Cofinanțat de Uniunea Europeană

PLANUL REGIONAL DE DEZVOLTARE 2028-2034

Infrastructură, mobilitate și spații publice

state of the region



ADR Nord-Vest

Capitolul **„Infrastructură, mobilitate și spații publice ”** din cadrul analizei „State of the Region" a fost redactată de echipa Agenției de Dezvoltare Regională Nord-Vest ca parte integrantă a Planului de Dezvoltare Regională 2028-2034.

Document în lucru

Prezentul document de tip „Stadiul Regiunii", publicat în contextul elaborării analizei diagnostic regionale, reprezintă un instrument de lucru preliminar cu caracter strict consultativ, asumat ca parte integrantă a unui demers de guvernare participativă . Publicarea și diseminarea acestui material se circumscriu unei etape de consultare publică structurate sub forma de call for evidence, având scopul de a asigura o fundamentare tehnică și obiectivă a viitoarelor direcții de planificare. În consecință, datele, concluziile preliminare și analizele incluse în capitolele acestui document nu constituie decizii finale, nu au caracter obligatoriu și nu angajează juridic autoritatea emitentă, acestea fiind supuse unui proces iterativ de revizuire, calibrare și completare.

Contact:

text și analiză: Departamentul de Dezvoltare Strategică și Valorificare Resurse
Cătălin Hădadea - catalin.hadadea@nord-vest.ro
Ștefania Cazacu - cazacu.stefania@nord-vest.ro
Georgia Crăciunescu - georgia.craciunescu@nord-vest.ro

Disclaimer:

Opiniile exprimate aparțin exclusiv autorilor și nu ar trebui considerate ca reprezentând poziția oficială a Agenției de Dezvoltare Regională Nord-Vest.
Acest document nu reprezintă componente, priorități sau acțiuni dintr-un program aprobat sau agreat la nivel național sau regional.
Acest studiu nu implică nicio obligație din partea ADR Nord-Vest privind integrarea sau deschiderea unor apeluri care să vizeze intervențiile recomandate în conținutul acestui studiu.

@Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest, Cluj-Napoca 2026

Cover: © DDSVR

Reutilizarea este autorizată cu condiția ca sursa să fie menționată și ca sensul sau mesajul original al documentului să nu fie denaturat. ADR Nord-Vest nu va fi responsabilă pentru niciuna dintre consecințele rezultate din reutilizare.

Cuprins

CONTEXT

6 Context european

14 Context național

17 Context național

23 Rapoartele OECD

25 Contextul ETS2

27 Context TENT-T

INFRASTRUCTURA RUTIERA

29 Planul investițional al MTI

30 Infrastructura rutieră din regiunea Nord-Vest

36 Drumuri Naționale și Europene

TRANSPORTURILE RUTIERE

45 Curse ocazionale

46 Autogări

47 Licențe de traseu

48 Transport alternativ

50 Transport pe cont propriu

51 Transport în regim de închiriere

52 Transport rutier internațional de marfă

53 Transport rutier internațional de persoane

54 Transport școlar

54 Transporturi speciale

55 Transporturi mărfuri

56 Mobilitate intraregională și transport public local

SĂRĂCIA ÎN TRANSPORTURI

62 Identificarea nevoilor de mobilitate

63 Concluzii generale

PARCUL AUTO

66 Autoturismele

71 Parcul auto în perioada 2020-2025

SIGURANȚA TRAFICULUI

75 Evoluția numărului de accidente

79 Cauzele accidentelor

81 Evoluția deceselor, a răniților grav și a răniților ușor

TRANSPORTUL AERIAN

84 Aeroporturi

88 Destinațiile acoperite

TRANSPORT FEROVIAR

91 Rețeaua feroviară

98 Restricțiile de viteză

105 Starea stațiilor și a haltelor de călători

107 Traficul feroviar de marfă

110 Servicii feroviare de călători

113 Conectivitatea stațiilor cu rețeaua rutieră și TEN-T

117 Investițiile SRCF Cluj în perioada 2021-2025

MOBILITATEA LENTĂ ȘI SPAȚIILE URBANE

121 Infrastructura verde-albastră

122 Spații urbane

DIAGNOSTIC, PROVOCĂRI ȘI MĂSURI POTENȚIALE

136 Constatări preliminare

138 Provocări privind privind infrastructura, accesibilitatea și mobilitatea

139 Limitări constatate

140 Măsuri potențiale pentru abordarea provocărilor

Acronime

A - Autostradă (A3, A7, A8, A10, A14)
ABF - Ancheta Bugetelor de Familie
ADI - Asociație de Dezvoltare Intercomunitară
ADR - Agenția pentru Dezvoltare Regională
AIP - Aeronautical Information Publication (Publicația de informare aeronautică)
AIS - Aeronautical Information Service (Serviciul de informare aeronautică)
APL - Administrația publică locală
BEV - Battery Electric Vehicle (autoturism electric cu baterie)
BH - județul Bihor
BN - județul Bistrița-Năsăud
CE - Comunitatea Europeană (în numerele actelor normative)
CEE - Comunitatea Economică Europeană
CELEX - sistemul de numerotare a documentelor din baza EUR-Lex
CF - Căi ferate
CFR - Căile Ferate Române
CJ - județul Cluj
CNAIR - Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere
CNCF - Compania Națională de Căi Ferate
CO2 - Dioxid de carbon
COM - Comunicare a Comisiei Europene
CTF - Coridor transfrontalier
D1-D10 - Decilele de venit
DALI - Documentație de avizare a lucrărilor de intervenții
DEx - Drum expres
DJ - Drum județean
DN - Drum național
D.R.D.P. - Direcția Regională de Drumuri și Poduri
E - Drum european (E58, E60, E79, E81)
ELI - European Legislation Identifier (identificatorul european al legislației)
ERTMS - European Rail Traffic Management System (Sistemul european de management al traficului feroviar)
ETS 2 - Sistemul de comercializare a certificatelor de emisii pentru clădiri și transportul rutier
EV - Electric Vehicle (vehicul electric)
FSC - Fondul social pentru climă
FT - Picioare (unitate de măsură a altitudinii)
GIS - Sistem informatic geografic
H-EMU - Ramă electrică pe hidrogen
HG - Hotărâre a Guvernului
IC - Tren InterCity
IF - Întreprindere familială
IGPR - Inspectoratul General al Poliției Române
II - Întreprindere individuală
INS - Institutul Național de Statistică
IR - Tren InterRegio
IR-N - Tren InterRegio de noapte
ITS - Sisteme de transport inteligente
JO - Jurnalul Oficial al Uniunii Europene
L1e-L7e - Categorii de vehicule cu două sau trei roți (mopede și motociclete)
LCC - Low-cost carrier (operator aerian cu costuri reduse)
LRBM, LRCL, LROD, LRSM - Codurile ICAO ale aeroporturilor Maramureș, Cluj-Napoca, Oradea și Satu Mare
M1 - Categoria de vehicule autoturisme; Metroul din Cluj-Napoca (linia 1)
M2, M3 - Categorii de vehicule pentru transportul de persoane (autobuze și microbuze)
M300, M400 - Magistralele feroviare 300 și 400
MAPN - Ministerul Apărării Naționale
MDLPA - Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației
MM - județul Maramureș
MOF - Monitorul Oficial al României
MPGT - Master Planul General de Transport
MTI - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
MZA - Media zilnică anuală a traficului
N - Categoria de vehicule pentru transportul de marfă
NA - Nu se aplică
NP - Normativ de proiectare
NV - Nord-Vest
OCDE - Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică
OG - Ordonanță a Guvernului
OUG - Ordonanță de urgență a Guvernului
P&M - Politici și măsuri
PAX - Pasageri
PFA - Persoană fizică autorizată
PM2,5 - Particule fine în suspensie cu diametrul sub 2,5 µm
PMR - Persoane cu mobilitate redusă
PMUD - Plan de Mobilitate Urbană Durabilă
PNCPA - Programul Național de Control al Poluării Atmosferice
PNDL - Programul Național de Dezvoltare Locală
PNIESC - Planul Național Integrat în Domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice
PNRR - Planul Național de Redresare și Reziliență
PT - Proiect tehnic
PUG - Plan Urbanistic General
R - Tren Regio
R-E - Tren Regio Expres
RDA - Regional Development Agency (agenție de dezvoltare regională)
RE-IR - Ramă electrică interregională
RE-R - Ramă electrică regională
ROMATSA - Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian
SA - Societate pe acțiuni
SEE - Spațiul Economic European
SF - Studiu de fezabilitate
SJ - județul Sălaj
SM - județul Satu Mare
SMURD - Serviciul Mobil de Urgență, Reanimare și Descarcerare
SNRRS - Strategia Națională de Reducere a Riscului Seismic
SNTFM - Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă"
SRCF - Sucursala Regională de Căi Ferate
SRL - Societate cu răspundere limitată
SWD - Document de lucru al serviciilor Comisiei Europene
SWOT - Analiza punctelor tari, punctelor slabe, oportunităților și amenințărilor
TAROM - Compania Națională de Transporturi Aeriene Române
TEN-T - Rețeaua transeuropeană de transport
TFR - Terminal feroviar-rutier
TUI - Tariful de utilizare a infrastructurii feroviare
UAT - Unitate administrativ-teritorială
UE - Uniunea Europeană
UE-27 - Uniunea Europeană cu 27 de state membre
UVAR - Urban Vehicle Access Regulations (reglementări privind accesul vehiculelor în zonele urbane)
UZ - Ukrzaliznytsia (Căile Ferate Ucrainene)
VMA - Viteza maximă admisă
VO - Variantă ocolitoare
ZUF - Zonă urbană funcțională

