC 98	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
92	DC 99	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
93	DC 100	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
94	DC 101	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
95	DC 102	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
96	DC 103	2011	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
97	DC 104	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
98	DC 105	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
99	DC 106	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100	DC 107	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total		2011	0	0	3	4	1	1	4	5	0	2	0	0	20
		2020	0	0	0	2	1	0	1	1	4	2	1	1	13

Sursa: Inspectoratul General al Poliției Române, Direcția Rutieră, 2021



2.1.9.1. Hotspot-uri de pe rețeaua de drumuri naționale

La nivelul rețelei de drumuri naționale din județul Maramureș se observă existența a unui număr de cinci hotspot-uri, toate fiind identificate pe DN 18, fapt ce demonstrează că această rută este una foarte intens circulată și datorită traversării tuturor orașelor pe traseu (Baia Mare, Sighetu Marmăției, Vișeu de Sus și Borșa coagulează pe anumite tronsoane rate ridicate ale accidentelor rutiere (Tabelul 60).

Tabelul 60. Hotspot-urile înregistrate pe drumurile din județul Maramureș, în perioada 2015-2019

Nr. crt.	Denumire drum	Poziția kilometrică		Lungime sector (km)	Nr. accidente	Nr. accidente/ km	Nr. răniți	Nr. decese	Total victime	Indicator victime/k m
		Început sector	Sfârșit sector							
1	DN18	80+000	87+700	7,7	16	2.08	20	1	21	2.73
2	DN18	100+000	102+100	2,1	16	7.62	21	1	22	10.48
3	DN18	116+500	120+300	3,8	14	3.68	19	2	21	5.53
4	DN18	133+000	140+300	7,3	25	3.42	30	4	34	4.66
5	DN18	141+000	141+100	8,1	23	2.84	27	4	31	3.83

Sursa: Anexa 6 PNRR (2021)

2.2. Infrastructura feroviară

2.2.1. Considerații generale

Rețeaua feroviară a județului Maramureș este parte din rețeaua națională și asigură conectivitatea acestuia cu restul teritoriului prin intermediul a unei magistrale feroviare (CF 400) și a unei linii secundare (CF 409). În partea de nord a județului conectivitatea cu Ucraina este asigurată de o cale ferată cu ecartament larg (CF 423). Aceasta este administrată de CNCF CFR SA și este compusă din următoarele tronsoane principale și secundare:

Magistrala 400: Brașov – Toplița – Deda – Beclean – **Baia Mare** – Satu Mare – linie simplă neelectrificată de la Dej către Jibou – Ulmeni – Baia Mare – Satu Mare, cu ramificații spre Cehu Silvaniei (din Ulmeni Sălaj) și Baia Sprie (din Baia Mare). Ramificația Baia Mare Sud – Baia Sprie este reprezentată de linie simplă îngustă, închisă la momentul actual (DRR CFR, 2022). Ramificația Baia Mare – Baia Mare Nord este linie neinteroperabilă în lungime de 8,8 km (Anexa 2 din HG 177/ 2014).

Căi ferate secundare: calea ferată 409: Salva – Vișeu de Jos – Valea Vișeului – Sighetu Marmăției – linie simplă neelectrificată, cu ramificație de la Vișeu de Jos spre Borșa – linie neinteroperabilă, în lungime de 22,5 km (Anexa 2 din HG 177/ 2014) (prin Vișeu de Sus hc – Vișeu de Sus – Moisei hc).

În nordul județului, pe traseul Câmpulung la Tisa – Valea Vișeului – Lunca la Tisa, trece o parte din calea ferată ucraineană, cu ecartament larg - Magistrala 423: Berlibas – Sighetu Marmăției – Teresva (63 km).

Linii înguste: calea ferată forestieră cu ecartament îngust Vișeu de Sus – Valea Vaserului¹. Această cale ferată nu este în administrarea SN CFR. Lungimea traseului turistic parcurs de trenul Mocănița este de 21 de km (până la stația Paltin) și este administrat de CFF Vișeu de Sus.

Lungimea totală a rețelei feroviare din județul Maramureș este de 207 km din care:

- linie simplă cu ecartament normal – 167,268 km;
- linie simplă cu ecartament larg – 6,566 km;

¹ Defileul Vaserului, cu aspectul unui canion, este situat în sectorul estic al Munților Maramureșului, pe care râul Vaser îl străbate pe o distanță de cca. 42 km. În perioada 1924-1932, prin acest defileu a fost construită o cale ferată cu ecartament îngust (760 mm), pe unde vagoanele încărcate cu lemne erau și sunt și în prezent tractate de locomotive cu abur. Defileul are pereții abrupti, este puternic împădurit, cu numeroase izvoare minerale. Turiștii pot parcurge întregul defileu în vagoane destinate acestui scop.

- linie încălecată cu ecartament normal și larg – 28 km.

Densitatea căilor ferate în cadrul județului este de 37,07 km/1000 km² situată sub valoarea națională care este de 48 km/1000 km².

În ultimul deceniu, infrastructura feroviară a județului Maramureș nu a beneficiat de lucrări de modernizare ori extindere, la momentul actual acesta fiind depășită de cerințele traficului feroviar modern. Toată rețeaua este compusă din linii simple, neelectrificate fapt ce determină capacități reduse ale traficului feroviar și viteze reduse de circulație.

Datorită configurației morfologice a județului, rețeaua are mai degrabă un caracter liniar periferic, accesul în interiorul județului necesitând realizarea unor ocoluri mai și de durată. Din acest punct de vedere, cel mai evident este lipsa unei legături feroviare directe între municipiul Baia Mare (reședința de județ) și al doilea oraș ca mărime din cadrul județului - municipiul Sighetu Marmăției.

Toate aceste aspecte generale constatate determină ca la momentul actual infrastructura feroviară a județului Maramureș să nu reprezinte un atu forte pentru dezvoltarea acestuia, ci mai degrabă o slăbiciune în procesul dezvoltării teritoriale (Figura 48).

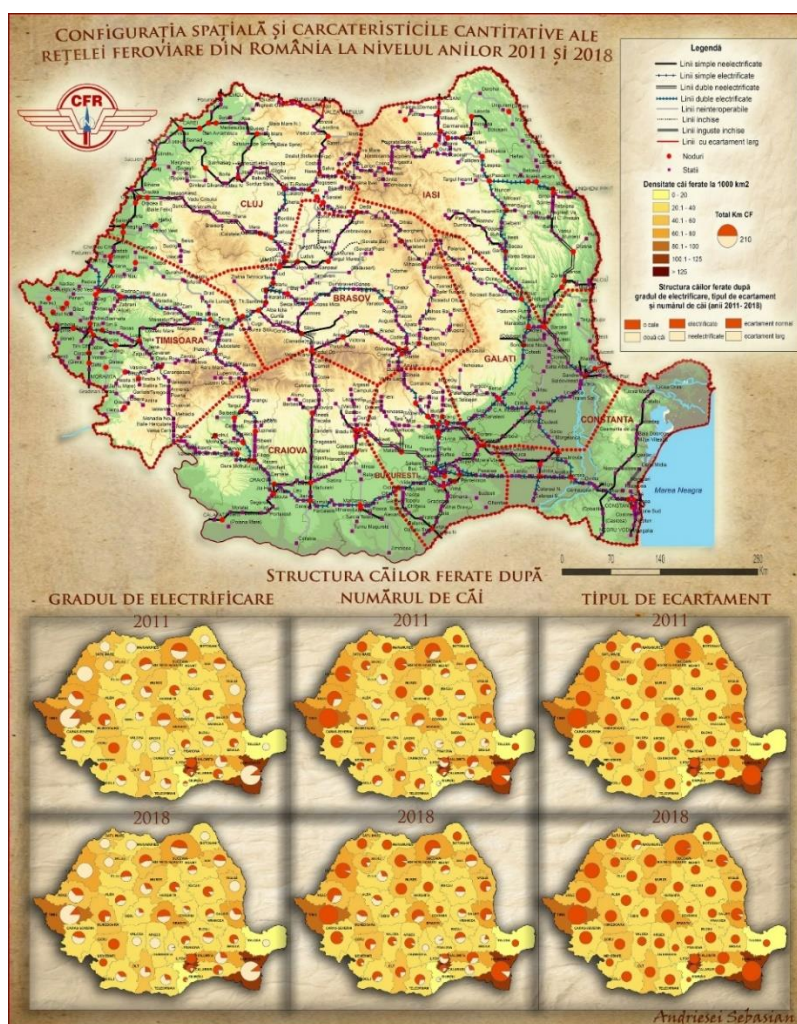


Figura 48. Configurația spațială și caracteristicile cantitative ale rețelei feroviare din România, la nivelul anilor 2011 și 2018

Sursa: Andriesei Sebastian, specializarea Planificare Teritorială, Facultatea de Geografie, Universitatea Babeș-Bolyai din Cluj-Napoca, 2021

2.2.2. Infrastructura feroviară din județul Maramureș (nomenclatura căilor ferate, lungimi, stare)

În cadrul județului Maramureș sunt consemnate ca existând în evidența SNCFR SA următoarele linii de cale ferată (Figura 49):

Linia 401 – magistrală Satu Mare - Baia Mare (între stațiile CF Apa - Baia Mare), linie ferată simplă, neelectrificată; 47,605 km; nemodernizată.

Linia 402 – secundară Baia Mare - Baia Mare Sud - Baia Sprie - linie ferată simplă, neelectrificată (linie închisă); 8,514 km. Prin H.G. nr. 810 din 23.06.2022 s-a realizat transferul traseului liniei ferate din proprietatea Ministerului Transporturilor în proprietatea UAT Baia Sprie în vederea implementării unui proiect de coridor de mobilitate urbană.

Linia 403 – secundară Baia Mare Sud - Baia Mare Nord - linie ferată simplă, neelectrificată (linie închisă); 5,053 km.

Linia 412 – principală Apahida - Baia Mare (între stațiile CF Ulmeni Sălaj - Baia Mare) - linie ferată simplă, neelectrificată; 43,455 km; nemodernizată.

Linia 414 – secundară Ulmeni Sălaj - Cehu Silvaniei - linie ferată simplă, neelectrificată (linie închisă); 4,296 km.

Linia 415 – principală Bușag - Satulung pe Someș - linie ferată simplă, neelectrificată; 0,792 km; nemodernizată.

Linia 422 – secundară Salva - Sighetu Marmăției (între stațiile CF Dealu Ștefăniței – Vișeu de Jos - Valea Vișeului - Sighetu Marmăției) - linie ferată simplă, neelectrificată; nemodernizată. Specificații: 142,157 km - linie cu ecartament normal; 23,557 km – linie încălecată.

Linia 422 – secundară Valea Vișeului – Frontiera Ucraina - linie ferată largă; 0,900 km; nemodernizată.

Linia 423 – secundară Vișeu de Jos – Borșa - linie ferată simplă, neelectrificată (linie închisă); 23,379 km.

Linie 429 – secundară Sighetu Marmăției - Câmpulung la Tisa - Frontiera Ucraina - linie încălecată + linie largă; nemodernizată.

La nivel regional, infrastructura feroviară din județul Maramureș prezintă următoarele trăsături distincte (Figura 49, Tabelul 61, 62):

- județul Maramureș se poziționează în urma județelor Bihor, Bistrița-Năsăud și Satu Mare, cu o lungime totală a liniilor de cale ferată de 207 km, pe ultima poziție situându-se județul Sălaj;
- județul Maramureș nu beneficiază de căi ferate electrificate, comparativ cu județele Cluj și Bistrița-Năsăud, care au fiecare în parte, mai mult de 50% din căile ferate electrificate raportate la totalul lungimii infrastructurii de căi interoperabile;
- județul Maramureș deține doar căi ferate interoperabile cu o singură cale, la fel ca și județul Satu Mare, astfel situându-se pe ultimul loc la nivel regional;
- județul Maramureș deține 74 km de cale ferată cu ecartament larg;
- evoluția în perioada 2010-2020 un reflectă nici o schimbare a infrastructurii feroviare la nivel județean.



Figura 49. Graful rețelei feroviare din județul Maramureș

Sursa: <http://trainz.uv.ro/harta.html>

Tabelul 61. Structura rețelei interoperabile de căi ferate din județul Maramureș în comparație cu alte județe din Regiunea Nord-Vest (2020)

Denumire	Total (km) ¹	Electrificate (km)	Pondere electrificate [%]	Din care:							Densitatea liniilor pe 1000 km ² teritoriu
				Linii cu ecartament normal (1435 mm)					Linii cu ecartament larg [km]	Pondere [%]	
				Total [km]	Cu o cale [km]	Pondere [%]	Cu două căi [km]	Pondere [%]			
ROMÂNIA	10769	4034	37,46	10631	7709	72,51	2922	27,49	134	1,24	45,2
Regiunea Nord - Vest	1663	311	18,70	1585	1341	84,61	244	15,39	78	4,69	48,8
Județul Bihor	500	0	0,00	500	475	95,00	25	5,00	0	0,00	66,3
Județul Bistrița-Năsăud	320	183	57,19	320	302	94,38	18	5,63	0	0,00	59,7
Județul Cluj	239	128	53,56	239	71	29,71	168	70,29	0	0,00	36,0
Județul Maramureș	207	0	0,00	133	133	100,00	0	0,00	74	35,75	32,8
Județul Satu Mare	218	0	0,00	210	210	100,00	0	0,00	4	1,83	49,3
Județul Sălaj	183	0	0,00	183	150	81,97	33	18,03	0	0,00	47,3

¹⁾ Inclusiv liniile cu ecartament îngust.

Sursa: INS, 2022, Baza Tempo-Online

Tabelul 62. Evoluția lungimii totale a rețelei feroviare publice din județul Maramureș (2010-2020)

Nr. crt.	Tip drum	Lungime (km) 2010		Lungime (km) 2020		Spor 2010-2020	
		(km)	Pondere din total căi ferate (%)	(km)	Pondere din total căi ferate (%)	(km)	(%)
1	Cale ferată cu ecartament normal	133	64,25	133	64,25	0,00	0,00
2	Cale ferată cu ecartament larg	74	35,75	74	35,75	0,00	0,00
3	Cale ferată cu ecartament îngust	0	0,00	0	0,00	0,00	0,00
4	Cale ferată cu o cale	133	64,25	133	64,25	0,00	0,00
5	Cale ferată cu două căi	0	0,00	0	0,00	0,00	0,00
6	Cale ferată electrificată	0	0,00	0	0,00	0,00	0,00
7	Cale ferată neelectrificată	207	100,00	207	100,00	0,00	0,00
8	Total lungime rețea	207	100,00	207	100,00	0,00	0,00

Sursa: INS, 2022, Baza Tempo-Online

Starea tehnică a rețelei de cale ferată din județul Maramureș este în concordanță cu gradul de uzură, iar nivelul dotărilor și starea tehnică a liniilor nu permit viteze mai mari de **60 – 80 km/oră**. Conform CFR (2022), nu au fost efectuate lucrări de modernizare asupra elementelor de infrastructură, ceea ce denotă un grad avansat de uzură a acestora. *Pe teritoriul județului mai funcționează în prezent sub 20 de gări, multe fiind închise în ultimii ani pe fondul reducerii continue a traficului feroviar, în favoarea celui rutier. Stația CF din Baia Mare, cea mai mare din județ, se află într-o stare avansată de degradare, nefiind reabilitată de peste 40 de ani.* Conform DRR CFR (2022), gara Baia Mare este inclusă pe lista celor 47 de stații CF din România propuse pentru modernizare/reabilitare cu finanțare prin programul POIM 2014-2020. Stadiul proiectului (2022): în curs de implementare (contracte pentru elaborare SF în derulare) (Anexa 24b.). *La stația CF Sighetu Marmăției au fost demarate lucrări de reabilitare, dar acestea au progresat lent, astfel încât clădirea este degradată. O situație similară se înregistrează și la celelalte gări din județ* (Strategia de Dezvoltare a județului Maramureș pentru perioada 2014-2020).

Configurația morfologică a județului și dispunerea marilor unități de relief, respectiv configurația actuală a rețelei feroviare, pune în evidență lipsa unei legături directe între partea sudică și nordică a județului fapt ce răsfrânge negativ în transportul de marfă și călători, prin timpii mari de acces și distanța parcursă.

2.2.3. Treceri la nivel cu calea ferată

Trecerile la nivel reprezintă o componentă esențială a infrastructurii de transport pentru asigurarea continuității și siguranței circulației feroviare și rutiere. Există un număr de 135 de treceri la nivel cu calea ferată pe teritoriul județului Maramureș (Tabelul 63), dintre care 53 intersectează drumuri clasificate (naționale, județene și comunale) cu următoarele caracteristici principale:

- 22 TN intersectează drumuri comunale, din care 6 sunt cu barieră, 1 este dotată cu instalații automate de semnalizare rutieră cu semibariere, iar 15 sunt semnalizate numai cu indicatoare rutiere

- 13 TN intersectează drumuri județene, din care una este dotată cu instalații automate de semnalizare rutieră fără semibariere, 4 sunt dotate cu bariere, în timp ce 8 sunt semnalizate numai cu indicatoare rutiere;
- 14 TN intersectează drumuri naționale, din care doar 3 sunt dotate cu bariere, celelalte 11 fiind semnalizate numai cu indicatoare rutiere; carosabilul este amenajat cu dale din cauciuc în cazul celor două treceri la nivel cu DN între stațiile Leordina – Vișeu de Jos, și celor trei treceri la nivel cu DN, între stațiile Valea Vișeului – Leordina. În cazul celorlalte treceri la nivel, carosabilul este amenajat cu dale din beton armat.
- 4 TN intersectează varianta ocolitoare a municipiului Baia Mare, toate fiind dotate cu instalații automate de semnalizare rutieră fără semibariere, iar carosabilul fiind amenajat cu dale din cauciuc (2) și dale beton armat (2)

Conform https://transparenta.infofer.ro/modernizare_tn/, sunt programate finalizări ale lucrărilor de modernizare (30 septembrie 2022) în cazul următoarelor treceri la nivel pe DN 18: 1) TN km 18+638 între stațiile Leordina - Valea Vișeului linia CF 422 Salva - Sighetu Marmatiei (instalații automate de semnalizare rutieră cu semibariere BAT); 2) TN km 12+410 între stațiile Leordina - Valea Vișeului linia CF 422 Salva - Sighetu Marmatiei (instalații automate de semnalizare rutieră cu semibariere BAT); 3) TN km 21+020 între stațiile Vișeu de Jos - Leordina linia CF 422 Salva - Sighetu Marmatiei (instalații automate de semnalizare rutieră cu semibariere BAT); 4) TN km 26+665 între stațiile Leordina - Vișeu de Jos linia CF 422 Salva - Sighetu Marmatiei (instalații automate de semnalizare rutieră cu semibariere BAT). Alte lucrări sunt în execuție la 2 treceri de nivel care intersectează DE 58: 51) TN km 177+857 între stațiile Satulung pe Somes - Baia Mare linia CF 412 Apahida - Baia Mare (întocmire act adițional pentru renunțare la sina CF și suduri AT); 2) TN km 0+188 linia CF Ramificația Satulung pe Somes – Busag (întocmire act adițional pentru renunțare la sina CF și suduri AT). Există și o lucrare în faza de pregătire, cu termen de finalizare 2023 în cazul TN km 56+500 în stația CF Baia Mare linia CF 401 Satu Mare - Baia Mare – intersecție DE 58. De asemenea, se observă încetarea lucrărilor în cazul a două treceri la nivel care intersectează DN 18, care aveau termen de finalizare septembrie 2022: 1) TN km 222+332 în stația Camara Sighet linia CF 422 Salva - Sighetu Marmatiei – intersecție DN 18; 2) TN km 228+045 între stațiile Camara Sighet - Bocicoi linia CF 422 Salva - Sighetu Marmatiei. De asemenea, în cadrul proiectului **Reabilitarea Drumul Nordului – Maramureș, etapa I, sunt incluse** lucrări de reamenajare a trecerii la nivel cu CF (Dej - Baia Mare) pe drumul județean DJ193 în localitatea Hideaga.

Tabelul 63. Situația trecerilor la nivel în județul Maramureș

Nr. crt	Sectia L	Interoperabil/ Neinteroperabil	Public/ privat	Nr liniei	Poziție km <i>* după întăbulări</i>	Intre stațiile		Tip sina CF pasaj	Categorie functională drum	Latimea drumului	Amenajare carosabil	Asigurare TN
0	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	13
1	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	401	46+875	Seini	BUȘAG	49	DV	6.00	DBA	IR
2	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	401	48+350	Busag	BUȘAG	49	DC	6.00	DBA	B
3	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	401	49+220	Busag	BUȘAG	49	DC	6.00	DBA	B
4	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	401	50+470	Busag	BAIA MARE	49	DC	6.00	DBA	IR
5	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	401	53+910	Busag	BAIA MARE	49	DV	6.00	DBA	IR
6	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	401	54+905	Busag	BAIA MARE	49	DC	10.00	D CAUCIUC	BAT
7	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	401	56+500	Baia Mare	BAIA MARE	49	DNE(VO)	8.00	DBA	SAT
8	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	401	57+286	Baia Mare	BAIA MARE	49	S IV	6.00	DBA	IR
9	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	412	169+360	Satulung pe Somes	BAIA MARE	65	DJ	12.60	D CAUCIUC	SAT
10	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	412	170+410	Satulung pe Somes	BAIA MARE	65	DC	6.00	DBA	IR
11	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	412	171+890	Satulung pe Somes	BAIA MARE	65	DC	6.00	DBA	IR
12	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	412	174+750	Satulung pe Somes	BAIA MARE	65	DV	6.00	DBA	IR
13	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	412	175+470	Satulung pe Somes	BAIA MARE	65	DC	6.00	DBA	IR
14	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	412	176+130	Satulung pe Somes	BAIA MARE	65	DC	6.00	DBA	IR
15	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	412	177+857	Baia Mare	BAIA MARE	65	DNE(VO)	9.00	D CAUCIUC	SAT
16	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	412	178+475	Baia Mare	BAIA MARE	65	S IV	6.00	DBA	IR
17	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	415	0+188	Baia Mare	BAIA MARE	49	DNE(VO)	9.00	D CAUCIUC	SAT
18	L6 Satu Mare	Interoperabil	Public	415	0+618	Baia Mare	BAIA MARE	49	DNE(VO)	8.00	DBA	SAT
19	L6 Satu Mare	Linie inchisa	Linie inchisa	402	60+760	Baia Mare	BAIA MARE SUD	49	S IV	6.00	DBA	IR
20	L6 Satu Mare	Linie inchisa	Linie inchisa	402	60+958	Baia Mare	BAIA MARE SUD	49	DJ	8.50	D CAUCIUC	IR
21	L6 Satu Mare	Linie inchisa	Linie inchisa	402	65+731	Baia Mare	BAIA MARE SUD	49	DJ	8.00	DBA	IR
22	L6 Satu Mare	Linie inchisa	Linie inchisa	403	1+378	Baia Mare Sud	BAIA MARE NORD	45	DNS	12.00	DBA	IR
23	L6 Satu Mare	Linie inchisa	Linie inchisa	403	1+546	Baia Mare Sud	BAIA MARE NORD	45	DV	6.00	PAVAJ	IR
24	L6 Satu Mare	Linie inchisa	Linie inchisa	403	1+910	Baia Mare Sud	BAIA MARE NORD	45	Drum acces	6.00	DBA	IR

25	L6 Satu Mare	Linie inchisa	Linie inchisa	403	2+085	Baia Mare Sud	BAIA MARE NORD	45	DV	6.00	PAVAJ	IR
26	L6 Satu Mare	Linie inchisa	Linie inchisa	403	2+494	Baia Mare Sud	BAIA MARE NORD	45	DC	6.00	PAVAJ	IR
27	L6 Satu Mare	Linie inchisa	Linie inchisa	403	3+343	Baia Mare Sud	BAIA MARE NORD	45	DJ	8.00	PAVAJ	IR
28	L6 Satu Mare	Linie inchisa	Linie inchisa	403	4+104	Baia Mare Nord	BAIA MARE NORD	45	DC	6.00	PAVAJ	IR
29	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	146+710 (*146+706)	BENESAT	ULMENI SJ	65	DV	5.00	DBA	IR
30	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	147+230 (*147+232)	BENESAT	ULMENI SJ	65	DC	5.00	DBA	B
31	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	147+421 (*147+420)	BENESAT	ULMENI SJ	65	DC	5.00	DBA	B
32	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	148+230 (*148+329*)	BENESAT	ULMENI SJ	65	DC	5.00	DBA	IR
33	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	150+240 (*150+255)	ULMENI SJ		65	DC	6.00	DBA	B
34	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	151+384 (*151+383)	ULMENI SJ	MIRESU M	65	DJ	6.00	DBA	IR
35	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	154+185 (*154+197)	ULMENI SJ	MIRESU M	65	DC	4.00	DBA	IR
36	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	155+110 (*155+107)	MIRESU M		65	DC	4.00	DBA	IR
37	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	155+980 (*155+982)	MIRESU M		65	DJ	7.00	D CAUCIUC	B
38	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	156+440 (*156+565)	MIRESU M	SATULUNG	65	DV	4.00	DBA	IR
39	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	158+205 (*158+384)	MIRESU M	SATULUNG	65	DC	4.00	DBA	IR
40	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	160+502 (*160+503)	MIRESU M	SATULUNG	65	DC	5.00	DBA	IR
41	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	161+605	MIRESU M	SATULUNG	65	DC	5.00	DBA	IR
42	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	164+550 (*164+556i)	MIRESU M	SATULUNG	65	DV	5.00	DBA	IR
43	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	165+005 (*165+004)	MIRESU M	SATULUNG	65	DV	5.00	DBA	IR
44	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	166+200 (*166+175)	SATULUNG		65	DC	4.00	DBA	B
45	L 7 Dej	Interoperabil	Public	412	168+068 (*168+060)	SATULUNG	LAPUSEL	65	DV	5.00	DBA	IR
46	L 7 Dej	Neinteroperabil	Public	414	2+510 (*2+532)	ULMENI SJ	ARINIS	45	DV	4.00	PAVAJ	IR

47	L 7 Dej	Neinteroperabil	Public	414	4+102 (*4+096)	ULMENI SJ	ARINIS	45	DV	4.00	PAVAJ	IR
48	L 7 Dej	Neinteroperabil	Public	414	7+560	ARINIS	CEHU SILVANIEI	45	DC	4.00	PAVAJ	IR
49	L 7 Dej	Neinteroperabil	Public	414	8+050	ARINIS	CEHU SILVANIEI	45	DV	5.00	PAVAJ	IR
50	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	42+280	DEALU ȘTEFĂNIȚEI	SĂCEL	49	DV	3.00	DBA	IR
51	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	43 + 280	DEALU ȘTEFĂNIȚEI	SĂCEL	49	DV	4.00	DBA	IR
52	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	45+820	DEALU ȘTEFĂNIȚEI	SĂCEL	49	DV	3.00	DBA	IR
53	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	47+075	SĂCEL	VIȘEU DE JOS	49	DV	6.00	DBA	IR
54	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	47+475	SĂCEL	VIȘEU DE JOS	49	DV	4.00	DBA	IR
55	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	48+793	SĂCEL	VIȘEU DE JOS	49	DV	4.00	DBA	IR
56	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	54+180	SĂCEL	VIȘEU DE JOS	49	DV	3.00	DBA	IR
57	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	56+330	SĂCEL	VIȘEU DE JOS	49	DV	3.00	DBA	IR
58	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	57+030	SĂCEL	VIȘEU DE JOS	49	DV	4.00	DBA	IR
59	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	57+920	SĂCEL	VIȘEU DE JOS	49	DV	4.00	DBA	IR
60	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	58+410	SĂCEL	VIȘEU DE JOS	49	DV	4.00	DBA	IR
61	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	59+120	SĂCEL	VIȘEU DE JOS	49	DV	3.00	DBA	IR
62	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	59+446	SĂCEL	VIȘEU DE JOS	49	DV	3.00	DBA	IR
63	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	219+485	SIGHETU MARMAȚIEI	SIGHETU MARMAȚIEI	49	STRADA	12.00	DBA	B
64	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	220+660	SIGHETU MARMAȚIEI	SIGHETU MARMAȚIEI	49	STRADA	5.00	DBA	IR
65	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	221+010	SIGHETU MARMAȚIEI	CĂMARA SIGHET	54	STRADA	6.00	DBA	IR
66	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	221+670	CĂMARA SIGHET	CĂMARA SIGHET	54	STRADA	6.00	DBA	IR
67	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	222+332	CĂMARA SIGHET	CĂMARA SIGHET	49	DN	15.00	DBA	B
68	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	222+562	CĂMARA SIGHET	CĂMARA SIGHET	49	STRADA	6.00	DBA	IR
69	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	223+231	CĂMARA SIGHET	BOCICOI	49	STRADA	6.00	DBA	IR
70	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	224+883	CĂMARA SIGHET	BOCICOI	49	STRADA	8.00	DBA	IR
71	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	224+970	CĂMARA SIGHET	BOCICOI	49	STRADA	6.00	DBA	IR
72	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	225+407	CĂMARA SIGHET	BOCICOI	49	STRADA	6.00	DBA	IR
73	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	226+277	CĂMARA SIGHET	BOCICOI	49	STRADA	6.00	DBA	IR
74	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	227+508	CĂMARA SIGHET	BOCICOI	54	DV	8.00	DBA	IR
75	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	228+045	CĂMARA SIGHET	BOCICOI	54	DN	10.00	DBA	B
76	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	229+202	CĂMARA SIGHET	BOCICOI	54	DV	6.00	DBA	IR
77	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	229+808	CĂMARA SIGHET	BOCICOI	49	DJ	10.00	DBA	B
78	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	230+286	CĂMARA SIGHET	BOCICOI	49	DV	6.30	DBA	IR
79	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	233+580	BOCICOI	VALEA VIȘEULUI	49	DJ	3.00	DBA	B
80	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	234+108	BOCICOI	VALEA VIȘEULUI	49	DV	3.00	DBA	IR
81	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	234+962	BOCICOI	VALEA VIȘEULUI	49	DV	6.00	DBA	IR
82	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	235+635	BOCICOI	VALEA VIȘEULUI	49	DV	3.60	DBA	IR
83	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	236+356	BOCICOI	VALEA VIȘEULUI	49	DV	6.00	DBA	IR
84	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	242+720	BOCICOI	VALEA VIȘEULUI	49	DC	8.00	DBA	IR

85	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	1+180	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DJ	10.80	DBA	IR
86	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	1+747	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	4.00	DBA	IR
87	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	1+970	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	4.00	DBA	IR
88	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	2+505	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DJ	12.00	DBA	IR
89	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	4+341	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	4.00	DBA	IR
90	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	6+466	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	3.00	DBA	IR
91	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	6+659	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DJ	10.00	DBA	IR
92	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	7+555	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	3.00	DBA	IR
93	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	8+720	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DJ	10.00	DBA	IR
94	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	9+298	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DS	4.00	DBA	B
95	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	9+580	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DJ	8.00	DBA	B
96	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	10+500	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	4.00	DBA	IR
97	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	11+020	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	4.00	DBA	IR
98	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	11+766	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	4.00	DBA	IR
99	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	12+410	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DN	12.00	D CAUCIUC	IR
100	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	12+605	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	4.00	DBA	IR
101	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	13+340	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	6.00	DBA	IR
102	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	14+242	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	5.00	DBA	B
103	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	14+985	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	5.00	DBA	IR
104	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	15+160	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	6.00	DBA	IR
105	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	16+178	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	3.00	DBA	IR
106	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	16+540	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	3.00	DBA	IR
107	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	17+510	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	3.00	DBA	IR
108	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	18+010	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	3.00	DBA	IR
109	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	18+638	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DN	12.00	D CAUCIUC	IR
110	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	19+470	VALEA VIȘEULUI	LEORDINA	49	DV	4.00	DBA	IR
111	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	20+850	LEORDINA	VIȘEU DE JOS	49	DV	3.00	DBA	IR
112	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	21+020	LEORDINA	VIȘEU DE JOS	49	DN	12.00	D CAUCIUC	IR
113	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	21+180	LEORDINA	VIȘEU DE JOS	49	DV	3.00	DBA	IR
114	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	21+975	LEORDINA	VIȘEU DE JOS	49	DV	4.00	DBA	IR
115	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	22+285	LEORDINA	VIȘEU DE JOS	49	DV	6.00	DBA	IR
116	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	23+652	LEORDINA	VIȘEU DE JOS	54	DN	12.00	D CAUCIUC	IR
117	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	24+185	LEORDINA	VIȘEU DE JOS	54	DV	4.00	DBA	IR
118	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	24+582	LEORDINA	VIȘEU DE JOS	54	DV	4.00	DBA	IR
119	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	24+665	LEORDINA	VIȘEU DE JOS	54	DV	4.50	DBA	IR
120	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	26+665	LEORDINA	VIȘEU DE JOS	49	DN	12.00	D CAUCIUC	B

121	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	27+575	LEORDINA	VIȘEU DE JOS	49	DV	6.00	DBA	IR
122	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	28+960	LEORDINA	VIȘEU DE JOS	49	DV	8.00	DBA	IR
123	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	29+856	LEORDINA	VIȘEU DE JOS	49	DV	6.00	DBA	IR
124	L9 Sighet	Interoperabil	Public	422	32+090	LEORDINA	VIȘEU DE JOS	49	DV	6.00	DBA	B
125	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	33+960	VIȘEU DE JOS	VIȘEU DE SUS	40	DV	4.00	PAVAJ	IR
126	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	34+740	VIȘEU DE JOS	VIȘEU DE SUS	40	DV	8.50	PAVAJ	IR
127	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	35+328	VIȘEU DE JOS	VIȘEU DE SUS	40	DV	4.00	PAVAJ	IR
128	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	35+488	VIȘEU DE JOS	VIȘEU DE SUS	40	DV	4.00	PAVAJ	IR
129	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	36+136	VIȘEU DE JOS	VIȘEU DE SUS	40	DN	12.00	DBA	IR
130	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	36+821	VIȘEU DE JOS	VIȘEU DE SUS	40	DV	4.00	PAVAJ	IR
131	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	37+181	VIȘEU DE SUS	VIȘEU DE SUS	40	DN	10.00	DBA	IR
132	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	37+524	VIȘEU DE SUS	VIȘEU DE SUS	40	DV	4.00	DBA	IR
133	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	38+086	VIȘEU DE SUS	BORȘA	40	DV	3.50	PAVAJ	IR
134	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	39+195	VIȘEU DE SUS	BORȘA	40	DV	3.50	PAVAJ	IR
135	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	39+295	VIȘEU DE SUS	BORȘA	40	DV	3.50	PAVAJ	IR
87	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	39+639	VIȘEU DE SUS	BORȘA	40	DV	3.50	PAVAJ	IR
88	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	40+026	VIȘEU DE SUS	BORȘA	40	DN	10.00	DBA	IR
89	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	40+787	VIȘEU DE SUS	BORȘA	40	DV	3.50	PAVAJ	IR
90	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	41+119	VIȘEU DE SUS	BORȘA	40	DV	3.50	PAVAJ	IR
91	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	41+293	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	PAVAJ	IR
92	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	41+593	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	PAVAJ	IR
93	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	42+178	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	PAVAJ	IR
94	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	42+428	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	PAVAJ	IR
95	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	42+907	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
96	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	43+286	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
97	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	43+377	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
98	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	44+202	VIȘEU DE SUS	BORȘA	40	DV	3.50	DBA	IR
99	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	44+280	VIȘEU DE SUS	BORȘA	40	DV	3.50	DBA	IR
100	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	44+518	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
101	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	44+926	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
102	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	45+375	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
103	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	45+830	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
104	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	46+445	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	8.00	DBA	IR
105	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	46+625	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	6.00	DBA	IR
106	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	46+954	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
107	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	47+151	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
108	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	47+360	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DN	10.00	DBA	IR
109	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	47+910	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
110	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	50+098	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
111	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	51+020	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
112	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	51+218	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.00	DBA	IR

113	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	52+165	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	4.00	DBA	IR
114	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	52+880	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
115	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	53+170	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
116	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	53+580	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	6.00	DBA	IR
117	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	53+870	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
118	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	54+093	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
119	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	54+484	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DN	12.00	DBA	IR
120	L9 Sighet	Neinteroperabil	Public	423	54+720	VIȘEU DE SUS	BORȘA	49	DV	3.50	DBA	IR
121	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	206+875	FRONTIERĂ UCRAINA	CÂMPULUNG LA TISA	65	DV	3.50	DBA	IR
122	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	207+165	FRONTIERĂ UCRAINA	CÂMPULUNG LA TISA	65	DN	10.00	DBA	IR
123	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	208+236	CÂMPULUNG LA TISA	SIGHETU MARMATIEI	49	DV	5.00	DBA	IR
124	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	209+336	CÂMPULUNG LA TISA	SIGHETU MARMATIEI	49	DV	6.00	DBA	IR
125	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	210+113	CÂMPULUNG LA TISA	SIGHETU MARMATIEI	49	DV	4.00	DBA	IR
126	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	211+143	CÂMPULUNG LA TISA	SIGHETU MARMATIEI	49	DV	4.00	DBA	IR
127	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	211+790	CÂMPULUNG LA TISA	SIGHETU MARMATIEI	49	DV	4.00	DBA	IR
128	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	212+400	CÂMPULUNG LA TISA	SIGHETU MARMATIEI	49	DV	6.00	DBA	IR
129	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	213+169	CÂMPULUNG LA TISA	SIGHETU MARMATIEI	49	DV	5.00	DBA	IR
130	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	213+795	CÂMPULUNG LA TISA	SIGHETU MARMATIEI	49	DV	6.00	DBA	IR
131	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	215+395	CÂMPULUNG LA TISA	SIGHETU MARMATIEI	49	DV	4.00	DBA	IR
132	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	216+080	CÂMPULUNG LA TISA	SIGHETU MARMATIEI	49	DV	6.00	DBA	IR
133	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	216+516	CÂMPULUNG LA TISA	SIGHETU MARMATIEI	49	DV	8.00	DBA	IR
134	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	216+965	CÂMPULUNG LA TISA	SIGHETU MARMATIEI	49	STRADA	8.00	DBA	IR
135	L9 Sighet	Interoperabil	Public	429	218+384	CÂMPULUNG LA TISA	SIGHETU MARMATIEI	49	DN	10.00	DBA	IR

Sursa: SUCURSALA REGIONALA DE CĂI FERATE CLUJ, 2022

2.2.4. Lucrări de artă – poduri, podețe, tunele

Podurile feroviare reprezintă elemente de infrastructură care asigură trecerea peste obstacole naturale/antropice și continuitate în desfășurarea liniilor de cale ferată. Acestea pot avea deschideri variate în funcție de mărimea obstacolului și pot fi construite din materiale diverse, de la cele metalice, la cele din beton.

Ca și alte elemente de infrastructură feroviară, odată cu trecerea timpului, podurile sunt afectate de acțiunea factorilor externi, la care se adaugă uzura fizică a materialelor de construcție datorate vechimii acestora. Această situație determină ca, după o perioadă de timp, și acest tip de infrastructură feroviară să necesite lucrări de consolidare și modernizare în vederea creșterii siguranței în exploatarea infrastructurii feroviare.

Pe raza județului Maramureș, S.R.C.F. Cluj are în exploatare un număr de 86 poduri cu o deschidere mai mare de 5 metri, aflate atât pe linii interoperabile cât și pe linii închise, ori aflate în conservare (Tabelul 64).