Context european și național

Context european

Regulamentul (UE) 2024/1679

Politica de dezvoltare a mobilității și conectivității în Regiune este ancorată în cadrul legislativ european, definit de *Regulamentul (UE) 2024/1679 [1]* privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. Această rețea multimodală este structurată pe trei etape de implementare:

- rețeaua centrală cu termen de finalizare în anul 2030;
- rețeaua centrală extinsă programată pentru anul 2040;
- rețeaua globală stabilită pentru anul 2050.

Integrarea regiunii în acest sistem urmărește asigurarea coeziunii teritoriale și sociale, facilitarea unor fluxuri de transport durabile și reducerea disparităților de accesibilitate. Infrastructura de transport acționează ca un factor favorizant pentru dezvoltarea economică regională, conectând polii locali de dezvoltare cu rețelele europene printr-o infrastructură de înaltă calitate, interoperabilă și rezilientă la schimbările climatice.

Coridoarele europene de transport reprezintă axele care preiau cele mai importante fluxuri de trafic pe distanțe lungi, integrând componentele rețelei centrale și ale celei centrale extinse.

Regulamentul solicită implementarea ERTMS și adaptarea liniilor pentru a permite circulația trenurilor de marfă cu o lungime de 740 de metri. Totodată, legislația prevede ca, pentru rețeaua de călători a rețelei centrale extinse, tronsoanele feroviare să fie proiectate pentru o viteză de cel puțin 160 km/h, până în anul 2040. Aceste cerințe de infrastructură determină o planificare investițiilor regionale, punând accent pe interoperabilitate, pe electrificarea liniilor și pe dezvoltarea capacităților de transbordare.

Un element de aplicabilitate directă pentru politica de dezvoltare îl constituie redefinirea rolului nodurilor urbane, conform Regulamentului, acestea sunt puncte de conectare între rețelele de trafic pe distanțe lungi și cele de mobilitate regională și locală, incluzând orașele cu o populație de cel puțin 100.000 de locuitori. În consecință, centrele urbane din regiune devin elemente relevante în asigurarea multimodalității și a continuității fluxurilor de transport. Legislația europeană stipulează ca, până la data de 31 decembrie 2027, fiecare nod urban să adopte și să monitorizeze un *Plan de Mobilitate Urbană Durabilă*.

Pentru a asigura o tranziție fluidă între modurile de transport, regulamentul prevede obligația dezvoltării de noduri multimodale pentru pasageri, care să faciliteze conexiunile pe primul și ultimul kilometru, integrând transportul public și mobilitatea activă până la sfârșitul anului 2030. Pentru sectorul de mărfuri, este solicitată dezvoltarea a cel puțin unui terminal multimodal de marfă cu o capacitate de transbordare adaptată, în interiorul sau în proximitatea fiecărui nod urban, până în anul 2040. Această abordare structurală permite Regiunii să concentreze fluxurile de tranzit pe rute ocolitoare, dirijând traficul greu în afara spațiilor urbane centrale, ceea ce contribuie la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea poluării fonice.

Construirea și modernizarea infrastructurii de transport în cadrul rețelei TEN-T integrează infrastructura pentru modurile active de mobilitate. La nivelul nodurilor urbane și al zonelor funcționale asociate, planificarea mobilității trebuie să vizeze o distribuție echilibrată a spațiului public, prevăzând continuitate și accesibilitate pentru pistele de biciclete și rutele pietonale, precum și facilități sigure de parcare. Această interconectare a transportului public, a celui feroviar și a mobilității active răspunde obiectivelor de sănătate publică și de coeziune socială. Prin implementarea unor soluții ITS și serviciile de mobilitate multimodală, se permite optimizarea itinerarelor și gestionarea a fluxurilor de trafic. Astfel, spațiile publice din regiune sunt adaptate pentru a susține nevoile de mobilitate ale comunităților, în conformitate cu obiectivele de neutralitate climatică.

Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului

[1] Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 (Text cu relevanță pentru SEE), PE/56/2024/ADD/1, JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

Elaborarea direcțiilor de dezvoltare a mobilității, conectivității și spațiilor publice are la bază documentul programatic european reprezentat de *„Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă - înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului"* [2]. Obiectivul fundamental stabilit prin acest document este reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de sectorul transporturilor. Această transformare sistemică este structurată pe trei piloni, care vizează creșterea sustenabilității tuturor modurilor de transport, punerea la dispoziție a alternativelor durabile pe scară largă în cadrul unui sistem multimodal și crearea stimulentelor adecvate pentru a impulsiona tranziția.

În ceea ce privește asigurarea unor alternative sustenabile pentru pasageri și mărfuri, strategia prevede o reorientare a activităților de transport, în cazul mobilitatății interurbane și urbane, direcția strategică presupune creșterea numărului de pasageri care utilizează trenul, transportul în comun și modurile active de deplasare,
se stabilește ca țintă dublarea traficului pe calea ferată de mare viteză până în anul 2030 și triplarea acestuia până în anul 2050. În sectorul transportului de mărfuri, o parte substanțială din cele 75% din mărfurile transportate în prezent pe cale rutieră trebuie reorientată către transportul feroviar și cel pe căile navigabile interioare. Traficul feroviar de marfă este preconizat să crească cu 50% până în anul 2030 și să se dubleze până în anul 2050, implementarea acestor măsuri necesitând revizuirea cadrului de reglementare pentru transportul intermodal și creșterea capacității rețelelor.

Mediul urban reprezintă un element de referință al tranziției către o mobilitate mai curată, orașele având rolul de a conduce eforturile în atingerea obiectivelor climatice. Strategia prevede ca, până în anul 2030, în Europa să existe cel puțin 100 de orașe neutre din punct de vedere climatic. Comisia Europeană colaborează cu statele membre pentru a se asigura că toate orașele mari și mijlocii, care funcționează ca noduri urbane ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T), își implementează propriile planuri de mobilitate urbană sustenabilă. Aceste planuri trebuie să integreze obiective clare privind reducerea la zero a emisiilor și a accidentelor rutiere mortale, promovând totodată infrastructura pentru modurile active, cum ar fi dublarea infrastructurii dedicate bicicletelor pentru a atinge 5.000 de kilometri de benzi sigure.

Digitalizarea și inovarea constituie elemente de bază pentru crearea unui sistem de transport inteligent și multimodal. Până în anul 2030, transportul multimodal de călători trebuie să fie facilitat prin sisteme electronice integrate de emitere a biletelor, iar transportul de mărfuri să fie informatizat. Reziliența sistemului de transport se bazează pe finalizarea la timp a rețelei transeuropene de transport, care trebuie să fie operațională pentru rețeaua centrală până în anul 2030 și pentru rețeaua globală până în anul 2050. Această infrastructură va asigura o conectivitate incluzivă, garantând o mobilitate echitabilă și accesibilă pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele din regiuni rurale, periferice și îndepărtate, având ca deziderat final reducerea numărului de decese în transporturi la aproape zero până în anul 2050.

Noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană

Comunicarea Comisiei Europene COM(2021) 811 din 14 decembrie 2021 privind noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană [3] pornește de la constatarea că orașele reprezintă puncte vitale de conectare în cadrul rețelei TEN-T, însă se confruntă frecvent cu blocaje și conexiuni insuficiente. Totodată, aceste noduri vor trebui să colecteze date specifice (emisii, congestionare, siguranță rutieră) și să dezvolte noduri multimodale pentru pasageri și terminale multimodale pentru mărfuri. Deoarece PMUD-urile au fost introduse în 2013, evaluările arată o lipsă de uniformitate și o calitate variabilă a acestora între statele membre, noul cadru propune ca statele membre să instituie programe naționale de sprijin pe termen lung pentru PMUD-uri, planuri care trebuie să integreze mai bine Planurile de Logistică Urbană Durabilă și să promoveze legăturile urban-rural.

[2] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, *Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă - înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului,* SWD(2020) 331 final}

[3] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană, SWD(2021) 470

Propunerea a fost operaționalizată prin Recomandarea (UE) 2023/550 a Comisiei din 8 martie 2023 privind programele naționale de sprijin pentru planificarea mobilității urbane durabile [4], care încurajează statele membre să ofere orașelor sprijin tehnic, financiar și metodologic pentru elaborarea și monitorizarea PMUD, să armonizeze indicatorii de monitorizare la nivel național și european și să integreze în planificare logistica urbană și legăturile dintre mediul urban și cel rural.

Transportul public este considerat coloana vertebrală a mobilității urbane și trebuie să ofere opțiuni accesibile și incluzive. Tranziția către flote cu emisii zero este deja în desfășurare iar digitalizarea este esențială pentru a spori atractivitatea transportului prin conceptul de „mobilitate ca serviciu", permițând pasagerilor să acceseze informații în timp real, să rezerve și să plătească bilete integrate pentru călătorii multimodale. Componenta digitală a mobilității ca serviciu are un fundament distinct în Regulamentul (UE) 2017/1926 privind serviciile de informare multimodală a călătorilor, modificat prin Regulamentul delegat (UE) 2024/490 [5], care extinde obligația de a pune la dispoziție, prin punctele naționale de acces, datele dinamice privind orarele în timp real, întârzierile, disponibilitatea serviciilor partajate și locurile de parcare, în măsura în care acestea există deja în format prelucrabil automat.

Înnoirea flotelor urbane este reglementată prin două cadre normative complementare, pe de o parte Directiva (UE) 2019/1161 privind promovarea vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic în transportul rutier [6] stabilește ținte minime pentru achizițiile publice de vehicule nepoluante, aplicabile atât autorităților contractante, cât și operatorilor care prestează servicii publice de transport, iar în cazul României autobuzele nepoluante trebuie să reprezinte cel puțin 24% din achizițiile realizate în perioada 2021-2025 și 33% din cele realizate în perioada 2026-2030, jumătate dintre acestea fiind vehicule cu emisii zero, acestea au fost transpuse în legislația națională prin OUG nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul mobilității cu emisii scăzute [7]. Pe partea ofertei, Regulamentul (UE) 2024/1610 privind standardele de performanță în materie de emisii de CO2 pentru vehiculele grele noi [8] impune producătorilor ca autobuzele urbane cu emisii zero să reprezinte cel puțin 90% din autobuzele urbane noi înmatriculate începând din anul 2030 și 100% începând din anul 2035, astfel încât, după această dată, autobuzele urbane noi introduse pe piața Uniunii vor fi exclusiv vehicule cu emisii zero.

Promovarea mersului pe jos și cu bicicleta este crucială, fiind soluții cu costuri reduse, cu emisii zero și cu beneficii directe pentru sănătate. Creșterea numărului de biciclete electrice și a dispozitivelor de micromobilitate aduce noi participanți vulnerabili în trafic. Documentul subliniază necesitatea separării fizice a infrastructurii pentru a atinge obiectivul „viziunea zero", respectiv reducerea la zero a deceselor rutiere.

Orașele implementează tot mai des Reglementări privind accesul vehiculelor în zonele urbane , cum ar fi zonele cu emisii scăzute sau taxele de congestionare. Pentru a asigura o piață unică funcțională și informarea corectă a șoferilor, Comisia sprijină proiecte de digitalizare și standardizare a datelor UVAR, precum „UVARbox" și „UVARexchange".

---

[4] Recomandarea (UE) 2023/550 a Comisiei din 8 martie 2023 privind programele naționale de sprijin pentru planificarea mobilității urbane durabile, JO L 73 din 10 martie 2023.

[5] Regulamentul delegat (UE) 2024/490 al Comisiei din 29 noiembrie 2023 de modificare a Regulamentului delegat (UE) 2017/1926 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale, C/2023/8105, JO L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj

[6] Directiva (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (Text cu relevanță pentru SEE.), PE/57/2019/REV/2, JO L 188, 12.7.2019, pp. 116-130

[7] Ordonanță de Urgență nr. 71 din 29 iunie 2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic

[8] Regulamentul (UE) 2024/1610 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 mai 2024 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956 (Text cu relevanță pentru SEE), PE/29/2024/REV/1, JO L, 2024/1610, , ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj

Aceste reglementări se corelează cu Directiva (UE) 2024/2881 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa [9], care reduce, cu termen la 1 ianuarie 2030, valoarea limită anuală pentru particulele fine PM2,5 de la 25 la 10 μg/m^3 și pe cea pentru dioxidul de azot de la 40 la 20 μg/m^3, impune elaborarea unor foi de parcurs pentru calitatea aerului în zonele în care valorile riscă să nu fie respectate și are termen de transpunere în legislația națională 11 decembrie 2026.