Tabelul 64. Caracteristici ale lucrărilor de artă – poduri (cu lungimea mai mare de 5m) situate pe raza S.R.C.F. Cluj, județul Maramureș

Nr. crt.	Pozitia km.	Numărul și denumirea liniei pe care se află	Deschiderea (m)	Infrastructura	Suprastructura	Anul punerii în funcțiune
1	33+228	401 Satu Mare - Baia Mare	1*6.60	FDBS	DBA	1943
2	33+984	401 Satu Mare - Baia Mare	1*6.60	FDBS	DBA	1943
3	37+064	401 Satu Mare - Baia Mare	1*6.60	FDBS	DBA	1943
4	41+329	401 Satu Mare - Baia Mare	1*12.52	FDBS	GGSCS	1954
5	44+240	401 Satu Mare - Baia Mare	1*6.60	FDBS	DBA	1944
6	44+539	401 Satu Mare - Baia Mare	1*8.50	FDBS	IPCSN	1943
7	47+815	401 Satu Mare - Baia Mare	1*8.30+1*8.80	FDBS	IPCSN	1947
8	49+786	401 Satu Mare - Baia Mare	1*7.50	FDBS	IPCSN	1950
9	50+389	401 Satu Mare - Baia Mare	1*41.00	FDBS	GZCJ	1990
10	54+977	401 Satu Mare - Baia Mare	1*6.60	FDBS	DBA	1944
11	55+208	401 Satu Mare - Baia Mare	1*5.70	FDBA	DBA	1943
12	56+200	401 Satu Mare - Baia Mare	1*5.00	FDBA	DBA	1991
13	56+378	401 Satu Mare - Baia Mare	1*41.00	FDBS	GZCJ	1940
14	56+471	401 Satu Mare - Baia Mare	1*6.60	FDBS	DBA	1948
15	58+952	401 Satu Mare - Baia Mare	2*11.25	FDBA	GGSCM	1968
16	59+421	401 Satu Mare - Baia Mare	1*5.40	FDBA	DBA	1968
17	60+908	402 Baia Mare - Baia Mare Sud	1*7.40	FDBS	DBA	1967
18	63+076	402 Baia Mare - Baia Mare Sud	1*13.30	FDBA	IPCSN	1967
19	63+177	402 Baia Mare - Baia Mare Sud	1*8.00	FDBA	DBA	1967
20	1+469	403 Ramificație Baia Mare Sud - Baia Mare Nord	2*18.27	FDBS	IPCSN	1961
21	4+001	403 Ramificație Baia Mare Sud - Baia Mare Nord	2*18.15	FDZPB	IPCSN	1907
22	143+654	412 Apahida - Baia Mare	2*5.00	FDBS	GIPCSN	1951
23	147+411	412 Apahida - Baia Mare	1*6.60	FDBS	DBA	1949

24	148+563	412 Apahida - Baia Mare	1*6.60	FDBS	DBA	1943
25	149+053	412 Apahida - Baia Mare	1*8.60	FDBS	GIPCSN	1952
26	149+253	412 Apahida - Baia Mare	2*12.53	FDBS	GIPCSN	1946
27	151+680	412 Apahida - Baia Mare	2*41.25+3*31.5 0	FDBS	GZCJN	1899
28	152+033	412 Apahida - Baia Mare	2*15.75	FDBS	GIPCSN	1951
29	152+337	412 Apahida - Baia Mare	3*24.00	FDBS	GIPCJS	1988
30	152+713	412 Apahida - Baia Mare	1*6.27	FDBS	DBA	1949
31	156+256	412 Apahida - Baia Mare	1*13.00	FDBS	GIPCSN	1953
32	159+322	412 Apahida - Baia Mare	1*6.70	FDBS	GIPCSN	1953
33	166+497	412 Apahida - Baia Mare	1*31.20	FDBS	GZCJN	1952
34	166+829	412 Apahida - Baia Mare	1*9.00	FDBS	GIPCSN	1952
35	170+953	412 Apahida - Baia Mare	1*6.60	FDBS	DBA	1944
36	172+285	412 Apahida - Baia Mare	2*11.00	FDBS	IPCSN	1950
37	172+603	412 Apahida - Baia Mare	1*46.30+2*23.4 0	FDBA	IPCJN	1948
38	172+981	412 Apahida - Baia Mare	1*21.00	FDBS	IPCSN	1956
39	180+190	412 Apahida - Baia Mare	2*11.25	FDBS	GGNCJ	1980
40	2+417	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*12.65	FDBS	GIPCSN	1962
41	7+849	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*6.50	FDBS	GIPCSN	1900
42	9+606	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*6.50	FDBS	GIPCSN	1900
43	12+583	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*6.40	FDP	GIPCSN	1900
44	40+133	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	1*5.00	FDBS	BB	1949
45	40+450	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	1*5.00	FDBS	BB	1949
46	41+216	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	1*28.34+3*30.0 0	FDBS	IPCSN	1949
47	42+851	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	1*70.00	FDBS	GZCJ	1963
48	43+200	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	1*5.45	FDBS	DBA	1949
49	44+359	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	1*10.25	FDBS	BB	1949
50	44+514	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	1*30.00	FDBS	BB	1949
51	45+290	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	1*8.00	FDBS	BB	1949
52	46+376	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	1*5.00	FDBS	BB	1949
53	47+179	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	2*21.70+4*21.3 0	FDBS	BB	1949
54	47+983	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	2*23.55+4*25.0 0	FDBS	BB	1949
55	48+363	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	1*5.00	FDBS	BB	1949
56	49+135	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	2*13.20+3*34.7 0+1*20.00	FDBS	IPCSN	1949
57	49+811	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	2*30.00+1*65.0 0	FDBS	IPCSN	1949
58	50+768	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	1*20.00+2*21.3 6	FDBS	BB	1949
59	51+393	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	2*18.00+3*21.3 0	FDBS	BB	1949
60	52+771	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	2*20.50+5*21.0 0	FDBA	BB	1950

61	56+879	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*6.00	FDBS	IPCSS	1975
62	0+584	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*7.50	FDBS	IPCSN	1966
63	0+806	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*11.00	FDBS	IPCSS	1947
64	9+354	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*9.00+2*29.70	FDBS	IPCSN	1959
65	19+459	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*7.00	FDBS	IPCSN	1969
66	22+064	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*39.00+1*8.40	FDBS	GZCJ	1952
67	30+754	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*8.40	FDBS	IPCSN	1969
68	30+980	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	2*10.00	FDBS	IPCSN	1951
69	31+529	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	2*13.50+1*44.80	FDBS	GZCS	1951
70	32+931	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*5.55	FDBS	DBA	1947
71	237+652	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*12.40	FDBS	IPCSN	1952
72	237+872	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*13.00	FDBS	IPCSN	1963
73	243+938	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	2*42.00	FDBA	GZCJ	1950
74	244+229	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*7.01	FDBS	IPCSN	1946
75	37+660	423 Vișeu de Jos - Borșa	2*17+1*20+1*8.7	FDBS	IPCSN	1951
76	37+720	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*6.35	FDBS	DBA	1963
77	44+597	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*5.35	FDBS	DBA	1957
78	47+496	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*25.6+1*24.15	FDBS	IPCSN	1962
79	52+988	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*16.00	FDBS	IPCJN	1913
80	54+694	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*10.80	FDBS	IPCSN	1956
81	205+636	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmăției	3*21.00	FDBS	IPCSN	1967
82	205+889	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmăției	1*9.60	FDZP	IPCSN	1959
83	206+983	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmăției	1*5.50	FDBS	IPCMN	1960
84	207+268	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmăției	1*5.50	FDBS	IPCSN	1960
85	216+927	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmăției	1*13.00	FDBS	IPCSN	1960
86	217+250	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmăției	2*32.00	FDBS	IPCSN	1950

Note: Linia 423 Vișeu de Jos - Borșa este închisă; Linia 414 este trecută în conservare din anul 2000. Este propusă și aprobată la casare.

Din analiza datelor tabelare, pe lângă poziția kilometrică, linia pe care o deservește, lungimea și materialele de construcție, se mai pune în evidență și anul punerii în exploatare, o informație esențială în raport cu care ne dăm seama de vechimea infrastructurii. Din acest punct de vedere, se poate observa că doar două poduri au fost probabil modernizate la începutul anilor '90 și au o vechime de 30 ani, iar altul în anii '80 și are o vechime de 40 ani, restul podurilor fiind date în exploatare între anii 1940-1960, ceea ce semnifică ca au o vechime de peste 50 ani. De asemenea, se poate observa că există și câteva poduri foarte vechi, construite la începutul secolului al XX-lea, cu o vechime de peste 100 ani; aceste

caracteristici ale perioadei de funcționare pot ilustra un anumit grad de vulnerabilitate a infrastructurii feroviare și, în perspectiva creșterii traficului feroviar, va fi necesar să reprezinte o prioritate pentru lucrările de modernizare. Alături de cele 86 de poduri, infrastructura feroviară din județul Maramureș mai este deservită și de un număr de 467 de podețe, cu o deschidere mai mică de 5 metri, care la rândul lor au vechimi apreciabile de când sunt în exploatare și sunt la fel de afectate de uzură datorită trecerii timpului (Tabelul 65).

Tabelul 65. Caracteristici ale podurilor situate pe raza S.R.C.F. Cluj, județul Maramureș

Nr. crt.	Pozitia km.	Numărul și denumirea liniei pe care se află	Deschiderea (m)	Infrastructura	Suprastructura	PIF
1	31+127	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.10	FDBS	DBA	1942
2	31+582	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.10	FDBS	DBA	1943
3	34+284	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1942
4	35+122	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.10	FDBS	DBA	1942
5	36+119	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.00	FDBS	TB	1942
6	37+755	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1943
7	38+086	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.10	FDBS	DBA	1943
8	38+561	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.10	FDBS	DBA	1943
9	38+865	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1943
10	39+349	401 Satu Mare - Baia Mare	1*4.40	FDBS	DBA	1946
11	39+527	401 Satu Mare - Baia Mare	1*3.30	FDBS	DBA	1943
12	40+011	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.70	FDBS	TB	1942
13	41+123	401 Satu Mare - Baia Mare	1*0.75	FDBS	TB	1942
14	41+829	401 Satu Mare - Baia Mare	1*4.40	FDBS	DBA	1942
15	42+164	401 Satu Mare - Baia Mare	1*4.40	FDBS	DBA	1942
16	42+876	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1942
17	43+024	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1943
18	45+890	401 Satu Mare - Baia Mare	1*4.40	FDBS	DBA	1942
19	46+550	401 Satu Mare - Baia Mare	1*4.40	FDBS	DBA	1942
20	47+071	401 Satu Mare - Baia Mare	1*0.44	FDZP	DP	1907
21	47+340	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1942
22	48+243	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1943
23	48+488	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.00	FDBS	DBA	1942
24	48+951	401 Satu Mare - Baia Mare	1*4.40	FDBS	DBA	1942
25	49+229	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.00	FDBS	TB	1973
26	49+492	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1942
27	50+153	401 Satu Mare - Baia Mare	1*4.40	FDBS	DBA	1943
28	50+485	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.10	FDBS	DBA	1943
29	51+034	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.10	FDBS	DBA	1943
30	51+523	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.10	FDBS	TB	1942
31	51+782	401 Satu Mare - Baia Mare	1*4.40	FDBS	DBA	1943
32	52+152	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.10	FDBS	TB	1942
33	52+372	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1942
34	52+618	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1942

35	52+781	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1942
36	53+210	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.10	FDBS	DBA	1942
37	54+168	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1943
38	54+613	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.10	FDBS	DBA	1942
39	55+077	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.00	FDBS	TB	1942
40	55+865	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1940
41	56+136	401 Satu Mare - Baia Mare	1*4.40	FDBS	DBA	1944
42	58+026	401 Satu Mare - Baia Mare	1*0.80	FDBS	TB	1980
43	58+559	401 Satu Mare - Baia Mare	1*1.20	FDBS	TB	1967
44	58+928	401 Satu Mare - Baia Mare	1*4.80	FDBS	DBA	1980
45	58+977	401 Satu Mare - Baia Mare	1*4.80	FDBA	DBA	1980
46	58+986	401 Satu Mare - Baia Mare	1*2.10	FDBA	TB	1968
47	60+965	402 Baia Mare - Baia Mare Sud	1*0.80	FDBS	fără suprastructură	1967
48	61+106	402 Baia Mare - Baia Mare Sud	1*0.80	FDBS	fără suprastructură	1967
49	61+455	402 Baia Mare - Baia Mare Sud	1*0.80	FDBS	fără suprastructură	1967
50	61+922	402 Baia Mare - Baia Mare Sud	1*1.80	FDBS	DBA	1967
51	63+630	402 Baia Mare - Baia Mare Sud	1*1.00	FDBA	C	1989
52	65+042	402 Baia Mare - Baia Mare Sud	1*1.60	FDBA	PS	1967
53	65+388	402 Baia Mare - Baia Mare Sud	1*3.35	FDBA	IPCSN	1968
54	0+891	403 Ramificație Baia Mare Sud - Baia Mare Nord	1*4.46	FDBS	IPCSN	1961
55	1+073	403 Ramificație Baia Mare Sud - Baia Mare Nord	1*0.60	FDBS	TB	1907
56	1+183	403 Ramificație Baia Mare Sud - Baia Mare Nord	1*1.20	FDBS	DBA	1953
57	1+666	403 Ramificație Baia Mare Sud - Baia Mare Nord	1*1.10	FDBA	C	1984
58	2+077	403 Ramificație Baia Mare Sud - Baia Mare Nord	1*1.35	FDBA	IPCSN	1960
59	2+769	403 Ramificație Baia Mare Sud - Baia Mare Nord	1*1.10	FDBS	TB	1900
60	2+871	403 Ramificație Baia Mare Sud - Baia Mare Nord	1*1.10	FDBS	TB	1900
61	2+994	403 Ramificație Baia Mare Sud - Baia Mare Nord	1*2.45	FDZP	IPCSN	1959
62	3+694	403 Ramificație Baia Mare Sud - Baia Mare Nord	1*2.40	FDBA	IPCSN	1960
63	3+792	403 Ramificație Baia Mare Sud - Baia Mare Nord	1*2.50	FDZP	IPCSN	1960
64	4+210	403 Ramificație Baia Mare Sud - Baia Mare Nord	1*3.10	FDBA	DBA	1970
65	143+726	412 Apahida - Baia Mare	1*2.50	FDP	Bolta P	1943
66	144+016	412 Apahida - Baia Mare	1*1.40	FDBS	DBA	1963
67	144+214	412 Apahida - Baia Mare	1*2.40	FDBS	DBA	1943
68	144+378	412 Apahida - Baia Mare	1*1.10	FDBS	DBA	1953
69	144+460	412 Apahida - Baia Mare	1*0.66	FDP	Dala P	1943
70	144+505	412 Apahida - Baia Mare	1*1.40	FDBS	DBA+C1	1961
71	144+729	412 Apahida - Baia Mare	1*1.20	FDP	DBA	1943
72	145+074	412 Apahida - Baia Mare	1*0.60	FDBS	Tub din beton	1943
73	145+464	412 Apahida - Baia Mare	1*0.60	FDBS	Tub din beton	1958

74	145+517	412 Apahida - Baia Mare	1*1.40	FDBS	DBA	1958
75	145+782	412 Apahida - Baia Mare	1*4.60	FDBS	DBA	1943
76	145+926	412 Apahida - Baia Mare	1*1.00	FDBS	Tub din beton	1943
77	146+219	412 Apahida - Baia Mare	1*1.00	FDBS	Tub din beton	1943
78	146+332	412 Apahida - Baia Mare	1*2.50	FDBS	DBA	1943
79	146+691	412 Apahida - Baia Mare	1*1.20	FDBS	DBA	1943
80	146+872	412 Apahida - Baia Mare	1*1.00	FDBS	Tub din beton	1943
81	147+054	412 Apahida - Baia Mare	1*1.40	FDBS	DBA	1963
82	147+242	412 Apahida - Baia Mare	1*2.40	FDBS	DBA	1943
83	147+690	412 Apahida - Baia Mare	1*0.60	FDBS	Tub din beton	1943
84	147+829	412 Apahida - Baia Mare	1*1.60	FDBS	PS 2*5*45	1964
85	148+323	412 Apahida - Baia Mare	1*0.60	FDBS	Tub din beton	1943
86	148+336	412 Apahida - Baia Mare	1*1.00	FDBS	Tub din beton	1943
87	148+843	412 Apahida - Baia Mare	1*1.00	FDBS	Tub din beton	1952
88	150+262	412 Apahida - Baia Mare	1*1.00	FDBS	Tub din beton	1943
89	150+729	412 Apahida - Baia Mare	1*0.80	FDBS	Tub din beton	1943
90	153+586	412 Apahida - Baia Mare	2*3.20	FDBS	2*C3	1973
91	153+643	412 Apahida - Baia Mare	1*4.40	FDBS	DBA	1942
92	154+581	412 Apahida - Baia Mare	1*1.10	FDP	DBA	1943
93	154+764	412 Apahida - Baia Mare	1*2.20	FDBS	C2	1949
94	155+216	412 Apahida - Baia Mare	1*1.00	FDBS	Tub din beton	1943
95	155+970	412 Apahida - Baia Mare	1*0.50	FDBS	Tub din beton	1953
96	157+167	412 Apahida - Baia Mare	1*1.30	FDBS	DBA	1956
97	158+193	412 Apahida - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1943
98	158+596	412 Apahida - Baia Mare	1*1.20	FDBS	DBA	1958
99	159+075	412 Apahida - Baia Mare	1*1.20	FDBS	DBA	1953
100	159+842	412 Apahida - Baia Mare	1*0.60	FDBS	Tub din beton	1943
101	160+497	412 Apahida - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1943
102	161+186	412 Apahida - Baia Mare	1*1.40	FDBS	PS 2*5*45	1967
103	161+597	412 Apahida - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1943
104	162+263	412 Apahida - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1944
105	163+073	412 Apahida - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1943
106	163+710	412 Apahida - Baia Mare	1*4.60	FDBS	DBA	1943
107	164+420	412 Apahida - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1943
108	165+596	412 Apahida - Baia Mare/linia I Satulung pe Someș	1*0.90	FDBS	Tub din beton	1931
109	165+596	412 Apahida - Baia Mare/linia II Satulung pe Someș	1*0.90	FDBS	Tub din beton	1931
110	165+596	412 Apahida - Baia Mare/linia III Satulung pe Someș	1*0.90	FDBS	Tub din beton	1931
111	165+596	412 Apahida - Baia Mare/linia IV Satulung pe Someș	1*0.90	FDBS	Tub din beton	1931
112	165+596	412 Apahida - Baia Mare/linia V Satulung pe Someș	1*0.90	FDBS	Tub din beton	1931
113	165+723	412 Apahida - Baia Mare/linia I Satulung pe Someș	1*2.20	FDBS	DBA	1958
114	165+723	412 Apahida - Baia Mare/linia II Satulung pe Someș	1*2.20	FDBS	DBA	1958
115	165+723	412 Apahida - Baia Mare/linia III Satulung pe Someș	1*2.20	FDBS	DBA	1958

116	165+723	412 Apahida - Baia Mare/linia IV Satulung pe Someș	1*2.20	FDBS	DBA	1958
117	165+723	412 Apahida - Baia Mare/linia V Satulung pe Someș	1*2.20	FDBS	DBA	1958
118	167+066	412 Apahida - Baia Mare	1*1.20	FDBS	Bolta B	1943
119	167+743	412 Apahida - Baia Mare	1*2.20	FDP+B	Bolta P+B	1942
120	168+648	412 Apahida - Baia Mare	1*1.40	FDBS	DBA	1968
121	169+201	412 Apahida - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1968
122	169+370	412 Apahida - Baia Mare	1*0.40	FDBS	TB	1969
123	170+282	412 Apahida - Baia Mare	1*1.35	FDBS	DBA	1969
124	170+707	412 Apahida - Baia Mare	1*0.60	FDBS	TB	1969
125	171+212	412 Apahida - Baia Mare	1*3.00	FDBA	C	2002
126	171+476	412 Apahida - Baia Mare	1*1.00	FDBS	TB	1944
127	171+850	412 Apahida - Baia Mare	1*1.00	FDBS	TB	1944
128	172+061	412 Apahida - Baia Mare	1*4.40	FDBS	DBA	1944
129	173+153	412 Apahida - Baia Mare	1*3.40	FDBS	DBA	1956
130	174+233	412 Apahida - Baia Mare	1*2.20	FDZP	BP	1956
131	174+481	412 Apahida - Baia Mare	1*1.30	FDBS	DBA	1956
132	175+212	412 Apahida - Baia Mare	1*0.80	FDBS	TB	1956
133	175+537	412 Apahida - Baia Mare	1*0.30	FDBS	TB	1956
134	176+460	412 Apahida - Baia Mare	1*2.20	FDBS	DBA	1943
135	179+281	412 Apahida - Baia Mare	1*0.80	FDBS	TB	1980
136	179+802	412 Apahida - Baia Mare	1*1.30	FDBS	TB	1967
137	180+174	412 Apahida - Baia Mare	1*4.80	FDBS	DBA	1980
138	180+213	412 Apahida - Baia Mare	1*4.80	FDBS	DBA	1980
139	0+283	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.00	FDBS	Tubular	1900
140	1+612	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*2.35	FDBS	DBA	1900
141	2+542	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.60	FDBS	PS 2*5*45	1900
142	2+847	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.60	FDBS	PS 2*5*49	1980
143	3+118	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.60	FDBS	PS 2*5*49	1979
144	3+390	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*4.40	FDBS	GIPCSN	1900
145	3+759	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.60	FDBS	PS 2*5*49	1977
146	4+110	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*2.50	FDBS	DBA	1900
147	4+378	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*2.65	FDBS	DBA	1900
148	4+670	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.60	FDBS	PS 2*5*45	1977
149	4+814	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.00	FDBS	Tubular	1900
150	5+870	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*0.60	FDBS	Tubular	1900
151	5+996	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*2.40	FDBS	PS 2*5*45	1962
152	6+547	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.50	FDBS	DBA	1900
153	6+792	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.60	FDBS	PS 2*5*45	1980
154	7+048	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.60	FDBS	PS 2*5*45	1977
155	7+553	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.60	FDBS	PS 2*5*45	1975
156	7+569	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.60	FDBS	PS 2*5*45	1980
157	8+485	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.60	FDBS	PS 2*5*45	1976
158	8+781	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.60	FDBS	PS 2*5*45	1978
159	9+124	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*0.60	FDBS	Tubular	1900

160	9+445	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.30	FDBS	DBA	1961
161	10+112	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*4.60	FDP	GIPCSN	1910
162	10+534	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*2.50	FDBS	PS 2*5*45	1962
163	11+377	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*4.50	FDP	GIPCSN	1900
164	12+045	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*1.00	FDBS	Tubular	1900
165	13+585	414 Ulmeni - Cehu Silvaniei	1*4.25	FDP	GIPCSN	1910
166	40+575	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
167	40+636	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.30	FDBS	DBA	1949
168	40+852	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.00	FDBS	BB	1949
169	41+305	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.00	FDBS	BB	1949
170	41+512	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.35	FDBS	DBA	1981
171	41+875	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.00	FDBS	BB	1949
172	42+090	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
173	42+180	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDBS	BB	1949
174	42+520	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDBS	BB	1949
175	42+585	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
176	42+690	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDBS	BB	1949
177	43+290	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.70	FDBS	TB	1974
178	43+358	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.35	FDBS	DBA	1979
179	43+453	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDBS	PS	1949
180	43+570	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.25	FDBS	DBA	1949
181	43+698	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.80	FDBS	DBA	1949
182	43+760	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.30	FDBS	TB	1949
183	43+801	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.30	FDBS	DBA	1949
184	43+952	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.50	FDBS	TB	1949
185	44+993	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.30	FDBS	DBA	1949
186	45+485	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.30	FDBS	DBA	1949
187	45+818	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDBS	BB	1949
188	46+131	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.00	FDBS	BB	1949
189	46+880	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.30	FDBS	DBA	1949
190	47+480	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.00	FDBS	BB	1949
191	47+637	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.00	FDBS	BB	1949
192	48+142	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
193	48+505	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDBS	BB	1949

194	48+575	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
195	49+508	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
196	50+080	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
197	50+181	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
198	50+414	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
199	50+948	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
200	51+024	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
201	51+096	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.00	FDBS	BB	1949
202	51+725	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.50	FDBS	BB	1950
203	52+188	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
204	52+288	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.35	FDBS	DBA	1949
205	52+523	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	DBA	1949
206	54+014	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.80	FDBS	DBA	1949
207	54+110	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.35	FDBS	DBA	1949
208	54+309	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*4.60	FDBS	BB	1949
209	54+589	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.35	FDBS	DBA	1949
210	54+820	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
211	55+103	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.30	FDBS	DBA	1949
212	55+260	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*4.00	FDBS	BB	1949
213	55+613	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.35	FDBS	DBA	1980
214	55+760	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.30	FDBS	DBA	1949
215	55+986	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
216	56+146	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.40	FDBS	PS	1949
217	56+336	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.25	FDBS	DBA	1949
218	56+690	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.35	FDBS	DBA	1949
219	57+155	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.40	FDBS	TB	1949
220	57+256	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.25	FDBS	DBA	1949
221	57+463	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.25	FDBS	DBA	1949
222	57+735	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.35	FDBS	DBA	1949
223	57+807	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.35	FDBS	DBA	1949
224	57+905	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.35	FDBS	DBA	1949
225	58+262	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*4.00	FDBS	DBA	1949
226	58+355	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949

227	58+681	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
228	58+769	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	TB	1949
229	58+953	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1949
230	59+085	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	TB	1949
231	59+282	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.50	FDBS	DBA	1986
232	0+720	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDBS	TB	1913
233	1+056	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.85	FDZP	IPCSN	1913
234	1+264	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
235	1+356	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
236	1+396	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
237	1+499	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
238	1+599	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
239	1+631	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	BB	1913
240	1+737	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.30	FDZP	IPCSN	1913
241	1+976	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.40	FDBS	PS	1959
242	2+590	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
243	2+665	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
244	2+996	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.35	FDBS	DBA	1965
245	3+204	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.60	FDBS	PS	1960
246	3+310	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.10	FDBS	PS	1913
247	3+360	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.40	FDZP	IPCSN	1913
248	3+622	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.65	FDZP	DP	1913
249	3+884	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.54	FDZP	IPCSN	1913
250	3+950	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.65	FDBS	DP	1913
251	4+076	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.30	FDBS	DBA	1960
252	4+300	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	TB	1913
253	4+415	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.40	FDZP	IPCSN	1913
254	4+572	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	TB	1913
255	4+753	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
256	4+896	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*4.62	FDBS	IPCSN	1974
257	4+954	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
258	5+038	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	TB	1913
259	5+252	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.70	FDZP	DP	1913

260	5+343	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	TB	1913
261	5+419	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.70	FDZP	DP	1913
262	5+518	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.95	FDBS	TB	1913
263	5+728	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*4.35	FDBS	GBA	1913
264	5+987	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
265	6+018	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
266	6+061	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
267	6+149	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
268	6+274	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
269	6+452	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.70	FDBS	IPCSN	1913
270	6+697	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.40	FDBS	IPCSN	1950
271	6+855	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	TB	1913
272	7+046	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	TB	1913
273	7+275	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
274	7+383	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
275	7+619	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
276	8+278	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.35	FDBS	DBA	1958
277	10+505	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDBS	TB	1952
278	12+456	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.93	FDBS	IPCSN	1953
279	12+626	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.10	FDBS	DBA	1996
280	12+712	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.50	FDBS	DBA	1956
281	15+114	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*4.00	FDBS	DBA	1996
282	15+637	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	TB	1913
283	15+889	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
284	16+181	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	C	1996
285	18+115	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	TB	1998
286	19+778	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDBS	BB	1960
287	21+725	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	TB	1913
288	21+905	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.50	FDBS	TB	1913
289	22+534	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.00	FDBS	C	1980
290	22+827	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	TB	1913
291	23+114	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.40	FDBS	C	1995
292	23+669	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.45	FDBS	TB	1995

293	24+127	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
294	24+389	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.35	FDBS	DBA	1929
295	24+961	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
296	25+014	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	TB	1913
297	25+164	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.55	FDBS	TB	1913
298	25+277	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.70	FDBS	TB	1913
299	25+538	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.70	FDBS	DBA	1957
300	25+731	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.50	FDBS	TB	1913
301	26+153	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.30	FDBS	DBA	1978
302	26+696	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.80	FDBS	IPCSN	1950
303	27+057	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.40	FDBS	TB	1996
304	27+350	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDBS	PS	1969
305	27+465	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.50	FDBS	TB	1913
306	27+781	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	TB	1913
307	28+264	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.60	FDBS	TB	1913
308	28+989	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.40	FDBS	IPCSN	1950
309	30+008	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.80	FDBS	DBA	1996
310	31+905	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.25	FDBS	DBA	1942
311	32+617	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.30	FDBS	DBA	1947
312	225+892	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.90	FDBS	DBA	1942
313	226+462	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.90	FDBS	DBA	1914
314	226+737	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.90	FDBS	DBA	1914
315	227+152	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDBS	BB	1873
316	227+789	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.90	FDBS	DBA	1914
317	228+042	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.30	FDBS	DBA	1914
318	228+077	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.30	FDBS	DBA	1914
319	228+798	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.27	FDBS	DBA	1955
320	229+734	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.50	FDBS	DBA	1993
321	230+164	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.50	FDZP	DP	1993
322	231+060	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDBS	DBA	1993
323	231+190	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.08	FDBS	DBA	1954
324	231+324	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.35	FDBS	DBA	1963

325	231+664	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*4.00	FDZP	DP	1894
326	232+315	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.17	FDZP	DP	1948
327	232+775	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.35	FDBA	DBA	1967
328	233+097	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.40	FDBS	DBA	1970
329	233+235	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.40	FDBS	DBA	1971
330	233+432	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.35	FDBS	DBA	1963
331	233+520	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.50	FDBS	TB	1893
332	233+580	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*0.50	FDBS	TB	1893
333	233+741	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.30	FDZP	DBA	1937
334	234+118	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.30	FDBS	DBA	1993
335	235+206	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*4.80	FDBS	DBA	1993
336	235+778	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.30	FDBS	DBA	1993
337	236+555	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.00	FDBS	BB	1966
338	237+053	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.55	FDBA	DBA	1993
339	237+316	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.80	FDBS	DBA	1993
340	237+473	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.10	FDZP	DP	1993
341	237+745	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.50	FDZP	DBA	1937
342	238+097	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDZP	BP	1948
343	238+162	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDZP	BP	1893
344	238+554	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.35	FDBS	DBA	1964
345	238+990	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.20	FDZP	DP	1893
346	239+091	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.50	FDZP	BP	1882
347	239+227	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDZP	BP	1895
348	239+350	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDZP	BP	1937
349	239+442	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDZP	BP	1895
350	239+582	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.35	FDBS	DBA	1967
351	239+775	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDZP	BP	1895
352	239+950	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.35	FDBS	DBA	1967
353	240+132	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDZP	BP	1894
354	240+291	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.35	FDZP	TB	1994
355	240+620	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*4.00	FDZP	DBA	1994
356	240+887	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDZP	DP	1937
357	240+959	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.30	FDBS	DBA	1953

358	241+075	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDZP	BP	1892
359	241+165	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.00	FDZP	BP	1893
360	241+327	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.80	FDZP	DBA	1994
361	241+588	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*4.50	FDBS	DBA	1994
362	241+652	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.30	FDBS	DBA	1898
363	241+945	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.30	FDBS	DBA	1961
364	242+305	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.35	FDBS	DBA	1953
365	242+538	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.10	FDBA	DBA	1953
366	242+707	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.30	FDBS	DBA	1893
367	242+950	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDZP	BP	1893
368	243+362	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.00	FDBS	C	1994
369	245+012	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*3.30	FDBS	DBA	1938
370	245+163	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*2.00	FDBS	BP	1882
371	245+410	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	1*1.10	FDZP	DP	1882
372	33+542	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.00	FDBS	PS	1913
373	33+957	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.00	FDBS	PS	1913
374	35+061	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*3.35	FDBS	DBA	1960
375	36+058	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*0.50	FDBS	PS	1960
376	36+348	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.00	FDBS	PS	1913
377	36+469	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.65	FDBS	PS	1913
378	37+395	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.00	FDBS	TB	1913
379	37+468	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*0.60	FDBS	TB	1913
380	38+216	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.00	FDZP	PS	1948
381	38+984	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.00	FDBS	IPCSN	1960
382	39+130	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.80	FDBS	PS	1913
383	39+289	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*3.40	FDBS	IPCSN	1958
384	39+434	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.95	FDBS	IPCSN	1964
385	40+125	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.00	FDBS	IPCSN	1913
386	40+217	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.90	FDBS	IPCSN	1913
387	40+373	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*0.60	FDBS	TB	1913
388	41+051	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*0.65	FDBS	TB	1913
389	41+234	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*3.00	FDBS	IPCSN	1913
390	41+521	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.83	FDBS	IPCSN	1913
391	41+835	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*3.00	FDBS	PS	1960
392	41+869	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.60	FDBS	PS	1964
393	42+138	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*0.60	FDBS	TB	1913
394	42+305	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.60	FDBS	PS	1961
395	42+455	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.95	FDBS	PS	1913
396	42+577	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.20	FDBS	PS	1913

397	42+852	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.60	FDBS	IPCSN	1961
398	42+913	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.60	FDBS	PS	1959
399	43+087	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.80	FDBS	PS	1960
400	43+393	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.95	FDBS	PS	1961
401	43+507	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.90	FDBS	PS	1913
402	43+614	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.00	FDBS	TB	1913
403	43+747	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.00	FDBS	TB	1913
404	43+822	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.35	FDBS	DBA	1967
405	43+908	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.40	FDBS	DBA	1967
406	44+337	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.00	FDBS	PS	1962
407	44+637	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*3.00	FDBS	PS	1913
408	45+470	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*0.65	FDBS	TB	1913
409	45+780	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.00	FDBS	TB	1913
410	45+862	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.00	FDBS	TB	1913
411	45+942	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.80	FDBS	PS	1913
412	46+040	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.00	FDBS	DBA	1929
413	46+100	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.00	FDBS	TB	1913
414	46+352	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*0.60	FDBS	TB	1913
415	46+508	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.35	FDBS	DBA	1929
416	46+631	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.00	FDBS	DBA	1929
417	46+793	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.00	FDBS	DBA	1913
418	46+964	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.35	FDBS	TB	1929
419	47+390	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.70	FDBS	TB	1913
420	47+924	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.90	FDBS	IPCSN	1926
421	48+004	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.60	FDBS	PS	1968
422	48+185	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.50	FDBS	DBA	1929
423	48+315	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.00	FDBS	DBA	1929
424	48+478	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.45	FDBS	IPCSN	1974
425	48+736	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.35	FDBS	DBA	1962
426	48+977	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.60	FDBS	PS	1959
427	49+127	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.90	FDBS	IPCSN	1967
428	49+261	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.00	FDBS	TB	1913
429	49+395	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.50	FDBS	PS	1961
430	49+583	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.60	FDBS	PS	1970
431	49+749	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.85	FDBS	DBA	1969
432	49+862	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.60	FDBS	PS	1960
433	50+100	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.35	FDBS	DBA	1962
434	50+273	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.35	FDBS	DBA	1963
435	50+353	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.35	FDBS	DBA	1967
436	50+505	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.35	FDBS	DBA	1913
437	50+595	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.00	FDBS	TB	1913
438	50+829	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*0.80	FDBS	TB	1970
439	51+210	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.50	FDBS	PS	1913
440	51+677	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*0.60	FDBS	TB	1913
441	51+853	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*0.65	FDBS	TB	1913

442	51+945	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.40	FDBS	PS	1913
443	52+387	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*0.60	FDBS	TB	1913
444	53+388	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*2.40	FDBS	DBA	1913
445	53+737	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.00	FDBS	TB	1914
446	53+870	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.50	FDBS	DBA	1929
447	53+945	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*0.70	FDBS	TB	1914
448	54+125	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*0.90	FDBS	TB	1914
449	54+325	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*1.00	FDBS	TB	1914
450	41+240	423 Vișeu de Jos - Borșa	1*4.00	FDBS	DBA	1949
451	205+990	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	3*3.22	FDBS	TM	2003
452	208+187	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*2.35	FDBS	DBA	1929
453	209+237	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*2.35	FDBS	DBA	1991
454	210+067	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*3.35	FDBS	DBA	1953
455	210+271	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*1.40	FDBS	DBA	1962
456	210+778	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*2.40	FDBS	DBA	1946
457	211+089	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*1.30	FDBS	DBA	1929
458	211+470	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*1.40	FDBS	DBA	1959
459	212+131	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*1.35	FDBS	DBA	1962
460	212+520	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*0.80	FDBS	TB	1991
461	213+035	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*4.40	FDBS	DBA	1960
462	213+074	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*1.40	FDBS	DBA	1956
463	213+736	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*1.40	FDBS	DBA	1991
464	213+975	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*1.60	FDBS	DBA	1991
465	214+282	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*3.10	FDBS	DBA	1991
466	216+277	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*2.10	FDBA	DBA	1967
467	217+524	429 Câmpulung la Tisa-Sighetu Marmației	1*0.90	FDZP	DP	1893

Sursa: SUCURSALA REGIONALĂ DE CĂI FERATE CLUJ, 2022

În prezent, rețeaua feroviară a județului Maramureș este deservită și de 5 tuneluri, cu lungimi ce variază de la câțiva zeci de metri până la tunelul Maramureș cu o lungime de 2,39 km, toate fiind amplasate pe CF 422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației. Acestea au fost proiectate și executate doar pentru a susține libera trecere a unui singure linii și au, de asemenea, o vechime de peste 60 ani sau chiar mai mare (Tabelul 66).

Tabelul 66. Caracteristici ale lucrărilor de artă – tunele situate pe raza S.R.C.F. Cluj, județul Maramureș

Nr. crt.	Pozitia km.	Numărul și denumirea liniei pe care se află	Denumirea	Lungimea (m)	PIF
1	37+618-40+008	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmației	Maramureș	2390	1950

2	42+916-43+028	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	Dragoș Vodă	112	1950
3	53+264-54+004	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	Drăgoiasa	740	1950
4	3+682-3+835	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	Runcul	153	1913
5	239+679-239+731	422 Salva - Vișeu de Jos - Sighetu Marmăției	Stânca	52	1958

Notă: Tunelul "Maramureș" se află pe raza județului Maramureș începând de la km. c.f. 39+135 între Dealu Ștefăniței – Săcel.

Această situație generală constatată în cazul podurilor și a podețelor, precum și a altor elemente de infrastructură feroviară de pe raza județului Maramureș, conduc la concluzia că rețeaua de căi ferate de pe teritoriul județului Maramureș este caracterizată de un grad de vulnerabilitate ridicat (vechimea și gradul ridicat de uzură a dotărilor) și nu mai poate susține traficul feroviar actual și de perspectivă la parametrii și cerințele moderne, rezultând necesitatea clară de modernizare. Este necesar să fie desemnată ca prioritate de investiții în infrastructura de transport județeană pentru a evita atingerea nivelului de incapacitate de exploatare a rețelei datorită gradului ridicat de uzură, pentru a valorifica oportunitățile de dezvoltare a serviciilor de transport a populației și mărfurilor, sub forma unui mod de transport prietenos cu mediul și cât mai puțin poluant, într-un context de dezvoltare bazat pe principiile sustenabilității și a eficienței energetice.

2.2.5. Infrastructura de servicii în stațiile de cale ferată (DRR CFR 2022, Anexa 9a)

Documentul de referință CFR (2022) prezintă detaliat 12 stații CF din județul Maramureș, aparținând de Regionala Cluj. O sinteză a infrastructurilor de servicii disponibile și a serviciilor oferite în cadrul acestora este prezentată în Tabelul 67.

Toate gările CF analizate furnizează servicii de transport călători, transport marfă și transport excepțional, cu caracter de bază, suplimentar sau auxiliar. De asemenea, indiferent de numărul de linii, acestea sunt cu funcționare permanentă în cazul fiecărei stații. Operatorii care își desfășoară activitatea în aceste gări sunt: CN CF CFR SA, S.N.T.F.C. CFR Călători S.A., și S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. în perspectivă sunt planificate schimbări în ceea ce privește desfășurarea activităților pe anumite linii, după cum urmează:

- stația Baia Mare – 4 linii propuse la casare (infrastructurile 8, 9, 10 și 13);
- stația Bocicoi – 1 linie propusă la casare (linia 4 cale largă);
- stația Cămara Sighet – 2 linii propuse la casare (linia 4 cale largă și linia 5 cale normală);
- stația Satulung pe Someș – 1 linie propusă la casare (linia 5);
- stația Sighetu Marmăției – 3 linii propuse la casare (infrastructurile 13, 14 și 15);
- stația Vișeu de Jos – 1 linie propusă la casare (linia 7).