REGULAMENTUL (UE) 2023/1804 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE

Regulamentul [10] se aplică direct în statele membre din 13 aprilie 2024 și corelează extinderea rețelei publice de reîncărcare cu ritmul electrificării parcului auto, prin obligația ca, la sfârșitul fiecărui an, puterea cumulată de reîncărcare accesibilă publicului să fie de cel puțin 1,3 kW pentru fiecare autoturism electric înmatriculat și de 0,8 kW pentru fiecare hibrid reîncărcabil. Pentru coridoarele rutiere care traversează regiunea și fac parte din rețeaua TEN-T, legislația impune ținte specifice bazate pe distanță, menite să elimine „anxietatea de autonomie" și să asigure acoperirea integrală. Astfel, de-a lungul rețelei rutiere centrale și globale TEN-T, trebuie instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului în ambele direcții de deplasare, la o distanță maximă de 60 km între ele. Până la 31 decembrie 2025, pe rețeaua centrală, fiecare grup trebuia să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 400 kW, capacitate care va crește la 600 kW până în anul 2027. Pentru a sprijini electrificarea transportului pe distanțe lungi, până în anul 2030, pe rețeaua rutieră centrală TEN-T trebuie instalate grupuri de reîncărcare pentru vehiculele grele cu o putere de cel puțin 3.600 kW la o distanță maximă de 60 km, iar pe rețeaua globală, grupuri de minim 1.500 kW la intervale de maxim 100 km. Până la 31 decembrie 2030, pe rețeaua centrală TEN-T trebuie instalate stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului la o distanță maximă de 200 km.

Nodurile urbane din regiune joacă un rol central în logistica urbană și în conectivitatea „pe primul și ultimul kilometru", necesitând o infrastructură de reîncărcare rapidă accesibilă publicului. Până la 31 decembrie 2025, în fiecare nod urban trebuiau instalate puncte de reîncărcare pentru vehicule electrice grele cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin 900 kW, generată de stații individuale de minim 150 kW. Această capacitate obligatorie va fi dublată la 1.800 kW până în anul 2030. Până în anul 2030, fiecare nod urban trebuie să dispună de cel puțin o stație de realimentare cu hidrogen accesibilă publicului.

Spațiile publice și parcările trebuie adaptate pentru a răspunde standardelor de siguranță, incluziune și interoperabilitate, amplasarea și proiectarea stațiilor de reîncărcare și realimentare trebuie să fie accesibile și ușor de utilizat de către toți cetățenii, incluzând persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu dizabilități. Până la 31 decembrie 2027, fiecare zonă de parcare sigură și securizată de pe rețeaua TEN-T trebuie să fie dotată cu cel puțin două stații de reîncărcare pentru vehicule grele.

Regulamentul stabilește totodată modul de utilizare a stațiilor, astfel încât punctele de reîncărcare instalate după 13 aprilie 2024 trebuie să permită plata ad-hoc, iar cele cu o putere de cel puțin 50 kW trebuie dotate cu cititoare de card sau cu dispozitive de plată fără contact, prețul fiind calculat pe kilowatt-oră livrat și afișat într-o structură standardizată, astfel încât costul să poată fi comparat ușor între operatori. La nivel național, cadrul instituțional pentru aplicarea Regulamentului a fost stabilit prin OUG nr. 4/202 [11] privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și operaționalizează Cadrul național de politică.

Pentru componenta de conectivitate aeriană, aeroporturile situate pe rețeaua centrală și globală TEN-T din regiune au obligația de a asigura alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționate.

[9] Directiva (UE) 2024/2881 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2024 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (reformare), PE/88/2024/REV/1, JO L, 2024/2881, , ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj

[10] Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE (Text cu relevanță pentru SEE), PE/25/2023/INIT, JO L 234, 22.9.2023, pp. 1-47

[11] Ordonanța de Urgență nr. 4 din 20 februarie 2025 pentru modificarea și completarea unor acte normative, emitent GUVERNUL ROMÂNIEI, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 160 din 21 februarie 2025

Această măsură înlocuiește utilizarea motoarelor auxiliare, reducând astfel poluarea fonică și emisiile care afectează calitatea aerului în zonele periurbane. Infrastructura trebuie implementată la toate pozițiile de staționare cu contact până la finalul anului 2024 și la pozițiile de staționare la distanță până în anul 2029, energia furnizată trebuind să provină din surse fără combustibili fosili începând cu anul 2030.

CADRUL EUROPEAN PENTRU INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ

Directiva (UE) 2022/362 privind taxarea vehiculelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri [12], reprezintă cea mai amplă reformă a tarifării rutiere din Uniune, al cărei principiu este trecerea treptată de la plata pe durată la plata în funcție de distanța parcursă și de emisiile generate, astfel încât costul utilizării drumului să reflecte atât uzura infrastructurii, cât și impactul asupra mediului. Domeniul de aplicare se extinde de la vehiculele de transport marfă la toate vehiculele grele, inclusiv autobuzele și autocarele, iar pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare statele membre care aplică taxe sunt obligate să le diferențieze în funcție de performanța de mediu. În cazul vehiculelor grele, diferențierea tarifelor de infrastructură în funcție de clasa de emisii de CO2 devine obligatorie, vehiculele cu emisii zero beneficiind de reduceri semnificative, în timp ce statele membre care aplică tarife de infrastructură trebuie să introducă și o taxă pentru costurile externe generate de poluarea atmosferică, cu posibilitatea unor excepții. Directiva prevede și renunțarea până în anul 2030 la vinietele pe durată pentru vehiculele grele de pe rețeaua centrală TEN-T, cu derogări admise atunci când statul membru demonstrează că trecerea la taxarea pe distanță ar genera costuri disproporționate în raport cu beneficiile.

Tarifarea este completată de Directiva (UE) 2019/520 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică [13], care permite transportatorilor să achite taxele din toate statele membre printr-un singur contract și un singur echipament de bord și reglementează schimbul transfrontalier de informații privind neplata taxelor rutiere. Gestionarea traficului se sprijină pe Directiva (UE) 2023/2661 privind sistemele de transport inteligente [14], face obligatorie punerea la dispoziție, în format digital, a datelor privind limitele de viteză, restricțiile de circulație și lucrările rutiere și introduce servicii de avertizare privind siguranța rutieră pe rețeaua TEN-T și pe rețeaua rutieră principală. Siguranța infrastructurii este reglementată prin Directiva (UE) 2019/1936 [15], care extinde evaluările de impact, auditurile și inspecțiile de siguranță de la rețeaua TEN-T la autostrăzi, la drumurile principale și la drumurile din afara zonelor urbane finanțate din fonduri europene și introduce evaluarea siguranței la nivelul întregii rețele.

Directiva (UE) 2021/1187 privind simplificarea măsurilor de promovare a realizării rețelei transeuropene de transport [16] limitează la patru ani durata procedurilor de autorizare pentru proiectele de pe rețeaua centrală TEN-T și impune desemnarea unei autorități unice care coordonează întregul proces de avizare. Pe plan tehnic, Directiva (UE) 2015/719 [17], stabilește dimensiunile și greutățile maxime autorizate pentru vehiculele rutiere din Uniune și permite o greutate suplimentară pentru vehiculele grele cu combustibili alternativi și pentru cabinele cu profil aerodinamic. Finanțarea proiectelor de pe rețeaua TEN-T se realizează prin Regulamentul (UE) 2021/1153 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei [18].

[12] Directiva (UE) 2022/362 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 februarie 2022 de modificare a Directivelor 1999/62/CE, 1999/37/CE și (UE) 2019/520, în ceea ce privește taxarea vehiculelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri, PE/4/2022/INIT, JO L 69, 4.3.2022, pp. 1–39

[13] Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2019 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE.), PE/69/2018/REV/1, JO L 91, , pp. 45-76

[14] Directiva (UE) 2023/2661 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 noiembrie 2023 de modificare a Directivei 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (Text cu relevanță pentru SEE), PE/35/2023/REV/1, JO L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj

[15] Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019 de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, PE/69/2019/REV/2, JO L 305, , pp. 1-16

[16] Directiva (UE) 2021/1187 a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2021 privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (TEN-T), PE/51/2021/INIT, JO L 258, 20.7.2021, pp. 1-13

[17] Rectificare la Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015 de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 115 din 6 mai 2015), ST/8005/2022/REV/1, JO L 277, 27.10.2022, p. 314-314 (BG, ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, HR, IT, LV, LT, HU, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SL, FI, SV), ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/719/corrigendum/2022-10-27/oj

[18] Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) nr. 283/2014 (Text cu relevanță pentru SEE), PE/52/2021/INIT, JO L 249, 14.7.2021, pp. 38-81

Acesta rezervă 1,69 miliarde de euro pentru infrastructura cu dublă utilizare, civilă și militară, componentă aliniată cu Planul de acțiune privind mobilitatea militară 2.0, care introduce cerințe privind capacitatea portantă a podurilor, gabaritul pentru transporturile agabaritice și reziliența infrastructurii pe coridoarele strategice. Drepturile pasagerilor din transportul cu autobuzul și autocarul sunt reglementate prin Regulamentul (UE) nr. 181/2011 [19], care garantează informarea, asistența pentru persoanele cu dizabilități și cu mobilitate redusă și despăgubirea în caz de anulare sau întârziere pe serviciile regulate de peste 250 de kilometri.

Conceptul de infrastructură verde-albastră derivă din Strategia UE privind infrastructura verde (COM(2013) 249), din Strategia UE privind biodiversitatea pentru 2030 (COM(2020) 380), care cere orașelor cu peste 20.000 de locuitori planuri de înverzire urbană, și din Regulamentul (UE) 2024/1991 privind refacerea naturii, care impune, prin articolul 8, ca din 2030 să nu existe pierderi nete de spațiu verde urban și de coronament arboricol urban față de 2024, urmate de o tendință de creștere, și care obligă statele membre să transmită proiectele planurilor naționale de refacere până la 1 septembrie 2026 [20].

CADRUL EUROPEAN PENTRU INFRASTRUCTURĂ FEROVIARĂ

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, modificat prin Regulamentul (UE) 2016/2338 [21] definește condițiile în care autoritățile publice pot impune operatorilor de transport obligații de serviciu public și îi pot compensa pentru costurile acestora, cu scopul asigurării unor servicii mai numeroase, mai sigure, de calitate superioară sau mai accesibile decât cele pe care piața le-ar furniza în mod spontan. Contractele de servicii publice trebuie să stabilească în mod clar obligațiile operatorului, zonele deservite și parametrii de calcul ai compensației, astfel încât să fie evitată supracompensarea, durata lor maximă fiind de 10 ani pentru transportul rutier și de 15 ani pentru cel feroviar. Modificarea adusă prin Regulamentul (UE) 2016/2338 [22], parte a pilonului de piață al celui de-al patrulea pachet feroviar, face din atribuirea competitivă regula generală pentru contractele feroviare începând cu 25 decembrie 2023, atribuirea directă rămânând posibilă în condiții limitate, precum contractele de valoare redusă sau situațiile în care autoritatea demonstrează că aceasta aduce îmbunătățiri măsurabile ale punctualității, frecvenței, calității materialului rulant sau capacității de transport, cerințe de performanță care devin parte obligatorie a contractului.

Cadrul de funcționare a pieței feroviare este stabilit prin Directiva 2012/34/UE [23] privind instituirea spațiului feroviar unic european, care reglementează separarea dintre administratorul infrastructurii și operatorii de transport, principiile de tarifare a accesului la infrastructură, obligația publicării documentului de referință al rețelei și rolul organismului național de reglementare, piața serviciilor interne de transport feroviar de călători fiind deschisă prin modificarea adusă de Directiva (UE) 2016/2370[24]. Pilonul tehnic al celui de-al patrulea pachet feroviar este alcătuit din Directiva (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea sistemului feroviar [25], Directiva (UE) 2016/798 privind siguranța feroviară [26] și Regulamentul (UE) 2016/796 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate [27], acte care transferă către Agenție emiterea certificatului unic de siguranță și autorizarea vehiculelor care circulă în mai multe state membre și fac din specificațiile tehnice de interoperabilitate referința unică pentru proiectarea și modernizarea subsistemelor feroviare.

[19] Regulamentul (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (Text cu relevanță pentru SEE)

[20] Regulamentul (UE) 2024/1991 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2024 privind refacerea naturii

[21] Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului JO L 315, 3.12.2007, p. 1

[22] Regulamentul (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței serviciilor naționale de transport feroviar de călători (Text cu relevanță pentru SEE)

[23] Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european

[24] Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanța infrastructurii feroviare

[25] Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare)

[26] Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), JO L 138, 26.5.2016, pp. 102-149

[27] Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 (Text cu relevanță pentru SEE), JO L 138, , pp. 1-43

Implementarea ERTMS este coordonată la nivel european prin Planul european de implementare, stabilit prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/6 [28], care fixează termenele de echipare a coridoarelor și condiționează finanțarea europeană a proiectelor de semnalizare de respectarea acestora.

Regulamentul (UE) 2021/782 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar [29] consolidează dreptul la informare, la despăgubire și la redirecționare în caz de întârziere sau anulare, impune asistență gratuită pentru persoanele cu dizabilități și cu mobilitate redusă și obligă operatorii să prevadă spații pentru biciclete în trenurile noi sau modernizate. Transferul modal al mărfurilor este susținut de Directiva 92/106/CEE privind transportul combinat [30], care încurajează mutarea mărfurilor de pe drum pe calea ferată și pe căile navigabile prin facilități acordate transportului combinat, inclusiv scutirea de anumite restricții și taxe pentru segmentele rutiere inițiale și finale.