Tabelul 67. Sinteza fișelor gărilor CF din județul Maramureș privind infrastructurile de servicii, în anul 2021

Nr. crt.	Denumire stație CF	Nr. linii	Tip cale (normală/l argă) Nr. linii	Destinația serviciilor (călători/ marfă/ excepționale)	Opera-tori	Emitere legitimații călătorie	Posibilitate staționare (DA/NU)	Lungime maximă tren (m)	Tonaj maxim (tone) (locomotiva DA/DHC)	Caracterul serviciilor oferite De bază/ Suplimentare/ Auxiliare
----------	--------------------	-----------	-------------------------------------	--	------------	-------------------------------	---------------------------------	-------------------------	--	---

1	Baia Mare	17	Normală (17)	Călători Marfă Excepționale	CN CF CFR SA SNTFC CFR Călători SA	DA	DA	600	1500 (DA/DHC)	De bază Suplimentare Auxiliare
2	Bocicoi	5	Normală (2) Largă (3)	Călători Marfă Excepționale	CN CF CFR SA	DA	DA	500	1200 (DA) 500 (DHC)	De bază Suplimentare Auxiliare
3	Buşag	4	Normală (4)	Călători Marfă Excepționale	CN CF CFR SA	DA	DA	600	650 (DA/ DHC)	De bază Suplimentare Auxiliare
4	Cămara Sighet – Cluj	6	Normală (4) Largă (2)	Călători Marfă Excepționale	CN CF CFR SA S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. SNTFC CFR Călători SA	NU	DA	455	1000 (DA) 740 (DHC) - cale normală, 520 (DHC) - cale largă	De bază Suplimentare
5	Câmpulung la Tisa	5	Normală (3) Largă (2)	Călători Marfă Excepționale	CN CF CFR SA	NU	DA	550	500 (DA) 350 (DHC)	De bază Suplimentare
6	Leordina	4	Normală (4)	Călători Marfă Excepționale	CN CF CFR SA SNTFC CFR Călători SA	DA	DA	400	700 (DA) 371 (DHC)	De bază Suplimentare Auxiliare
7	Săcel	3	Normală (3)	Călători Marfă Excepționale	CN CF CFR SA SNTFC CFR Călători SA	DA	DA	500	560 (DA/DHC)	De bază Suplimentare Auxiliare
8	Satulung pe Someș	5	Normală (5)	Călători Marfă Excepționale	CN CF CFR SA	DA	DA	600	660 (DA/ DHC)	De bază Suplimentare Auxiliare
9	Seini	4	Normală (4)	Călători Marfă Excepționale	CN CF CFR SA	DA	DA	600	900 (DA/ DHC)	De bază Suplimentare Auxiliare
10	Sighetu Marmației	21	Normală (18) Largă (3)	Călători Marfă Excepționale	CN CF CFR SA SNTFC CFR Călători SA	DA	DA	450	1360 (DA) 500 (DHC) - cale normală, 800 tone - cale largă	De bază Suplimentare Auxiliare
11	Valea Vișeuului	9	Normală (6) Largă (3)	Călători Marfă Excepționale	CN CF CFR SA	NU	DA	500	1360 (DA) 500 (DHC) 800 (UZ)	De bază Suplimentare

12	Vișeu de Jos - Cluj	7	Normală (7)	Călători Marfă Excepționale	CN CF CFR SA S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A.	NU	DA	500	1000 (DA) 400 (DA)	De bază Suplimentare
----	---------------------	---	-------------	-----------------------------------	---	----	----	-----	-----------------------	-------------------------

2.2.6. Volumul de trafic marfă și călători

Volumul traficului de mărfuri și de persoane în cadrul județului Maramureș se realizează pe trei direcții: estic – nord-estic, sud-vestic și nord-vestic al județului:

- dinspre județul Bistrița-Năsăud (Salva) pe direcția Săcel – Iza hm – Vișeu de Jos (de unde se ramifică linia neinteroperabilă 410 pe direcția Vișeu de Sus – Moisei – Borșa) – Bocicoel – Leordina – Petrova – Vișeu Bistra – Valea Vișeului – Lunca la Tisa – Bocicoi – Tisa – Cămara Sighet – Sighetu Marmăției – Câmpulung la Tisa;
- dinspre județul Sălaj (Jibou) pe direcția Țicău – Ulmeni Sălaj – Mireșu Mare – Fersig – Satulung pe Someș - Lăpușel – Săsar – Baia Mare;
- dinspre județul Satu Mare (Satu Mare) pe direcția Seini – Ilba – Cicârlău – Bușag – Baia Mare.

În acest sens, rezultă că județul Maramureș dispune de conectivitate directă cu trei dintre județele Regiunii Nord-Vest. Totuși, remarcăm conectivitatea redusă a centrelor urbane din cadrul județului, dintre cele 13 orașe, doar cinci fiind conectate la rețeaua feroviară (Baia Mare, Sighetu Marmăției, Vișeu de Sus, Seini și Ulmeni). Mai mult, deși rețeaua feroviară are aspect circular, străbătând teritoriul periferic al județului pe extremitățile nord-est, sud-est, sud-vest și vest, zona nordică a județului rămâne neconectată cu centrul urban principal – Baia Mare (zona centrală a județului depinde integral de infrastructura rutieră de transport), **iar deplasarea între centrele urbane conectate la rețeaua de transport feroviar nu are legătură directă cu municipiul reședință de județ, deplasarea prin ocolire determinând timp îndelungat de călătorie (ex. Sighetu Marmăției – Baia Mare, durata 9h 47min).**

Din punct de vedere al volumului de trafic al trenurilor de persoane în cadrul județului în anul 2019, remarcăm fluxul cel mai intens spre și dinspre destinația Baia Mare conectând județele Sălaj, Cluj și Bistrița-Năsăud, numărul trenurilor de transport călători fiind aproape dublu față de cele spre destinația Sighetu Marmăției și cu o treime mai mare decât fluxul înregistrat dinspre și înspre Baia Mare pe direcția Satu Mare. Totuși, variația numărului de trenuri de transport călători arată o dinamică negativă în perioada 2015-2019, pe toate direcțiile, scăderile volumului de trafic trenuri variind între 3% și 35%. Cele mai notabile scăderi în numărul de trenuri de călători se observă pe direcția Satu Mare – Baia Mare, în timp ce cele mai mici scăderi sunt înregistrate pe direcția Jibou – Baia Mare (Tabelul 68).

Tabelul 68. Variația numărului de trenuri transport călători pe rețeaua interoperabilă de căi ferate din județul Maramureș (2015-2019)

Nr. crt.	Denumire stație	2015	2016	2017	2018	2019	Variația relativă 2015-2019 (%)
1	Săcel (hm)	4241	4376	4369	3369	3285	-22,55

2	Iza (hm)	4245	4376	4369	3376	3285	-22,61
3	Vișeu de Jos (st)	5398	5311	5293	4179	4044	-25,08
4	Bocicoel (hc)	6552	6249	6216	4986	4803	-26,69
5	Leordina (h)	6552	6249	6216	4986	4803	-26,69
6	Leordina (st)	6552	6252	6216	4986	4803	-26,69
7	Petrova (hm)	6555	6252	6220	4986	4803	-26,73
8	Vișeu Bistra (hc)	6555	6252	6220	4986	4803	-26,73
9	Valea Vișeului (st)	7183	6745	6818	5493	5643	-21,44
10	Lunca la Tisa (hc)	7815	7234	7417	6001	6482	-17,05
11	Bocicoi (hm)	7818	7238	7420	6001	6479	-17,13
12	Tisa (h)	7818	7238	7420	6001	6475	-17,18
13	Cămara Sighet (hm)	7822	7238	7424	5997	6475	-17,22
14	Sighetu Marmăției (st)	3913	3621	3712	2997	3238	-17,26
15	Câmpulung la Tisa (st)	0	0	0	0	0	0,00
16	Țicău (hc)	13114	12118	11494	9643	13447	2,53
17	Ulmeni Sălaj (st)	13104	12111	11490	9636	13439	2,56
18	Mireșu Mare (hm)	13093	12103	11483	9629	13432	2,59
19	Fersig (hc)	13093	12103	11483	9629	13432	2,59
20	Satulung pe Someș (hm)	13089	12103	11487	9632	13432	2,62
21	Lăpușel (h)	13085	11370	4	0	0	-100,00
22	Baia Mare (st)	11633	10983	9862	8129	9979	-14,21
23	Bușag (hm)	10191	9866	8253	6625	6537	-35,85
24	Cicârlău (hc)	10191	9866	8253	6625	6534	-35,89
25	Ilba (hc)	10191	9866	8253	6625	6534	-35,89
26	Săbișa (hc)	10191	9866	8253	6625	6534	-35,89
27	Seini (st)	10191	9870	8253	6625	6537	-35,85

Sursa: SN CFR SA – direcția trafic (2021)

Din punct de vedere al volumului de trafic a trenurilor de mărfuri în cadrul județului în anul 2019, remarcăm fluxul cel mai intens între Baia Mare și Jibou (jud. Sălaj), urmat de două sectoare cu aproximativ același volum de trenuri de marfă: 1. Săcel hm – Iza hm – Vișeu de Jos – Bocicoel hc – Leordina h (conectând județele Bistrița-Năsăud – Maramureș) și 2. Seini – Săbișa – Ilba – Cicârlău – Bușag – Baia Mare (conectând județele Satu Mare – Maramureș).

Cel mai redus trafic de mărfuri se realizează pe sectorul Petrova – Sighetu Marmăției (de peste 10 ori mai mic decât traficul pe celelalte trei sectoare de cale ferată). Totuși, variația numărului de trenuri de transport marfă în perioada 2015-2019 arată atât o dinamică negativă, pe sectoarele Săcel – Vișeu Bistra, Țicău – Baia Mare și Seini – Baia Mare, scăderile variind între 11% și 78%, dar și o dinamică pozitivă pe sectorul Valea Vișeului – Sighetu Marmăției, cu valori de creștere între 35% și 130% (Tabelul 69).

Tabelul 69. Variația numărului de trenuri transport marfă pe rețeaua interoperabilă de căi ferate din județul Maramureș (2015-2019)

Nr. crt.	Denumire stație	2015	2016	2017	2018	2019	Variația relativă 2015-2019 (%)
----------	-----------------	------	------	------	------	------	---------------------------------

1	Săcel (hm)	829	679	460	332	314	-62,11
2	Iza (hm)	697	613	449	310	285	-59,16
3	Vișeu de Jos (st)	704	628	445	252	274	-61,14
4	Bocicoel (hc)	704	624	449	212	274	-61,14
5	Leordina (h)	704	624	445	212	274	-61,14
6	Leordina (st)	383	383	259	124	164	-57,14
7	Petrova (hm)	62	142	73	33	55	-11,76
8	Vișeu Bistra (hc)	62	142	73	33	55	-11,76
9	Valea Vișeului (st)	62	124	80	40	84	35,29
10	Lunca la Tisa (hc)	62	110	91	47	113	82,35
11	Bocicoi (hm)	69	120	110	69	142	105,26
12	Tisa (h)	77	135	124	91	175	128,57
13	Cămara Sighet (hm)	102	193	139	113	237	132,14
14	Sighetu Marmăției (st)	66	128	77	69	150	127,78
15	Câmpulung la Tisa (st)	0	0	0	0	0	0,00
16	Țicău (hc)	1201	566	299	226	347	-71,12
17	Ulmeni Sălaj (st)	1190	551	256	212	310	-73,93
18	Mireșu Mare (hm)	1179	537	208	193	274	-76,78
19	Fersig (hc)	1179	537	208	193	274	-76,78
20	Satulung pe Someș (hm)	1504	613	208	193	325	-78,40
21	Lăpușel (h)	1825	672	0	0	0	-100,00
22	Baia Mare (st)	610	336	153	296	193	-68,26
23	Bușag (hm)	1099	332	175	336	263	-76,08
24	Cicârlău (hc)	840	296	175	153	296	-64,78
25	Ilba (hc)	840	296	175	153	296	-64,78
26	Săbișa (hc)	840	296	175	153	296	-64,78
27	Seini (st)	832	296	179	161	292	-64,91

Sursa: SN CFR SA – direcția trafic (2021)

2.2.7. Serviciile de transport public feroviar

Pentru a ilustra contribuția serviciilor de transport feroviar la mobilitatea călătorilor, a fost analizată circulația trenurilor dinspre Baia Mare, municipiul reședință de județ, către localitățile incluse în zona metropolitană Baia Mare și către cele 12 centre urbane ale județului. Cu ajutorul paginii oficiale a CFR călători (<https://mersultrenurilor.infofer.ro/ro-RO/Statie/Baia-Mare?Date=12.04.2022>) au fost determinate următoarele aspecte: disponibilitatea serviciilor de transport pe rutele propuse, distanța și timpii de parcurs, operatorii, viteza de rulare pe cale (Tabelul 70, Figura 50).

Tabelul 70. Caracteristici ale serviciului de transport public feroviar de călători în zona metropolitană Baia Mare și centrele urbane ale județului

Nr. crt.	Localitate plecare/ Gară	Localitate intermediară	Localitate destinație/ Gară	Distanța pe sens (km)	Nr. trenuri	Durata călătoriei	Conexiune Directă/ Indirectă	Operatori
1	Baia Mare	-	Baia Sprie	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-

2	Baia Mare	-	Cavnic	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
3	Baia Mare	Bușag – Cicârlău – Ilba - Săbișa hc	Seini	24-25	6	Min: 36 min Max: 53 min	Direct	CFR Călători (5) Interregional Călători (1)
4	Baia Mare	-	Șomcuta Mare	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
5	Baia Mare	-	Tăuții Măgherauș	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
6	Baia Mare	-	Cernești	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
7	Baia Mare	Bușag	Cicârlău	14	6	Min: 19 min Max: 32 min	Direct	CFR Călători (5) Interregional Călători (1)
8	Baia Mare	-	Coaș	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
9	Baia Mare	-	Coltău	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
10	Baia Mare	-	Copalnic-Mănăstur	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
11	Baia Mare	-	Dumbrăvița	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
12	Baia Mare	-	Groși	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
13	Baia Mare	Satulung pe Someș - Fersig hc	Mireșu Mare Hm	25-26	15	Min: 24 min Max: 35 min	Directă	CFR Călători (10) Interregional Călători (5)
14	Baia Mare	-	Recea	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
15	Baia Mare	-	Remetea Chioarului	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
16	Baia Mare	-	Satulung pe Someș	15	14	Min: 14 min Max: 16 min	Direct	CFR Călători (9) Interregional Călători (5)
17	Baia Mare	-	Săcălășeni	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
18	Baia Mare	-	Valea Chioarului	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-

19	Baia Mare	Satulung pe Someș - Fersig hc - Mireșu Mare hm - Ulmeni Sălaj – Benesat - Someș Odorhei – Jibou – Surduc Sălaj - Ciocmani hc - Băbuțeni - Letca – Ileanda – Gâlgău – Dej Călători – Dej - Reteag – Ciceu Cristur hc – Coldău - Beclean pe Someș - Cociu hc - Mogoșeni Hm - Nimigea hc – Nimigea - Mititei hc – Salva - Coșbuc – Bichigiu - Telciu Hm – Fiezel - Fiad Hm - Romuli Hm - Dealul Ștefăniței – Săcel - Iza Hm - Vișeu de Jos - Bocicoel hc - Leordina hc – Leordina - Petrova Hm - Vișeu Bistra hc - Valea Vișeului - Lunca la Tisa hc – Bocicoi - Crăciunești hc - Tisa h - Cămara Sighet	Sighetu Marmăției	298	2	Min: 12h 47 min Max: 16h 6 min	Indirect 2/3 opriri cu schimb de tren	CFR Călători (2)
20	Baia Mare	-	Borșa	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
21	Baia Mare	-	Vișeu de Sus	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
22	Baia Mare	-	Târgu Lăpuș	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
23	Baia Mare	Satulung pe Someș Fersig hc Mireșu Mare hm	Ulmeni Sălaj	31-32	13	Min: 26 min Max: 41 min	Direct	CFR Călători (8) Interregional Călători (5)
24	Baia Mare	Satulung pe Someș - Fersig hc - Mireșu Mare hm - Ulmeni Sălaj – Benesat – Someș Odorhei - Jibou – Surduc Sălaj – Ciocmani hc – Băbuțeni - Letca – Ileanda – Gâlgău – Cățcău - Dej Călători – Dej – Reteag - Ciceu Cristur hc – Coldău - Beclean pe Someș - Cociu hc - Mogoșeni Hm - Nimigea hc – Nimigea - Mititei hc – Salva - Coșbuc – Bichigiu - Telciu Hm – Fiezel - Fiad Hm - Romuli Hm - Dealul Ștefăniței - Săcel	Săliște de Sus (Iza hm)	232	2	Min: 13h 55 min Max: 20h 15 min	Indirect 2/3 opriri cu schimb de tren	CFR Călători (2)

25	Baia Mare	-	Dragomirești	-	-	-	Nu există servicii de transport pe calea ferată	-
----	-----------	---	--------------	---	---	---	---	---

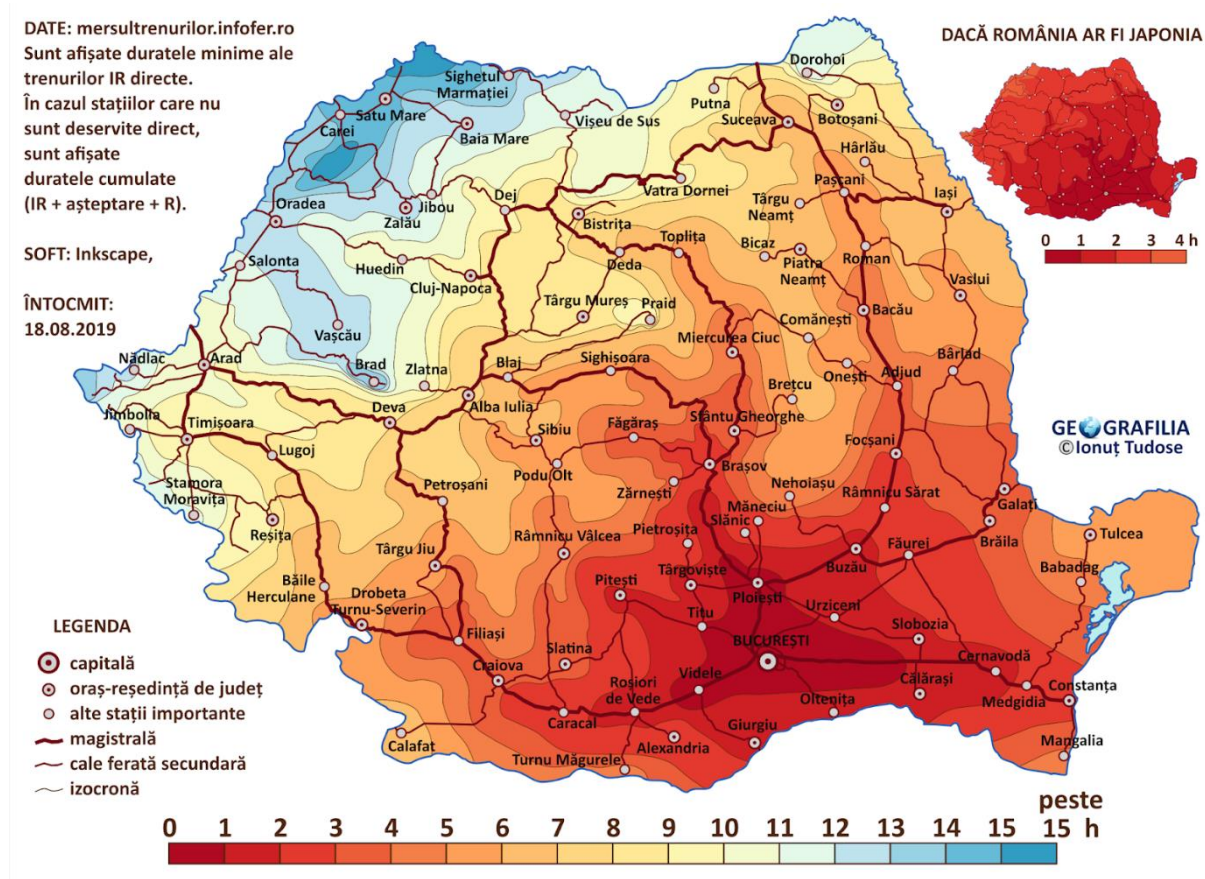


Figura 50. Durata călătoriei cu trenul în România pornind din București

Sursa: <http://geografilia.blogspot.com/2019/08/durata-calatoriei-cu-trenul-in-romania.html>

Transportul feroviar public de călători la nivelul zonei metropolitane Baia Mare ilustrează o conectivitate redusă între Municipiul Baia Mare și cele 18 UAT-uri componente, pe calea ferată fiind conexiuni doar cu destinațiile Seini (prin Bușag, Cicârlău, Ilba și Săbișa) spre sud-vest și Mireșu Mare (prin Satulung pe Someș - Fersig) spre nord-vest. Acest fapt denotă dependența ridicată de transportul public rutier în cadrul zonei metropolitane.

Durata călătoriei cu trenul arată viteze diferite de deplasare. De exemplu, pe direcția Baia Mare – Mireșu Mare, durata călătoriei reflectă o viteză de deplasare care variază 45km/h și 72km/h, în timp ce, pe direcția Seini, durata călătoriei reflectă o viteză de deplasare între 28 km/h și 40km/h.

Din perspectiva conectivității între municipiul reședință de județ (Baia Mare) și celelalte 12 centre urbane ale județului Maramureș, menționăm faptul că nu există servicii de transport persoane pe calea ferată pentru destinațiile Dragomirești, Târgu Lăpuș, Vișeu de Sus, Borșa, Baia Sprie, Cavnic, Șomcuta Mare, Tăuții Măgherauș.

Orașele care au conexiune directă pe calea ferată cu municipiul Baia Mare sunt Seini și Ulmeni Sălaj. Indirect, circulația cu trenul implicând opriri și schimb de trenuri, există legături cu municipiul Sighetu Marmatiei și orașul Săliștea de Sus.

Serviciile de transport feroviar sunt oferite de 2 operatori: CFR Călători și Interregional Călători.

2.2.8. Infrastructura feroviară. Perspective de dezvoltare

În ultimii 15 ani, nu s-au realizat lucrări de modernizare a infrastructurii feroviare. Totuși, conform CFR – Direcția Linii (2022), sunt programate și în curs de implementare lucrări de modernizare ale intersecțiilor la nivel, finanțate de la bugetul de stat, în valoare totală de 3.951.000 lei, după cum urmează:

- 1). Modernizare trecere la nivel km 0+188, Linia CF L415 Ram. Satulung – Bușag în stația Baia Mare.
- 2). Modernizare trecere la nivel km 177+857, Linia CF Apahida – Baia Mare în stația Baia Mare.
- 3). Modernizare trecere la nivel km 222+332, Linia CF Salva – Sighetu Marmăției în stația Cămara Sighet.
- 4). Modernizare trecere la nivel km 228+045, Linia CF Salva – Sighetu Marmăției, între stațiile Cămara Sighet – Bocicoi.
- 5). Modernizare trecere la nivel km 26+665, Linia CF Salva – Sighetu Marmăției, între stațiile Leordina – Vișeu de Jos.
- 6). Modernizare trecere la nivel km 18+638, Linia CF Salva – Sighetu Marmăției, între stațiile Leordina – Valea Vișeului.
- 7). Modernizare trecere la nivel km 21+020, Linia CF Salva – Sighetu Marmăției, între stațiile Leordina – Vișeu de Jos.
- 8). Modernizare trecere la nivel km 23+652, Linia CF Salva – Sighetu Marmăției, între stațiile Leordina – Vișeu de Jos.
- 9). Modernizare trecere la nivel km 12+410, Linia CF Salva – Sighetu Marmăției, între stațiile Leordina – Valea Vișeului.

În Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare 2021-2025, sunt prevăzute lucrări de modernizare care includ infrastructura feroviară de pe teritoriul județului Maramureș în acord cu prevederile incluse în Masterplanul General de Transport al României (2016), dar nu cu caracter de maximă prioritate, ceea ce înseamnă că sunt prevăzute pentru orizont post 2030: lucrări de refacție pe sectorul Dej – Baia Mare – Satu Mare. Acest sector propus pentru reabilitare face parte din totalul de 1395 km lungime desfășurată a liniilor curente și directe la nivel național, lungime prevăzută pentru refacționare prin programul cadru de recuperare a restanțelor privind refacția liniilor curente și directe (SDIF 2021-2025).

De asemenea, pentru creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă, se propun măsuri de interconectare cu alte moduri de transport – transport aerian de persoane – în acest caz, Aeroportul Internațional Maramureș, parte din rețeaua TEN-T globală. Sectorul Dej – Baia Mare – Satu Mare apare ca prioritate pentru dezvoltare orizont 2030, cu abordare segmentată: 1. Sectorul Baia Mare – Satu Mare (lungime – 59 km) cu o valoare estimată a investițiilor de 94,4 mil Euro; 2. Sectorul Baia Mare – Dej (lungime – 134 km) cu o valoare estimată a investițiilor de 260,6 mil. Euro.

În cadrul obiectivelor operaționale propuse în Masterplanul General de Transport al României pentru infrastructura feroviară, regăsim obiectivul operațional specific (OR 14) care prevede creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de călători pe ruta Oradea – Cluj-Napoca via Baia Mare și

Satu Mare, concretizat prin creșterea frecvenței serviciilor de transport, cu un grafic de mers al trenurilor cu interval regulate, care să circule la fiecare 2 ore pe distanța Baia Mare – Oradea și Satu Mare – Cluj Napoca (MPGT, 2016). Pentru acest obiectiv specific a fost propus și un model de proiect cu orizont 2030-2040 (test DS09A - *Reabilitare la viteza de proiectare a secțiunilor Oradea – Satu Mare și Satu Mare – Cluj-Napoca – lungime rețea reabilitată - 475 km*), pe baza *analizei AECOM a rezultatelor Modelului Național de Transport* care cuprinde îmbunătățiri ale echipamentelor de semnalizare, material rulant nou și îmbunătățirea facilităților din stații în nodurile principale (inclusiv Baia Mare). Acest proiect ar soluționa următoarele probleme/disfuncționalități: starea tehnică precară a liniei, a materialului rulant și a facilităților oferite în stațiile CF, cauzată de subfinanțarea lucrărilor de întreținere și reparații; viteza redusă de circulație a trenurilor de pasageri și marfă între Satu Mare și Cluj-Napoca; întârzierile în graficul de mers, vitezele comerciale inferioare vitezelor de proiectare pe secțiunea Apa – Baia Mare și Apahida – Dej Călători; cota de piață scăzută a căii ferate pe conexiunea Satu Mare – Baia Mare, în ciuda potențialului ridicat de creștere a traficului de pasageri pe acest coridor, graficul de mers ineficient, ceea ce conduce la o productivitate scăzută a personalului și a materialului rulant; timpii mari de întoarcere și tiparele de oprire neregulate; fiabilitatea scăzută și sistemele de semnalizare ineficiente; capacitate limitată și sistemele de semnalizare redundante (MPGT, 2016).

Conform Planului Național de Redresare și Reziliență, pe termen mediu și lung, pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare de pe teritoriul județului Maramureș, sunt prevăzute și măsuri strategice de tip Quick Wins (lucrări punctuale de eliminare a restricțiilor de viteză, creșterea vitezei de circulație a trenurilor respectiv creșterea siguranței pe calea ferată). Acest tip de intervenție a fost propusă și în Master Planul General de Transport al României (2016) având în vedere durata mare de dezvoltare și implementare a proiectelor complexe de modernizare a infrastructurii de dezvoltare a acestui tip de infrastructură. Proiectele de mici dimensiuni de tip Quick Wins au menirea de a elimina restricțiile de viteză pe calea ferată prin lucrări de mică anvergură asupra suprastructurii căii ferate (șina, traversele, aparate de cale, piatră spartă) sau orice alt element care va conduce la creșterea vitezei de circulație pentru trenurile de călători și marfă, cu impact direct și imediat asupra duratei călătoriei și/sau asupra creșterii siguranței și confortului călătorilor (PNRR, 2021; MPGT, 2016). În cadrul județului Maramureș, sunt prevăzute lucrări de tip Quick Wins pe sectorul de cale ferată Apahida – Dej – Baia Mare – Satu Mare (parte din rețeaua TEN-T Comprehensive).

2.3. Transportul aerian

2.3.1. Aeroportul Internațional Maramureș (AIMM). Prezentare generală

Județul Maramureș dispune de infrastructură pentru transportul aerian, aceasta fiind reprezentată de Aeroportul Internațional Maramureș (denumit până în anul 2017, Aeroportul Baia Mare)².

Aeroportul Internațional Maramureș a fost înființat pe actualul amplasament în anul 1964, când a început construcția pistei de decolare – aterizare, a căilor de rulare și a platformei de îmbarcare - debarcare. În documentele vremii se menționează că prima aterizare a unui avion pe aceste meleaguri a

² Pentru prezentarea situației existente s-au utilizat informații de la Administrația Aeroportului Internațional Maramureș și de pe site-ul oficial al aeroportului: <https://aimm.eu/>

avut loc în anul 1929, la bordul aceluiași avion aparținând Flotei de Aviație de Gardă Someșeni-Cluj, aflându-se Regina Maria.

Începând cu anul 1966, aeronavele de scurt și mediu curier, au operat pe pista betonată având lungimea de 1400 m. Între noiembrie 1977 și iunie 1979, pista betonată a fost prelungită până la lungimea de 1800 m și lățime de 30 m (plus acostamente de beton de 7,5 m de fiecare parte a pistei). Portanța pistei avea valoarea PCN 19. După anul 2015, infrastructura pistei de decolare/aterizare a suferit îmbunătățiri, cu următorii noi parametri: lungime pistă: 2150 m; lățime pistă: 45 m; capacitatea portantă: 57 R/W/D/T. De asemenea, platforma de îmbarcare – debarcare a fost mărită (aproximativ de două ori). Terminalul de pasageri are, în prezent, capacitatea de deservire de 100 pasageri/oră pentru traficul intern și 50 pasageri/oră pentru traficul internațional.

Aeroportul Internațional Maramureș asigură un spațiu special amenajat și marcat cu indicatoare pentru parcare autoturismelor, în zona publică a aeroportului. Accesul în parcare și staționarea pentru o perioadă de până la 15 zile este gratuită, dar nu beneficiază de pază (cf. *Regulament de organizare și funcționare a parcarilor publice din incinta R.A. "Aeroportul Internațional Maramureș", 2021*).

Aeroportul Internațional Maramureș are în prezent statut de regie autonomă cu specific deosebit, subordonată Consiliului Județean Maramureș.

Aeroportul este situat pe teritoriul administrativ al orașului Tăuții-Măgherauș, la 10 km de centrul municipiului Baia Mare, poziția sa geografică, raportată la centrul pistei este de 23° 28' 04" longitudine estică, 47° 39' 30" latitudine nordică, la 180 m deasupra nivelului mării.

Activitatea aeroportului se desfășoară conform Codului Aerian Român, acordurilor și convențiilor Organizației Aeronautice Civile Internaționale, la care România este membră.

Aeroportul Internațional Maramureș este instituția care conduce și coordonează întreaga activitate de trafic aerian în zona de responsabilitate a aeroportului, pentru transportul de pasageri și marfă, în condiții de deplină securitate.

Structura organizațională a aeroportului a fost aprobată prin Hotărârea Consiliului Județean Maramureș nr. 226/2021. La acesta s-a adăugat un nou compartiment - *handling pasageri* – care cuprinde 5 posturi – 1 șef compartiment și 4 posturi agenți handling pasageri. Nu a fost angajat personal din exterior prin concurs, angajați din cadrul regiei participând anterior la cursuri de specialitate organizate de către Compania TAROM. Acest nou compartiment a fost înființat la momentul reînceperii activității aeroportului în anul 2018, când Compania TAROM a reluat cursele aeriene regulate pe ruta Baia Mare – București și retur, din martie 2019, cu o frecvență de 5 curse săptămânal (Figura 51).



Figura 51. Principalul operator aerian din cadrul Aeroportului International Maramures - Compania TAROM

Sursa: <https://2mnews.ro>

Condiția obligatorie a reluării activității acestei companii aeriene a fost asigurarea serviciilor de handling pasageri și ticketing de către personalul aparținând regiei (*sursa: Raport de activitate al directorului general al R.A. Aeroportul Internațional Maramureș pentru perioada august 2015 - februarie 2019*).

2.3.2. Reabilitarea, modernizarea, amenajarea și dezvoltarea Aeroportului Internațional Maramureș

În decembrie 2015 au început lucrările unei noi etape de dezvoltare și modernizare, care au dus la refacerea completă a pistei, a căilor de rulare și a platformei (Figura 52, 53, 54).

Investiția, în valoarea totală de 77.582.670 lei, a constat în extinderea pistei cu 360 m, de la 1790 m la 2150 m, cu o lățime de 45 m, capacitatea de încărcare a crescut de la PCN 22 la PCN 57 (PCN = 57 R/D/W/T corespunde unei operă ri fără restricții, pe noua PDA a aeronavei de calcul B 737-800).

Pentru a face posibilă extinderea pistei, a fost efectuată relocarea unui drum de 1330 m, a fost construit un pod lung de 27 m peste drum și a fost efectuată și relocarea râului Băița la o distanță de 1050 m (Fig. 55, 56). Sistemul de canalizare, cu o lungime de 5500 m, a fost reconstruit în totalitate. Au fost reconfigurate marcajele și inscripționările, a fost realizată instalația de colectare-evacuare ape uzate de la degivrarea avioanelor și alte lucrări de drenaje necesare.

Sistemele de aterizare ILS și luminile aeronautice (inclusiv firul director) au fost reconfigurate și extinse, pentru a permite operarea aeronavelor mediu curier în condiții CAT I și CAT II, prin implementarea tuturor normelor ICAO și EASA (Agenția Europeană de Siguranță a Aviației), rezultând unul dintre cele mai moderne sisteme de balizaj din țară.



Figura 52. Lucrările de extindere a pistei din cadrul AIMM – imagine panoramică

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



Figura 53. Lucrările de extindere a pistei din cadrul AIMM – procesul de turnare a stratului de beton

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

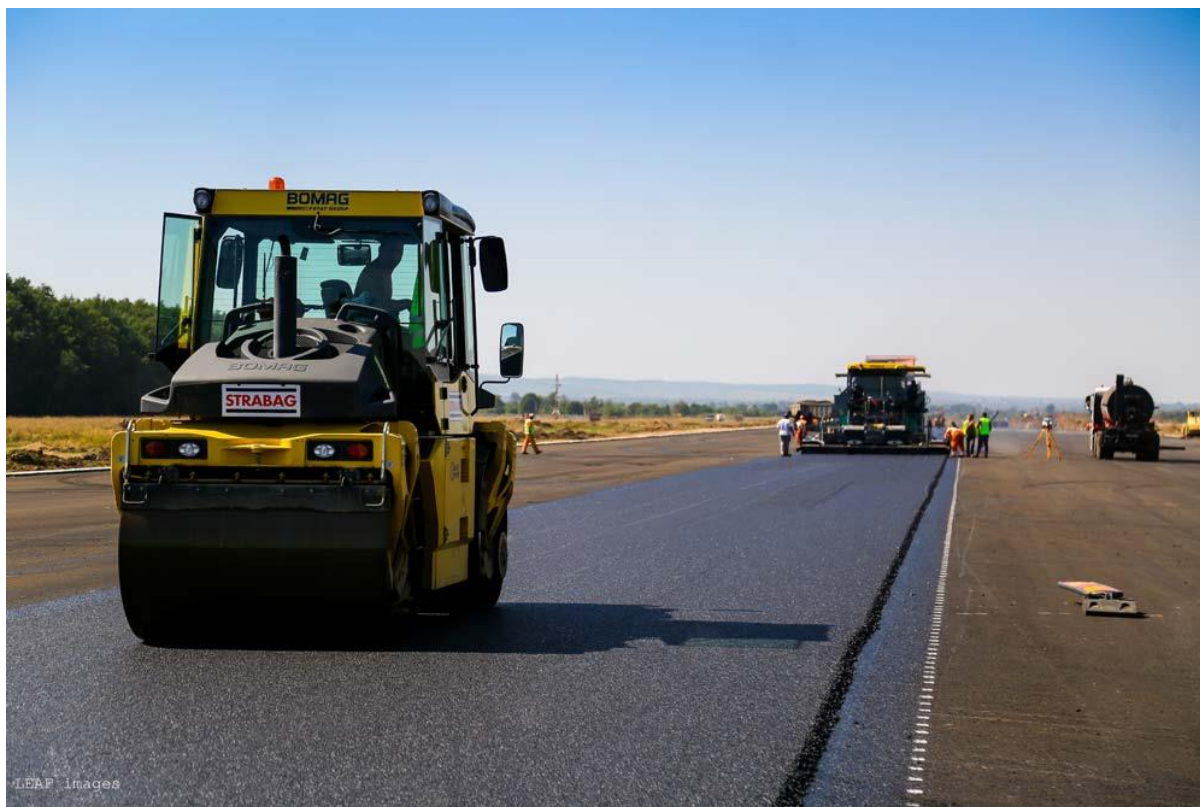


Figura 54. Lucrările de extindere a pistei din cadrul AIMM – procesul de turnare a stratului de uzură

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



Figura 55. Lucrările de relocare a cursului râului Băița în vederea extinderii pistei aeroportuare din cadrul AIMM – imagine panoramică

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



Figura 56. Lucrările de relocare și consolidare a malurilor cursului râului Băița în vederea extinderii pistei aeroportuare din cadrul AIMM

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

Modernizarea infrastructurii a fost completată de: refacere platformă călători și deservire, relocare senzori ROMAWOS, lucrări de refacere a rețelei de apă și canalizare și lucrări suplimentare de relocare a sistemelor de radionavigație și balizaj și iluminare pistă (Figura 57, 58).



Figura 57. Lucrările de relocare a sistemelor de balizaj în vederea extinderii pistei aeroportuare din cadrul AIMM

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





Figura 59. Lucrările de construcție a platformei de staționare a aeronavelor din cadrul AIMM

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



Figura 60. Elementele constructive generale ale AIMM

În conformitate cu cerințele H.G. nr. 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant, cu modificările și completările ulterioare, în anul 2020, a fost realizat *Planul de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului generat de traficul aeroportuar pe Aeroportul Internațional Maramureș*, care include zonele poluate fonic ca urmare a traficului aerian și soluții de diminuare a

zgomotului ambiental sau de păstrare a nivelului scăzut de zgomot. În urma analizei, *nu s-au evidențiat zone cu depășiri peste limita legală a valorilor indicatorilor privind nivelul de zgomot prin expunerea persoanelor, locuințelor și a altor suprafețe din zona din imediată apropiere a aeroportului (zona Baia Mare și localitățile adiacente) (sursa: Planul de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului generat de traficul aeroportuar pe Aeroportul Internațional Maramureș).*

În perspectiva dezvoltării continue sustenabile și cu atenție pe gestionarea zgomotului la sol, pe termen mediu și lung, se vor lua măsuri pentru prevenirea depășirii indicatorilor de calitate privind zgomotul produs de activitatea de trafic aerian și activitatea la sol. Se va urmări modul în care creșterea traficului aerian va modifica nivelurile de zgomot în vecinătatea aeroportului. Între măsurile propuse în planul de acțiune, menționăm următoarele:

- extindere/modernizare terminal de pasageri – termen realizare 2023;
- modernizare și dotare cu echipamente de navigație turn de control – termen realizare 2023;
- extinderea platformelor în vederea asigurării spațiilor de parcare și operare la sol a aeronavelor - termen realizare 2025;
- amenajare de parcuri pasageri – termen realizare 2023;
- extindere/modernizare drumuri de acces aeroport – termen realizare 2023.

2.3.3. Operatorii aerieni și activitatea aeroportului (perioada 2011 – 2021)

Dacă în anul 2009, o singură companie aeriană (TAROM) opera curse regulate și doar intern (destinația - București) (PATJ Maramureș, 2009), situație care a continuat până la redeschiderea operațională a aeroportului din anul 2018, iar în perioada 2018 - 2019 cursele regulate au fost efectuate de TAROM și Blue Air (Administrația Aeroportului Internațional Maramureș), la nivelul anului 2022, în cadrul Aeroportului Internațional Maramureș operează în mod regulat 2 companii: compania TAROM care asigură curse interne regulate către București Otopeni și compania HI SKY care operează 2 curse externe regulate către și dinspre Milano (Orio Al Serio – IT) și Paris Beauvais (FR). Pe lângă cursele regulate externe și interne, începând cu luna aprilie 2022, vor opera și curse charter spre Egipt, Turcia, Grecia și Bulgaria (sursa: *Administrația Aeroportului Internațional Maramureș*).

Conform datelor publicate pe pagina web a aeroportului (<https://aimm.eu/>), în luna mai a anului 2022, pe Aeroportul Internațional Maramureș se efectuează curse regulate interne și externe. Către capitala țării, București, sunt organizate plecări - curse operate de compania TAROM atât în zilele lucrătoare cât și în weekend (luni, miercuri, joi, vineri și duminică). Totuși, cursele de joi și vineri nu au putut fi verificate pe platformele online de rezervări. Extern, compania HI SKY operează plecări - curse regulate către două destinații: Milano (Italia) și Beauvais (Franța). Acestea sunt programate în zilele de luni și vineri către Milano, și în zilele de marți și joi către Beauvais. Toate plecările de pe aeroport sunt programate pe timp de zi, în intervalul orar 12:45 – 18:50 (Tabelul 72).