CADRUL EUROPEAN PENTRU INFRASTRUCTURĂ AERIANĂ

Finanțarea publică a infrastructurii aeroportuare este încadrată de Orientările Comisiei privind ajutoarele de stat pentru aeroporturi și companiile aeriene (2014/C 99/03) [31], care condiționează ajutorul pentru investiții de existența unei nevoi reale de transport și de efectele acestuia asupra concurenței, intensitatea maximă a ajutorului scăzând pe măsură ce traficul crește, de la 75% pentru aeroporturile cu mai puțin de un milion de pasageri pe an, la 50% pentru cele cu un trafic cuprins între unu și trei milioane de pasageri și la 25% pentru cele cu un trafic cuprins între trei și cinci milioane de pasageri. Pentru ajutorul de exploatare, orientările au stabilit o perioadă de tranziție de zece ani, încheiată în anul 2024, după care aeroporturile trebuie să își acopere costurile de funcționare din venituri proprii, în timp ce articolul 56a din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 [32], cunoscut drept Regulamentul general de exceptare pe categorii, permite acordarea fără notificare prealabilă a ajutorului pentru investiții aeroporturilor cu un trafic mediu de până la trei milioane de pasageri pe an și a ajutorului de exploatare aeroporturilor cu un trafic de până la 200.000 de pasageri pe an.

Pe componenta de decarbonizare, Regulamentul (UE) 2023/2405 [33] cunoscut drept ReFuelEU Aviation, obligă furnizorii de combustibil de la aeroporturile Uniunii să asigure o pondere minimă de combustibili de aviație durabili de 2% în 2025, 6% în 2030, 20% în 2035, 34% în 2040, 42% în 2045 și 70% în 2050, cu o subcotă distinctă pentru combustibilii sintetici începând din 2030. Pentru a preveni transportul de combustibil suplimentar din aeroporturile cu prețuri mai mici, regulamentul impune operatorilor aerieni să se alimenteze în proporție de cel puțin 90% din necesarul anual la aeroportul de plecare. Obligațiile se aplică aeroporturilor cu un trafic anual de peste 800.000 de pasageri sau de peste 100.000 de tone de marfă, care trebuie să asigure infrastructura necesară stocării și distribuției combustibililor de aviație durabili, cerințe care se adaugă celor stabilite prin Regulamentul (UE) 2023/1804 privind alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționate. Pe aceeași direcție, Directiva 2003/87/CE privind sistemul de comercializare a certificatelor de emisii, modificată prin Directiva (UE) 2023/958 [34], elimină treptat, până în anul 2026, alocarea gratuită a certificatelor pentru operatorii aerieni. Accesul pe piață este reglementat prin Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene [35], care garantează accesul liber al transportatorilor aerieni

[28] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/6 al Comisiei din 5 ianuarie 2017 privind planul de implementare la nivel european a Sistemului european de management al traficului feroviar

[29] Regulamentul (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), PE/10/2021/INIT, JO L 172, 17.5.2021, pp. 1-52

[30] Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre, JO L 368, , pp. 38-42

[31] Comunicarea Comisiei, Orientări privind ajutoarele de stat pentru aeroporturi și companiile aeriene, JO C 99 din 4 aprilie 2014.

[32] Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat Text cu relevanță pentru SEE, JO L 187, 26.6.2014, pp. 1-78

[33] Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației) (Text cu relevanță pentru SEE), PE/29/2023/REV/1, JO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj

[34] Directiva (UE) 2023/958 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește contribuția sectorului aviației la obiectivul Uniunii de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii și punerea în aplicare în mod corespunzător a unei măsuri globale bazate pe piață (Text cu relevanță pentru SEE), PE/8/2023/REV/1, JO L 130, 16.5.2023, pp. 115-133

[35] Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), JO L 293, 31.10.2008, pp. 3-20

ai Uniunii la rutele intracomunitare și permite statelor membre să impună obligații de serviciu public pe rutele vitale pentru dezvoltarea economică și socială a regiunilor periferice sau slab deservite, prin contracte atribuite competitiv pe o durată de cel mult patru ani.

Siguranța aviației civile este reglementată unitar prin Regulamentul (UE) 2018/1139 [36], care extinde competențele Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației asupra aerodromurilor, a managementului traficului aerian și a sistemelor de aeronave fără pilot și stabilește cerințele de certificare a aerodromurilor, în timp ce Regulamentul (UE) 2024/2803 privind implementarea cerului unic european [37] revizuiește cadrul juridic al managementului traficului aerian, cu scopul de a crește standardele de siguranță, de a îmbunătăți performanța serviciilor de navigație aeriană și de a reduce emisiile generate de rutele ineficiente.

Directiva 2009/12/CE privind tarifele de aeroport [38] impune transparență, consultarea periodică a utilizatorilor și nediscriminare în stabilirea tarifelor aeroportuare și se aplică aeroporturilor cu peste cinci milioane de pasageri pe an, precum și celui mai mare aeroport din fiecare stat membru. Regulamentul (UE) nr. 598/2014 [39] stabilește, pentru aeroporturile cu peste 50.000 de mișcări de aeronave civile pe an, procedura de introducere a restricțiilor de operare legate de zgomot, pe baza abordării echilibrate care combină reducerea zgomotului la sursă, planificarea utilizării terenurilor și procedurile operaționale. Drepturile pasagerilor sunt garantate prin Regulamentul (CE) nr. 261/2004, privind compensarea și asistența în caz de refuz la îmbarcare, anulare sau întârziere prelungită [40], și prin Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 [41], care obligă aeroporturile să asigure gratuit asistența persoanelor cu dizabilități și cu mobilitate redusă. Regulamentul (UE) 2024/1679 [42] prevede conectarea la rețeaua feroviară transeuropeană, până la 31 decembrie 2040, a aeroporturilor cu un trafic anual de peste 12 milioane de pasageri, inclusiv la rețeaua de mare viteză acolo unde este posibil.

[36] Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE.), PE/2/2018/REV/1, JO L 212, , pp. 1-122

[37] Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), PE/97/2024/INIT, JO L, 2024/2803, , ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj

[38] Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport (Text cu relevanță pentru SEE), JO L 70, 14.3.2009, pp. 11-16

[39] Regulamentul (UE) nr. 598/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE

[40] Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (Text cu relevanță pentru SEE), JO L 46, , pp. 1-8

[41] Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aeruluiText cu relevanță pentru SEE, JO L 204, , pp. 1-9

[42] Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013

Context național

La nivel național, cadrul de reglementare a infrastructurii și a mobilității este format din legile și ordonanțele care organizează administrarea rețelelor pe fiecare mod de transport, din actele prin care au fost transpuse directivele europene și au fost stabilite condițiile de aplicare a regulamentelor Uniunii, precum și din actele care reglementează mobilitatea urbană și metropolitană. Planificarea pe termen lung a infrastructurii de transport se sprijină pe Planul de amenajare a teritoriului național, a cărui Secțiune I – Rețele de transport, aprobată prin Legea nr. 363/2006 [43], stabilește rețelele rutiere, feroviare, navigabile și aeroportuare de interes național și european, în timp ce Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul [44] reglementează sistemul documentațiilor de amenajare a teritoriului și de urbanism, în care se înscriu planurile de amenajare a teritoriului județean și planurile urbanistice generale ale localităților. Prioritizarea investițiilor de transport la nivel național a fost realizată prin MPGT, aprobat prin HG nr. 666/2016 [45], care stabilește direcțiile de dezvoltare a infrastructurii rutiere, feroviare, navale, aeriene și multimodale pentru orizontul 2030, pe baza modelului național de transport și a analizei economice a proiectelor, și care constituie documentul de referință pentru programarea finanțărilor europene în domeniul transporturilor.