Tabelul 72. Program plecări de la Aeroportul Internațional Maramureș în perioada: 01 - 31 mai 2022

DATA	Ziua din săptămână	Ora plecării origine	Zbor	Companie	Destinație	Ora sosirii destinație
01.05.2022	Duminică	18:50	RO618	TAROM	București	20:10
02.05.2022	Luni	12:45	H4223	HI SKY	Milano	13:55
02.05.2022	Luni	18:50	RO618	TAROM	București	20:10
03.05.2022	Mărți	14:00	H4225	HI SKY	Beauvais (Paris)	15:15
04.05.2022	Miercuri	15:40	RO618	TAROM	București	*Neverificabil
05.05.2022	Joi	13:10	H4225	HI SKY	Beauvais (Paris)	14:25
05.05.2022	Joi	15:40	RO618	TAROM	București	17:00
06.05.2022	Vineri	14:15	H4223	HI SKY	Milano	15:25
06.05.2022	Vineri	15:40	RO618	TAROM	București	17:00
08.05.2022	Duminică	18:50	RO618	TAROM	București	20:10
09.05.2022	Luni	12:45	H4223	HI SKY	Milano	13:55
09.05.2022	Luni	18:50	RO618	TAROM	București	20:10
10.05.2022	Mărți	14:00	H4225	HI SKY	Beauvais (Paris)	15:15
11.05.2022	Miercuri	15:40	RO618	TAROM	București	*Neverificabil
12.05.2022	Joi	13:10	H4225	HI SKY	Beauvais (Paris)	14:25
12.05.2022	Joi	15:40	RO618	TAROM	București	*Neverificabil
13.05.2022	Vineri	12:45	H4223	HI SKY	Milano	13:55
13.05.2022	Vineri	15:40	RO618	TAROM	București	*Neverificabil
15.05.2022	Duminică	18:50	RO618	TAROM	București	20:10
16.05.2022	Luni	12:45	H4223	HI SKY	Milano	13:55
16.05.2022	Luni	18:50	RO618	TAROM	București	20:10
17.05.2022	Mărți	14:00	H4225	HI SKY	Beauvais (Paris)	15:15
18.05.2022	Miercuri	15:40	RO618	TAROM	București	17:00
19.05.2022	Joi	13:10	H4225	HI SKY	beauvais (paris)	14:25
19.05.2022	Joi	15:40	RO618	TAROM	București	17:00
20.05.2022	Vineri	12:45	H4223	HI SKY	Milano	13:55
20.05.2022	Vineri	15:40	RO618	TAROM	București	17:00
22.05.2022	Duminică	18:50	RO618	TAROM	București	20:10
23.05.2022	Luni	12:45	H4223	HI SKY	Milano	13:55
23.05.2022	Luni	18:50	RO618	TAROM	București	20:10
24.05.2022	Mărți	14:00	H4225	HI SKY	Beauvais (Paris)	15:15
25.05.2022	Miercuri	15:40	RO618	TAROM	București	*Neverificabil
26.05.2022	Joi	13:10	H4225	HI SKY	Beauvais (Paris)	14:25
26.05.2022	Joi	15:40	RO618	TAROM	București	*Neverificabil
27.05.2022	Vineri	12:45	H4223	HI SKY	Milano	13:55
27.05.2022	Vineri	15:40	RO618	TAROM	București	17:00
29.05.2022	Duminică	18:50	RO618	TAROM	București	20:10
30.05.2022	Luni	12:45	H4223	HI SKY	Milano	13:55
30.05.2022	Luni	18:50	RO618	TAROM	București	20:10
31.05.2022	Mărți	14:00	H4225	HI SKY	Beauvais (Paris)	15:15

Sursa: <https://aimm.eu/pasageri/program-plecari/> , <https://www.edreams.com/home/>,

* nedisponibil pe website-urile de rezervări online la data de 29 aprilie 2022

Din punct de vedere al sosirilor, dinspre capitala țării, București, sunt organizate sosiri - curse operate de compania TAROM – atât în zilele lucrătoare cât și în weekend (luni, miercuri, joi, vineri și duminică). Merită menționat faptul că o parte dintre sosirile programate dinspre București nu au putut fi verificate pe platformele online de rezervări ale curselor aeriene interne. Extern, compania HI SKY operează sosiri - curse regulate dinspre două aeroporturi de origine: Milano (Italia) și Paris Beauvais (Franța). Acestea sunt programate în zilele de luni și vineri dinspre Milano, și în zilele de marți și joi dinspre Beauvais. Toate sosirile pe aeroport sunt programate pe timp de zi, în intervalul orar 12:00 – 18:25 (Tabelul 73).

Tabelul 73. Program sosiri la Aeroportul Internațional Maramureș în perioada: 01 - 31 mai 2022

DATA	Ziua din săptămână	Ora sosire destinație	Zbor	Companie	Origine	Ora plecare origine
01.05.2022	Duminică	18:25	RO617	TAROM	București	17:00
02.05.2022	Luni	17:40	H4224	HI SKY	Milano	14:45
02.05.2022	Luni	18:25	RO617	TAROM	București	17:00
03.05.2022	Marți	13:30	H4226	HI SKY	Beauvais (Paris)	10:30
04.05.2022	Miercuri	15:15	RO617	TAROM	București	13:50
05.05.2022	Joi	12:40	H4226	HI SKY	Beauvais (Paris)	09:40
05.05.2022	Joi	15:15	RO617	TAROM	București	13:50
06.05.2022	Vineri	19:10	H4224	HI SKY	Milano	16:15
06.05.2022	Vineri	15:15	RO617	TAROM	București	13:50
08.05.2022	Duminică	18:25	RO617	TAROM	București	Neverificabil*
09.05.2022	Luni	12:00	H4224	HI SKY	Milano	09:05
09.05.2022	Luni	18:25	RO617	TAROM	București	17:00
10.05.2022	Marți	13:30	H4226	HI SKY	Beauvais (Paris)	10:30
11.05.2022	Miercuri	15:15	RO617	TAROM	București	13:50
12.05.2022	Joi	12:40	H4226	HI SKY	Beauvais (Paris)	09:40
12.05.2022	Joi	15:15	RO617	TAROM	București	Neverificabil*
13.05.2022	Vineri	12:00	H4224	HI SKY	Milano	09:05
13.05.2022	Vineri	15:15	RO617	TAROM	București	13:50
15.05.2022	Duminică	18:25	RO617	TAROM	București	Neverificabil*
16.05.2022	Luni	12:00	H4224	HI SKY	Milano	09:05
16.05.2022	Luni	18:25	RO617	TAROM	București	17:00
17.05.2022	Marți	13:30	H4226	HI SKY	Beauvais (Paris)	10:30
18.05.2022	Miercuri	15:15	RO617	TAROM	București	13:50
19.05.2022	Joi	12:40	H4226	HI SKY	Beauvais (paris)	09:40
19.05.2022	Joi	15:15	RO617	TAROM	București	13:50
20.05.2022	Vineri	12:00	H4224	HI SKY	Milano	09:05
20.05.2022	Vineri	15:15	RO617	TAROM	București	13:50
22.05.2022	Duminică	18:25	RO617	TAROM	București	Neverificabil*
23.05.2022	Luni	12:00	H4224	HI SKY	Milano	09:05
23.05.2022	Luni	18:25	RO617	TAROM	București	17:00
24.05.2022	Marți	13:30	H4226	HI SKY	Beauvais (paris)	10:30
25.05.2022	Miercuri	15:15	RO617	TAROM	București	13:50
26.05.2022	Joi	12:40	H4226	HI SKY	Beauvais (paris)	09:40
26.05.2022	Joi	15:15	RO617	TAROM	București	Neverificabil*

27.05.2022	Vineri	12:00	H4224	HI SKY	Milano	09:05
27.05.2022	Vineri	15:15	RO617	TAROM	București	Neverificabil*
29.05.2022	Duminică	18:25	RO617	TAROM	București	Neverificabil*
30.05.2022	Luni	12:00	H4224	HI SKY	Milano	09:05
30.05.2022	Luni	18:25	RO617	TAROM	București	17:00
31.05.2022	Mărți	13:30	H4226	HI SKY	Beauvais (Paris)	10:30

Sursa: <https://aimm.eu/pasageri/program-sosiri/>, <https://www.edreams.com/home/>,

* *nedisponibil pe website-urile de rezervări online la data de 29 aprilie 2022*

2.3.4. Traficul de pasageri pe Aeroportul Internațional Maramureș

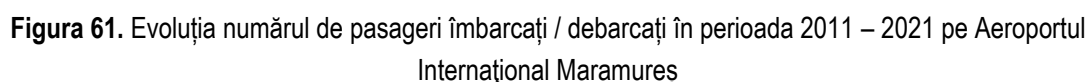
Aeroportul Internațional Maramureș rămâne și se dezvoltă ca o poartă aeriană a zonei nordice a României. În anul 2008, numărul de pasageri care s-au îmbarcat sau au debarcat pe Aeroportul Internațional Maramureș a fost de 22.462. În plus față de cursele interne spre București, s-au operat curse externe spre Austria, Serbia, Ungaria, Germania și Polonia, cele mai multe dintre acestea fiind curse charter (PATJ Maramureș, 2009).

În perioada 2011-2021, se observă o dinamică pozitivă în ceea ce privește numărul pasagerilor care au tranzitat aeroportul, numărul acestora fiind în creștere continuă, cu o perioadă de reducere drastică în perioada lucrărilor de modernizare a platformei aeroportuare (2016-2018). Comparativ cu anul 2011, traficul de pasageri a cunoscut o creștere continuă ajungând ca în anul 2021 să înregistreze o creștere de aproximativ 137% (Tabelul 74, Figura 61).

Tabelul 74. Numărul de pasageri îmbarcați / debarcați în perioada 2011 – 2021 pe Aeroportul Internațional Maramureș

Nr. crt.	Indicator	Anul										
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Număr pasageri	18712	17595	16557	20175	19212	49	44	2763	40902	17344	44260
2	Număr mișcări	828	1268	996	1068	1306	14	30	140	914	607	808

În ceea ce privește mișcările de aeronave, numărul acestora rămâne aproximativ constant pe întreaga perioadă (2011-2022), cu o medie de peste 900 mișcări/an, dar totuși mai mică decât valorile înregistrate la nivelul anului 2008 (1105) (Figura 62).



Activitatea Aeroportului Internațional Maramureș a fost afectată de declanșarea pandemiei de COVID-19, fapt demonstrat de schimbările bruște ale valorilor de trafic în anul 2020, comparativ cu anul 2019, atât în cazul pasagerilor cât și în cazul aeronavelor (Tabelul 75).

Anul	Număr mișcări	Pasageri îmbarcați	Pasageri debarcați	Nr. total pasageri
2019	916	20056	20846	40902
2020	608	8676	8668	17344

Astfel, datorită restricțiilor de circulație, în anul 2020, numărul pasagerilor a înregistrat scăderi de peste 55% în cazul îmbarcărilor și debarcărilor și de peste 30% în cazul mișcărilor de aeronave.

2.3.5. Facilități existente în cadrul aeroportului

Ca urmare a derulării programului de modernizare a Aeroportului Internațional Maramureș, început în anul 2015, la momentul actual acesta oferă mai multe facilități și servicii călătorilor și companiilor:

- **punct control trecerea frontierei.** În incinta AIMM există un punct control poliție de frontieră, fapt ce permite ca pe aeroport să se opereze și curse aeriene internaționale;
- **punct control vamal.** În incinta AIMM există un punct de control vamal, fapt ce permite ca pe aeroport să se opereze și curse aeriene internaționale;
- **restaurant și cafe-bar.** Aeroportul pune la dispoziția pasagerilor, în zona securizată Terminal Plecări, etajul 1, restaurant și cafe-bar amenajat după ultimele tendințe;
- **magazine și alimentație publică.** În zona Terminal plecări, înainte de zona de Check-in, pasagerii au la dispoziție un automat cu produse alimentare și un automat de băuturi calde;
- **internet Wireless.** Este disponibil gratuit în toată zona terminalului de pasageri;
- **facilități mama și copilul.** Aeroportul dispune, în caz de nevoie, de un salon “Mama și copilul”, special dotate și utilizate pentru îngrijire și asistență în condiții optime de igienă și confort, în regim gratuit;
- **facilități pentru persoane cu mobilitate redusă.** Parcarea publică a aeroportului dispune de locuri special destinate persoanelor cu mobilitate redusă. Accesul în terminal se poate face pe rampe special amenajate, iar în aeroport se găsesc toalete care permit utilizarea lor de către persoanele care se deplasează în cărucior;
- **asistență medicală.** Aeroportul dispune de un cabinet medical care prestează servicii de asistență medicală de specialitate în perioada de funcționare a aeroportului, cu personal propriu specializat;
- **rent-a-car.** Aeroportul pune la dispoziție pasagerilor care sosesc, prin partenerii săi, servicii rent-a-car. Serviciul ‘Rent a Car’ la Aeroportul Internațional Maramureș este oferit de către compania BDV Bestauto și AUTO Daya, cu program non-stop;
- **parcare.** În incinta aeroportuară, există o parcare amenajată cu 140 locuri, ce oferă în termen de 15 zile servicii gratuite de parcare în limita locurilor disponibile. Programul de funcționare a parcării este de 24 de ore/zi, 7 zile/săptămână;
- **salon de protocol.** Aeroportul oferă posibilitatea închirierii Salonului de Protocol pentru diverse întâlniri, în afara zonei publice;
- **servicii bancare.** În incinta Terminalului Plecări, la intrare în terminal, se află un bancomat BCR pentru retragere de numerar;
- **spații și servicii de publicitate.** În cadrul AIMM există servicii media și spații pentru afișarea materialului publicitar, conform unui tarifar aprobat de către Consiliul de Administrație în 18.04.2019;

2.3.6. Zgomotul produs de traficul aerian

Conform Planului de Acțiune pentru Prevenirea și Reducerea Zgomotului generat de Traficul Aeroportuar pe Aeroportul Internațional Maramureș (iulie 2020), la momentul actual, în incinta

aeroportuară există surse de producere a zgomotului, dar acesta se încadrează în limitele admise fără a afecta populația și construcțiile din localitățile învecinate, în special orașele Tăuții Măgherauș și Baia Mare.

Valorile limită utilizate corespund prevederilor art. 7 alin (3) lit. b) a Hotărârii Guvernului nr. 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant cu modificările și completările ulterioare.

Valorile maxime permise și valorile țintă de atins pe termen lung pentru indicatorii L_{zsn} și L_{noapte} în conformitate cu Ordinul MMMDD nr. 152/13.02.2008, republicat sunt prezentate în Tabelul 76.

Tabelul 76. Valorile maxime permise și valorile țintă de atins pe termen lung pentru indicatorii L_{zsn} și L_{noapte}

$L_{zsn-dB(A)}$			$L_{noapte-dB(A)}$		
Surse de zgomot	Ținte de atins pentru valorile maxime permise pentru anul 2012	Valori maxime permise	Surse de zgomot	Ținte de atins pentru valorile maxime permise pentru anul 2012	Valori maxime permise
Aeroporturi	65	70	Aeroporturi	50	60

Sursa: Planul de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului generat de traficul aeroportuar pe Aeroportul Internațional Maramureș (2020)

Criteriile pentru stabilirea zonelor liniștite dintr-o aglomerare în funcție de valoarea limită a indicatorului L_{zsn} și a suprafeței minime în care se înregistrează această valoare limită, în conformitate cu prevederile Ordinului MMMDD nr. 152/13.02.2008, republicat sunt prezentate în Tabelul 77.

Tabelul 77. Criteriile pentru stabilirea zonelor liniștite dintr-o aglomerare în funcție de valoarea limită a indicatorului L_{zsn} și a suprafeței minime în care se înregistrează această valoare limită

Surse de zgomot	Valori maxime permise $L_{zsn-dB(A)}$	Suprafața minimă pentru care se definește o zonă liniștită (ha)
Aeroporturi principale și aeroporturi urbane	55	9

Sursa: Planul de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului generat de traficul aeroportuar pe Aeroportul Internațional Maramureș (2020)

Zgomotul produs de apropierea, aterizarea și decolarea avioanelor este și rămâne sursa principală a zgomotului ambiant aeroportuar, comparativ cu alte surse, cum ar fi zgomotul produs de avioane în zona de parcare și staționare pe platforme sau la burdufuri, zgomotul la sol produs de vehiculele de tractare aeronave, autobuze, mașini, echipamente și agregate de alimentare auxiliare etc., folosite pe suprafețele de mișcare ale aeroportului (de exemplu pe platforme de staționare aeronave), zgomotul produs în timpul operațiunilor de revizii și reparații ale aeronavelor, zgomotul generat de transportul de mărfuri și alte emisii fonice.

Datele de emisie a zgomotului în cadrul AIMM obținute cu ocazia elaborării Planul de Acțiune pentru Prevenirea și Reducerea Zgomotului generat de Traficul Aeroportuar pe Aeroportul Internațional

Maramureș (2020) indică următoarele valori de expunere a populației și locuințelor pe perioada zilei (Tabelul 78).

Tabelul 78. Numărul de locuitori, locuințe, școli și spitale expuse zgomotului produse de AIMM pe perioada zilei

Tip indicator	Număr de locuitori expuși la valori ale L_{zsn}				
Nivel [dB(A)]	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
Aglomerarea Baia Mare	0	0	0	0	0
Localități adiacente aeroportului	0	0	0	0	0
Tip indicator	Număr de locuințe expuse la valori ale L_{zsn}				
Nivel [dB(A)]	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
Aglomerarea Baia Mare	0	0	0	0	0
Localități adiacente aeroportului	0	0	0	0	0
Tip indicator	Număr de școli expuse la valori ale L_{zsn}				
Nivel [dB(A)]	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
Aglomerarea Baia Mare	0	0	0	0	0
Localități adiacente aeroportului	0	0	0	0	0
Tip indicator	Număr de spitale expuse la valori ale L_{zsn}				
Nivel [dB(A)]	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
Aglomerarea Baia Mare	0	0	0	0	0
Localități adiacente aeroportului	0	0	0	0	0

Sursa: Planul de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului generat de traficul aeroportuar pe Aeroportul Internațional Maramureș (2020).

Pe perioada de noapte, valorile măsurate ale emisiilor de zgomot produs de AIMM indică lipsa impactului asupra populației și locuințelor (Tabelul 79).

Tabelul 79. Numărul de locuitori, locuințe, școli și spitale expuse zgomotului produse de AIMM pe perioada nopții

Tip indicator	Număr de locuitori expuși la valori ale L_{noapte}					
Nivel [dB(A)]	45-59	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
Aglomerarea Baia Mare	0	0	0	0	0	
Localități adiacente aeroportului	0	0	0	0	0	
Tip indicator	Număr de locuințe expuse la valori ale L_{noapte}					
Nivel [dB(A)]	45-59	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
Aglomerarea Baia Mare	0	0	0	0	0	
Localități adiacente aeroportului	0	0	0	0	0	
Tip indicator	Număr de școli expuse la valori ale L_{noapte}					
Nivel [dB(A)]	45-59	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
Aglomerarea Baia Mare	0	0	0	0	0	
Localități adiacente aeroportului	0	0	0	0	0	
Tip indicator	Număr de spitale expuse la valori ale L_{noapte}					
Nivel [dB(A)]	45-59	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
Aglomerarea Baia Mare	0	0	0	0	0	
Localități adiacente aeroportului	0	0	0	0	0	

Sursa: Planul de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului generat de traficul aeroportuar pe Aeroportul Internațional Maramureș (2020)

Conform specificațiilor privind valorile maxime permise pentru traficul aerian, nu se evidențiază zone cu depășiri. Suprafețele expuse indicatorului L_{ZSN} mai mari de 55, 65 și 75 dB sunt: 0,236 km² peste 55 dB, 0,015 km² peste 65 dB și 0,000 km² peste 75 dB.

Din analiza rezultatelor obținute nu s-au identificat locuințe și persoane expuse în interiorul suprafețelor mai sus menționate pentru valori ale indicatorului L_{ZSN} mai mari de 55, 65 și 75 dB, respectiv că nu există persoane expuse la valori de peste 70 dB pentru parametrul L_{ZSN} sau peste 60 dB pentru indicatorul L_{noapte} , pentru zgomotul produs de AIMM.

2.3.7. Spațiul aerian funcțional din jurul aeroportului

Privit în trei dimensiuni, acest spațiu este destinat operațiilor de decolare-aterizare, respectiv manevrelor de aliniere a aeronavei în direcția de aterizare, în cazul în care nu s-a efectuat o apropiere directă (tur de pistă). În mod obligatoriu, acest spațiu trebuie să fie liber de obstacole. În zona acestui spațiu, pot fi definite următoarele suprafețe (Figura 63):

- *suprafața conică* - suprafața sub formă de trunchi de con cu baza în sus (cota suprafeței superioare fiind dată în funcție de caracteristicile aeroportului);
- *suprafața orizontală interioară S.I.* - situată în plan orizontal, deasupra aeroportului și împrejurimilor lui și reprezintă limita inferioară a suprafeței conice;
- *suprafața de apropiere* - combinația de planuri înclinate care preced planul pistei. Pantele suprafeței de apropiere se măsoară în planul vertical ce trece prin axa pistei;
- *suprafața interioară de apropiere* - (la pista cu apropiere de precizie) suprafața rectangulară în cadrul suprafeței de apropiere care precede pragul;
- *suprafața de tranziție* - suprafața determinantă pentru limitarea înălțimii obstacolelor fixe și este situată pe marginea benzii pistei;
- *suprafața interioară de tranziție S.I.T.* - are aceleași caracteristici cu suprafața de tranziție, dar este situată mai aproape de pistă;
- *suprafața de aterizare întreruptă S.A.I.* - plan înclinat situat la distanțe specifice, dincolo de pragul pistei între suprafețele interioare de tranziție. Declivitatea S.A.I. se măsoară în planul vertical ce trece prin axa pistei;
- *suprafața de urcare la decolare* - plan înclinat situat după extremitatea pistei sau prelungirii de degajare;
- *suprafața orizontală exterioară* - zonă în care este obligatorie limitarea înălțimii obstacolelor la maximum 150 m.

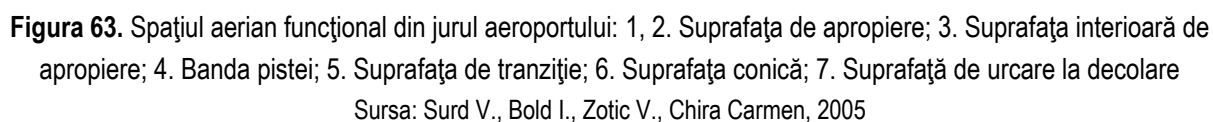


Figura 64. Spațiul aerian funcțional din jurul Aeroportului Internațional Maramureș
Sursa <https://aimm.eu>

Pe termen scurt, administrația Aeroportului Internațional Maramureș propune implementarea a două proiecte privind îmbunătățirea calității platformei aeroportuare prin amenajarea unui terminal nou de pasageri dar și privind creșterea gradului de siguranță și securitate a pasagerilor care tranzitează aeroportul (Tabelul 80).

Tabelul 80. Lista proiectelor de dezvoltare propuse pentru finanțare și implementare

Nr. crt.	Denumirea proiectului	Stadiul actual al proiectului	Buget estimat (Euro)	Sursa de finanțare preconizată	Perioada estimată de implementare
1	Extindere și modernizare terminal pasageri la Aeroportul Internațional Maramureș – terminal nou	Proiect matur	28 milioane	Fonduri europene programul POIM 2014 – 2020	2022 – 2023
2	Creșterea siguranței și securității pasagerilor pe Aeroportul Internațional Maramureș	Proiect în pregătire	12 milioane	Fonduri europene programul POIM 2014 – 2020	2022 – 2023

Sursa: Administrația Aeroportului Internațional Maramureș (2022)

Noul terminal va avea o capacitate de 450 pasageri pe oră și vor fi construite și o serie de alte facilități (Figura 65): parcare pentru autoturisme (450 locuri); parcare microbuze (10 locuri); parcare autocare (8 locuri), parcare VIP și business; zonă pentru staționarea taxiurilor; zonă pentru stația de autobuz (2 locuri); zonă cargo; un hotel. Noul terminal va avea o suprafață totală desfășurată de 12.209 metri pătrați. Termen de finalizare: 2 ani. Valoarea estimată este de 138,12 milioane de lei (inclusiv TVA).



Figura 65. Schiță panoramică a noului terminal pasageri din cadrul AIMM

Sursa: <https://vasiledale.ro>

2.3.9. Alte elemente de infrastructură aeriană

Municipiul Baia Mare dispune și de Aerodromul "Alexandru Papana", administrat de Aeroclubul României, cu o platformă din beton, o cale de rulare lată de 50 m, înierbată.

Aerodromuri mai funcționează și în comunele Săcălășeni și Oncești, ambele pentru aeronave ușoare, de mici dimensiuni, preponderent de agrement.

Inițiative pentru amenajarea de astfel de aerodromuri au fost vehiculate, de-a lungul timpului, și pentru zona Vișeu de Sus-Borșa.

2.4. Transportul fluvial

Transportul fluvial prezintă unele caracteristici care ar trebui să-l facă preferat în transportul mărfurilor față de celelalte forme de transport, datorită următoarelor caracteristici (*sursa: Planul Național de Amenajare a Bazinelor Hidrografice din România, 2013*):

- asigură condiții optime pentru transportul mărfurilor cu greutate mare, deoarece un convoi de barje are o capacitate de transport de 3000-12000 tone în funcție de compunerea convoiului, în timp ce un tren de marfă poate transporta în medie 1500-2000 tone, iar un autocamion 15-30 tone. Coeficientul de utilizare a puterii de propulsie este superior în transportul pe apă, fiind în medie de cca. 4-5 tone/CP, față de cca. 1 tonă/CP la calea ferată și cca. 0,06 tone/CP la transportul rutier;

- consum mai mic de combustibil, metal și forță de muncă calificată;
- preț de cost mai redus per unitatea de marfă transportată;
- este cu mult mai puțin poluant decât transportul pe căile rutiere sau feroviare, unde nu există rețea electrificată.

Deși toate aceste raționamente legate de eficiența economică a transportului fluvial sunt foarte bine cunoscute, această formă de transport este cel mai slab reprezentat în România, cu toate că există un potențial bun de dezvoltare a acestei forme de transport. Cu excepția fluviului Dunărea în asociere cu Canalul Dunărea – Marea Neagră și râul Bega din incinta municipiului Timișoara, pe celelalte cursuri hidrografice interioare cu potențial de navigație (Mureș, Olt, Siret, Prut, Someș, Argeș etc.), amenajările hidrografice și cele portuare sunt practic inexistente. Astfel de amenajări erau de interes înainte de 1989, iar începând cu anii '90 acestea au fost sistate și abandonate chiar dacă există prevederi în acest sens în Legea 363 din 2006 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I - Rețele de transport, în care se prevede amenajarea pentru navigație a mai multor cursuri hidrografice interioare, printre care și realizarea unei căi navigabile pe cursul Someșului între Dej și frontieră, precum și amenajarea unor porturi pe traseu (Dej, Jibou și Satu Mare) (Fig. 66).

O prevedere asemănătoare se regăsește și în cadrul Planului Național de Amenajare a Bazinelor Hidrografice din România, elaborat de INHGA în anul 2013 unde se prevede că în perspectivă ar urma să se elaboreze documentațiile tehnice și economice pentru navigabilizarea următoarelor râuri (Figura 67):

- Siret, între Adjud și Dunăre;
- Mureș, pe sectorul Alba Iulia – Municipiul Arad;
- **Someș, între municipiul Dej și frontiera cu Ungaria;**
- Ialomița, pe sectorul Dridu – Dunăre;
- Jiu, pe sectorul aval de municipiul Craiova.



Sursa: PATN

Figura 66. Detaliu din cadrul PATN, secțiunea I. Rețele de transport, privind amenajarea râului Someș între Satu Mare și Dej

Sursa: Strategia de Dezvoltare Durabilă a Județului Maramureș 2014-2020

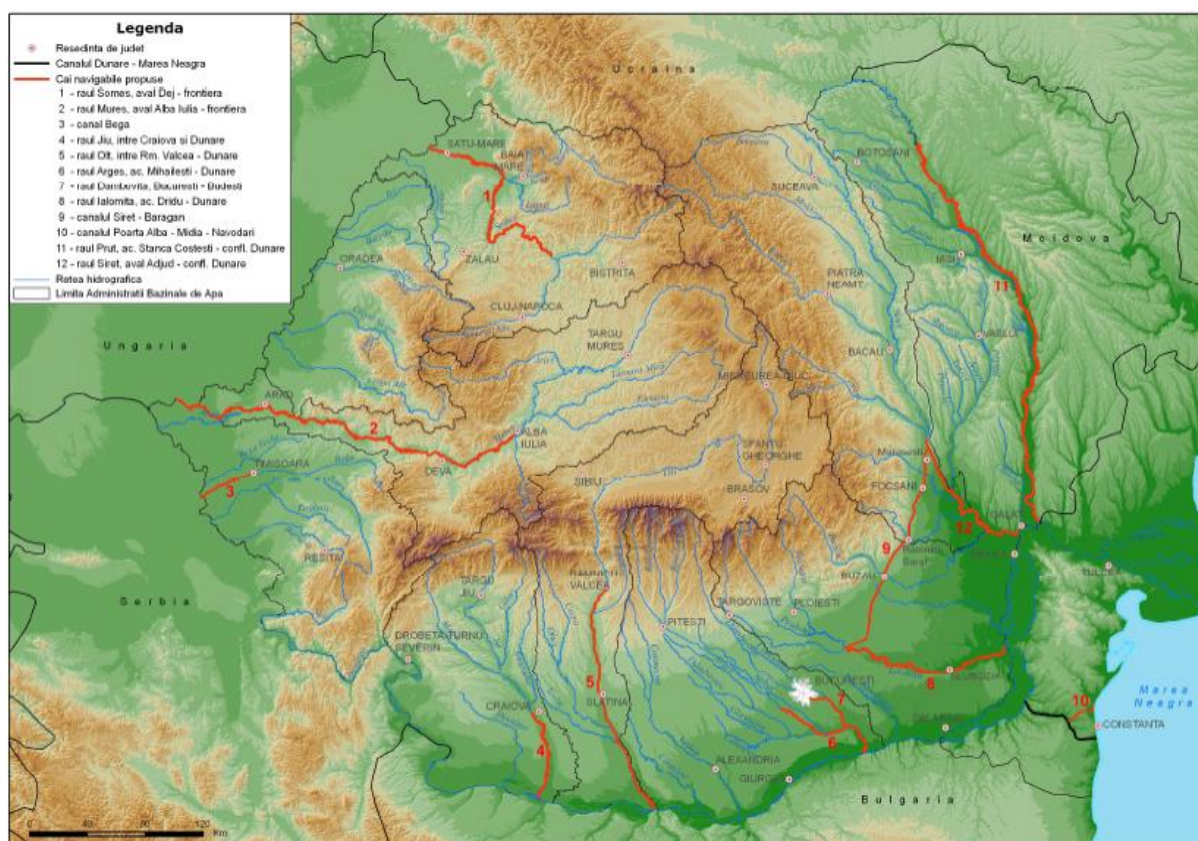


Figura 67. Proiecte potențiale amenajare căi navigabile pe râurile interioare

Sursa: Planul Național de Amenajare a Bazinelor Hidrografice din România, 2013

Pe de altă parte însă, Master Plan-ul General de Transport al României nu prevede investiții în amenajarea pentru navigație a râului Someș între Dej și frontiera cu Ungaria. În acest context, problematica valorificării potențialului navigabil al r. Someș rămâne una deschisă, dar de perspectivă.

Pentru o mai bună lămurire a acestui subiect se impune ca în următoarea perioadă să se elaboreze un PATZ și un Studiu de fezabilitate, astfel putându-se clarifica dacă se mai păstrează sau

nu această propunere din PATN, dar mai ales dacă este viabilă economic și este posibil a se realiza tehnic, ținându-se cont de caracteristicile hidologice și topografice ale r. Someș.

2.5. Transportul public județean, urban și metropolitan

Serviciile de transport public au scopul de a asigura accesibilitatea populației dinspre centrele urbane înspre alte centre urbane, dar mai cu seamă de a asigura accesul persoanelor din zonele rurale către centrele urbane principale sau secundare în scopuri diverse: navetă pentru serviciu sau școală, agrement și recreere (acces către zone sau destinații turistice sau culturale), alte scopuri (ex. acces la instituții administrative centrale). Conectivitatea zonelor centrale cu cele periferice și între localități prin amenajarea și întreținerea infrastructurii rutiere și/sau feroviare devine astfel o condiție esențială pentru deplasarea locuitorilor. Transportul public în interiorul județului Maramureș este efectuat prin rețele rutiere și/sau feroviare.

Dezideratul de a organiza și desfășura un mod de transport durabil la nivel național, regional dar și local urban este reflectat în obiectivele și măsurile propuse pe termen scurt, mediu și lung în strategiile și planurile naționale elaborate în acord cu cele europene. Transportul durabil implică deplasarea cu orice mijloc de transport considerat nedăunător mediului (vehicule electrice, tren, tramvai, bicicletă), încurajarea utilizării transportului în comun, a mersului pe jos sau cu bicicleta, în detrimentul celui privat prin accesibilizarea și diversificarea serviciilor de transport public, amenajarea infrastructurii de piste de biciclete, amenajarea zonelor de staționare a autovehiculelor de tip park&ride, sisteme de bike sharing, stații de alimentare cu energie electrică a autovehiculelor, dezvoltarea transportului intermodal și a altor facilități alternative, sănătoase și curate.

Dezvoltarea transportului sustenabil este un obiectiv prioritar atât din punct de vedere al politicii de mobilitate urbană, dar și din perspectiva politicii de combatere a schimbărilor climatice, prin scăderea emisiilor provocate de transportul cu mijloace convenționale, cele mai mari consumatoare de combustibili fosili, dar și unul dintre formele cu cele mai mari emisii de carbon. În spațiile urbane, în mod special, efectele traficului rutier sunt extreme de vizibile auditiv, olfactiv, vizual și apar sub forma congestiilor în trafic, a calității reduse a aerului și a zgomotului ridicat.

Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030, elaborată în anul 2008, subliniază efectele benefice directe ale adoptării obiectivelor și a implementării măsurilor pentru realizarea transportului durabil, în mod special asupra beneficiarilor (comunități, entități economice și administrative) dar și asupra structurilor componente ale sistemului de transport (administratori, operatori).

Efectele pozitive ale abordării strategice privind modernizarea durabilă a infrastructurii și serviciilor de transport ar asigura: creșterea accesibilității pe rute și destinații, diversificarea și creșterea calității serviciilor de transport persoane și sporirea confortului călătoriei, optimizarea cheltuielilor și creșterea veniturilor operatorilor de transport, creșterea gradului de accesibilitate în zonele funcționale urbane/zonele metropolitane, dar și în zonele izolate, reducerea consumului energetic și, implicit, diminuarea impactului asupra mediului, etc.

2.5.1. Infrastructura de deservire cu servicii de transport public rutier. Autogări și operatori cu licență

În cadrul județului Maramureș, transportul public de călători este realizat prin intermediul operatorilor publici și autogările existente în principalele centre urbane (Baia Mare – 2 autogări; Sighetu Marmăției – 3 autogări, plus 2 stații principale pentru plecări și sosiri; Târgu Lăpuș – 1; Borșa – 5 stații principale pentru plecări și sosiri; Vișeu de Sus - 3 stații principale pentru plecări și sosiri).

Conform CJ Maramureș, în anul 2021, erau activi și dispuneau de licență de transport un număr de 18 operatori care efectuează curse de transport în interiorul județului: SC DRACARD COM SERV SRL, SC FÂNTÂNA STANCHII SRL, SC VAS DOR TUR SRL, SC VERSAV TRANS SRL, SC GRUP ADM TUR SRL, SC ȘOFRON HOJDA TRANS SNC, SC LOURDES TRANS SRL, SC PODEA & CO TRANS SNC, SC DEBIEM TRANS SRL, SC PITMA COM SRL, SC BUS TRANS SRL, SC AUTO VENȚEL SRL, SC TUR CĂLĂTORI SRL, SC RO BUS EURO SRL, SC ȚUDIC TRANS ROCAR SRL, SC INTERRAL TRANS SRL, SC DAIONA TRANS SERVICE SRL

Programul de transport public include 62 trasee rutiere aprobate la nivel județean în anul 2021. Traseele sunt organizate pe distanțe între 11 km (minim) și 166 km (maxim). Programul de circulație acoperă necesarul de transport persoane în zilele lucrătoare, dar și în weekend. Merită menționat că transportul public de persoane pe aceste trasee este susținut cu microbuze (capacitate 10 pers.) și autocare mici (capacitate 23 pers.). De asemenea, viteza de parcurs pe drumurile publice variază între aproximativ 30 km/h și nu depășește 60 km/h, ceea ce înseamnă că viteza medie de deplasare este de aproximativ 40 km/h (Tabelul 81).

Tabelul 81. Rutele de transport public auto în cadrul județului Maramureș (2013-2021)

Nr. crt.	Localitate plecare/ Autogară	Localitate intermediară	Localitate destinație/ Autogară	Distanța pe sens (km)	Nr. curse zilnice	Durata
1	Baia Mare	Cavnic – Sighetu Marmăției – Vișeu de Sus	Borșa Complex	166	6	3h 20 min
2	Baia Mare	Cavnic – Bârsana	Baia Borșa	130	1	2h 40 min
3	Baia Mare		Săliște de Sus	106/111	1	2h 10 min
4	Baia Mare	Mara	Sighetu Marmăției	70	1	1h 25 min
5	Baia Mare	Sighetu Marmăției	Poenile de Sub Munte	130	1	2h 40 min
6	Baia Mare		Seini	26	2	0h 35 min
7	Baia Mare		Târgu Lăpuș	46	5	1h 00 min
8	Baia Mare	Târgu Lăpuș	Băiuț	76	5	1h 35 min
9	Târgu Lăpuș		Băiuț	30	4	0h 40 min
10	Baia Mare	Târgu Lăpuș	Groșii Țibleșului	71	2	1h 30 min
11	Târgu Lăpuș		Groșii Țibleșului	25	7	0h 30 min
12	Baia Mare	Târgu Lăpuș - Ungureni	Cupșeni	68	1	1h 25 min
13	Baia Mare	Târgu Lăpuș	Dealul Mare	68	5	1h 25 min
14	Târgu Lăpuș		Dealul Mare	23	3	0h 30 min

15	Baia Mare	Târgu Lăpuș – Vima Mică - Sălănița	Vima Mare	71	3	1h 30 min
16	Baia Mare		Coltău	12	8	0h 20 min
17	Baia Mare	Berchez	Șomcuta Mare	29	6	0h 35 min
18	Baia Mare	Valea Chioarului - Mesteacăn	Boiu Mare	47	2	1h 00 min
19	Baia Mare		Iadara	34	5	0h 40 min
20	Baia Mare	Hideaga - Mogoșești	Pribilești	19	9	0h 25 min
21	Baia Mare		Ulmeni	42	4	0h 50 min
22	Baia Mare		Corni	63	2	1h 30 min
23	Baia Mare		Băița de Sub Codru	49	2	1h 00 min
24	Baia Mare		Asuaju de Sus	47	1	1h 00 min
25	Baia Mare		Cavnic	30	4	0h 40 min
26	Baia Mare	Baia Sprie	Copalnic Mănăstur	40	4	0h 50 min
27	Sighetu Marmăției	Vișeu de Sus	Borșa	82	1	1h 40 min
28	Sighetu Marmăției	Bârsana	Baia Borșa	88	1	1h 50 min
29	Sighetu Marmăției		Săcel	59	1	1h 15 min
30	Sighetu Marmăției		Poienile Izei	47	1	1h 00 min
31	Borșa		Sighetu Marmăției	82	2	2h 00 min
32	Sighetu Marmăției		Glod	34	1	0h 40 min
33	Sighetu Marmăției		Ieud	42	3	0h 50 min
34	Sighetu Marmăției		Văleni	27	5	0h 35 min
35	Sighetu Marmăției	Ocna Șugatag	Budești	30	4	0h 40 min
36	Sighetu Marmăției	Călinești	Budești	28	6	0h 40 min
37	Sighetu Marmăției		Mara	27	5	0h 35 min
38	Sighetu Marmăției		Piatra	32	5	0h 40 min
39	Sighetu Marmăției		Coștiui	22	7	0h 30 min
40	Sighetu Marmăției		Rona de Jos	14	7	0h 20 min
41	Sighetu Marmăției		Sat Șugatag	21	3	0h 25 min
42	Botiza	Șieu	Sighetu Marmăției	49	2	1h 00 min
43	Vișeu de Sus		Poienile de Sub Munte	32	2	0h 40 min
44	Vișeu de Sus		Șieu	25	1	0h 30 min
45	Borșa		Vișeu de Jos (GARĂ)	30	4	0h 40 min
46	Vișeu de Jos		Borșa	28	8	0h 40 min
47	Borșa		Moisei	11	11	0h 15 min
48	Baia Mare		Larga	61	1	0h 15 min
49	Baia Mare		Poiana Botizii	75	3	1h 30 min
50	Târgu Lăpuș		Baba	22	5	0h 30 min
51	Baia Mare		Botiza	125	3	2h 30 min
52	Baia Mare	Bozânta Mică - Arieșul de Câmp	Ardusat	20	5	0h 20 min
53	Baia Mare		Chiuzbaia	13	2	0h 20 min
54	Baia Mare	Mara – Vadu Izei – Bârsana	Baia Borșa	142	3	3h 00 min

55	Baia Mare	Sighetu Marmăției - Crăciunești - Petrova - Leordina	Poienile de Sub Munte	150	2	2h 40 min
56	Sighetu Marmăției		Lunca la Tisa	16	2	0h 20 min
57	Sighetu Marmăției	Vadu Izei	Vișeu de Sus	82	1	1h 40 min
58	Sighetu Marmăției		Strâmtura	27	2	0h 35 min
59	Baia Mare	Satu Nou de Jos - Săcălășeni	Culcea	17	6	0h 25 min
60	Baia Mare	Dumbrăvița - Unguraș	Șindrelți	20	11	0h 30 min
61	Baia Mare	Groși – Chechiș	Coruia	18	11	0h 25 min
62	Baia Mare	Groși	Ocoliș	14	9	0h 30 min

Sursa: Consiliul Județean Maramureș

Din punct de vedere al punctelor de plecare/întoarcere, aceștia sunt repartizați în cadrul autogărilor/ stațiilor / localităților după cum urmează:

Autogara Imperativ – prin intermediul a 12 operatori deservește cu servicii de transport public localitățile situate pe o rază de peste 150 de km, curse zilnice (cu excepții) cu plecare din Baia Mare (https://www.autogari.ro/baia_mare/autogara_imperativ/Autogara8873?lang=ro). Alături de operatorii autorizați pentru efectuarea transportului public de persoane în interitoriul județului Maramureș, menționăm existența a încă 11 operatori de transport care suplimentează oferta de servicii de transport, asigurând conectivitate atât în interitoriul județului cât și pe distanțe mai mari, în afara județului.

Autogara Fany – punct de lucru al operatorului Fany asigură suplimentar conectivitatea cu alte centre urbane ale țării: Satu Mare, Cluj-Napoca, Beclean, Târgu Mureș, Alba Iulia, Râmnicu Vâlcea, București, etc.

(https://www.autogari.ro/baia_mare/autogara_fany__b_dul_bucuresti_nr__57_langa_omv_/Autogara31997?lang=ro).

Stația CFR Sighetu Marmăției – prin intermediul unui operator deservește cu servicii de transport public localitățile situate pe pe rutele cu destinația Baia Mare și Borșa, cu un număr de 10 curse zilnice cu plecare din Sighetu Marmăției (https://www.autogari.ro/sighetu_marmatiei/gara_cfr_sighetu_marmatiei/Autogara14683?lang=ro).

Suplimentar, din această stație sunt înregistrate plecări/sosiri spre/dinspre destinații externe.

Stația Kaufland Sighetu Marmăției – prin intermediul unui operator se oferă servicii de transport public pe ruta Sighetu Marmăției – Oncești – Nănești – Bârsana – Strâmtura – Șesu Mănăstirei – Rozavlea – Șieu – Ieud – Bogdan Vodă – Dragomirești – Săliștea De Sus – Iza Gară (Săliștea de Sus) – Săcel – Dealu Ștefăniței – Târgu Mureș (https://www.autogari.ro/sighetu_marmatiei/kaufland__str__bogdan_voda_nr__164__170/Autogara32356?lang=ro).

Autogara Călători Mara SRL – prin intermediul a 4 operatori deservește cu servicii de transport public localitățile situate pe o rază de până la 90 de km, curse zilnice (cu excepții) cu plecare din Sighetu Marmăției

(https://www.autogari.ro/sighetu_marmatiei/autogara_calatori_mara_srl/Autogara22032?lang=ro).

Alături de operatorii autorizați pentru efectuarea transportului public de persoane în interitoriul județului

Maramureș, menționăm existența a încă 4 operatori de transport care suplimentează oferta de servicii de transport, asigurând conectivitate atât în interitoriul județului, cât și pe distanțe mai mari, în afara județului (Satu Mare, Iași, Botoșani, Oradea).

Autogara JAN (Bus Trans SRL) – prin intermediul a 2 operatori deservește cu servicii de transport public localitățile situate pe o rază de 82 de km, curse zilnice (cu excepții) cu plecare din Sighetu Marmăției

(https://www.autogari.ro/sighetu_marmatiei/autogara_jan__bus_trans_srl/Autogara13635?lang=ro).

Alături de operatorii autorizați pentru efectuarea transportului public de persoane în interitoriul județului Maramureș, menționăm existența a încă 2 operatori de transport care suplimentează oferta de servicii de transport, asigurând conectivitate atât în interitoriul județului, cât și pe distanțe mai mari, în afara județului (Cluj-Napoca, Oradea, Deva, Brad).

Autogara Tur Calatori SRL – prin intermediul a 2 operatori deservește cu servicii de transport public localitățile situate pe o rază de 82 de km, curse zilnice (cu excepții) cu plecare din Sighetu Marmăției

(https://www.autogari.ro/sighetu_marmatiei/autogara_tur_calatori_srl/Autogara24316?lang=ro). Alături de operatorii autorizați pentru efectuarea transportului public de persoane în interitoriul județului Maramureș, menționăm existența a încă 1 operator de transport care suplimentează oferta de servicii de transport, asigurând conectivitate atât în interitoriul județului, cât și pe distanțe mai mari, în afara județului (Satu Mare, Fălticeni, Pașcani, Iași).

Autogara Trans Lăpușul SRL – prin intermediul a 3 operatori deservește cu servicii de transport public localitățile situate pe o rază de 30 de km, curse zilnice (cu excepții) cu plecare din Târgu Lăpuș (https://www.autogari.ro/targu_lapus/autogara_trans_lapusul_srl/Autogara12979?lang=ro). Alături de operatorii autorizați pentru efectuarea transportului public de persoane în interitoriul județului Maramureș, menționăm existența a încă 2 operatori de transport care suplimentează oferta de servicii de transport, asigurând conectivitate atât în interitoriul județului cu destinația Baia Mare, cât și pe distanțe mai mari, în afara județului Cluj-Napoca).

Stația Borșa – prin intermediul a 3 operatori deservește cu servicii de transport public localitățile situate pe o rază de 50 de km, curse zilnice (cu excepții) cu plecare din Borșa (https://www.autogari.ro/borsa/statie_borsa/Autogara5921?lang=ro). Alături de operatorii autorizați pentru efectuarea transportului public de persoane în interitoriul județului Maramureș, menționăm existența a încă 3 operatori de transport care suplimentează oferta de servicii de transport, asigurând conectivitate atât în interitoriul județului, cât și pe distanțe mai mari, în afara județului (Vatra Dornei, Suceava, Botoșani, Satu Mare, Iași).

Stația Borșa - Soseaua principală, vis-à-vis de Magazinul Unicarm – prin intermediul a 3 operatori de servicii de transport public asigură suplimentar conectivitatea cu alte centre urbane ale țării (Oradea, Satu Mare, Iași, etc.) și cu destinații externe, cu plecare din Borșa (https://www.autogari.ro/borsa/soseaua_principala__vis____vis_de_magazinul_unicarm/Autogara13575?lang=ro).

Stația Borșa – Centru – prin intermediul a 2 operatori deservește cu servicii de transport public localitățile situate pe o rază de 124 de km, curse zilnice

(https://www.autogari.ro/borsa/statie_centru/Autogara16115?lang=ro).

Stația Borșa Complex – prin intermediul unui singur operator deservește cu servicii de transport public localitățile situate pe ruta Borșa – Vișeu de Sus – Sighetu Marmăției – Ocna Șugatag – Baia Mare, pe o distanță de aproximativ 150 de km, cu un număr de 5 de curse zilnice (https://www.autogari.ro/borsa/borsa_complex/Autogara13200?lang=ro).

Stația Spital Borșa – prin intermediul unui singur operator asigură conectivitatea cu Satu Mare și Iași, cu un număr de 2 de curse zilnice (https://www.autogari.ro/borsa/statie_spital/Autogara37455?lang=ro).

Stația Botiza – prin intermediul unui singur operator deservește cu servicii de transport public localitățile de pe rutele cu destinațiile Borșa și Vișeu de Sus, cu un număr de 3 de curse zilnice (cu excepții) cu plecare din Botiza (https://www.autogari.ro/botiza/statie_botiza/Autogara19056?lang=ro).

Stația Vișeu de Sus – prin intermediul a 3 operatori deservește cu servicii de transport public localitățile de pe rutele cu destinația Sighetu Marmăției, Baia Mare, Cluj-Napoca, Botoșani, Satu Mare (https://www.autogari.ro/viseu_de_sus/statie_viseu_de_sus/Autogara17374?lang=ro).

Stația Casa de Cultură Vișeu de Sus – prin intermediul unui singur operator deservește cu servicii de transport public localitățile de pe rutele cu destinațiile Borșa și Baia Mare, cu un număr de 10 curse zilnice cu plecare din Vișeu de Sus (https://www.autogari.ro/viseu_de_sus/casa_de_cultura/Autogara14198?lang=ro).

Stația Unicarm Vișeu de Sus – prin intermediul unui operator deservește cu servicii de transport public localitățile situate pe rutele către Pașcani și Satu Mare, cu un număr de 2 curse zilnice cu plecare din Vișeu de Sus (https://www.autogari.ro/viseu_de_sus/statie_vis_vis_de_unicarm/Autogara13576?lang=ro).

Stația Gara CFR Vișeu de Jos – prin intermediul unui operator deservește cu servicii de transport public localitățile de pe rutele cu destinația Sighetu Marmăției și Cluj-Napoca, cu un număr de 2 de curse zilnice cu plecare din Vișeu de Jos (https://www.autogari.ro/viseu_de_jos/gara_cfr_viseu_de_jos/Autogara24114?lang=ro).

Stația Gara Vișeu de Jos – prin intermediul unui singur operator deservește cu servicii de transport public localitățile de pe rura Vișeu de Jos – Borșa, cu un număr de 4 curse zilnice cu plecare din Vișeu de Jos (https://www.autogari.ro/viseu_de_jos/gara/Autogara23350?lang=ro).

2.5.2. Distribuția teritorială a serviciilor de transport public rutier

Din perspectiva distribuției teritoriale a serviciilor de transport public rutier în interiorul județului Maramureș, menționăm următoarele aspecte particulare:

1). Municipiul Baia Mare deservește 32 de destinații prin legătură directă (34 de rute), asigurând conectivitatea cu toate celelalte centre urbane ale județului, cât și cu localitățile rurale: Poienile de Sub Munte, Băiuț, Groșii Țibleșului, Cupșeni, Dealu Mare, Vima Mare, Coltău, Șomcuta Mare, Boiu Mare, Iadara, Pribilești, Corni, Băița de Sub Codru, Asuaju de Sus, Copalnic Mănăstur, Larga, Poiana Botizii, Botiza, Ardușat, Chiuzbaia, Culcea, Șindrești, Coruia și Ocoliș.

2). Municipiul Sighetu Marmăției deservește 15 destinații prin legătură directă, asigurând conectivitatea cu 2 centre urbane ale județului (Borșa, Vișeu de Sus) cât și cu localitățile rurale Poienile Izei, Glod, Ieud, Văleni, Budești, Mara, Piatra, Coștiui, Rona de Jos, Sat Șugatag, Lunca la Tisa, Strâmtura. Distanțele acoperite sunt de maximum 88 km, iar numărul zilnic de plecări spre destinații este de 55.



Figura 68. Rutele de transport interurban din județul Maramureș pentru perioada 2013-2021

3). Orașul Târgu Lăpuș deservește 4 destinații prin legătură directă, asigurând conectivitatea cu localitățile rurale: Baba, Dealu Mare, Groșii Țibleșului, Băiuț. Distanțele acoperite sunt de maximum 30 km, iar numărul zilnic de plecări spre destinații este de 19.

4). Orașul Borșa deservește 3 destinații prin legătură directă, asigurând conectivitatea cu municipiul Sighetu Marmăției, orașele Săliștea de Sus și Vișeu de Sus, cât și cu localitățile rurale Săcel, Moisei și Vișeu de Jos. Distanțele acoperite sunt de maximum 82 km (cu 2 plecări zilnice spre destinația Sighetu Marmăției), iar cel mai mare număr zilnic de plecări este de 11 spre destinații Moisei.

5). Orașul Vișeu de Sus deservește 2 destinații prin legătură directă, asigurând conectivitatea cu localitățile rurale Poienile de Sub Munte și Șieu, pe o distanță de aproximativ 30 km.

6). Există două rute cu plecare din alte localități decât centrele urbane: din localitatea Botiza către Sighetu Marmăției și din localitatea Vișeu de Jos către Borșa.

7). Celelalte orașe de pe teritoriul județului reprezintă stații intermediare pe rutele deservite de operatori.

8). Localitățile urbane și rurale care sunt parte integrantă din Zona Metropolitană Baia Mare sunt considerate ca având grad ridicat de accesibilitate, cu plecare din municipiul Baia Mare, acestea

beneficiind și de transport public oferit de Compania de Transport Public SC URBIS SA, prin cele 12 de rute metropolitane: **UAT Tăuții Măgherauș** (Linia 7: Baia Mare – Tăuții Măgherauș – Băița – Ulmoasa; Linia 6: Baia Mare – Tăuții Măgherauș – Bușag – Merisor; Linia 29: Baia Mare – Tăuții Măgherauș – Bozânta Mare; Linia 27: Baia Mare – Recea – Lăpușel – Bozânta Mică; Linia 13: Baia Mare – Tăuții Măgherauș – Nistru); **UAT Recea** (Linia 27: Baia Mare – Recea – Lăpușel – Bozânta Mică; Linia 28: Baia Mare – Săsar; Linia 24: Baia Mare – Mocira; Linia 12: Baia Mare – Recea – Lăpușel), **UAT Baia Sprie** (Linia 8: Baia Mare – Tăuții de Sus – Baia Sprie; Linia 21: Baia Sprie – Chiuzaia; Linia 14: Baia Mare (IMMUM) – Satu Nou de Sus) (Figura 69).

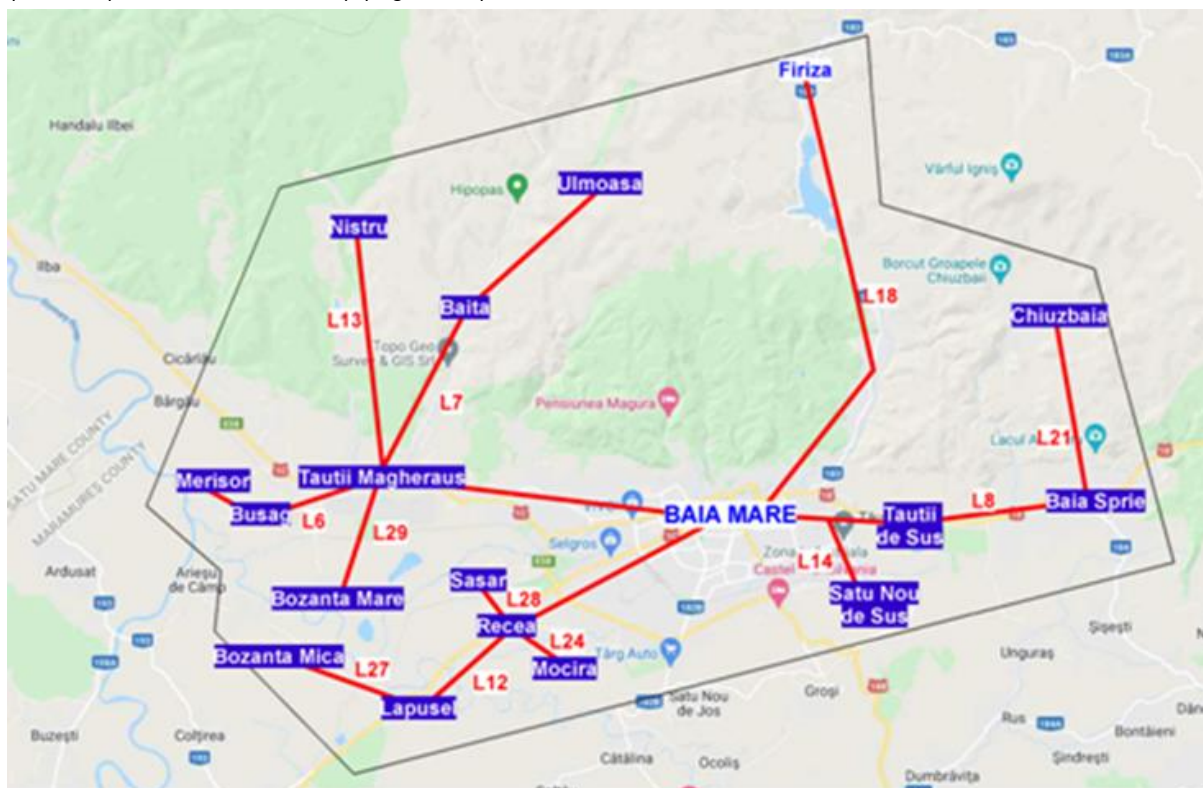


Figura 69. Linii de transport public extraurban deservite de SC URBIS SA

Sursa: SC URBIS SA, <https://www.urbisbaia mare.ro/media/file/harta/2022-03-10-Harta-ZMBM.pdf>

2.5.3. Transportul public urban și metropolitan

În cadrul județului Maramureș regăsim infrastructură și servicii de transport public urban în cele două municipii: Baia Mare și Sighetu Marmăției. Suplimentar, beneficiind de același operator de servicii de transport public urban, se adaugă orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș, ca parte integrantă din Zona Metropolitană Baia Mare (ZMBM).

Transportul public urban și extraurban în municipiul Baia Mare este deservit de SC URBIS SA, iar în Municipiul Sighetu Marmăției de către SC Mara Nord SA. Ambii operatorii dispun de parc auto propriu și asigură circulația călătorilor pe trasee urbane și extraurbane, inclusiv transport special pentru elevi și au un plan de dezvoltare al flotei în conformitate cu politicile naționale și europene de mobilitate urbană, transport nepoluant și consum de combustibili convenționali redus.

Configurația rețelei de transport public urban în municipiul Baia Mare și ZMBM include 9 linii de autobuz, 2 linii de troleibuz, 10 linii de autobuz (spre unitățile economice) în interiorul orașului și 12 linii

exterioare spre orașele Baia Sprie, Tăuții Măgherauș și comuna Recea din Zona Metropolitană Baia Mare, alături de o linie de transport public către localitatea Firiza (Figura 69, 70).

Harta transport local - Municipiul Baia Mare

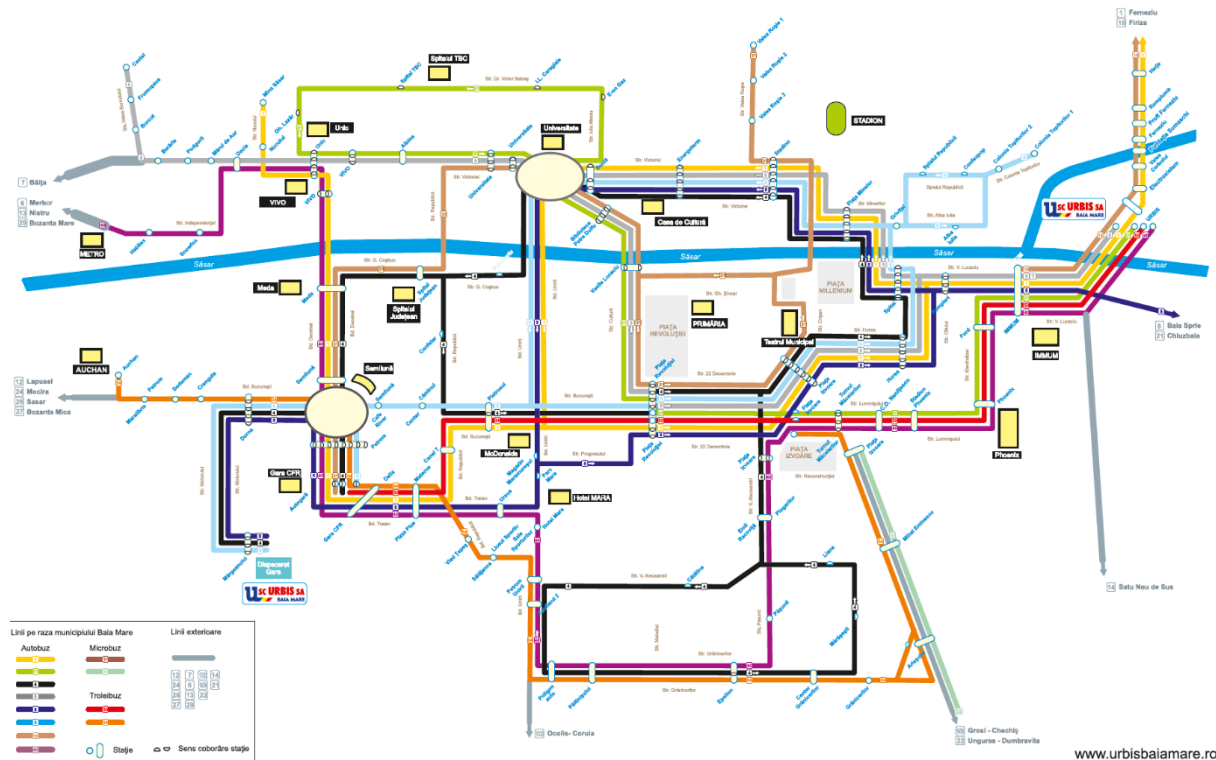


Figura 70. Linii de transport public intraurban deservite de SC URBIS SA

Sursa: SC URBIS SA, https://www.urbisbaia mare.ro/catalog/Harta_BM_12-03-2020.pdf

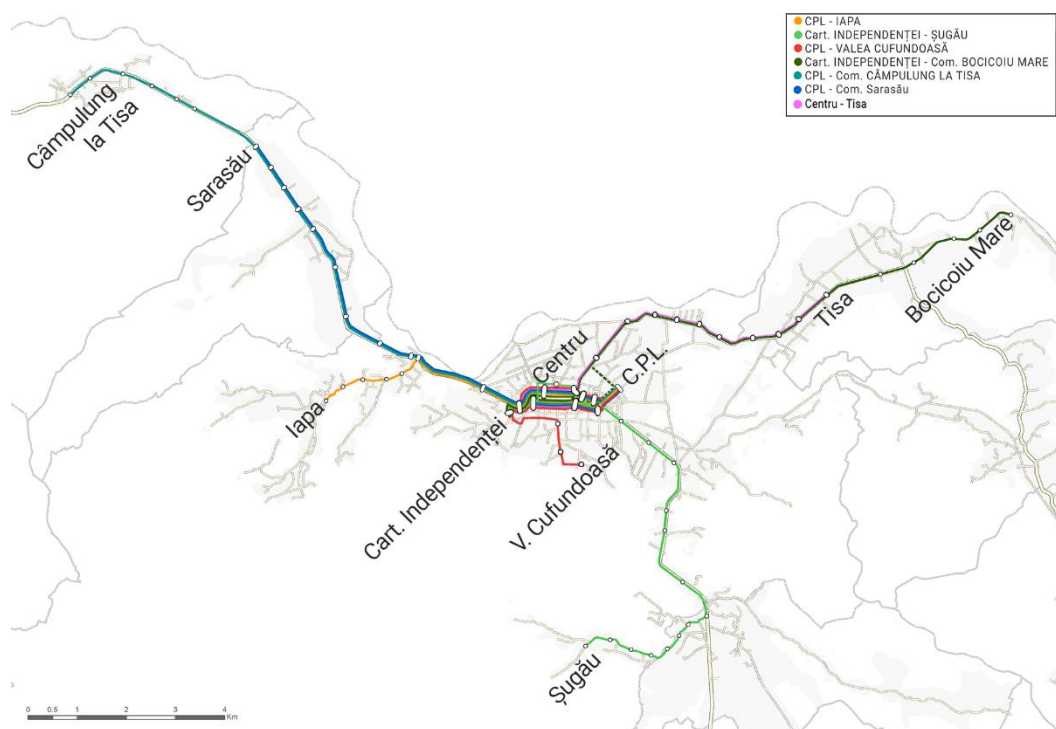


Figura 71. Linii de transport public urban și extraurban deservite de SC Mara Nord SA

Sursa: SC Mara Nord SA, <http://maranord.ro/>

În cazul municipiului Sighetu Marmăției, configurația rețelei de transport public local (urban și extraurban) se desfășoară pe 3 linii interioare și 4 linii suburbane, care asigură conectivitatea cu localitățile Tisa și Bocicoiu Mare pe direcția nord-est, și Sarasău și Câmpulung la Tisa pe direcția nord-vest (vezi Figura 71).

Flota disponibilă în cadrul companiilor municipale de transport public include doar autobuze convenționale (12) în cazul operatorului din municipiul Sighetu Marmăției, în timp ce în cazul operatorului de servicii din Baia Mare regăsim autobuze convenționale, troleibuze și microbuze. Caracteristicile flotei sunt detaliate în Tabelul 84.

Tabelul 82. Caracteristici ale traseelor de transport public urban și parcul auto în municipiul Baia Mare

Trasee urbane	Autobuze	Troleibuze
Nr. linii	19	2
Lungime trasee km. c.d.	182,1	14
Lungime medie km. c.d.	9,58	7,00
Lungime rețea km. c.d.	54	13,10
Nr. stații	206	54
Lungime interstație medie km.	0,52	0,49

Sursa: S.C. URBIS S.A.

Tabelul 83. Caracteristici ale traseelor de transport public urban și parcul auto în municipiul Baia Mare

Trasee suburbane	Autobuze
Nr. linii	12
Lungime trasee km. c.d.	173,0
Lungime medie km. c.d.	14,4
Lungime rețea km. c.d.	64
Nr. stații	114
Lungime interstație medie km.	1,12

Sursa: S.C. URBIS S.A.

Tabelul 84. Caracteristici ale parcului auto S.C.URBIS S.A. Baia Mare (21.04.2022)

Tip auto	Marca auto	An fabricație	Nr. buc.	Număr de locuri
Autobuze	NAW E2	1989-1996	10	150
	Mercedes E3	2005	20	106
	Solaris E3	2003-2005	8	89
	Solaris EEV	2012	20	91
Total autobuze			58	
Troleibuze	Volvo	1986	4	150
	Solaris	2013	8	90
Total troleibuze			12	
Microbuze	Mercedes E2	1996-1998	2	16
	Renault E3,4	2007	2	15
	Renault E3	2004	1	15
	Hyundai E3	2002	1	22
	Volkswagen E5	2012	1	16

	Opel E5 (școlar)	2015	1	16
	Ford E5 (școlar)	2011	1	16
Total microbuze			9	
Total mijloace de transport persoane			79	

Sursa: S.C. URBIS S.A.

Tabelul 85. Număr de călători transportați de către mijloacele de transport ale S.C.URBIS S.A. Baia Mare în perioada 2011 – 2021

An	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nr. călători milioane	15,30	17,30	19,90	23,50	27,13	26,66	27,06	27,68	29,28	24,70	24,20

Sursa: S.C. URBIS S.A.

În anul 2021, primăria municipiului Sighetu Marmăției a precizat încheierea contractului de furnizare a 7 autobuze electrice destinate transportul public urban de călători din Sighetu Marmăției și amenajarea a 2 stații de încărcare rapidă și o stație de încărcare lentă. Proiectul este finanțat prin Programul Operațional Regional (POR) 2014 – 2020, Axa prioritară 4 – *Sprrijinirea dezvoltării urbane durabile*” (sursa: Ziar MM, 2021, <https://ziarmm.ro>).

Operatorul de servicii de transport public urban din municipiul Baia Mare, S.C. URBIS S.A., precizează următoarele măsuri strategice de dezvoltare a transportului public urban în municipiul Baia Mare și Zona Metropolitană Baia Mare cu orizont 2025 – 2030:

1). *Înlocuirea flotei în Municipiul Baia Mare și în Zona Metropolitană (eficientizarea energetică a transportului public) și dezvoltarea sistemului de transport prin utilizarea mijloacelor de transport electric (troleibuze și autobuze electrice)*

Obiective:

- eficientizarea transportului public;
- creșterea nivelului de siguranță a rețelei de transport;
- reducerea impactului negativ asupra mediului datorat activității de transport călători; diminuarea duratelor de călătorie la nivel urban;
- creșterea atractivității orașului ca destinație turistică.

Achiziționarea de mijloace suplimentare de transport ecologice și cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, construirea unui depou, înlocuirea rețelei de contact pentru troleibuze, modernizarea a două substații de tracțiune. Se va asigura achiziția de autovehicule care să permită afișarea în autobuz a următoarei stații și a traseului stațiilor de pe linia de transport, precum și cu dotări pentru persoanele cu mobilitate redusă.

2). *Modernizarea stațiilor de transport public*

Obiective:

- creșterea atractivității sistemului de transport public; îmbunătățirea nivelului de informare a călătorilor;

- creșterea confortului călătorilor în intervalul de așteptare a mijlocului de transport;
- creșterea accesibilității la punctele de interes aferente zonei deservite;
- îmbunătățirea imaginii transportului public urban.

Adaptarea constructivă a stațiilor de transport la cerințele europene cu privire la asigurarea calității spațiului destinat așteptării vehiculelor de transport, asigurarea de panouri de informare asupra timpilor de așteptare, asigurarea securității și siguranței călătorilor și asigurarea spațiului necesar persoanelor cu dizabilități în stațiile de transport public.

3). *Sistem de taxare integrat în Municipiul Baia Mare și în Zona Metropolitană (E- Ticketing, GPS, info călători, dispecerizare)*

Obiective:

- Îmbunătățirea atractivității sistemului de transport public și reducerea nivelului de utilizare a automobilului în zona metropolitană și, implicit, reducerea impactului negativ asupra locuitorilor și mediului (accidente, gaze cu efect de seră, zgomot).

Principalele activități:

- achiziționarea și amplasarea de receptoare GPS și antene duale GPS-GPRS, în vehicule. Echipamentul va servi în comun Sistemul Automat de Taxare și Sistemul de Management al Flotei, ambele modernizate, precum și Sistemul de Informare Dinamică a Călătorilor;
- achiziționarea și amplasarea de afișaje interioare pentru vehicule;
- achiziționarea și amplasarea de calculatoare de bord în vehicule, pentru controlul validatoarelor, pentru asigurarea comunicațiilor și pentru informarea călătorilor;
- achiziționarea și amplasarea de panouri de afișaj exterioare în cele mai utilizate stații -30.
- achiziționarea și amplasarea echipamentului specific pentru:
 - Puncte comerciale pentru vânzarea titlurilor de transport (chioscuri);
 - casierie centrală;
 - Echipele de controlori și sediul acestora;
 - Un depou / garaj;
 - Un punct central de management al sistemului;
 - Achiziționarea bazelor de date și aplicațiile necesare;
 - Asigurarea comunicațiilor IT între componentele sistemului;
 - Asigurarea unui grad cât mai înalt de integrare a sistemelor menționate.

Condiții necesare:

- Realizarea conexiunilor între Sistemul Automat de Taxare, Sistemul de Management al Flotei și Sistemul de Informare Dinamică a Călătorilor.

Realizarea conexiunii între Sistemul de Management al Flotei și un posibil viitor Sistem de Management al Traficului Urban (dispeceratul de circulație al municipiului)

Concluzie: Creșterea numărului de pasageri deserviți cu servicii de transport în municipiul Baia Mare și ZMBM (Tabelul 85) demonstrează creșterea cererii și, în consecință, rentabilitatea investițiilor în modernizarea infrastructurii și serviciilor de transport public urban și metropolitan (reconfigurarea rețeli, reorganizarea traseelor, inovare tehnologică etc.), prin planificare urbană și teritorială integrată în acord cu strategia locală și județeană de gestionare a resurselor teritoriale disponibile pentru dezvoltarea

zonelor economice și rezidențiale pentru asigurarea fluidizării traficului, în mod particular, în centrul și la periferia așezărilor urbane.

2.5.4. Stațiile de alimentare cu carburanți

Stațiile de alimentare cu carburant reprezintă o componentă indispensabilă bunei circulații pe drumurile publice. În cadrul acestora se oferă servicii de alimentare a autovehiculelor cu carburant (benzină, motorină, GPL) dar și alte servicii de bază atât pentru întreținerea autovehiculelor cât și pentru pasageri (spălătorie auto, service auto, auto shop, alimentație publică, parcare etc). Deservirea necesarului de carburant în județul Maramureș se realizează în prezent prin intermediul a 55 de stații, situate majoritar (36) în incinta localităților urbane: Baia Mare (19), Sighetu Marmăției (6), Seini (3) câte 2 stații în Ulmeni, Șomcuta Mare, Vișeu de Sus, Târgu Lăpuș și Borșa și câte o stație în orașele Tăuții Măgherauș, Baia Sprie și Săliștea de Sus) cât și de-a lungul drumurilor principale în alte localități (Hideaga, Ariniș, Bârsana, Căvnic, Copalnic, Desești, Groși, Leordina, Ocna Șugatag) (Tabelul 86, Figura 72).

Tabelul 86. Stațiile de alimentare carburant din județul Maramureș (2022)

Nr. crt.	Denumire	Tip carburant comercializat						UAT localizare
		Benzină B+	Benzină B	Benzină B95	Motorină premium	Motorină standard	GPL	
1	LUKOIL	x	x	x	x	x		Baia Sprie
2	LUKOIL	x	x	x	x	x	x	Baia Mare
3	LUKOIL	x	x	x	x	x	x	Baia Mare
4	LUKOIL	x	x	x	x	x	x	Baia Mare
5	MOL	x	x	x	x	x		Baia Mare
6	PETROM	x		x	x	x	x	Sighetu Marmăției
7	PETROM	x		x	x	x		Sighetu Marmăției
8	OMV	x		x	x	x		Borșa
9	PETROM	x		x	x	x		Vișeu de Sus
10	PETROM	x		x	x	x		Târgu Lăpuș
11	OMV	x		x	x	x		Baia Mare
12	OMV	x		x	x	x		Baia Mare
13	LUKOIL	x	x	x	x	x		Sighetu Marmăției
14	PETROM	x		x	x	x		Baia Mare
15	PETROM	x		x	x	x		Baia Mare
16	PETROM	x		x	x	x		Baia Mare
17	PETROM	x		x	x	x		Baia Mare
18	PETROM	x		x	x	x	x	Baia Mare
19	ROMPETROL	x		x	x	x	x	Baia Mare
20	ROMPETROL	x		x	x	x		Baia Mare
21	PETROM	x		x	x	x		Tăuții Măgherauș

22	MOL	x	x	x	x	x	x	Baia Mare
23	STAȚIE GPL						x	Baia Mare
24	PARTENER ROMPETROL	x		x	x	x	x	Ariniș
25	PARTENER ROMPETROL	x		x	x	x		Baia Mare
26	PARTENER ROMPETROL			x		x		Copalnic
27	PARTENER ROMPETROL			x		x		Baia Mare
28	LUKOIL	x	x	x	x	x		Hideaga
29	PARTENER ROMPETROL	x		x	x	x		Sighetu Marmației
30	PARTENER ROMPETROL	x		x	x	x		Sighetu Marmației
31	MOL	x		x	x	x		Baia Mare
32	RO Maramureș	x		x	x	x		Șomcuta Mare
33	PARTENER ROMPETROL	x		x	x	x		Ulmeni
34	PARTENER ROMPETROL	x		x	x	x		Borșa
35	PETROM	x		x	x	x	x	Ulmeni
36	PARTENER ROMPETROL	x		x	x	x		Seini
37	NISTEM S.R.L./ Zynir			x		x		Seini
38	TEOIL			x		x		Finteușu Mare
39	OCTANO			x		x		Șomcuta Mare
40	Faur Oil			x		x		Târgu Lăpuș
41	RO Maramureș			x		x		Săliște de Sus
42	PETCOM Oil			x		x		Moisei
43	MOL			x		x		Vișeu de Sus
44	Peco Eminor			x		x		Leordina
45	PETROM			x		x		Bârsana
46	Teco			x		x		Sighetu Marmației
47	RO Maramureș			x		x		Oncești
48	Benimela			x		x		Ocna Șugatag
49	RO Maramureș			x		x		Desești
50	OCTANO			x		x		Seini
51	Peco Tracorom			x		x		Satu Nou de Jos

52	RO Maramureș			x		x		Cavnic
53	MP OIL			x		x		Baia Mare
54	Petcom			x		x		Groși
55	Statie Peco			x		x		Rodina

Sursa: <https://www.gazonline.ro/cautare.php?pag=4>, Google Maps:

<https://www.google.com/maps/search/gas+stations+Maramure%C8%99+County/@47.6529506,23.0179432,9z/data=!3m1!4b1!4m2!2m1!6e2>

Toate orașele din județele Maramureș au pe teritoriul administrativ cel puțin o stație de alimentare cu carburant, cu excepția orașului Dragomirești.

Mai mult de 50% din stații sunt parte a unor mari lanțuri de distribuție. Companiile cu cele mai multe stații de carburant care operează pe teritoriul județului Maramureș sunt: PETROM (12 stații), LUKOIL (6 stații), RO Maramureș (5 stații), MOL (4 stații), OMV (3 stații), ROMPETROL (2 stații), ROMPETROL PARTENER (11 stații). Produsele petroliere care sunt comercializate în cadrul stațiilor acoperă toată gama de cerere, de la cele standard la cele cu cifră octanică mare și aditivi. De asemenea, 10 stații comercializează și GPL pentru autovehiculele adaptate pentru această formă de combustibil. În prezent, o singură stație de alimentare ROMPETROL (Baia Mare) dispune de sistem de încărcare cu energie electrică pentru autovehiculele din această gamă.

Din punct de vedere al distribuției teritoriale, remarcăm aglomerarea stațiilor de carburant în municipiul Baia Mare și Sighetu Marmăției, în timp ce până în 25% dintre acestea sunt răspândite în zonele rurale din județ (Fig. 72). Remarcăm existența surselor de alimentare cu carburant în zone turistice cunoscute (Bârsana, Ocna Șugatag, Desești, Oncești) sau în teritoriile periferice ale județului (Ariniș și Rodina – zona sud-vestică; Copalnic – zona sudică; Leordina și Moisei – în zona de contact cu Parcul Natural Munții Maramureșului, spre granița nord-estică cu Ucraina). Lipsa acestor puncte de deservire cu servicii în spațiul rural poate crea disconfort, costuri suplimentare și stres în alimentarea autoturismelor precum și a altor autovehicule.

2.5.5. Stațiile de încărcare cu energie electrică a autovehiculelor

Stațiile de reîncărcare pentru vehicule electrice sunt parte a infrastructurii pentru combustibili alternativi și fac parte din obiectivele de reformă propuse prin PNRR (2021) la nivel național. Deși, pentru teritoriul județului Maramureș nu sunt preconizate investiții prin program național privind extinderea rețelei de puncte de reîncărcare până în anul 2026, având în vedere prioritatea reprezentată de amplasarea acestora pe drumurile de mare viteză, amenajarea acestora în teritoriu este încurajată. Extinderea infrastructurii de încărcare a mașinilor electrice reprezintă una din acțiunile strategice propuse pentru a veni în sprijinul dezvoltării transportului sustenabil, dar și în relație cu mobilitatea urbană, ca obiectiv al reformei pentru transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră - *dezvoltarea și armonizarea cadrului strategic, legal și procedural necesar pentru sprijinirea tranziției către un transport sustenabil*. Împreună cu obiectivul de stimulare a reînnoirii parcului auto (atât pentru autovehiculele mici, cât și pentru autocare și autobuze), dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi completează obiectivele de reformă concentrate pe decarbonizarea transportului rutier.