Mobilitatea urbană

Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă [46] constituie cadrul normativ central pentru promovarea și gestionarea mobilității urbane durabile, reglementând elaborarea PMUD, care acoperă toate formele de mobilitate și de transport, public și privat, de persoane și de marfă, motorizat și nemotorizat, precum și măsurile de creștere a atractivității mobilității active și a transportului public. Legea reglementează, de asemenea, zonele cu nivel scăzut de emisii, în care autoritățile locale pot restricționa sau tarifa accesul vehiculelor pentru îmbunătățirea calității aerului, oferind astfel temeiul național pentru reglementările privind accesul vehiculelor promovate de noul cadru european pentru mobilitatea urbană.

Înnoirea flotelor de transport public este susținută de OUG nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul mobilității cu emisii scăzute [47], care preia țintele minime de achiziție stabilite prin Directiva (UE) 2019/1161 și a abrogat OUG nr. 40/2011, în timp ce cadrul instituțional pentru aplicarea Regulamentului (UE) 2023/1804 a fost stabilit prin OUG nr. 4/2026 [48] care abrogă Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și operaționalizează Cadrul național de politică transmis Comisiei Europene la 5 noiembrie 2025.

Organizarea serviciilor de transport public se realizează în cadrul stabilit de Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice [49], care reglementează gestiunea directă și delegată a serviciilor și constituirea asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, și de Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale [50], care, după modificările aduse prin Legea nr. 328/2018 [51], încadrează și transportul județean de persoane ca serviciu public atribuit în condițiile Reg. (CE) nr. 1370/2007. ADI permit organizarea în comun a transportului public la nivelul zonelor metropolitane, iar competențele autorităților locale și județene privind administrarea drumurilor județene și locale, organizarea transportului public și administrarea aeroporturilor de interes județean sunt stabilite prin OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ [52].

[43] LEGE nr. 363 din 21 septembrie 2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport, Publicat în MOF nr. 806 din 26 septembrie 2006
[44] LEGE nr. 350 din 6 iunie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, EMITENT PARLAMENTUL, Publicat în MOF nr. 373 din 10 iulie 2001
[45] HOTĂRÂRE nr. 666 din 14 septembrie 2016 pentru aprobarea Master Planul General de Transport al României, Publicat în MOF nr. 778 din 4 octombrie 2016
[46] LEGE nr. 155 din 30 mai 2023 privind mobilitatea urbană durabilă, EMITENT PARLAMENTUL ROMÂNIEI, Publicat în MOF nr. 486 din 31 mai 2023
[47] OUG nr. 71 din 29 iunie 2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic
[48] ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 4 din 12 februarie 2026 privind stabilirea cadrului instituțional, precum și a măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2023/1.804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE, EMITENT GUVERNUL ROMÂNIEI, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 134 din 18 februarie 2026
[49] LEGE nr. 51 din 8 martie 2006 (republicată) serviciilor comunitare de utilități publice, EMITENT PARLAMENTUL, Publicat în MOF nr. 121 din 5 martie 2013
[50] LEGEA nr. 92 din 10 aprilie 2007 serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, Publicat în MOF nr. 262 din 19 aprilie 2007
[51] LEGE nr. 328 din 21 decembrie 2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007,Publicat în MOF nr. 1106 din 28 decembrie 2018
[52] ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ, EMITENT GUVERNUL ROMÂNIEI, Publicat în MOF nr. 555 din 5 iulie 2019

Pe componenta de accesibilitate, Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap [53] obligă autoritățile publice și operatorii de transport să asigure accesul persoanelor cu dizabilități la mijloacele de transport public, la stațiile și la infrastructura aferentă, precum și la mediul fizic construit, inclusiv la clădirile publice, la căile de circulație pietonală și la spațiile de parcare.

Infrastructura rutieră

Cadrul juridic de bază al rețelei rutiere este stabilit prin OG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor [54], care încadrează drumurile publice în categoriile de interes național, județean și local, repartizează responsabilitatea administrării între administratorul rețelei naționale, consiliile județene și autoritățile locale și reglementează zonele de protecție și de siguranță ale drumurilor, precum și regimul accesului la drum. Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european [55] stabilește, la rândul ei, componența acestei rețele și principiile după care se programează investițiile în infrastructura rutieră și feroviară de interes european.

Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local [56], instituie o procedură specială de expropriere, derogatorie de la regimul general stabilit prin Legea nr. 33/1994 [57], aplicabilă lucrărilor de construcție, reabilitare și modernizare a drumurilor naționale, județene și locale, precum și lucrărilor de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, calitatea de expropriator revenind statului pentru obiectivele de interes național, județelor pentru cele de interes județean și municipiilor, orașelor și comunelor pentru cele de interes local. Procedura începe cu aprobarea indicatorilor tehnico-economici și a amplasamentului lucrării, continuă cu publicarea listei proprietarilor afectați și cu consemnarea sumelor individuale aferente despăgubirilor și se încheie cu transferul dreptului de proprietate în domeniul public, legea fiind modificată în mod repetat pentru a scurta etapele intermediare și pentru a permite începerea lucrărilor înaintea soluționării litigiilor privind cuantumul despăgubirilor.

Pe plan instituțional, reorganizarea inițiată prin OUG nr. 55/2016 [58] a separat administrarea drumurilor naționale de realizarea marilor investiții, prin înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere, a cărei operaționalizare a fost asumată ca jalon de reformă în Componenta 4 a PNRR.

Tarifarea utilizării rețelei de drumuri naționale a fost reglementată prin OG nr. 15/2002 [59], iar transpunerea Directivei (UE) 2022/362 s-a realizat în etape, mai întâi prin OG nr. 24/2022 [60], care a adaptat anexa OG nr. 8/2022 [61], și apoi prin Legea nr. 226/2023 privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale [62]. Legea instituie sistemul TollRo, prin care vehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată de peste 3,5 tone plătesc în funcție de distanța parcursă, de categoria vehiculului, de masa totală maximă autorizată și de clasa de emisii, termenul de aplicare fiind amânat de mai multe ori față de data inițială de 01.01.2026, în timp ce autoturismele și vehiculele de până la 3,5 tone rămân în sistemul rovinietei. OG nr. 8/2022 transpune, Directiva (UE) 2019/520, asigurând interoperabilitatea sistemelor naționale de taxare electronică cu cele din celelalte state membre și schimbul transfrontalier de informații privind neplata taxelor rutiere.

[53] LEGE nr. 448 din 6 decembrie 2006 (republicată) privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 1 din 3 ianuarie 2008

[54] ORDONANTA nr. 43 din 28 august 1997 privind regimul juridic al drumurilor, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 221 din 29 august 1997

[55] LEGE nr. 203 din 16 mai 2003 (republicată) privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, Publicat în MOF nr. 89 din 26 ianuarie 2005

[56] LEGE nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, Publicat în MOF nr. 853 din 20 decembrie 2010

[57] LEGE nr. 33 din 27 mai 1994 (republicată) privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, Publicat în MOF nr. 472 din 5 iulie 2011

[58] OUG nr. 55 din 14 septembrie 2016 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A., precum și modificarea și completarea unor acte normative, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 758 din 28 septembrie 2016

[59] ORDONANȚĂ nr. 15 din 24 ianuarie 2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, Publicat în MOF nr. 82 din 1 feb. 2002

[60] ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 24 din 16 martie 2022 privind aprobarea și finanțarea unor programe de garantare în domenii prioritare pentru economia românească, Publicat în MOF nr. 266 din 18 martie 2022

[61] ORDONANȚĂ nr. 8 din 31 ianuarie 2022 privind interoperabilitatea sistemelor de tarifare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata tarifelor rutiere, Publicat în MOF nr. 94 din 31 2022

[62] LEGE nr. 226 din 14 iulie 2023 privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România,Publicat în MOF nr. 659 din 18 iulie 2023

Gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră este reglementată prin Legea nr. 265/2008 [63], care a transpus Directiva 2008/96/CE și stabilește procedurile de evaluare a impactului asupra siguranței rutiere, de audit și de inspecție de siguranță aplicabile drumurilor publice, în timp ce desfășurarea activității de transport rutier de mărfuri și de persoane, inclusiv condițiile de acces la ocupația de operator de transport rutier, este reglementată prin OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere [64].