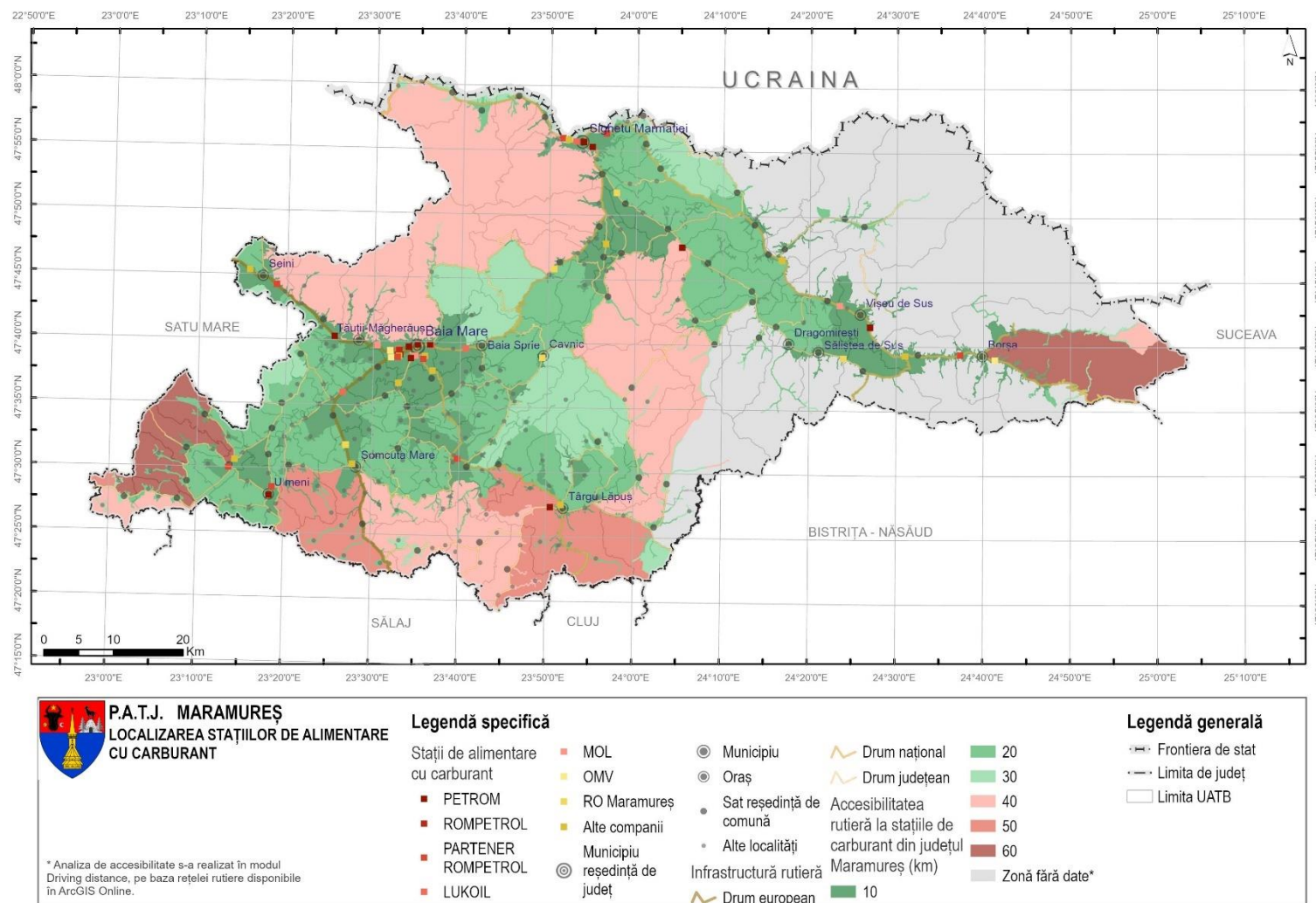


Figura 72. Distribuția teritorială a stațiilor de alimentare cu carburant (2022)

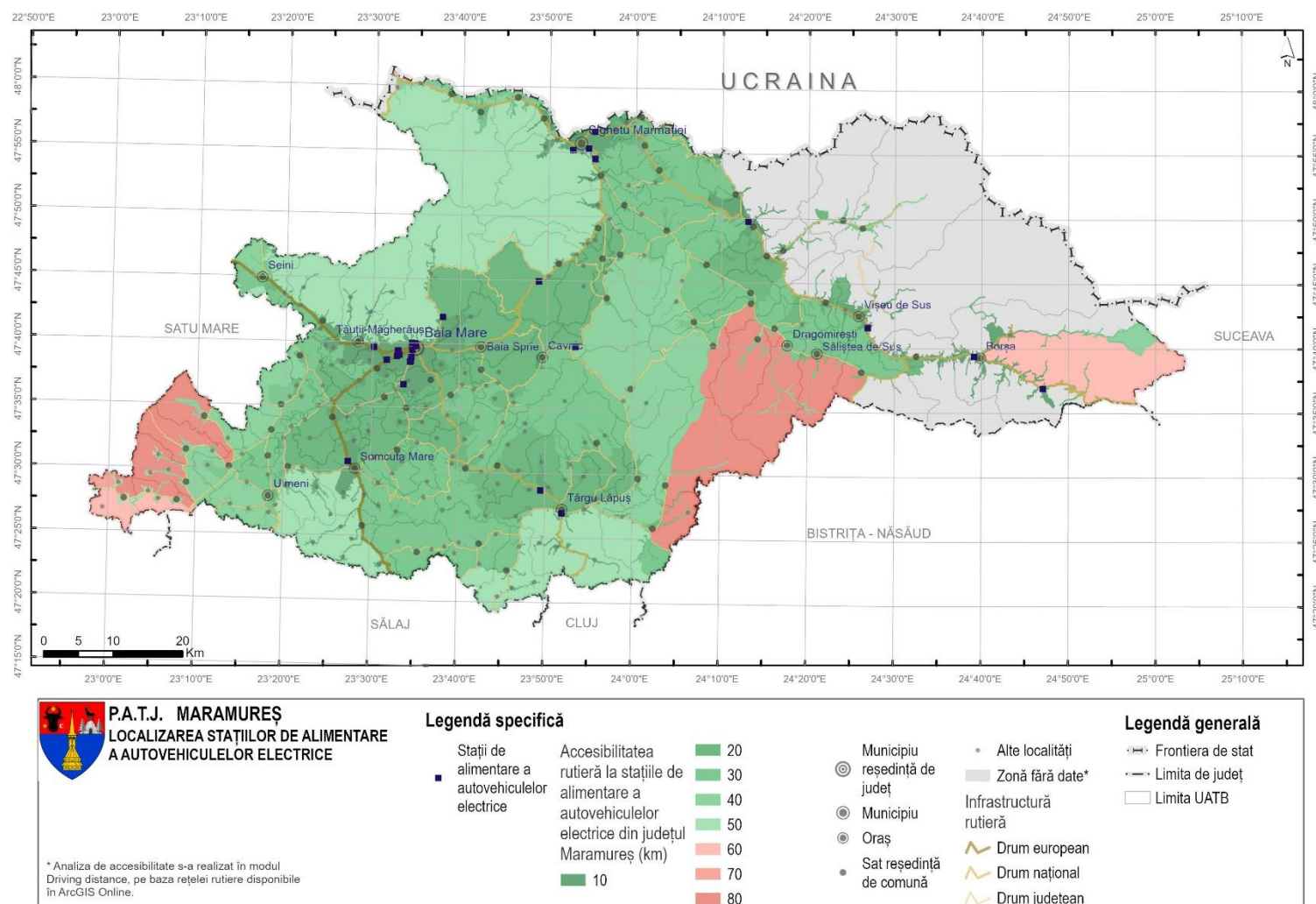


Figura 73. Distribuția teritorială a stațiilor de alimentare cu energie electrică (2022)

În județul Maramureș, există un număr de 27 stații de alimentare cu electricitate, ce sunt grupate spațial în trei centre urbane: Baia Mare (14), Sighetu Marmăției (4), Borșa (2) dar și răspândite în teritoriu (Tabelul 87, Figura 73).

Tabelul 87. Stațiile de alimentare cu electricitate autovehicule electrice din județul Maramureș (2022)

Nr crt.	Locație	Adresă	Program	Număr prize de încărcare	Tip priză de încărcare	Sistem plată
1	Hotel Grădina Morii	Str. Eroilor, 40–46, Sighetu Marmăției		2	2 Mennekes (Type 2)s	Cu plată (1.2 lei/kWh)
2	Hotel Iza	Str. Principală 115a, Sighetu Marmăției		1	Mennekes (Type 2)	
3	Kaufland Sighetu Marmăției	Str. Bogdan Vodă 164-170, Sighetu Marmăției			High Power Station CHAdeMO DCFC, Mennekes (Type 2), CCS DCFC	
4	Dorin	Str. Dragoș Vodă 212, Sighetu Marmăției		1	EV Plug (J1772), Mennekes (Type 2)	
5	Păstrăvăria Alex	DN18, Mara		1	Stație încărcare AC de 22kw	Nespecificat
	Hotel SuperSki Căvnic	Str. Maramuresului nr. 22, Căvnic		2	Mennekes (Type 2)	1.15 Lei/kwh
6	That's me EV	Str. 1 Mai nr. 80, Târgu Lăpuș	07:00 - 00:00		Mennekes (Type 2), Wall Outlet (EuroPlug)	Cu plată
7	TAPARO E-ON EV Charger 22 KWh	DN18B, KM40, Borcut	06:00 - 23:00		Mennekes (Type 2), Three Phase 32A	Cu plată 20 lei/ora sau 4.2 Eur/ hour
8	Hotel Roman	Str. Brădet 1, Borșa			Three Phase 32A	
9	Lidl Borșa	Str. Libertății 91, Borșa	Deconectează după 2 ore și este decuplată peste noapte.	2	Mennekes (Type 2)	Fără plată
10	Hotel Gabriela	Str. Rândunelelor nr. 1, Vișeu de Sus		2	Mennekes (Type 2)s	1.65 Lei/kwh prin credite ev-mag.ro
11	Dacii Liberi	Str. Principală 803, Petrova		1	Mennekes (Type 2)	1 RON / kWh

12	Ovidiu Popan	Str. Tăul Roșu nr. 2–16, Baia Mare		1	Mennekes (Type 2)	
13	Lektri.co - Pensiunea Alex	Str. Petöfi Sándor 20, Baia Mare	8:00-22:00	1	Mennekes (Type 2)	5€/h
14	Baia Mare - Stadion	Str. Dealul Florilor 12, Baia Mare		1	Mennekes (Type 2)	
15	Baia Mare Minerilor	Str. Minerilor 11, Baia Mare		1	Mennekes (Type 2)	
16	Baia Mare - Primărie	Str. Gheorghe Șincai 44, Baia Mare		1	Mennekes (Type 2)	
17	Baia Mare Parcul Central	Al. Serelor, 2, Baia Mare		1	Mennekes (Type 2)	
18	Lidl Unirii	Str. Vasile Alecsandri 72, Baia Mare	Lu-Sâ/Mo-Sa: 7:30-22:00 Du/Su: 08:00-20:00		High Power Station CHAdeMO DCFC, Mennekes (Type 2), CCS DCFC	
19	Kaufland Baia Mare	Bulevardul Unirii 21a, Baia Mare			High Power Station CHAdeMO DCFC, Mennekes (Type 2), CCS DCFC	
20	VIVO! Baia Mare	Str. Victoriei 73, Baia Mare		1	Mennekes (Type 2)	1.69 RON/kWh
21	Baia Mare - Independenței (Stație Taxi Vivo Mall)	Săsar, Baia Mare		1	Mennekes (Type 2)	
22	Baia Mare - Bloc Semiluna	Bloc Semiluna, Bulevardul Decebal 2, Baia Mare		1	Mennekes (Type 2)	
23	Rompetrol	Bulevardul București, 48, Baia Mare			High Power Station CHAdeMO DCFC, Mennekes (Type 2), CCS DCFC	1.99 lei - AC 2.49 lei - DC
24	Aushopping Baia Mare	Bulevardul București, 144, Baia Mare		2	Mennekes (Type 2)	AC 1.65 RON/kWh

25	Partener SKODA Merlin Auto	Str. Dura, 1a, Baia Mare			High Power Station CCS DCFC	1.95 lei / kWh
26	Dan	Satu Nou de Jos	8 - 16	1	Mennekes (Type 2)	
27	Pensiunea Teo- Oil Benzinarie	DN1C, Șomcuta Mare		1	Mennekes (Type 2)	1,65Ron/kWh

Sursa: <https://www.plugshare.com/>, <https://gps-online.webshow.ro/harta-statii-incarcare-electrice.html>,
<http://masinaelectric.ro/harta-statii-incarcare>

În prezent, doar 1 stație de alimentare cu carburant din județul Maramureș oferă posibilitatea alimentării cu electricitate a autovehiculelor electrice și este localizată în Baia Mare (stație Rompetrol).

Concentrarea stațiilor în cele trei centre urbane limitează aria teritorială în care circulația cu autovehicule electrice se poate desfășura, având în vedere autonomia limitată, dar este încurajatoare pentru dezvoltarea circulației urbane în condiții ecologice.

Stațiile de încărcare cu energie electrică de pe teritoriul județului Maramureș sunt localizate preponderent în spații publice sau în incinta structurilor turistice cu funcțiune de cazare și alimentație, a centrelor comerciale și a altor entități publice sau private. Cele 27 de stații oferă cinci tipuri diferite de prize pentru încărcare: Mennekes Type 2, CHAdeMO, CCS/SAE, Three Phase, Wall (Euro), cu un program ce variază de la 24/7 până la unul ce corespunde cu cel al companiei.

3. Probleme și disfuncționalități și priorități de intervenție

Infrastructura rutieră

Pe baza analizei multicriteriale a stării infrastructurii rutiere și a proceselor asociate cu aceasta, la nivelul județului Maramureș, se evidențiază următoarele probleme și disfuncționalități:

1). Lipsa conexiunii județului Maramureș la infrastructura rutieră de mare capacitate (autostradă, drum expres). După lunga perioadă de tranziție economică, o multitudine de propuneri și inițiative de dezvoltare, județul Maramureș încă nu beneficiază de o conexiune la infrastructura rutieră de mare capacitate (autostradă, drum expres) fapt care a condus la marginalizarea județului în raport cu principalele fluxuri economice și periferizarea acestuia.

2). Gradul ridicat de centripetism a rețelei de drumuri naționale. Această situație este o moștenire a principiilor centraliste de planificare teritorială care azi sunt depășite și generează încă numeroase efecte, cum ar fi: concentrarea fluxurilor în centrele urbane, supraaglomerându-le; lipsa alternativelor viabile de planificare a rutelor de transport; suprasolicitarea unor rute de transport și uzarea accentuată a infrastructurii; susținerea dezvoltării centralizate în defavoarea celei distributive a teritoriului, fapt care conduce la apariția ariilor teritoriale periferice și a decalajelor de dezvoltare.

3). Capacitatea redusă de asigurare a tranzitului rutier peste punctul de trecere a frontierei Sighetu Marmăției. În prezent, județul Maramureș este conectat la traficul rutier transfrontalier printr-un singur punct vamal și de trecere a frontierei care, datorită elementelor constructive și de infrastructură

rutieră (podul rutier peste r.Tisa), este subdimensionat și asigură un grad redus de conectivitate transfrontalieră, care se materializează în primul rând prin pierderi economice.

4). Inexistența unui inel complet de tip “centură ocolitoare” a municipiului Baia Mare. La momentul actual, municipiul Baia Mare deține două segmente de centură ocolitoare, situate pe latura vestică și sudică a municipiului, acestea exercitându-și funcția și aducând reale beneficii traficului rutier intra și extraurban. În contextul creșterii gradului de motorizare și intensității traficului rutier, municipiul nu sunt încă deservit de o șosea de centură pe latura estică și latura nordică, fapt ce se resfrânge asupra fluidității traficului în această parte a orașului, cu frecvente ambuteiaje și valori ridicate ale traficului.

5). Inexistența unui tunel rutier pe DN 18, între Baia Sprie și Mara, care să asigure traversarea mai ușoară a Munților Gutâi în vederea creșterii conectivității cu Depresiunea Maramureș. Această situație conduce la necesitatea desfășurării traficului rutier prin pasul Gutâi (987 m). În acest context, datorită numeroaselor curbe și serpentine cu pante accentuate, acest sector de drum național devine unul periculos pentru traficul rutier și greu accesibil, mai ales iarna.

6). Inexistența centurilor ocolitoare în cazul municipiului Sighetu Marmației și orașelor Seini, Baia Sprie, Tăuții Măgherauș, Vișeu de Sus, Șomcuta Mare și Borșa. Această stare de fapt conduce la supraaglomerarea traficului rutier, creșterea poluării fizice și fonice, creșterea incidenței accidentelor rutiere, degradarea accentuată a construcțiilor din incinta orașelor datorită tranzitării acestora de către drumurile naționale.

7). Depășirea valorilor traficului rutier, actual și de perspectivă, peste valorile maxime admise ale clasei tehnice, pe câteva drumuri județene din județul Maramureș:

DJ 109I - Seini (DN 1C) - Viile Apei - Limită jud. Satu Mare;

DJ 182B - Baia Mare (DN 18B) - Satu Nou de Jos - Cătălina - Săcălășeni - Remetea Chioarului - Berchez - Șomcuta Mare - Tulghieș - Mireșu Mare - Remeți pe Someș - Ulmeni - Mânău - Ariniș - Urmeniș - Băița de Sub Codru - Limita. jud. Satu Mare;

DJ 186 - Vadu Izei (DN 18) - Oncești - Nănești - Bârsana - Strâmtura - Rozavlea - Șieu - Bogdan Vodă - Dragomirești - Săliște de Sus - Săcel (DN 17C);

DJ 187 - Leordina (DN 18) - Ruscova - Repede - Poienile de Sub Munte;

DJ 193 - Limita jud. Satu Mare - Arduș - Colțirea - Hideaga (DN 1C).

Această situație se datorează creșterii valorii traficului rutier pe câteva rute de interes, deservite actualmente de drumuri județene nemodernizate, fapt ce conduce la scăderea semnificativă a calității și siguranței circulației rutiere.

8). Depășirea valorilor traficului rutier, actual și de perspectivă, peste valorile maxime admise ale clasei tehnice, pe câteva drumuri comunale din județul Maramureș:

DC 7 – Petrova (DN 18) - Crasna Vișeuului;

DC 25 - Tăuții de Sus (DN 18) - Satu Nou de Sus - Rus (DJ 184A);

DC 48 - Groși (DN 18B) - Satu Nou de Jos (DJ 182B);

DC 67 - Satulung (DN 1C) - Mogoșești (DJ 108E);

DC 69 - DN 1C – Săsar;

DC 71 - Satulung (DN 1C) - Finteușu Mic (DJ 184A);

DC 103 - Tăuții Măgherauș (DN 1C) – Nistru;

DC 104 - Tăuții Măgherauș (DN 1C) - Băița – Ulmoasa.

Această situație se datorează creșterii valorii traficului rutier pe câteva rute de interes, deservite actualmente de drumuri comunale nemodernizate, fapt ce conduce la scăderea semnificativă a calității și siguranței circulației rutiere.

9). Discontinuitatea între DJ 108E (Remeteș pe Someș) și DJ 108A (Ulmeni) datorită inexistenței podului rutier pe r. Someș, actualmente tranzitul realizându-se pe baza unui ponton. Această situație conduce la încărcarea traficului rutier pe alte drumuri (ex. DJ 182B, cu valori ale traficului peste clasa tehnică a drumului existent), fapt care se materializează prin timpi mari de parcurs pe acest sector și capacitate redusă de transfer a mijloacelor rutiere, cu pontonul peste Someș.

10). Lipsa unei conexiuni directe a orașelor Ulmeni și Săliștea de Sus cu un drum național. Orașele Ulmeni și Săliștea de Sus sunt singurele orașe din județ care nu beneficiază de o conexiune la rețeaua publică de drumuri prin intermediul unui drum național, fapt ce se reflectă direct în potențialul de comunicare a acestuia și, implicit, în nivelul de dezvoltare.

11). Existența la nivelul drumului național 18B a unei porțiuni de drum cu o singură bandă în ambele sensuri de circulație și cu îmbrăcăminte asfaltică ușoară, între pozițiile kilometrice 49+320 – 58+342, în lungime de 9,022 km. Acest segment de drum situat între orașul Târgu Lăpuș și limita cu județul Cluj este subdimensionat în raport cu intensitatea traficului și creează premise favorabile pentru producerea accidentelor rutiere.

12). Deservirea Aeroportului Internațional Maramureș cu un drum clasificat subdimensionat în raport cu intensitatea traficului. În prezent, aeroportul este conectat la rețeaua de drumuri publice prin intermediul unui drum județean (DJ 109J) care este subdimensionat în raport cu intensitatea traficului actual și de perspectivă. De asemenea, conectivitatea aeroportului se realizează doar dintr-un singur sens, neexistând o altă conexiune, fapt ce poate conduce la blocarea acesului în situații de criză.

13). Existența la nivelul drumurilor județene a 122,277 km de îmbrăcăminte rutiere din PIATRĂ și a 6,571 km de îmbrăcăminte rutiere din PĂMÂNT.

Drumurile județene care dispun de îmbrăcăminte rutieră din piatră sunt:

DJ 108E între pozițiile kilometrice: 17+600 – 20+300

DJ 109G între pozițiile kilometrice: 12+50 – 16+500

DJ 109U între pozițiile kilometrice: 4+000 – 22+000

DJ 171C între pozițiile kilometrice: 9+500 – 11+600

DJ 171E între pozițiile kilometrice: 7+800 – 11+800;

DJ 182B între pozițiile kilometrice: 40+300 – 41+300, 42+440 – 42+791, 59+100 – 69+100

DJ 182E între pozițiile kilometrice: 3+500 – 10+500

DJ 183 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 13+200

DJ 183A între pozițiile kilometrice: 0+000 – 15+000

DJ 183C între pozițiile kilometrice: 6+500 – 13+000

DJ 185 între pozițiile kilometrice: 47+710 – 64+676

DJ 186A între pozițiile kilometrice: 2+500 – 3+910

DJ 186D între pozițiile kilometrice: 14+000 – 16+000

DJ 187A între pozițiile kilometrice: 0+000 – 8+000

DJ 187B între pozițiile kilometrice: 0+000 – 10+000

Drumurile județene care dispun de îmbrăcăminte rutieră din pământ sunt:

DJ 185 între pozițiile kilometrice: 26+185 – 32+756

Această stare de fapt conduce la o reducere semnificativă a capacității de susținere a traficului rutier, creșterea timpilor de parcurs și scăderea accesibilității în rețea, mai ales în cazul drumurilor unde aceste sectoare sunt plasate în partea mijlocie a traseului drumului.

14). Existența la nivelul drumurilor comunale a 92,803 km de îmbrăcăminti rutiere din PIATRĂ și a 66,816 km de îmbrăcăminti rutiere din PĂMÂNT.

Drumurile comunale care dispun de îmbrăcăminte rutieră din piatră sunt:

DC 1 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 9+000 integral

DC 4 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 4+000 integral

DC 10 între pozițiile kilometrice: 1+600 – 3+300

DC 11 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 0+850; 5+660 – 7+632

DC 13 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 3+200 integral

DC 14 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 5+094 integral

DC 15 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 9+400

DC 18A între pozițiile kilometrice: 6+000 – 8+000

DC 20 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 3+646

DC 23 între pozițiile kilometrice: 2+000 – 5+800

DC 24 între pozițiile kilometrice: 0+800 – 1+600

DC 27 între pozițiile kilometrice: 1+300 – 2+050

DC 31 între pozițiile kilometrice: 6+200 – 9+550

DC 39 între pozițiile kilometrice: 6+600 – 10+100

DC 40 între pozițiile kilometrice: 1+009 – 2+000

DC 42 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 4+400

DC 43 între pozițiile kilometrice: 12+500 – 15+220

DC 54 între pozițiile kilometrice: 3+000 – 6+800

DC 56 între pozițiile kilometrice: 4+200 – 5+200

DC 59 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 2+000 integral

DC 65 între pozițiile kilometrice: 4+000 – 8+400

DC 76 între pozițiile kilometrice: 6+670 – 9+500

DC 80 între pozițiile kilometrice: 3+100 – 9+960

DC 84 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 0+800

DC 84A între pozițiile kilometrice: 0+000 – 0+250

DC 84B între pozițiile kilometrice: 0+000 – 0+800

DC 93 între pozițiile kilometrice: 3+700 – 3+900

DC 101 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 1+990

DC 107 între pozițiile kilometrice: 3+200 – 9+900

Drumurile comunale care dispun de îmbrăcăminte rutieră din pământ sunt:

DC 5 între pozițiile kilometrice: 6+000 – 13+800
 DC 24 între pozițiile kilometrice: 1+600 – 3+200
 DC 36 între pozițiile kilometrice: 4+600 – 12+200
 DC 42 între pozițiile kilometrice: 4+400 – 10+000
 DC 43 între pozițiile kilometrice: 15+220 – 21+720
 DC 45 între pozițiile kilometrice: 3+500 – 4+000
 DC 50 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 3+000 integral
 DC 52 între pozițiile kilometrice: 9+000 – 10+000
 DC 60 între pozițiile kilometrice: 1+700 – 5+542
 DC 62 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 2+500 integral
 DC 74 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 3+100 integral
 DC 79 între pozițiile kilometrice: 3+800 – 5+624
 DC 83 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 2+400 integral
 DC 84 între pozițiile kilometrice: 0+800 – 3+500
 DC 84A între pozițiile kilometrice: 0+250 – 3+350
 DC 84B între pozițiile kilometrice: 0+800 – 2+200
 DC 88 între pozițiile kilometrice: 1+100 – 1+550
 DC 90B între pozițiile kilometrice: 0+000 – 4+ 200 integral
 DC 93 între pozițiile kilometrice: 3+900 – 4+900
 DC 96 între pozițiile kilometrice: 16+550 – 19+650; 24+800 – 28+500

Această stare de fapt conduce la o reducere semnificativă a capacității de susținere a traficului rutier, creșterea timpilor de parcurs și scăderea accesibilității în rețea, mai ales în cazul drumurilor unde aceste sectoare sunt plasate în partea mijlocie a drumului.

15). Existența la nivelul drumurilor județene a 102,560 km de îmbrăcămînți rutiere cu stare REA și a 23,537 km de îmbrăcămînți rutiere cu stare FOARTE REA.

Drumurile județene care dispun de îmbrăcăminte rutieră REA sunt:

DJ 109U între pozițiile kilometrice: 4+000 – 22+000
 DJ 171C între pozițiile kilometrice: 9+500 – 11+600
 DJ 171E între pozițiile kilometrice: 0+000 – 7+800
 DJ 182B între pozițiile kilometrice: 40+300 – 41+300; 59+100 – 69+100
 DJ 182E între pozițiile kilometrice: 0+000 – 10+550 integral
 DJ 183 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 13+200
 DJ 183A între pozițiile kilometrice: 3+500 – 15+000
 DJ 183C între pozițiile kilometrice: 6+500 – 13+000
 DJ 186A între pozițiile kilometrice: 0+000 – 3+910 integral
 DJ 187A între pozițiile kilometrice: 0+000 – 8+000 integral
 DJ 187B între pozițiile kilometrice: 0+000 – 10+000 integral

Drumurile județene care dispun de îmbrăcăminte rutieră FOARTE REA sunt:

DJ 185 între pozițiile kilometrice: 26+185 – 32+756; 47+710 – 64+676

Această stare de fapt conduce la o reducere semnificativă a capacității de susținere a traficului rutier, creșterea timpilor de parcurs și scăderea accesibilității în rețea, mai ales în cazul drumurilor unde aceste sectoare sunt plasate în partea mijlocie a traseului drumului.

16). Existența la nivelul drumurilor comunale a 102,219 km de îmbrăcămînți rutiere cu stare REA și a 37,997 km de îmbrăcămînți rutiere cu stare FOARTE REA.

Drumurile comunale care dispun de îmbrăcăminte rutieră REA sunt:

- DC 5 între pozițiile kilometrice: 1+700 – 5+700
- DC 10 între pozițiile kilometrice: 1+600 – 3+300
- DC 11 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 0+850
- DC 20 între pozițiile kilometrice: 3+646 – 10+600
- DC 23 între pozițiile kilometrice: 2+000 – 5+800
- DC 24 între pozițiile kilometrice: 1+600 – 3+200
- DC 27 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 1+300
- DC 36 între pozițiile kilometrice: 4+600 – 12+200
- DC 39 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 10+100 integral
- DC 40 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 1+009
- DC 42 între pozițiile kilometrice: 4+400 – 10+000
- DC 43 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 12+500; 15+220 – 21+720
- DC 45 între pozițiile kilometrice: 3+500 – 4+000
- DC 48 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 4+000 integral
- DC 50 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 3+000 integral
- DC 52 între pozițiile kilometrice: 9+000 – 10+000
- DC 60 între pozițiile kilometrice: 1+700 – 5+542
- DC 62 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 2+500 integral
- DC 72 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 2+700
- DC 74 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 3+100 integral
- DC 79 între pozițiile kilometrice: 3+800 – 5+624
- DC 80 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 3+100
- DC 90B între pozițiile kilometrice: 0+000 – 4+200 integral
- DC 93 între pozițiile kilometrice: 3+700 – 3+900
- DC 101 între pozițiile kilometrice: 1+990 – 4+030
- DC 107 între pozițiile kilometrice: 3+200 – 9+900

Drumurile comunale care dispun de îmbrăcăminte rutieră FOARTE REA sunt:

- DC 5 între pozițiile kilometrice: 6+100 – 7+840
- DC 25 între pozițiile kilometrice: 3+000 – 4+300
- DC 26 între pozițiile kilometrice: 1+600 – 5+800
- DC 67 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 1+837 integral
- DC 77 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 0+930 integral
- DC 83 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 2+400 integral
- DC 84 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 3+500 integral

DC 84A între pozițiile kilometrice: 0+000 – 3+350 integral

DC 84B între pozițiile kilometrice: 0+000 – 2+200 integral

DC 88 între pozițiile kilometrice: 1+100 – 1+550

DC 93 între pozițiile kilometrice: 3+900 – 4+900

DC 96 între pozițiile kilometrice: 16+550 – 19+650

DC 101 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 1+990

DC 102 între pozițiile kilometrice: 0+000 – 6+300 integral

Această stare de fapt conduce la o reducere semnificativă a capacității de susținere a traficului rutier, creșterea timpilor de parcurs și scăderea accesibilității în rețea, mai ales în cazul drumurilor unde aceste sectoare sunt plasate în partea mijlocie a traseului drumului.

17). Existența unor sectoare de drum clasificat cu rate ridicate de incidență a accidentelor rutiere. Chiar dacă în ultimii 10 ani asistăm la o scădere a numărului de accidente rutiere, la nivelul rețelei rutiere din județul Maramureș există încă valori ridicate a incidenței accidentelor și a efectelor acestora (decese, răniți, pagube materiale). Ratele cele mai mari se înregistrează la nivelul drumurilor naționale, în incinta orașelor - acolo unde drumurile naționale le tranzitează, și în cazul unor drumuri județene. De asemenea, se observă existența la nivelul rețelei de drumuri clasificate din cadrul județului a unor hot-spot-uri, unde au loc frecvente accidente, acestea fiind reprezentate de intersecții, sectoare rectilinii și mai ales sectoare în curbă la care se adaugă trecerile la nivel cu cale ferată.

Infrastructura feroviară

1). Infrastructura feroviară din România și implicit din județul Maramureș se situează în prezent sub standardele UE. Aceasta stare de fapt este cauzată de perioadă îndelungată de timp (peste 40 ani) de când nu s-au mai realizat lucrări de modernizare a infrastructurii feroviare care, astfel, a acumulat un grad ridicat de uzură și degradare fizică. Acest lucru determină o semnificativă ineficiență în exploatarea căilor ferate, viteze foarte mici de deplasare, timpi mari de parcurs și avarii frecvente.

2). Prezența liniilor simple neelectrificate pe întreaga rețea de pe teritoriul județului, fapt ce determină o viteză și intensitate redusă a traficului. La momentul actual, județul Maramureș deține doar linii ferate simple și neelectrificate, fapt care nu permite utilizarea tracțiunii garniturilor feroviare cu locomotive electrice, ci doar diesel, în timp ce deplasarea simultană în sens opus a două garnituri feroviare nu este posibilă. Acest lucru conduce la o ineficiență ridicată a transportului feroviar pe raza județului Maramureș.

3). Vechimea apreciabilă a lucrărilor de artă și prezența unor sectoare de linie cu traverse din lemn, depășite ca termen de exploatare. În cazul lucrărilor de artă (poduri, podețe) majoritatea acestora datează de la construcția căilor ferate, depășind de mult termenul de garanție în exploatare. La fel se întâmplă și cu sectoarele de cale ferată care sunt încă pe traverse din lemn, ce au un grad ridicat de uzură. Acest lucru se răsfrânge direct în viteza de circulație a trenurilor, care, astfel, au restricții de viteză pentru a reduce riscurile de deraiere.

4). Starea precară a parcului de locomotive și a materialului rulant. Atât locomotivele cât și materialul rulant care circulă pe rețeaua feroviară din România și, implicit, din județul Maramureș, sunt aceleași de acum 30-40-50 ani. Vechimea acestora, face ca transportul feroviar să ofere condiții de

confort scăzute, devenind din ce în ce mai neatractiv pentru populație. Pe de altă parte, acest material rulant se defectează tot mai frecvent, uneori chiar în timpul exercitării funcției de transport, crescând astfel gradul de risc în exploatare.

5). Lipsa unei legături feroviare directe între parte sudică și nordică a județului, fapt ce duce la creșterea timpilor și duratei de acces. În prezent, în județul Maramureș nu există o legătură feroviară directă între Baia Mare și Sighetu Marmăției. Acest aspect determină timp foarte mari de accesare pe cale ferată a acestor două orașe principale, care fac total neoportună utilizarea acestei forme de transport.

6). Lipsa interconectării între infrastructura feroviară și celelalte infrastructuri de transport din cadrul județului Maramureș. Această stare de fapt anulează orice formă de complementaritate și integrare a formelor de transport (rutier, feroviar, aerian), și nu creează premise de dezvoltare a transportului intermodal și multimodal la nivel județean și pierderea beneficiilor asociate.

7). Lipsa interconectării transfrontaliere a infrastructurii feroviare din județul Maramureș. În prezent, județul Maramureș nu dispune de interconectare transfrontalieră pe cale ferată, chiar dacă dispune de o cale ferată cu ecartament larg (linia 423). Până în anul 2006, pe această cale ferată au circulat trenuri de călători, cu pornire din Ucraina și cu destinație finală sosire în Ucraina. Astfel, pe linia 423 Berlibaş – Valea Vișeuului – Sighetu Marmăției – Câmpulung la Tisa – Teresva (63 de km), circulau trei trenuri pe săptămână de la Sighet la Teresva și unul pe zi de la Berlibaş la Sighet, la care se adăugau trenurile aflate în tranzit. După anul 2006, toate trenurile au fost anulate, iar infrastructura feroviară (linii și stații) a intrat într-un proces de conservare, care mai degrabă s-a materializat printr-o degradare a acesteia. În contextul internațional actual, această linie feroviară cu ecartament mix (normal și larg) poate reprezenta un avantaj major în relansarea transportului feroviar transfrontalier de mărfuri și călători între România și Ucraina.

8). Uzură și degradare avansată a stațiilor și haltelor de cale ferată de pe raza județului Maramureș. Infrastructura feroviară conexă din județul Maramureș (stații și halte) nu au beneficiat de lucrări de modernizare în ultimii 30 de ani, fapt ce a determinat accentuarea degradării fizice a acestora, aspect care se răsfrânge asupra calității serviciilor oferite.

9). Întârzieri mari în graficul de mers. Datorită stării avansate de uzură a infrastructurii feroviare din județul Maramureș au loc întârzieri mari în graficul de mers al trenurilor de pasageri și marfă, fapt care se resfrânge asupra timpilor și vitezei de parcurs, precum și asupra capacității de transport în cadrul rețelei, mai ales dacă ținem cont și de faptul că liniile sunt simple și neelectrificate.

10). Viteza redusă de circulație a trenurilor de pasageri și marfă. Această disfuncționalitate apare datorită stării și calității infrastructurii feroviare din județ. Starea actuală a infrastructurii feroviare nu permite circulația trenurilor cu viteze mai mari de 60-80 km/oră. Media orară a vitezei se situează între 40-45 km/oră fapt care generează timpi foarte mari de parcurs în rețea, cu efecte directe asupra atractivității și competitivității cu alte forme de transport (rutier și aerian). Din acest punct de vedere se poate observa o atractivitate scăzută pentru pasageri și una medie pentru mărfuri a transportului feroviar din cadrul județului.

11). Cota de piață scăzută a căii ferate pe direcția Satu Mare – Baia Mare, în ciuda potențialului ridicat de creștere a traficului de pasageri pe acest coridor. Această problemă legată

de cererea pentru transportul feroviar apare ca urmare a unui cumul de elemente (starea infrastructurii, viteza redusă de circulație, prețurile serviciilor, întârzieri frecvente etc.) și determină o migrare masivă a transportului pe infrastructură rutieră. Transportul feroviar din cadrul județului are o competitivitate economică scăzută și, prin urmare, utilizat doar în cazurile de strictă necesitate și nu pe scară largă, într-un context de promovare a transportului sustenabil și cât mai puțin poluator.

12). Graficul de mers inefficient, ceea ce conduce la o productivitate scăzută a personalului și a materialului rulant. Această disfuncționalitate rezultă tot din starea infrastructurii feroviare, fapt care nu permite eficientizarea graficului de mers prin introducerea unui număr mai mare de trenuri care să circule în rețea. Acest aspect conduce în final la o capacitate scăzută de transport și venituri la fel de scăzute care nu sunt în măsură să genereze o productivitate ridicată a muncii în cadrul acestui sector.

13). Timpii mari de întoarcere și tiparele de oprire neregulate. Datorită stării infrastructurii feroviare, la nivelul rețelei feroviare se produc frecvente întârzieri, ce au ca efect direct imposibilitatea respectării timpilor de oprire (timpii de oprire sunt scurtați pentru a recupera întârzierile), acestea devenind neregulate precum și creșterea timpilor de întoarcere a trenurilor în cadrul rutelor.

14). Fiabilitatea scăzută a transportului feroviar. Fezabilitatea economică scăzută a transportului feroviar din cadrul județului este rezultatul deficiențelor acumulate în timp și nerezolvate la timp. Într-o piață liberă economia funcționează după principiul eficienței economice și se orientează spre orice avantaj care poate să creeze alte avantaje. Astăzi, transportul feroviar, nu creează suficiente avantaje competiționale pentru a fi varianta câștigătoare și prin urmare există o cerere scăzută, fapt care impune o puternică subvenționare din bugetul public, care tot este insuficientă pentru a deveni competitiv.

15). Sistemele de semnalizare inefficiente. Toate sistemele de semnalizare au acumulat o perioadă lungă de funcționare și au ajuns să fie puternic uzate fizic și moral. Prin urmare și această componentă infrastructurală este afectată de numeroase avarii, fapt care o face să devină inefficientă în procesul de exploatare.

16). Trecuri la nivel cu calea ferată nemodernizate (în mod particular la intersecția cu drumurile naționale și județene). Intersecțiile între drumurile clasificate și calea ferată sunt semnalizate majoritar doar cu indicatoare rutiere ceea ce crește riscul producerii accidentelor. În zone cu trafic intens (ex. Hideaga, Ulmeni), lipsa amenajării trecerilor la nivel cu calea ferată prin transformare în treceri denivelate (prin pasaje rutiere supraterane) determină încetinirea și aglomerarea traficului și creșterea riscului de accidente.

Transportul aerian

În perioada 2009-2022 s-au eliminat majoritatea disfuncționalităților identificate anterior, prin demararea lucrărilor de modernizare și extindere a pistei, sistemului de balizaj și iluminat, capabile azi să primească aeronave de scurt și mediu curierat.

Au rămas însă, nerezolvate alte probleme și disfuncționalități, care încă limitează buna funcționare a AIMM și a deservirii fluxului de pasageri și mărfuri:

1). În contextul creșterii fluxului de călători, spațiul intern al aeroportului destinat trierii persoanelor și bagajelor este subdimensionat. Capacitatea actuală de procesare a terminalului de pasageri este de 100 călători/rute interne și 50 călători/rute internaționale. În contextul creșterii cererii

pentru transportul aerian din județul Maramureș, actuala infrastructură a terminalului de pasageri este insuficientă și va deveni total depășită în următorii ani.

2). Lipsa unui terminal cargo pentru transportul de mărfuri. În prezent, în incinta AIMM, nu există un terminal cargo, fapt ce limitează transportul de mărfuri pe cale aeriană spre și dinspre județul Maramureș și blochează dezvoltarea acelor industrii dependente de această formă de transport.

3). Lipsa serviciilor de transport public urban dinspre municipiul Baia Mare spre AIMM, accesul fiind posibil doar cu autovehicule private sau taxi. Lipsa unei linii directe de transport public urban dinspre municipiul Baia Mare spre AIMM îngreunează accesul călătorilor dinspre principalul oraș deservit, precum și posibilitatea accesului persoanelor care nu dispun de autovehicule personale.

4). Lipsa unei stații feroviare în incinta AIMM. Cu toate că municipiul Baia Mare este racordat la Linia 401, cu gară feroviară în incinta orașului, iar aeroportul este traversat tangențial de această magistrală prin partea sudică a perimetrului aeroportuar, accesul călătorilor de la gara la aeroport se realizează cu dificultate, în lipsa unei stații feroviare explicit amenajate în acest sens.

5). Lipsa serviciilor de transfer din cadrul AIMM spre alte aeroporturi cu mijloace auto proprii. În cazul anulării unei curse aeriene din variate motive, AIMM nu dispune de mijloace auto de transbordare a pasagerilor spre aeroporturile învecinate, fapt care se răsfrânge asupra calității serviciilor oferite.

6). Accesul rutier spre AIMM este subdimensionat. În prezent, accesul se realizează pe un drum județean (DJ 109J), cu racordare în DN 1C prin intermediul unei simple intersecții nedirijate și cu un singur sens de acces, fapt ce va conduce în viitorul apropiat la imposibilitatea deservirii accesului rutier spre și dinspre aeroport.

Transportul fluvial

1). Lipsa corelației între prevederile PATN și a Master Planului General de Transport. Conform prevederii celor două documente de planificare se poate constata că PATN Secțiunea I - Rețele de transport prevede amenajarea r. Someș pentru navigație fluvială între Dej și frontiera cu Ungaria, pe când Master Planul General de Transport nu aduce în discuție și nu validează această propunere. Acest aspect conduce la imposibilitatea susținerii acestei propuneri ca fiind una valabilă și cu perspectivă de implementare.

2). Lipsa unor studii de fundamentare privind oportunitatea amenajării r. Someș pentru navigație fluvială. Până la momentul actual nu au fost realizate studii de fundamentare tehnico-economice privind viabilitatea amenajării pentru navigație fluvială a r. Someș. În cazul în care un astfel de studiu ar fi realizat și ar demonstra posibilitatea amenajării pentru navigație a r. Someș, s-ar putea aprofunda discuțiile despre necesitatea realizării unui astfel de proiect.

3). În cadrul PATN-ului Secțiunea I - Rețele de transport nu este prevăzut un proiect de amenajare a unui port fluvial și pe teritoriul județului Maramureș. În scenariul în care s-ar realiza amenajarea r. Someș pentru navigație fluvială, aceasta trebuie să includă și o amenajare portuară pe teritoriul județului Maramureș. Acest lucru este cu atât mai necesar, dacă ținem cont de faptul că r. Someș tranzitează teritoriul administrativ a județului Maramureș și, implicit, a două orașe din cadrul acestuia

(Tăuții Măgherauș și Ulmeni) care astfel ar putea primi statutul de orașe-port fluvial, cu importante beneficii pentru economia locală și cea județeană.

Transportul public județean, urban și metropolitan

1). Lipsa unei linii de transport auto internațional între Romania (Baia Mare – Sighetu Marmăției) și Ucraina (Rahiv – Ivano Frankivsk). Acest aspect limitează cooperarea transfrontalieră și transportul de persoane între România și Ucraina, mai ales dacă avem în vedere că în această regiune a Ucrainei și României există etnici români și ucraineni care locuiesc în afara țării de origine etnică.

2). Starea necorespunzătoare și dotările învechite ale autogărilor și stațiilor de pe raza județului Maramureș. Starea precară și dotarea corespunzătoare cu infrastructură specifică și servicii aferente ale autogărilor determină scăderea atractivității față de serviciile de transport în comun, acesta conducând la sporirea valorilor de trafic auto pe drumurile publice. Acest aspect este valabil mai ales în cazul categoriilor de persoane care sunt navetiste sau nu beneficiază de mijloc propriu de transport, și care vor opta în viitor să-și achiziționeze propriul mijloc de transport datorită neatractivității atât a mijloacelor auto publice de transport cât și a calității serviciilor disponibile.

3). Existența unor teritorii și localități în cadrul județului Maramureș situate la o distanță de peste 20 km față de cea mai apropiată stație de carburant. Datorită concentrării stațiilor de carburant în incinta centrelor urbane și de-a lungul drumurilor principale se constată existența unor teritorii și localități care se situează la o distanță mai mare de 20 km față de cea mai apropiată stație de carburant, fapt care poate determina creșterea consumului de carburant, doar din acest motiv, și a riscului de a rămâne fără carburant.

4). Concentrarea excesivă a stațiilor de încărcare rapidă a automobilelor electrice în municipiul Baia Mare și alte câteva localități urbane (Sighetu Marmăției, Borșa) și insuficiența acestora în restul teritoriului. Acest aspect determină utilizarea dificilă a autoturismului electric în afara centrelor urbane și nu stimulează achiziționarea în mediul rural, datorită lipsei stațiilor de încărcare rapidă. Consecința este continuarea creșterii parcului auto reprezentat de autoturisme clasice și descurajarea directă a achizițiilor de autoturisme electrice.

5). Vechimea apreciabilă și starea precară a flotei de transport public urban. Flota de transport public urban din cele două municipii care oferă astfel de servicii (Baia Mare și Sighetu Marmăției) are o vechime de peste 15-20 ani, fapt ce se răsfrânge în calitatea serviciilor și a costurilor de transport.

6). Lipsa mijloacelor electrice de transport public urban (autobuze) care să deservească liniile metropolitane. Inexistența în parcul auto de transport public urban a mijloacelor electrice nu conduce la reducerea surselor de poluare urbană și nu se încadrează în noile ținte europene de reducere a emisiilor de carbon.

7). Lipsa unei linii de transport public urban între Municipiul Baia Mare – Gara CF Baia Mare - Aeroportul Internațional Maramureș. Lipsa unei astfel de linii de transport public urban conduce la reducerea conectivității în principalele forme de transport din cadrul județului (ferovia și aerian) și proliferarea transportului de tip taxi, care realizat cu autoturisme clasice conduce la creșterea gradului de poluare în incinta urbanului și a zonei metropolitane, precum și la creșterea intensității traficului mai ales la orele de sosire/plecure ale aeronavelor. Acesta situație mai poate conduce și la proliferarea

transportului ilegal de persoane, cu mijloace auto personale neinregistrate pentru activitate de transport public.

4. Propuneri de eliminare sau diminuare a disfuncționalităților

Pe baza analizei multicriteriale a configurației și stării infrastructurii și a serviciilor de transport asociate cu aceasta, la nivelul județului Maramureș, se evidențiază următoarele probleme și disfuncționalități la care s-au propus o serie de soluții pentru eliminare sau diminuare:

Infrastructura de transport rutier

Probleme și disfuncționalități	Propuneri de eliminare sau diminuare a disfuncționalităților
Lipsa conexiunii județului Maramureș la infrastructura rutieră de mare capacitate (autostradă, drum expres) fapt care a condus la marginalizarea județului în raport cu principalele fluxuri economice și periferizarea acestuia.	Creșterea conectivității la nivel regional, național și internațional prin: - implementarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii rutiere de nivel 2 drum expres (Cluj-Napoca – Baia Mare – Satu Mare) și nivel 3 drumurile TransRegio (TR Rodna și TR Maramureș). - implementarea propunerii de realizare a unui intercoridor de conectivitate cu areale de importanță economică actuală sau prognozată - Intercoridorul Regiunea Centru - Maramureș – care conectează Coridorul OR5 cu Maramureșul și vămile Halmeu și Petea pe aliniamentul Turda – Cluj-Napoca, Gherla, Dej, Baia Mare, Satu Mare. Ramura estică se desprinde de la Dej și conectează Bistrița prin Beclean, cu o lungime de 289.7 km, conectare cu OR5, implicând crearea legăturii între următoarele centre urbane: Turda, Cluj-Napoca, Gherla și Dej din județul Cluj; Beclean, Năsăud, Bistrița din județul Bistrița-Năsăud; Baia Mare și Baia Sprie din județul Maramureș; Satu Mare, Tășnad și Negrești-Oaș din județul Satu Mare. - susținerea propunerii din PATN de realizare a Autostrăzii A14: Petea – Satu Mare – Baia Mare – Mireșu Mare – Dej – Bistrița – Vatra Dornei - Suceava

Gradul ridicat de centripetism a rețelei de drumuri naționale, cu numeroase efecte, cum ar fi: concentrarea fluxurilor în centrele urbane, supraaglomerându-le; lipsa alternativelor viabile de planificare a rutelor de transport; suprasolicitarea unor rute de transport și uzura accentuată a infrastructurii; susținerea dezvoltării centralizate a infrastructurii în defavoarea celei distributive, fapt care conduce la apariția ariilor teritoriale periferice și a decalajelor de dezvoltare.	Echilibrarea rețelei de drumuri naționale prin reclasificarea unor drumuri județene în drumuri naționale și modernizarea acestora la profil de drum național: DJ 193: Hideaga – Ardusat – limită județ Satu Mare și continuare pe teritoriul județului Satu Mare până la municipiul reședință; DJ 108A: Ardusat – Fărcașa – Sălsig – Ulmeni – limită județ Sălaj și continuare până la orașul Jibou; DJ 182B: Șomcuta Mare – Remetea Chioarului – intersecție cu DJ 182C; DJ 182C: intersecție cu DJ 182B – Coaș - Copalnic Mănăstur; DJ 186: Vadu Izei – Bârsana – Bogdan Vodă – Săliștea de Sus – Săcel; DJ 109F: Târgu Lăpuș - intersecție cu DJ 171 (Rogoz); DJ 171: Rogoz – Suci de Sus – intersecție cu DJ 171A; DJ 171A: Suci de Sus – Groșii Țibleșului – Botiza - Șieu; DJ 188: Bogdan Vodă – Bocicoel – Vișeu de Jos. Construcția unei centuri ocolitoare metropolitane (VOZMBM) în partea vestică ZMBM pe direcția vest Bușag – Bozânta Mare – Hideaga, care să preia traficul de pe DN 1C - cu deplasare de pe direcția Șomcuta Mare – Dej – Cluj-Napoca, astfel desconggestionând traficul de tranzit prin centrele urbane Tăuții Măgherauș și Baia Mare, respectiv asigurând creșterea accesibilității spre AIMM și zona industrială vest Baia Mare.
Capacitatea redusă de asigurare a tranzitului rutier peste punctul de trecere a frontierei Sighetu Marmăției. În prezent, județul Maramureș este conectat la traficul rutier transfrontalier printr-un singur punct vamal și de trecere a frontierei care, datorită elementelor	Reabilitarea și modernizarea punctului de frontieră Sighetu Marmăției prin reînnoirea și mărirea capacității podului peste râul Tisa de a susține trafic rutier pentru vehicule de persoane și mărfuri de mare capacitate, prin finalizarea proiectelor:

constructive și de infrastructură rutieră (podul rutier peste r.Tisa), este subdimensionat și asigură un grad redus de conectivitate transfrontalieră, care se materializează, în primul rând, prin pierderi economice.	- MOBI – Infrastructură Modernă de Frontieră – Regiune Carpatică de Succes (https://mobi.iardi.org/ro/) cu obiectivul de a crea o platformă sustenabilă pentru o mobilitate transfrontalieră eficientă a bunurilor și persoanelor prin îmbunătățirea infrastructurii de transport și de graniță, conectarea liniilor de transport public și întărirea cooperării dintre autorități publice și organizații profesionale din domeniul transportului și a infrastructurii de graniță. - Pod peste Tisa în zona Teplîța din Sighetu Marmăției - Un pod peste râul Tisa între România și Ucraina în lungime de 261,20 m – adică 2 poduri paralele cu tablier mixt otel-beton, grindă continuă cu înălțime variabilă (un pod pentru fiecare sens de circulație); - Structura rutiera suplă și structură rutieră semirigidă; - Sistemul de iluminat public - corpuri de iluminat tip LED cu sistem de telegestiune; - Varianta de traseu: varianta 1 (roșie), având lungimea de 1,200 ml. Varianta de traseu avizată este formată dintr-un drum de legătură care se desprinde din drumul național DN 18 în dreptul poziției kilometrice 69+260, traversează cartierul Camara și apoi râul Tisa.
Conectivitate redusă de tranzit pietonal, velo și rutier (privat și public) de-a lungul graniței cu Ucraina	Înființarea unor puncte de trecere a frontierei pentru traficul local: Hmeliv (UA) – Valea Vișeuului (RO) – cu beneficii pentru comunitățile locale Teresva (UA) – Săpânța (RO) – cu efecte benefice pentru comunitățile locale dar și în sectorul turistic Efecte generale: degrevarea de supraaglomerarea a traficului pietonal, velo și

	de autovehicule mici (< 3,5 t) a punctului de frontieră Sighetu Marmăției.
Inexistența unui inel complet de tip “centură ocolitoare” a municipiului Baia Mare.	finalizarea lucrărilor la varianta ocolitoare a municipiului Baia Mare pe latura estică și nordică pentru fluidizarea traficului și degrevarea de tranzit a vehiculelor grele în ZMBM și a municipiului, în contextul creșterii gradului de motorizare și intensității traficului rutier.
Inexistența unui tunel rutier pe DN 18, între Baia Sprie și Mara, care să asigure traversarea mai ușoară a Munților Gutâi în vederea creșterii conectivității cu Depresiunea Maramureș.	Susținerea și promovarea oportunității de construire a tunelului rutier de tranzitare a munților Gutâi, pe DN18, între localitățile Baia Sprie și Mara pentru creșterea conectivității între Depresiunea Maramureș și Depresiunea Baia Mare.
Inexistența centurilor ocolitoare în cazul municipiului Sighetu Marmăției și orașelor Seini, Baia Sprie, Tăuții Măgherauș, Vișeu de Sus, Șomcuta Mare și Borșa, cu următoarele efecte: supraaglomerarea traficului rutier, creșterea poluării fizice și fonice, creșterea incidenței accidentelor rutiere, degradarea accentuată a construcțiilor din incinta orașelor datorită tranzitării acestora de către drumurile naționale.	Construcția de noi variante de ocolire a localităților urbane: Sighetu Marmăției, Baia Sprie, Tăuții Măgherauș, Șomcuta Mare, Vișeu de Sus, Borșa, Seini În cazul orașului Tăuții Măgherauș, se recomandă adoptarea variantei ocolitoare descrisă la secțiunea infrastructura de transport aerian.
Depășirea valorilor traficului rutier, actual și de perspectivă, peste valorile maxime admise ale clasei tehnice a drumului: pe drumuri județene, parte a unor rute de interes: DJ 109I - Seini (DN 1C) - Viile Apei - Limită jud. Satu Mare; DJ 182B - Baia Mare (DN 18B) - Satu Nou de Jos - Cătălina - Săcălășeni - Remetea Chioarului - Berchez - Șomcuta Mare - Tulghieș - Mireșu Mare - Remeți pe Someș - Ulmeni - Mânău - Ariniș - Urmeniș - Băița de Sub Codru - Limita. jud. Satu Mare; DJ 186 - Vadu Izei (DN 18) - Oncești - Nănești - Bârsana - Strâmtura - Rozavlea - Șieu - Bogdan Vodă - Dragomirești - Săliștea de Sus - Săcel (DN 17C); DJ 187 - Leordina (DN 18) - Ruscova - Repedea - Poienile	Echilibrarea presiunii traficului pe drumurile județene afectate de depășiri ale valorilor de trafic admise, în prezent și în perspectivă, prin optimizarea rețelei de drumuri naționale (reclasificarea unor drumuri județene în drumuri naționale și modernizarea acestora la profil de drum național): DJ 193: Hideaga – Ardușat – limită județ Satu Mare și continuare pe teritoriul județului Satu Mare până la municipiul reședință; DJ 108A: Ardușat – Fărcașa – Sălsig – Ulmeni – limită județ Sălaj și continuare până la orașul Jibou; DJ 182B: Șomcuta Mare – Remetea Chioarului – intersecție cu DJ 182C;

de Sub Munte; DJ 193 - Limita jud. Satu Mare - Ardușat - Colțirea - Hideaga (DN 1C).	DJ 182C: intersecție cu DJ 182B – Coaș - Copalnic Mănăștur; DJ 186: Vadu Izei – Bârsana – Bogdan Vodă – Săliștea de Sus – Săcel; DJ 109F: Târgu Lăpuș - intersecție cu DJ 171 (Rogoz); DJ 171: Rogoz – Suciul de Sus – intersecție cu DJ 171A; DJ 171A: Suciul de Sus – Groșii Țibleșului – Botiza - Șieu; DJ 188: Bogdan Vodă – Bocicoel – Vișeu de Jos.
Depășirea valorilor traficului rutier, actual și de perspectivă, peste valorile maxime admise ale clasei tehnice a drumului: pe drumuri comunale: DC 7 – Petrova (DN 18) - Crasna Vișeuului; DC 25 - Tăuții de Sus (DN 18) - Satu Nou de Sus - Rus (DJ 184A); DC 48 - Groși (DN 18B) - Satu Nou de Jos (DJ 182B); DC 67 - Satulung (DN 1C) - Mogoșești (DJ 108E); DC 69 - DN 1C – Săsar; DC 71 - Satulung (DN 1C) - Finteușu Mic (DJ 184A); DC 103 - Tăuții Măgherauș (DN 1C) – Nistru; DC 104 - Tăuții Măgherauș (DN 1C) - Băița – Ulmoasa. Efecte: scăderea semnificativă a calității și siguranței circulației rutiere.	Echilibrarea presiunii traficului pe drumurile comunale afectate de depășiri ale valorilor de trafic admise, în prezent și în perspectivă, prin optimizarea rețelei de drumuri județene (reclasificarea unor drumuri comunale în drumuri județene și modernizarea acestora la profil de drum județean)
Discontinuitatea între DJ 108E (Remeți pe Someș) și DJ 108A (Ulmeni) datorită inexistenței podului rutier pe r. Someș, actualmente tranzitul realizându-se pe baza unui ponton. Această situație conduce la încărcarea traficului rutier pe alte drumuri.	Construirea unui pod rutier peste r. Someș între localitățile Remeți pe Someș și Ulmeni pentru creșterea accesibilității rutiere și mobilității persoanelor și bunurilor în interiorul județului.
Pod peste r. Someș pe DJ 193 (Ardușat) aflat în fază de lucrări de reabilitare (septembrie 2021)	Finalizarea implementării proiectului de Reabilitare a Drumul Nordului – Maramureș, etapa I, în care sunt incluse lucrări de reabilitare a podului rutier peste râul Someș, pe drumul județean DJ193 în localitatea Ardușat, în lungime de 238m și a celor 2 poduri de descărcare în lungime de 66m, respectiv 38m.

Lipsa unei conexiuni directe a orașelor Ulmeni și Săliște de Sus cu un drum național. Orașele Ulmeni și Săliște de Sus sunt singurele orașe din județ care nu beneficiază de o conexiune la rețeaua publică de drumuri prin intermediul unui drum național, fapt ce se reflectă direct în potențialul de comunicare a acestora și, implicit, în nivelul de dezvoltare.	Reclasificarea unor drumuri județene în drumuri naționale și modernizarea acestora la profil de drum național: DJ 108A: Ardusat – Fărcașa – Sălsig – Ulmeni – limită județ Sălaj și continuare până la orașul Jibou; DJ 186: Vadu Izei – Bârsana – Bogdan Vodă – Săliște de Sus – Săcel;
Existența unei porțiuni de drum cu o singură bandă în ambele sensuri de circulație și cu îmbrăcăminte asfaltică ușoară pe DN 18B, (pozițiile kilometrice 49+320 – 58+342), în lungime de 9,022 km. Acest segment de drum situat între orașul Târgu Lăpuș și limita cu județul Cluj este subdimensionat în raport cu intensitatea traficului și creează premise favorabile pentru producerea accidentelor rutiere.	Modernizarea drumului național 18B, sectorul: Târgu Lăpuș - Rohia – limită județ Cluj, la profil de drum național în vederea susținerii valorilor de trafic și creșterea accesibilității.
Deservirea Aeroportului Internațional Maramureș cu un drum clasificat subdimensionat în raport cu intensitatea traficului. În prezent, aeroportul este conectat la rețeaua de drumuri publice prin intermediul unui drum județean (DJ 109J) care este subdimensionat în raport cu intensitatea traficului actual și de perspectivă. De asemenea, conectivitatea aeroportului se realizează doar dintr-un singur sens, neexistând o altă conexiune, fapt ce poate conduce la blocarea acesului în situații de criză.	Reclasificarea DJ 109J în variantă ocolitoare vest (VOTM) și extinderea acestuia până în DN 1C (între localitățile Tăuții Măgherauș și Bușag) pentru facilitarea accesului și tranzitului în zona aeroportuară – ambele sensuri, care poate servi ulterior și ca variantă ocolitoare pentru orașul Tăuții Măgherauș. Creșterea accesibilității spre AIMM poate fi realizată și prin construcția unei centuri ocolitoare metropolitane (VOZMBM) în partea vestică ZMBM pe direcția vest Bușag – Bozânta Mare – Hideaga, care să preia traficul de pe DN 1C - cu deplasare de pe direcția Șomcuta Mare – Dej – Cluj-Napoca, astfel desconggestionând traficul de tranzit prin centrele urbane Tăuții Măgherauș și Baia Mare.
Existența la nivelul drumurilor județene a 122,277 km de îmbrăcămînți rutiere din PIATRĂ și a 6,571 km de îmbrăcămînți rutiere din PĂMÂNT. Drumurile județene care dispun de îmbrăcăminte rutieră din piatră sunt: DJ 108E (17+600 – 20+300); DJ 109G (12+50 – 16+500); DJ 109U (4+000 – 22+000); DJ 171C (9+500 –	Conceperea și implementarea unui program de reabilitare și modernizare a rețelei de drumuri județene pentru creșterea capacității de susținere a traficului rutier, scăderea timpilor de parcurs și creșterea accesibilității în rețea, mai ales în cazul drumurilor unde sectoarele cu îmbrăcămînți din piatră sau pământ sunt

11+600); DJ 171E (7+800 – 11+800); DJ 182B (40+300 – 41+300, 42+440 – 42+791, și 59+100 – 69+100); DJ 182E (3+500 – 10+500); DJ 183 (0+000 – 13+200); DJ 183A (0+000 – 15+000); DJ 183C (6+500 – 13+000); DJ 185 (47+710 – 64+676); DJ 186A (2+500 – 3+910); DJ 186D (14+000 – 16+000); DJ 187A (0+000 – 8+000); DJ 187B (0+000 – 10+000). Drumul județean cu îmbrăcămintă rutieră din pământ este DJ 185, între pozițiile kilometrice: 26+185 – 32+756.	plasate în sectoare intermediare ale traseelor drumurilor.
Existența la nivelul drumurilor comunale a 92,803 km de îmbrăcăminți rutiere din PIATRĂ și a 66,816 km de îmbrăcăminți rutiere din PĂMÂNT.	Reabilitarea și modernizarea drumurilor comunale și agricole/silvice de interes local prin valorificarea oportunităților de finanțare oferite la nivel național și european. Drumurile comunale care dispun de îmbrăcămintă rutieră din piatră și care necesită modernizări sunt: DC 1 – integral (0+000 – 9+000); DC 4 – integral (0+000 – 4+000); DC 10 (1+600 – 3+300); DC 11 (0+000 – 0+850 și 5+660 – 7+632); DC 13 – integral (0+000 – 3+200); DC 14 – integral (0+000 – 5+094); DC 15 (0+000 – 9+400); DC 18A (6+000 – 8+000); DC 20 (0+000 – 3+646); DC 23 (2+000 – 5+800); DC 24 (0+800 – 1+600); DC 27 (1+300 – 2+050); DC 31 (6+200 – 9+550); DC 39 (6+600 – 10+100); DC 40 (1+009 – 2+000); DC 42 (0+000 – 4+400); DC 43 (12+500 – 15+220); DC 54 (3+000 – 6+800); DC 56 (4+200 – 5+200); DC 59 – integral (0+000 – 2+000); DC 65 (4+000 – 8+400); DC 76 (6+670 – 9+500); DC 80 (3+100 – 9+960); DC 84 (0+000 – 0+800); DC 84A (+000 – 0+250); DC 84B (0+000 – 0+800); DC 93 (3+700 – 3+900); DC 101 (0+000 – 1+990), DC 107 (3+200 – 9+900) Drumurile comunale care dispun de îmbrăcămintă rutieră din pământ și care necesită modificări sunt: DC 5 (6+000 – 13+800); DC 24 (1+600 – 3+200); DC 36 (4+600 – 12+200); DC 42 (4+400 – 10+000); DC 43 (15+220 – 21+720); DC 45 (3+500 – 4+000); DC 50 – integral (0+000 – 3+000); DC 52 (9+000 – 10+000); DC 60 (1+700

	– 5+542); DC 62 – integral (0+000 – 2+500); DC 74 – integral (0+000 – 3+100); DC 79 (3+800 – 5+624); DC 83 – integral (0+000 – 2+400); DC 84 (0+800 – 3+500); DC 84A (0+250 – 3+350); DC 84B (0+800 – 2+200); DC 88 (1+100 – 1+550); DC 90B – integral (0+000 – 4+200); DC 93 (3+900 – 4+900); DC 96 (16+550 – 19+650 și 24+800 – 28+500).
Existența la nivelul drumurilor județene a 102,560 km de îmbrăcămînți rutiere cu stare REA și a 23,537 km de îmbrăcămînți rutiere cu stare FOARTE REA. Drumurile județene care dispun de îmbrăcăminte rutieră REA sunt: DJ 109U (4+000 – 22+000); DJ 171C (9+500 – 11+600); DJ 171E (0+000 – 7+800); DJ 182B (40+300 – 41+300 și 59+100 – 69+100); DJ 182E – Integral (0+000 – 10+550); DJ 183 (0+000 – 13+200); DJ 183A (3+500 – 15+000); DJ 183C (6+500 – 13+000); DJ 186A – integral (0+000 – 3+910); DJ 187A – integral (0+000 – 8+000); DJ 187B – integral (0+000 – 10+000) Drumurile județene care dispun de îmbrăcăminte rutieră FOARTE REA sunt: DJ 185 (26+185 – 32+756; și 47+710 – 64+676)	Conceperea și implementarea unui program de reabilitare și modernizare a rețelei de drumuri județene pentru creșterea capacității de susținere a traficului rutier, scăderea timpilor de parcurs și creșterea accesibilității în rețea, mai ales în cazul drumurilor unde sectoarele de calitate rea și foarte rea sunt plasate în sectoare intermediare ale traseelor drumurilor.
Existența la nivelul drumurilor comunale a 102,219 km de îmbrăcămînți rutiere cu stare REA și a 37,997 km de îmbrăcămînți rutiere cu stare FOARTE REA. Drumurile comunale care dispun de îmbrăcăminte rutieră REA sunt: DC 5 (1+700 – 5+700); DC 10 (1+600 – 3+300); DC 11 (0+000 – 0+850); DC 20 (3+646 – 10+600); DC 23 (2+000 – 5+800); DC 24 (1+600 – 3+200); DC 27 (0+000 – 1+300); DC 36 (4+600 – 12+200); DC 39 – integral (0+000 – 10+100); DC 40 (0+000 – 1+009); DC 42 (4+400 – 10+000); DC 43 (0+000 – 12+500; și 15+220 – 21+720); DC 45 (3+500 – 4+000); DC 48 – integral (0+000 – 4+000); DC 50 – integral (0+000 – 3+000); DC 52 (9+000 – 10+000); DC 60 (1+700 – 5+542); DC 62 –	Susținerea consiliilor locale ale UAT-urilor locale cu asistență tehnică și financiară pentru scrierea proiectelor și contractarea fondurilor pentru reabilitarea și modernizarea drumurilor comunale și agricole/silvice de interes local prin valorificarea oportunităților de finanțare oferite la nivel național și european.

integral (0+000 – 2+500); DC 72 (0+000 – 2+700); DC 74 – integral (0+000 – 3+100); DC 79 (3+800 – 5+624); DC 80 (0+000 – 3+100); DC 90B – integral (0+000 – 4+200); DC 93 (3+700 – 3+900); DC 101 (1+990 – 4+030); DC 107 (3+200 – 9+900). Drumurile comunale care dispun de îmbrăcăminte rutieră FOARTE REA sunt: DC 5 (6+100 – 7+840); DC 25 (3+000 – 4+300); DC 26 (1+600 – 5+800); DC 67 – integral (0+000 – 1+837); DC 77 – integral (0+000 – 0+930); DC 83 – integral (0+000 – 2+400); DC 84 – integral (0+000 – 3+500); DC 84A – integral (0+000 – 3+350); DC 84B – integral (0+000 – 2+200); DC 88 (1+100 – 1+550); DC 93 (3+900 – 4+900); DC 96 (16+550 – 19+650); DC 101 (0+000 – 1+990); DC 102 – integral (0+000 – 6+300).	
Existența unor sectoare de drum clasificat cu rate ridicate de incidență a accidentelor rutiere. Chiar dacă în ultimii 10 ani asistăm la o scădere a numărului de accidente rutiere, la nivelul rețelei rutiere din județul Maramureș există încă valori ridicate a incidenței accidentelor și a efectelor acestora (decese, răniți, pagube materiale). Ratele cele mai mari se înregistrează la nivelul drumurilor naționale și în incinta orașelor, acolo unde drumurile naționale le tranzitează. De asemenea, se observă existența la nivelul rețelei de drumuri clasificate din cadrul județului a unor hotspot-uri, unde au loc frecvente accidente, acestea fiind reprezentate de intersecții, sectoare rectilinii și mai ales sectoare în curbă la care se adaugă trecerile la nivel cu cale ferată.	Conceperea și implementarea unui program județean de gestionare a punctelor negre pe sectoarele de drum județean pe care se înregistrează un număr ridicat de accidente, conform cu prevederile din Master Planul General de Transport cu privire la intervenții de siguranță rutieră pentru puncte negre (tabel 4.16, pp. 125-126)
Existența unor teritorii și localități în cadrul județului Maramureș situate la o distanță de peste 20 km față de cea mai apropiată stație de carburant. Datorită concentrării stațiilor de carburant în incinta centrelor urbane și de-a lungul drumurilor principale se constată existența încă a unor teritorii și localități care se situează la	Crearea de avantaje pentru construcția de noi stații de alimentare cu carburant în zonele slab acoperite și situate la o distanță mai mare de 20 de km de cea mai apropiată stație.

o distanță mai mare de 20 km față de cea mai apropiată stație de carburant, fapt care poate determina creșterea consumului de carburant doar din acest motiv și a riscului de a rămâne fără carburant.	
Concentrarea excesivă a stațiilor de încărcare rapidă a automobilelor electrice în municipiul Baia Mare și alte câteva localități urbane (Sighetu Marmăției, Borșa) și insuficiența acestora în restul teritoriului.	Crearea de avantaje pentru construcția de noi stații de încărcare a vehiculelor electrice atât pe domeniul public, cât și în regim privat.

Infrastructura și serviciile de transport feroviar

Probleme și disfuncționalități	Propuneri de eliminare sau diminuare a disfuncționalităților
Prezența liniilor simple neelectrificate pe întreg județul, fapt ce determină o viteză și intensitate redusă a traficului.	Creșterea calității circulației feroviare de persoane și mărfuri și scăderea timpilor de parcurs prin reabilitarea, modernizarea și electrificarea rețelei (CF 401 și CF 422), a parcului de locomotive și a materialului rulant, și a stațiilor de cale ferată. Efecte: reducerea întârzierilor și eficientizarea graficului de mers al trenurilor, creșterea vitezei, creșterea capacității de transport în cadrul rețelei, creșterea atractivității acestui tip de transport pentru populație și operatorii economici.
Vechimea apreciabilă a lucrărilor de artă și prezența unor sectoare de linie cu traverse din lemn, depășite ca termen de exploatare.	
Starea precară a parcului de locomotive și a materialului rulant.	
Uzură și degradare avansată a stațiilor și haltelor de cale ferată de pe raza județului Maramureș.	
Sistemele de semnalizare ineficiente	
Timpii mari de întoarcere și tiparele de oprire neregulate.	Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată în vederea reducerii riscurilor de producere a accidentelor pe drumurile clasificate, în special naționale și județene, prin dotarea cu instalații automate de semnalizare rutieră cu semibariere (BAT) și amenajarea carosabilului cu dale din cauciuc. Transformarea din trecere la nivel în trecere denivelată prin pasaj rutier suprateran la intersecția DJ 193 cu CF 401 în localitatea Hideaga, datorită valorilor de trafic ridicate și în perspectiva reclasificării DJ în DN
Treceri la nivel nemodernizate (în mod particular la intersecția cu drumurile naționale și județene)	

	Transformarea trecerii la nivel pe strada dintre localitățile Mogoșești și Satulung (folosită ca drum de scurtătură pentru acces în DN 1C dinspre DJ 108E) în trecere denivelată prin pasaj rutier suprateran. Transformarea trecerii la nivel pe DJ 182B în incinta orașului Ulmeni în trecere denivelată prin pasaj rutier suprateran.
Lipsa unei legături feroviare directe între parte sudică și nordică a județului, fapt ce duce la creșterea timpilor și duratei de acces. În prezent, în județul Maramureș nu există o legătură feroviară directă între Baia Mare și Sighetu Marmăției, așa cum este prevăzut în PATN secțiunea infrastructură feroviară. Acest aspect determină timp foarte mari de parcurs pe cale ferată între cele două orașe principale, care fac total neoportună utilizarea acestei forme de transport.	Promovarea inițiativei de construcție a unei noi linii feroviare directe între Baia Mare și Sighetu Marmăției pentru creșterea accesibilității și mobilității persoanelor și mărfurilor la nivelul județului și punerea în valoare inclusiv a AIMM.
Lipsa interconectării transfrontaliere a infrastructurii feroviare din județul Maramureș.	Conceperea și implementarea unui proiect de interconectare transfrontalieră RO – UA și de dezvoltare a transportului public feroviar de călători și marfă, prin reabilitarea și punerea în funcțiune a tronsoanelor de cale ferată cu ecartament mixt (normal și larg) de pe linia 423 Berlibaş – Valea Vișeuului – Sighetu Marmăției – Câmpulung la Tisa – Teresva (63 de km) și construcția a două noi puncte de trecere a frontierei pe calea ferată la Valea Vișeuului și Câmpulung la Tisa.
Lipsa interconectării între infrastructura feroviară și celelalte infrastructuri de transport din cadrul județului Maramureș. Această stare de fapt anulează orice formă de complementare și integrare a formelor de transport (rutier, feroviar, aerian), fapt care nu crează premise de dezvoltare a transportului intermodal și multimodal la nivel județean și pierderii beneficiilor oferite de către acesta.	Interconectarea stației feroviare Bușag cu terminalul de pasageri (sosiri/plecări) și terminalul cargo al AIMM prin intermediul mijloacelor de transport specifice pe traseul VOTM propus. Introducerea unei garnituri feroviare autorulante între stațiile Bușag și Baia Mare în vederea asigurării accesului la AIMM și pe calea ferată.

	Stația feroviară Bușag trebuie modernizată în vederea preluării traficului de pasageri cu destinația aeroport și declarată stație strategică pentru dezvoltarea transportului intermodal destinată interconectării AIMM cu transportul feroviar și rutier.
Cota de piață scăzută a căii ferate pe conexiunea Satu Mare – Baia Mare, în ciuda potențialului ridicat de creștere a traficului de pasageri pe acest coridor. Această problemă legată de cererea pentru transportul feroviar apare ca urmare a unui cumul de elemente (starea infrastructurii, viteza redusă de circulație, prețurile serviciilor, întâzieri frecvente etc.) și determină o migrare masivă a transportului pe infrastructură rutieră. Transportul feroviar din cadrul județului are o competitivitate economică scăzută și, prin urmare, utilizat doar în cazurile de strictă necesitate și nu pe o scară largă, așa cum ar fi normal într-o economie funcțională bazată pe o infrastructură feroviară bine pusă la punct.	Introducerea unor automotoare feroviare noi pentru asigurarea legăturii expres între municipiile Satu Mare și Baia Mare în vederea creșterii atractivității transportului feroviar de pasageri. Modernizarea stațiilor feroviare de pe traseul CF 401 în vederea oferirii unor servicii de calitate pasagerilor.
Lipsa deservirii cu servicii de transport feroviar în vederea creșterii conectivității a zonei miniere și turistice Borșa	Modernizarea și redeschiderea circulației feroviare pe calea ferată 423 Vișeu de Jos – Borșa
Fiabilitatea scăzută a transportului feroviar. Fezabilitatea economică scăzută a transportului feroviar din cadrul județului este rezultanta deficiențelor acumulate în timp și nerezolvate la timp. Într-o piață liberă economia funcționează după principiul eficienței economice și se orientează spre orice avantaj care poate să creeze alte avantaje. Astăzi, transportul feroviar, nu creează suficiente avantaje competiționale pentru a fi varianta câștigătoare și prin urmare există o cerere scăzută, fapt care impune o puternică subvenționare din bugetul public, care tot este insuficientă pentru a deveni competitiv.	Demararea cât mai rapidă unui program de modernizare a infrastructurii feroviare de pe raza județului Maramureș, în vederea creșterii atractivității transportului feroviar și pregătirea economiei județului pentru provocările și crizele economice ale viitorului apropiat, context în care transportul feroviar va deveni soluția fiabilă și salvatoare.

Infrastructura și serviciile de transport aerian

Probleme și disfuncționalități	Propuneri de eliminare sau diminuare a disfuncționalităților
În contextul creșterii fluxului de călători, spațiul intern al aeroportului destinat trierii persoanelor și bagajelor este subdimensionat.	Finalizarea implementării proiectului <i>Extindere și modernizare terminal pasageri la Aeroportul Internațional Maramureș – terminal nou, cu termen 2023</i> .
Lipsa unui terminal cargo pentru transportul de mărfuri.	Construcția unui terminal cargo pentru dezvoltarea serviciilor de transport mărfuri, pe amplasamentul actualului aerodrom (prin dezafectarea aerodromului existent și strămutarea acestuia pe un alt amplasament - între calea ferată și halda de steril).
Lipsa serviciilor de transport public urban dinspre municipiul Baia Mare spre AIMM, accesul fiind posibil numai cu transport personal sau taxi.	Înființarea și punerea în funcțiune a unui nou traseu de transport public persoane care să asigure conectivitatea între Gara/Autogara Baia Mare și Aeroportul Internațional Maramureș. Introducerea unei garnituri feroviare autorulante între stațiile Bușag și Baia Mare în vederea asigurării accesului la AIMM și pe calea ferată.
Lipsa unui terminal intermodal în vecinătatea AIMM. Cu toate că municipiul Baia Mare este racordată la linia feroviară 401, cu gară feroviară în incinta orașului, iar aeroportul este traversat tangențial de această linie prin partea sudică a perimetrului aeroportuar, accesul călătorilor de pe transportul feroviar spre cel aerian se realizează cu dificultate din lipsa unei stații feroviare amenajate explicit în acest sens.	Interconectarea stației feroviare Bușag cu terminalul de pasageri (sosiri/plecări) și terminalul cargo al AIMM prin intermediul mijloacelor de transport specifice pe traseul VOTM propus. Stația feroviară Bușag trebuie modernizată în vederea preluării traficului de pasageri cu destinația aeroport și declarată stație strategică pentru dezvoltarea transportului intermodal destinată interconectării AIMM cu transportul feroviar și rutier.
Lipsa serviciilor de transfer din cadrul AIMM spre alte aeroporturi cu mijloace proprii auto în cazul în care o cursă nu poate decola din diverse motive.	Dotarea AIMM cu mijloace auto proprii pentru a asigura transportul/transferul pasagerilor
Accesul rutier spre AIMM este subdimensionat. În prezent, accesul se realizează pe un drum județean (DJ 109J), cu	Reclasificarea DJ 109J în variantă ocolitoare vest (VOTM) și extinderea acestuia până în DN 1C (între localitățile Tăuții Măgherauș și

racordare în DN 1C prin intermediul unei simple intersecții nederijate și cu un singur sens de acces, fapt ce va conduce în viitorul apropiat la imposibilitatea deservirii accesului rutier spre și dinspre aeroport.	Bușag) pentru facilitarea accesului și tranzitului în zona aeroportuară – ambele sensuri, care poate servi ulterior și ca variantă ocolitoare pentru orașul Tăuții Măgherauș. Creșterea accesibilității spre AIMM poate fi realizată și prin construcția unei centuri ocolitoare metropolitane (VOZMBM) în partea vestică ZMBM pe direcția vest Bușag – Bozânta Mare – Hideaga, care să preia traficul de pe DN 1C - cu deplasare de pe direcția Șomcuta Mare – Dej – Cluj-Napoca, astfel desconggestionând traficul de tranzit prin centrele urbane Tăuții Măgherauș și Baia Mare.
--	--

Infrastructura și serviciile de transport fluvial

Probleme și disfuncționalități	Propuneri de eliminare sau diminuare a disfuncționalităților
Lipsa corelației între prevederile PATN (Secțiunea I - Rețele de transport) și a Master Planului General de Transport.	Promovarea și susținerea inițiativelor de amenajare a r. Someș pentru navigație între Dej și frontiera cu Ungaria.
Lipsa unor studii de fundamentare privind oportunitatea amenajării r. Someș pentru navigație fluvială.	Elaborarea documentațiilor tehnico-economice privind oportunitatea și viabilitatea amenajării r. Someș pentru navigație fluvială
În cadrul PATN-ului Secțiunea I - Rețele de transport nu este prevăzută amenajarea unui port fluvial și pe teritoriul județului Maramureș.	Elaborarea documentațiilor tehnico-economice privind oportunitatea și viabilitatea amenajării cel puțin al unui punct portuar (port fluvial) pe r. Someș pe teritoriul județului Maramureș (Tăuții Măgherauș - Merișor, Ulmeni)

Infrastructura și serviciile de transport multimodal și intermodal

Probleme și disfuncționalități	Propuneri de eliminare sau diminuare a disfuncționalităților
Lipsa unui terminal multimodal administrat de către operatori de stat sau privați în stația Sighetu Marmăției	Construcția unui terminal multimodal în stația Sighetu Marmăției pentru valorificarea oportunității traficului feroviar și pe linia cu ecartament larg între Ucraina și România.

Inoperabilitatea terminalului multimodal de marfă al CFR Marfă din gara Baia Mare.	Reabilitarea, modernizarea și repunerea în funcțiune a terminalului multimodal de marfă al CFR Marfă din gara Baia Mare
Lipsa unui terminal intermodal în vecinătatea AIMM. Cu toate că municipiul Baia Mare este racordată la linia feroviară 401, cu gară feroviară în incinta orașului, iar aeroportul este traversat tangențial de această linie prin partea sudică a perimetrului aeroportuar, accesul călătorilor de pe transportul feroviar spre cel aerian se realizează cu dificultate din lipsa unei stații feroviare amenajate explicit în acest sens.	Interconectarea stației feroviare Bușag cu terminalul de pasageri (sosiri/plecări) și terminalul cargo al AIMM prin intermediul mijloacelor de transport specifice pe traseul VOTM propus. Stația feroviară Bușag trebuie modernizată în vederea preluării traficului de pasageri cu destinația aeroport și declarată stație strategică pentru dezvoltarea transportului intermodal destinată interconectării AIMM cu transportul feroviar și rutier.

Infrastructura și serviciile de transport public județean, urban și metropolitan

Probleme și disfuncționalități	Propuneri de eliminare sau diminuare a disfuncționalităților
Lipsa unei linii de transport auto internațional între România (Baia Mare – Sighetu Marmăției) și Ucraina (Rahiv – Ivano Frankivsk).	Înființarea și punerea în funcțiune a unui nou traseu de transport public persoane care să asigure conectivitatea între municipiile Baia Mare – Sighetu Marmăției și Ucraina (Rahiv – Ivano Frankivsk) pentru creșterea cooperării transfrontaliere. Precondiție: finalizarea proiectului MOBI și finalizarea proiectului de construcție a podului la Teplița, Sighetu Marmăției.
Starea necorespunzătoare și dotările învechite ale autogărilor și stațiilor auto de pe raza județului Maramureș.	Modernizarea autogărilor, a depourilor și a stațiilor de transport public și dotarea acestora (ex. achiziția de vehicule electrice, sisteme dinamice de informare a pasagerilor, automate de bilete și alte facilități specifice, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități).
Vechimea apreciabilă și starea precară a flotei de transport public urban.	Modernizarea flotei de mijloace de transport public prin achiziția vehiculelor ecologice
Lipsa mijloacelor electrice de transport public urban (autobuze) care să deservească liniile metropolitane.	

Lipsa unei linii de transport public urban între Municipiul Baia Mare: Autogara - Gara CF Baia Mare - Aeroportul Internațional Maramureș.	Înființarea unor noi trasee de transport public urban și metropolitan care să asigure accesul și transferul populației urbane, metropolitan și aflate în tranzit dinspre și către principalele unități de producție și servicii din teritoriu.
Inexistența infrastructurii pentru circulația cu bicicleta în ZMBM	Elaborarea unui studiu de fezabilitate privind dezvoltarea infrastructurii de tip pistă de biciclete în cadrul ZMBM și crearea permiselor pentru dezvoltarea acestei forme alternative de transport.

5. Prognoze, scenarii sau alternative de dezvoltare

Menținerea și îmbunătățirea calității infrastructurii și serviciilor de transport rutier, feroviar și aerian necesită o abordare strategică, continuă și cu viziune asupra întregului teritoriu județean, luând în considerare contextul regional și național. Scopul principal este de asigurare a conectivității teritoriale și de facilitare a mobilității persoanelor și mărfurilor, cu costuri de timp și financiare cât mai reduse, într-un mod cât mai sustenabil și nepoluator. Se propun următoarele scenarii de dezvoltare a infrastructurii și serviciilor de transport rutier, feroviar și aerian în județul Maramureș pe termen scurt, mediu și lung:

Scenariul 1 “Do Nothing” (dezvoltare zero/pasiv) – pleacă de la ipoteza că trăsăturile cantitative și calitative ale tuturor infrastructurilor de transport vor persista, pe fondul nepriorităzării unor investiții strategice care să susțină dezvoltarea integrată a infrastructurii de transport public rutier, feroviar și aerian și, implicit, a dezvoltării teritoriale.

Aspectele principale de infrastructură care vor suferi modificări semnificative sunt: *calitatea și configurația rețelei de drumuri și căi ferate* – în lipsa unor lucrări de modernizare și reclasificare a unor sectoare de drum național și județean, *traficul rutier se va intensifica* și va determina aglomerări, ambuteiaje, timpi mai lungi de parcurs; în lipsa unor lucrări de modernizare ale infrastructurii de cale ferată și de creștere a calității serviciilor, gradul de atractivitate pentru acest mod de transport va continua să scadă, *traficul feroviar va scădea în intensitate*, în timp ce va favoriza preferința pentru transportul rutier de persoane și mărfuri; - în lipsa unor lucrări de construcție a variantelor ocolitoare, de amenajare a pistelor de biciclete pentru promovarea transportului velo (ex. Baia Mare, Tăuții Măgherauș) gradul de congestie în incinta orașelor și a ZMBM va crește semnificativ pe baza creșterii traficului de tranzit, de navetă, dar și pe baza circulației populației urbane; *calitatea serviciilor de transport urban și județean și a infrastructurii de deservire* (autogări, stații, flotă de transport, etc.) – în lipsa investițiilor și implementarea unor obiective de transport sustenabil, efectele negative ale menținerii condițiilor actuale ale serviciilor și infrastructurii de transport public urban, metropolitan și județean vor deveni mai vizibile cu privire la: scăderea confortului și calității călătoriei, creșterea nivelului de poluare în zonele urbane și metropolitane, stagnarea cotei modale de transport velo și pietonal, etc.; *siguranța circulației pe drumurile publice* – creșterea numărului accidentelor; sau *accesibilitatea către așezările izolate* ale județului.

Scenariul 2 “Do Minimum” (de referință) – presupune susținerea și finalizarea implementării proiectelor de modernizare și reabilitare a obiectivelor de infrastructură de transport care se află deja în stadiu de contractare sau implementare.

Măsurile propuse și adoptate la nivel județean, prin operatorii publici sau privați, vor soluționa un număr semnificativ de disfuncționalități semnalate și vor crea contextul funcționării și dezvoltării socio-economice în acord cu principiile dezvoltării durabile. Abordările intersectoriale vor intensifica relațiile colaborative cu scopul îmbunătățirii calității infrastructurii și serviciilor de transport pe cale rutieră, feroviară și aeriană și creșterea accesibilității și conectivității teritoriale. Se urmărește finalizarea proiectelor de mare anvergură, dar și de impact local. Dintre proiectele cu impact semnificativ asupra circulației în cadrul județului și în afara acestuia, menționăm: proiectul de **reabilitare a Drumului Nordului – Maramureș, etapa I**, în care sunt incluse și lucrări de reabilitare a podului rutier peste râul Someș, pe drumul județean DJ193 în localitatea Ardușat, în lungime de 238m și a celor 2 poduri de descărcare în lungime de 66m, respectiv 38m; proiectul **MOBI – Infrastructură Modernă de Frontieră – Regiune Carpatică de Succes** cu obiectivul de a crea o platformă sustenabilă pentru o mobilitate transfrontalieră eficientă a bunurilor și persoanelor prin îmbunătățirea infrastructurii de transport și de graniță, conectarea liniilor de transport public și întărirea cooperării dintre autorități publice și organizații profesionale din domeniul transportului și a infrastructurii de graniță; proiectul **Pod peste Tisa în zona Teplița din Sighetu Marmăției** - Un pod peste râul Tisa între România și Ucraina în lungime de 261,20 m – adică 2 poduri paralele cu tablier mixt otel-beton, grindă continuă cu înălțime variabilă (un pod pentru fiecare sens de circulație); Varianta de traseu avizată este formată dintr-un drum de legătură care se desprinde din drumul național DN 18 în dreptul poziției kilometrice 69+260, traversează cartierul Camara și apoi râul Tisa; reabilitarea și modernizarea stației CF Baia Mare; **modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată**, proiectul de **extindere și modernizare terminal pasageri la Aeroportul Internațional Maramureș – terminal nou**; proiectele de **dotare a flotei pentru transportul public urban și extraurban în municipiile Baia Mare și Sighetu Marmăției**.

Măsurile și acțiunile întreprinse în cadrul acestui scenariu vor susține *nivelul minim-mediu de mobilitate și conectivitate în interiorul județului*. Acest scenariu va crea *premisele unei dezvoltări teritoriale echilibrate în interiorul județului Maramureș*, cu impact mai redus asupra mediului, cu creștere a nivelului de siguranță pentru pietoni și ceilalți participanți la trafic, creșterea nivelului de conectivitate intrajudețean dar și extrajudețean (nivel regional/internațional) și creșterea favorabilității pentru toate tipurile de transport.

Scenariul 3 “Do Something” (de dezvoltare) – este scenariul preferabil a fi pus în aplicare datorită complexității măsurilor pe care le cuprinde și coerenței acestora cu scopul de aduce beneficii tuturor tipurilor de infrastructuri și servicii de transport persoane și marfă, în interiorul și în afara județului Maramureș. Acest scenariu de dezvoltare implică nu doar finalizarea implementării proiectelor în derulare, ci și măsuri suplimentare care să aibă impact pozitiv asupra eficienței serviciilor de transport, asupra accesibilității teritoriale și conectivității intra- și inter- regionale, în context național și european, și să respecte principiile coeziunii teritoriale și ale sustenabilității economice și de mediu. Crearea premiselor

dezvoltării echilibrate și de eliminare a disparităților teritoriale reprezintă fundamentul pe care se vor creiona propunerile de dezvoltare ale infrastructurii de transport rutier, feroviar, aerian, și multimodal.

6. Sinteza

Infrastructura de transport rutier

Județul Maramureș dispune de infrastructură pentru transportul rutier. Nu beneficiază de prezența unor coridoare principale de conectivitate prin care să se realizeze conexiunea cu principalele puncte de trecere a frontierei ale României și de rețelele TEN-T Core și TEN-T Comprehensive. Totuși, la sudul județului remarcăm prezența Coridorului 5 *Regiunea NE (Moldova) – Granița de Vest a României (OR5)* (care conectează centre economice importante din Moldova (Iași, Pașcani, Bacău, Suceava) cu cele din Transilvania (Târgu Mureș, Cluj-Napoca, Zalău, Oradea) și mai departe, prin vama Borș, cu rețeaua europeană de autostrăzi) către care este oportun să se realizeze drumuri de conexiune de mare capacitate pentru facilitarea transportului rutier interjudețean, regional și național și reducerea timpilor de deplasare.

În prezent, pe latura nordică a județului Maramureș, de-a lungul frontierei de stat cu Ucraina, conectivitatea se realizează printr-un singur punct de trecere a frontierei (punct vamal Sighetu Marmăției (RO) – Solotvino (UA)). Acesta este deschis pentru tranzit pietonal și rutier (vehicule sub 3,5 tone pentru transport marfă și 8+1 la transport persoane) care se realizează prin intermediul unui pod rutier din lemn construit între anii 2001-2007, cu o singură bandă de circulație, aflat într-o fază avansată de uzură fizică. Această situație reduce semnificativ în special traficul rutier și nu permite desfășurarea traficului rutier de mărfuri de mare capacitate, impunând necesitatea reorientării fluxurilor prin alte puncte de trecere a frontierei: ocolire spre vest prin vama Halmeu (distanță de aproximativ 300 km dus-intors) sau prin ocolire spre est, prin vama Siret (aproximativ 700 km dus-intors). Nu există puncte vamale feroviare, iar circulația feroviară pe calea ferată cu ecartament larg care tranzitează județul Maramureș în partea de nord a fost sistată.

Teritoriul județului nu este tranzitat de nici un sector de autostradă sau drum expres, iar variantele de ocolire sunt existente doar în cazul municipiului Baia Mare (inel incomplet), celelate centre urbane ale județului nebeneficiind de astfel de infrastructură rutieră, traficul (de tranzit) defășurându-se prin incinta intravilanelor, pe aliniamentul străzilor incluse în traseul drumurilor naționale. Configurația spațială a infrastructurii rutiere din județul Maramureș are încă un puternic caracter centripet punându-se în evidență două noduri de convergență. Cel mai important nod rutier al județului este municipiul Baia Mare, înspre care converg trei drumuri naționale (DN1C-E58, DN1B, DN18B) dintre care unul este și drum european. Al doilea nod rutier ca importanță al județului este municipiul Sighetu Marmăției, unde se intersectează două drumuri naționale (DN19 și DN1B). Alături de aceste două noduri principale, pe teritoriul județului se mai individualizează și un nod rutier secundar, pe teritoriul comunei Moisei cu două drumuri naționale (DN17C și DN18).

Drumurile clasificate (naționale, județene și comunale) din județul Maramureș se află în plin proces de modernizare și îmbunătățire a stării acestora. Se constată o dominanță netă a drumurilor cu îmbrăcăminte rutieră definitivă (BA): 98,34% - în cazul drumurilor naționale, 37,98% - în cazul celor

județene, și doar 18,82% în cazul celor comunale. Îmbrăcămințile rutiere ușoare (MA) sunt dominante în cazul drumurilor comunale (55,72%) și județene (45,77%), ocazional acest tip de îmbrăcămintă întâlnindu-se și pe drumurile naționale (1,66%) – în cazul sectoarelor de drum care încă nu au intrat în proces de modernizare. Problema cea mai importantă a drumurilor clasificate din județul Maramureș o reprezintă prezența sectoarelor de drum cu îmbrăcămintă de pământ, care totalizează ponderi de 10,56% în cazul drumurilor comunale și 0,83% în cazul drumurilor județene. În prezent, singurul drum care se află în această situație este DJ 185 care are îmbrăcămintă de pământ, în lungime de 6,571 km (între 26+185 și 32+756). De remarcat poziționarea sectoarelor de pământ în partea centrală sau finală a traseului, fapt ce blochează conectivitatea la nivelul întregului drum. În cazul drumurilor comunale, 20 din cele 100 de drumuri au în structura lor sectoare de pământ și cinci drumuri comunale sunt integral de pământ:

Drumurile clasificate cu sectoare pietruite și de pământ sunt mai frecvent întâlnite în ariile deluroase și montane periferice ale județului precum și la limita cu alte județe (Satu Mare, Sălaj), fapt care accentuează manifestarea efectului de periferie în cadrul teritoriului județean și apariția decalajelor de dezvoltare, cu efecte în lanț: depopulare, îmbătrânire demografică, subdezvoltare economică, sărăcie etc.

Din perspectivă evolutivă, la scară județeană, observăm creșterea gradului de modernizare a tuturor categoriilor de drumuri clasificate, cele mai semnificative fiind în cazul drumurilor comunale unde se constată o dublare a numărului de kilometri modernizați. În anul 2020, județul Maramureș are încă valori reduse de modernizare a drumurilor județene (22,14%) și comunale (12,18%), drumurile naționale, conform statisticii oficiale fiind modernizate în întregime (INS, 2020). Astfel, drumurile nemodernizate sunt încă dominante în cadrul județului Maramureș, acestea deținând o pondere de 65,12%.

Circulația rutieră pe drumurile clasificate reprezintă expresia dezvoltării socio-economice a teritoriului. Determinarea valorilor circulație rutiere se bazează pe recensământul rutier realizat de către CESTRIN (Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică) în anul 2015 și prognozele acestuia. S-au monitorizat o serie de sectoare a celor mai circulate drumuri clasificate de rang național, județean și comunal. Valorile traficului mediu zilnic anual (TMZA) pe sectoare de drum pune în evidență o distribuție pe toate cele cinci clase tehnice de drum. De remarcat, apariția unor sectoare de drum clasificat cu valori de trafic specific clasei tehnice I (autostrăzi) care se înregistrează la nivelul DN 1C precum și a centurii ocolitoare a municipiului Baia Mare și zona sa periurbană. Această stare de fapt demonstrează că în această zonă se ajunge la suprasolicitarea infrastructurii rutiere, permanente ambuteiaje și blocaje ale traficului rutier, cu o multitudine de efecte conexe (întârzieri, poluare, stres, accidente, degradare rapidă a suprastructurii rutiere etc). Analiza detaliată a valorilor de trafic la nivelul drumurilor naționale scoate în evidență o tendință de creștere a acestora în mai multe cazuri peste clasa tehnică III (DN 1C integral, DN 18 sectorul Baia Mare – Baia Sprie și CMB). Drumurile județene cu creșterile prognozate cele mai mari ale traficului sunt: DJ 186 Vadu Izei (DN 18) - Oncești - Nănești - Bârsana - Strâmtura - Rozavlea - Șieu - Bogdan Vodă - Dragomirești - Săliștea de Sus - Săcel (DN 17C), DJ 187 Leordina (DN 18) - Ruscova - Repedea - Poienile de Sub Munte, DJ 193 Limita jud. Satu Mare - Ardușat - Colțirea - Hideaga (DN 1C), DJ 182 B Baia Mare (DN 18B) - Satu Nou de Jos - Cătălina - Săcălășeni - Remetea Chioarului - Berchez - Șomcuta Mare - Tulghieș - Mireșu Mare - Remeți pe Someș - Ulmeni - Mânău - Ariniș - Urmeniș - Băița de Sub Codru - Limita. jud. Satu Mare.

Atât în anul 2011 cât și în anul 2020, la nivelul rețelei de drumuri clasificate din județul Maramureș, numărul de accidente rutiere produse pe drumurile naționale este aproape echivalent cu numărul înregistrat pe drumurile județene, drumurile comunale deținând un procent relativ scăzut din numărul total de accidente. Cumulativ, se remarcă o scădere a numărului total de accidente în anul 2020 față de 2011, dinamica arătând același trend atât în cazul drumurilor naționale cât și a celor județene. Dacă în anul 2011 pe rețeaua de drumuri naționale s-au produs 107 accidente (44,22% din total), în anul 2020 acestea au scăzut la 90 accidente (46.39% din total). Această scădere absolută a numărului de accidente de pe drumurile naționale și județene în anul 2020, poate fi mai degrabă relaționată cu limitarea mobilității în condiții de pandemie decât cu îmbunătățirea condițiilor de circulație sau a responsabilității conducătorilor auto.

Analiza statistică a accidentelor rutiere pune în evidență existența unor hotspot-uri de-a lungul rețelei de drumuri naționale și județene, unde se produc un număr mai mare de accidente decât în mod normal. De exemplu, la nivelul rețelei de drumuri naționale din județul Maramureș, au fost identificate 5 hotspot-uri pe DN 18, fapt ce demonstrează că această rută este una foarte intens circulată și, datorită traversării tuturor orașelor pe traseu (Baia Mare, Sighetu Marmăției, Vișeu de Sus și Borșa), coagulează pe anumite tronsoane rate ridicate ale accidentelor rutiere (*Anexa 6 PNRR, 2021*). Nu trebuie însă omise celelalte drumuri naționale care traversează județul Maramureș, care se remarcă prin incidență ridicată a accidentelor rutiere: DN 1C, DN 18B și DN 19. În cazul drumurilor județene, atrag atenția DJ 186, DJ 182B, DJ 184, DJ 108A, DJ 109F, DJ 187, și DJ 185 prin valorile ridicate ale numărului de accidente produse atât în anul 2011 cât și în anul 2020.

Stațiile de alimentare cu carburant reprezintă o componentă indispensabilă bunei circulații pe drumurile publice. În cadrul acestora se oferă servicii de alimentare a autovehiculelor cu carburant (benzină, motorină, GPL) dar și alte servicii de bază, atât pentru întreținerea autovehiculelor cât și pentru pasageri (spălătorie auto, service auto, auto shop, alimentație publică, parcare etc). Deservirea necesarului de carburant în județul Maramureș se realizează în prezent prin intermediul a 55 de stații, situate majoritar (36) în incinta localităților urbane: Baia Mare (19), Sighetu Marmăției (6), Seini (3) câte 2 stații în Ulmeni, Șomcuta Mare, Vișeu de Sus, Târgu Lăpuș și Borșa și câte o stație în orașele Tăuții Măgherăuș, Baia Sprie și Săliște de Sus) cât și de-a lungul drumurilor principale în alte localități (Hideaga, Ariniș, Bârsana, Căvnic, Copalnic, Desești, Groși, Leordina, Ocna Șugatag). Toate orașele din județele Maramureș au pe teritoriul administrativ cel puțin o stație de alimentare cu carburant, cu excepția orașului Dragomirești.

Stațiile de reîncărcare pentru vehicule electrice sunt parte a infrastructurii pentru combustibili alternativi și fac parte din obiectivele de reformă propuse prin PNRR (2021) la nivel național. În județul Maramureș, există un număr de 27 stații de alimentare cu electricitate, ce sunt grupate spațial în trei centre urbane: Baia Mare (14), Sighetu Marmăției (4), Borșa (2) dar și răspândite în teritoriu. Concentrarea stațiilor în cele trei centre urbane limitează aria teritorială în care circulația cu autovehicule electrice se poate desfășura, având în vedere autonomia limitată, dar este încurajatoare pentru dezvoltarea circulației urbane în condiții ecologice.

Infrastructura și serviciile de transport feroviar

În ultimul deceniu, infrastructura feroviară a județului Maramureș nu a beneficiat de lucrări de modernizare ori extindere, în prezent, acesta fiind depășită de cerințele traficului feroviar modern. Toată rețeaua este compusă din linii simple, neelectrificate fapt ce determină capacități reduse ale traficului feroviar și viteze reduse de circulație.

În cadrul județului Maramureș sunt consemnate ca existând în evidența SNCFR SA următoarele linii de cale ferată: Linia 401 – magistrală Satu Mare - Baia Mare (între stațiile CF Apa - Baia Mare), linie ferată simplă, neelectrificată; 47,605 km; nemodernizată; Linia 402 – secundară Baia Mare - Baia Mare Sud - Baia Sprie - linie ferată simplă, neelectrificată (linie închisă); 8,514 km; Linia 403 – secundară Baia Mare Sud - Baia Mare Nord - linie ferată simplă, neelectrificată (linie închisă); 5,053 km; Linia 412 – principală Apahida - Baia Mare (între stațiile CF Ulmeni Sălaj - Baia Mare) - linie ferată simplă, neelectrificată; 43,455 km; nemodernizată; Linia 414 – secundară Ulmeni Sălaj - Cehu Silvaniei - linie ferată simplă, neelectrificată (linie închisă); 4,296 km; Linia 415 – principală Bușag - Satulung pe Someș - linie ferată simplă, neelectrificată; 0,792 km; nemodernizată; Linia 422 – secundară Salva - Sighetu Marmăției (între stațiile CF Dealu Ștefăniței – Vișeu de Jos - Valea Vișeului - Sighetu Marmăției) - linie ferată simplă, neelectrificată; nemodernizată. Specificații: 142,157 km - linie cu ecartament normal; 23,557 km – linie încălecată; Linia 422 – secundară Valea Vișeului – Frontiera Ucraina - linie ferată largă; 0,900 km; nemodernizată; Linia 423 – secundară Vișeu de Jos – Borșa - linie ferată simplă, neelectrificată (linie închisă); 23,379 km; Linia 429 – secundară Sighetu Marmăției - Câmpulung la Tisa - Frontiera Ucraina - linie încălecată + linie largă; nemodernizată.

Starea tehnică a rețelei de cale ferată din județul Maramureș este în concordanță cu gradul de uzură, iar nivelul dotărilor și starea tehnică a liniilor nu permit viteze mai mari de 60 – 80 km/oră. Conform CFR (2022), nu au fost efectuate lucrări de modernizare asupra elementelor de infrastructură, ceea ce denotă un grad avansat de uzură a acestora. *Pe teritoriul județului mai funcționează în prezent sub 20 de gări, multe fiind închise în ultimii ani pe fondul reducerii continue a traficului feroviar, în favoarea celui rutier. Stația CF din Baia Mare, cea mai mare din județ, se află într-o stare avansată de degradare, nefiind reabilitată de peste 40 de ani.*

Județul Maramureș dispune de conectivitate directă cu trei dintre județele Regiunii Nord-Vest. Totuși, remarcăm conectivitatea redusă a centrelor urbane din cadrul județului, dintre cele 13 orașe, doar cinci fiind conectate la rețeaua feroviară (Baia Mare, Sighetu Marmăției, Vișeu de Sus, Seini și Ulmeni). Mai mult, deși rețeaua feroviară are aspect circular, străbătând teritoriul periferic al județului pe extremitățile nord-est, sud-est, sud-vest și vest, zona nordică a județului rămâne neconectată cu centrul urban principal – Baia Mare (zona centrală a județului depinde integral de infrastructura rutieră de transport), iar deplasarea între centrele urbane conectate la rețeaua de transport feroviar nu au legătură directă cu municipiul reședință de județ, deplasarea prin ocolire determinând timp îndelungat de călătorie (ex. Sighetu Marmăției – Baia Mare, durata 9h 47min).

Din punct de vedere al volumului de trafic al trenurilor de persoane în cadrul județului în anul 2019, remarcăm fluxul cel mai intens spre și dinspre destinația Baia Mare conectând județele Sălaj, Cluj și Bistrița-Năsăud, numărul trenurilor de transport călători fiind aproape dublu față de cele spre destinația

Sighetu Marmăției și cu o treime mai mare decât fluxul înregistrat dinspre și înspre Baia Mare pe direcția Satu Mare.

Din punct de vedere al volumului de trafic a trenurilor de mărfuri în cadrul județului în anul 2019, remarcăm fluxul cel mai intens între Baia Mare și Jibou (jud. Sălaj), urmat de două sectoare cu aproximativ același volum de trenuri de marfă: 1. Săcel hm – Iza hm – Vișeu de Jos – Bocicoel hc – Leordina h (conectând județele Bistrița-Năsăud – Maramureș) și 2. Seini – Săbișa – Ilba – Cicârlău – Bușag – Baia Mare (conectând județele Satu Mare – Maramureș). Cel mai redus trafic de mărfuri se realizează pe sectorul Petrova – Sighetu Marmăției (de peste 10 ori mai mic decât traficul pe celelalte trei sectoare de cale ferată).

Transportul feroviar public de călători la nivelul zonei metropolitane Baia Mare ilustrează o conectivitate redusă între Municipiul Baia Mare și cele 18 UAT-uri componente, pe calea ferată fiind conexiuni doar cu destinațiile Seini (prin Bușag, Cicârlău, Ilba și Săbișa) spre sud-vest și Mireșu Mare (prin Satulung pe Someș - Fersig) spre nord-vest. Acest fapt denotă dependența ridicată de transportul public rutier în cadrul zonei metropolitane.

Durata călătoriei cu trenul arată viteze diferite de deplasare. De exemplu, pe direcția Baia Mare – Mireșu Mare, durata călătoriei reflectă o viteză de deplasare care variază 45km/h și 72km/h, în timp ce, pe direcția Seini, durata călătoriei reflectă o viteză de deplasare între 28 km/h și 40km/h.

Din perspectiva conectivității între municipiul reședință de județ (Baia Mare) și celelalte 12 centre urbane ale județului Maramureș, menționăm faptul că nu există servicii de transport persoane pe calea ferată pentru destinațiile Dragomirești, Târgu Lăpuș, Vișeu de Sus, Borșa, Baia Sprie, Cavnic, Șomcuta Mare, Tăuții Măgherauș. Orașele care au conexiune directă pe calea ferată cu municipiul Baia Mare sunt Seini și Ulmeni Sălaj. Indirect, circulația cu trenul implicând opriri și schimb de trenuri, există legături cu municipiul Sighetu Marmăției și orașul Săliștea de Sus. Serviciile de transport feroviar sunt oferite de 2 operatori: CFR Călători și Interregional Călători.

Infrastructura și serviciile de transport aerian

Județul Maramureș dispune de infrastructură pentru transportul aerian, aceasta fiind reprezentată de Aeroportul Internațional Maramureș (AIMM). Aeroportul este situat pe teritoriul administrativ al orașului Tăuții-Măgherauș, la 10 km de centrul municipiului Baia Mare. AIMM beneficiază de infrastructura specifică care, conform parametrilor tehnici, îi permite trafic realizat de aeronave de scurt și mediu curierat, acoperind în principal transportul intern către capitala țării și destinații europene prin curse charter, intensitatea traficului crescând treptat după darea în exploatare a noii piste aeroportuare în lungime de 2.150 m în 2018. Aeroportul este operațional tot timpul anului.

În anul 2008, numărul de pasageri care s-au îmbarcat sau au debarcat pe Aeroportul Internațional Maramureș a fost de 22.462. În plus față de cursele interne spre București, s-au operat curse externe spre Austria, Serbia, Ungaria, Germania și Polonia, cele mai multe dintre acestea fiind curse charter (PATJ Maramureș, 2009). În perioada 2011-2021, se observă o dinamică pozitivă în ceea ce privește numărul pasagerilor care au tranzitat aeroportul, numărul acestora fiind în creștere continuă, cu o perioadă de reducere drastică în timpul lucrărilor de modernizare a platformei aeroportuare (2016-2018).

Comparativ cu anul 2011, traficul de pasageri a cunoscut o creștere continuă ajungând ca în anul 2021 să înregistreze o creștere de aproximativ 137%.

la nivelul anului 2022, în cadrul Aeroportului Internațional Maramureș operează în mod regulat 2 companii: compania TAROM care asigură curse interne regulate către București Otopeni și compania Hl SKY care operează 2 curse externe regulate către și dinspre Milano (Orio Al Serio – IT) și Paris Berauvalis (FR). Pe lângă cursele regulate externe și interne, începând cu luna aprilie 2022, vor opera și curse charter spre Egipt, Turcia, Grecia și Bulgaria (*sursa: Administrația Aeroportului Internațional Maramureș*).

Infrastructura de transport multimodal

Îndeplinirea obiectivelor de sustenabilitate privind serviciile de transport mărfuri, orizont 2030, presupune repartizarea strategică a investițiilor în infrastructura specifică pentru realizarea transportului multimodal și intermodal. Pe teritoriul județului Maramureș nu este operabil nici un terminal multimodal. Terminalul multimodal din Gara CFR Baia Mare este închis. Aici au fost amplasate două macarale, dintre care una este în conservare, iar cealaltă a fost aprobată pentru eliminare.

Serviciile de transport public de călători

În cadrul județului Maramureș, transportul public de călători este realizat prin intermediul operatorilor publici și autogările existente în principalele centre urbane (Baia Mare – 2 autogări; Sighetu Marmăției – 3 autogări, plus 2 stații principale pentru plecări și sosiri; Târgu Lăpuș – 1; Borșa – 5 stații principale pentru plecări și sosiri; Vișeu de Sus - 3 stații principale pentru plecări și sosiri). În anul 2021, erau activi și dispuneau de licență de transport un număr de 18 operatori care efectuează curse de transport în interiorul județului. Programul de transport public include 62 trasee rutiere aprobate la nivel județean în anul 2021, care sunt organizate pe distanțe între 11 km (minim) și 166 km (maxim). Programul de circulație acoperă necesarul de transport persoane în zilele lucrătoare, dar și în weekend. Transportul public de persoane pe aceste trasee este susținut cu microbuze (capacitate 10 pers.) și autocare mici (capacitate 23 pers.). Viteza de parcurs pe drumurile publice variază între aproximativ 30 km/h și nu depășește 60 km/h, ceea ce înseamnă că viteza medie de deplasare este de aproximativ 40 km/h. Din punct de vedere al punctelor de plecare/sosire, aceștia sunt repartizați diferențiat în cadrul autogărilor/stațiilor / localităților.

Regăsim infrastructură și servicii de transport public urban în cele două municipii ale județului: Baia Mare și Sighetu Marmăției. Suplimentar, beneficiind de același operator de servicii de transport public urban, se adaugă orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș, ca parte integrantă din Zona Metropolitană Baia Mare (ZMBM). Transportul public urban și extraurban în municipiul Baia Mare este deservit de SC URBIS SA, iar în Municipiul Sighetu Marmăției de către SC Mara Nord SA. Ambii operatorii dispun de parc auto propriu și asigură circulația călătorilor pe trasee urbane și extraurbane, inclusiv transport special pentru elevi și au un plan de dezvoltare al flotei în conformitate cu politicile naționale și europene de mobilitate urbană, transport nepoluant și consum de combustibili convenționali redus. Creșterea numărului de pasageri deserviți cu servicii de transport în municipiul Baia Mare și ZMBM demonstrează creșterea cererii și, în consecință, rentabilitatea investițiilor în modernizarea infrastructurii și serviciilor de transport public urban și metropolitan (reconfigurarea rețelei, reorganizarea traseelor,

inovare tehnologică etc.), prin planificare urbană și teritorială integrată în acord cu strategia locală și județeană de gestionare a resurselor teritoriale disponibile pentru dezvoltarea zonelor economice și rezidențiale pentru asigurarea fluidizării traficului, în mod particular, în centrul și la periferia așezărilor urbane.

Referințe bibliografice

- *** (2021) *Planul Național de Redresare și Reziliență al României*. URL: <https://mfe.gov.ro/pnrr/>
- *** (2018) *Strategia de Dezvoltare Durabilă a județului Maramureș pentru perioada 2014-2020*, Actualizată. URL: <https://www.cjmaramures.ro/attachments/strategie/Strategia%20de%20Dezvoltare%20Durabila%20a%20Judetului%20Maramures%202014-2020.pdf>
- *** (2021) *Planul de Dezvoltare Regională Nord-Vest 2021-2027*. Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest. URL: <https://www.nord-vest.ro/planul-de-dezvoltare-regionala-2021-2027/>
- *** (2018) *Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României (SNDD) 2030*. URL: https://sgg.gov.ro/1/wp-content/uploads/2018/10/SNDD-2030_-_varianta-dup%C4%83-Comitet-interministerial-4-octombrie-2018.pdf
- *** (2020) *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025*. Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și Compania Națională de Căi Ferate SA. URL: <http://www.cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/strategie%20infra%20v4.2.pdf>
- *** (2022) *Documentul de referință (DRR) al rețelei CFR 2022-2023*. Inclusiv anexe. URL: <http://www.cfr.ro/files/ddr/ro%202023/DRR%202023%20RO.pdf>
- *** (2015) *Master Plan General de Transport al României*. Variantă finală revizuită a Raportului privind Master Planul pe termen scurt, mediu și lung. Vol. I și II. Guvernul României. URL: http://mt.gov.ro/web14/documente/strategie/mpgt/23072015/Master%20Planul%20General%20de%20Transport_iulie_2015_vol%20I.pdf
- *** (2021), *Raport de activitate al R.A. Aeroportul Internațional Maramureș pentru anul 2020 (2021)*. URL: <https://aimm.eu/wp-content/uploads/2021/06/raport-activitate-Aeroportul-Maramures-2020.pdf>
- *** (n.d.) *Raport de activitate al directorului general al R.A. Aeroportul Internațional Maramureș pentru perioada august 2015 - februarie 2019*. URL: <https://aimm.eu/wp-content/uploads/2021/04/Raport-de-activitate-director-general-aeroport-2015-2019.pdf>
- *** (2020), *Planul de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului generat de traficul aeroportuar pe Aeroportul Internațional Maramureș*. URL: <https://aimm.eu/wp-content/uploads/2021/02/Plan-actiune-Aeroport-Maramures.pdf>
- *** (2008) *Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030*. Guvernul României. Ministerul Transporturilor. URL: http://www.mt.gov.ro/web14/documente/strategie/strategii_sectoriale/strategie_dezvoltare_durabila_noua_ultima_forma.pdf

European Commission (1999), *ESDP - European Spatial Development Perspective Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*. Informal Council of Ministers responsible for Spatial Planning in Potsdam, May 1999. Prepared by the Committee on Spatial

Development. URL: <https://www.mdlpa.ro/uploads/articole/attachments/61b20d5a124de694083506.pdf>

European Council (2000), *Guiding Principles for Sustainable Spatial Development of the European Continent*. The 12th session of the European Conference of Ministers responsible for Regional Planning (CEMAT), Hanover, 7-8 September, 2000. URL: <https://www.mdlpa.ro/uploads/articole/attachments/61b20de82e27a195356193.pdf>

European Council (2006), *Lisbon Declaration on Networks for sustainable spatial development of the European continent: bridges over Europe*. The 14th Conference of the Council of Europe of Ministers Responsible for Spatial Planning (CEMAT) (Lisbon, Portugal: 26-27 October 2006) on “Networks for sustainable spatial development of the European continent: bridges over Europe”. URL: <https://rm.coe.int/14th-european-conference-of-ministers-responsible-for-regional-spatial/168076ccc1>

European Council (2010), *CEMAT Moscow Declaration on “Future challenges: sustainable territorial development of the European continent in a changing world”*. The 15th Council of Europe Conference of Ministers Responsible for Spatial/Regional Planning Cemat/CoE. Document prepared by the CEMAT Secretariat, Council of Europe Cultural Heritage, Landscape and Spatial Planning Division Directorate of Culture and Cultural and Natural Heritage. URL: <https://rm.coe.int/15th-council-of-europe-conference-of-ministers-responsible-for-spatial/168076c73a>

European Council (2017), *Resolution No.1 Functional Areas – Capitalisation of local potential in territorial development policies over the European continent*. The 17th session of the Council of Europe Conference of Ministers responsible for Spatial Planning (CEMAT), Bucharest, 3 November 2017. URL: <https://rm.coe.int/the-17th-session-of-the-council-of-europe-conference-of-ministers-resp/16807670ac>

Surd, V., Bold, I., Zotic, V., Chira Carmen (2005), *Amenajarea teritoriului și infrastructuri tehnice*. Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca.

*** (2006) *Conceptul național de dezvoltare spațială – România 2025*. Universitatea de Arhitectura și Urbanism „Ion Mincu” – CCPEC. URL: <https://www.mdlpa.ro/uploads/articole/attachments/61b20f120ecab888013101.pdf>

*** (2013) *Planul Național de Amenajare a Bazinelor Hidrografice din România*. Administrația Națională “Apele Române”. URL: <http://www.mmediu.ro/beta/wp-content/uploads/2013/03/2013-03-26-PNABH.pdf>

*** *Legea nr. 71/1996 privind aprobarea PATN-Sețiunea I – Căi de comunicație*. URL: http://www.cdep.ro/pls/legis/legis_pck.http_act_text?id=16899

*** *Legea nr. 350 din 6 iulie 2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul*. URL: <https://isc.gov.ro/files/2019/Legislatie/Lege%20350%202001.pdf>

*** *Legea nr. 363 din 21 septembrie 2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Sețiunea I - Rețele de transport*. Publicat în Monitorul Oficial nr. 806 din 26 septembrie 2006. URL: <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/75380>

*** *Hotărâre nr. 782 din 10 septembrie 2014 pentru modificarea anexelor la Hotărârea Guvernului nr. 540/2000 privind aprobarea încadrării în categorii funcționale a drumurilor publice și a drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice*. URL: <https://legislatie.just.ro/Public/FormaPrintabila/00000G36MO64MJACFHJ3GH0KBWG73P38>