Infrastructura feroviară

Structura instituțională a sistemului feroviar este stabilită prin OUG nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române [65], care separă administrarea infrastructurii, realizată de Compania Națională de Căi Ferate CFR, de operarea serviciilor de transport de călători și de marfă și reglementează regimul juridic al infrastructurii feroviare publice, în timp ce Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european [66], prin care a fost transpusă Directiva 2012/34/UE, stabilește condițiile de acces al operatorilor la infrastructură, principiile de tarifare și de alocare a capacității de infrastructură, precum și obligația elaborării unei strategii indicative de dezvoltare a infrastructurii feroviare pe o perioadă de cel puțin cinci ani. Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară stabilește cadrul național de siguranță [67], definește rolul autorității naționale de siguranță și al organismului de investigare a accidentelor și reglementează obligațiile administratorului de infrastructură și ale operatorilor privind sistemele de management al siguranței, iar Regulamentul de transport pe căile ferate din România, aprobat prin OG nr. 7/2005 [68], stabilește condițiile în care se efectuează transportul feroviar de călători și de mărfuri.

OUG nr. 62/2016 [69] înființează Autoritatea pentru Reformă Feroviară ca instituție responsabilă de achiziția materialului rulant destinat serviciilor publice de transport feroviar de călători și de gestionarea contractelor de servicii publice, înființarea ei fiind legată de condiționalitățile ex-ante asociate Master Planului General de Transport. Materialul rulant achiziționat este pus la dispoziția operatorilor prin proceduri transparente, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor, cu scopul de a stimula concurența și de a reduce barierele de intrare pe piață pentru operatorii care nu dispun de parc propriu.

În aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, serviciile publice de transport feroviar de călători se desfășoară în prezent pe baza contractelor atribuite direct prin HG nr. 1.453/2022 [70] pentru perioada decembrie 2022 – decembrie 2032, care stabilește totodată condiționalitățile pentru trecerea treptată la atribuirea competitivă. Potrivit avizului Consiliului Concurenței din decembrie 2022 [71], începând din anul 2032 contractele de servicii publice urmează să fie atribuite exclusiv prin proceduri competitive, iar Autoritatea pentru Reformă Feroviară are obligația de a lansa proceduri distincte pentru serviciile deservite cu ramele electrice noi, primul astfel de contract, pentru perioada decembrie 2023 – 9 decembrie 2028, fiind atribuit prin procedură competitivă și aprobat prin hotărâre a Guvernului.

[63] LEGE nr. 265 din 7 noiembrie 2008 (republicată) privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, Publicat în MOF nr. 608 din 23 august 2012

[64] ORDONANȚĂ nr. 27 din 31 august 2011 privind transporturile rutiere, EMITENT GUVERNUL, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 625 din 02.09.2011

[65] ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 12 din 7 iulie 1998 (republicată) privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, Publicat în MOF nr. 834 din 9 septembrie 2004

[66] LEGE nr. 202 din 4 noiembrie 2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, Publicat în MOF nr. 900 din 9 noiembrie 2016

[67] LEGE nr. 55 din 16 martie 2006 privind siguranța feroviara, Publicat în MOF nr. 322 din 10 aprilie 2006

[68] Ordonanța Guvernului nr. 7/2005 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul pe căile ferate din România, republicată în MOF al României, Partea I, nr. 838 din 11 octombrie 2006.

[69] ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 62 din 28 septembrie 2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară, Publicat în MOF nr. 798 din 11 octombrie 2016

[70] HOTĂRÂRE nr. 1.453 din 8 decembrie 2022 pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada decembrie 2022-11 decembrie 2032 în transportul feroviar public de călători, stabilirea unor condiționalități pentru Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar și Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., în vederea implementării obligațiilor de serviciu public feroviar din România, precum și pentru aprobarea metodologiilor de predare în cadrul contractelor de servicii publice cu atribuire directă a materialului rulant feroviar achiziționat cu fonduri europene, EMITENT GUVERNUL ROMÂNIEI, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 1185 din 9 decembrie 2022

[71] Avizul Consiliului Concurenței nr. RG/18010 din 8 decembrie 2022; Nota de fundamentare la Hotărârea Guvernului pentru aprobarea, pentru perioada decembrie 2023 – 9 decembrie 2028, a unui contract de servicii publice atribuit prin procedură competitivă Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „C.F.R. Călători" S.A.

Infrastructura aeriană

Cadrul juridic național al aviației civile este stabilit prin Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian [72], aplicabilă din 19 iunie 2020, care reglementează activitățile aeronautice civile și militare desfășurate pe teritoriul și în spațiul aerian al României, stabilește competențele Autorității Aeronautice Civile Române și regimul de certificare și operare a aerodromurilor, aliniind legislația națională la Regulamentul (UE) 2018/1139. Aeroporturile regionale funcționează ca regii autonome aflate sub autoritatea consiliilor județene, regim stabilit prin HG nr. 398/1997 [73], iar guvernanța lor corporativă este reglementată prin OUG nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice.

Context național din perspectiva transportului rutier

Cadrul strategic național integrează transportul ca o funcție transversală complexă, menită să asigure conectivitatea teritorială, să reducă disparitățile regionale și să sprijine tranziția către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon. La nivel național, sinergia dintre Planul Național Integrat în Domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice [74], Master Planul General de Transport [75] și Programul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport 2021–2030 [76] trasează direcțiile prioritare de finanțare. Aceste documente stabilesc o abordare integrată pe cele cinci dimensiuni ale Uniunii Energetice, acordând o atenție deosebită decarbonizării sectorului transporturilor – responsabil pentru o pondere semnificativă din emisiile totale de gaze cu efect de seră. Prin intermediul Planului Național de Redresare și Reziliență, precum și prin Programul Operational Transport și Programele Regionale, România a mobilizat resurse financiare istorice pentru modernizarea căilor ferate, extinderea rețelei rutiere de mare viteză pe coridoarele transeuropene (TEN-T) și dezvoltarea transportului public verde.

Dezvoltarea infrastructurii rutiere primare este concepută pentru a asigura legătura fluidă între polii de creștere regionali și rețeaua europeană TEN-T Core și Comprehensive, eliminând strangulările din trafic și reducând timpii de parcurs. Măsura P&M 58 din PNIESC evidențiază că modernizarea și extinderea infrastructurii rutiere generează economii directe de energie și reduceri de emisii de gaze cu efect de seră prin evitarea traseelor ocolitoare și a ambuteiajelor.

În cadrul Strategiei Fiscal-Bugetare 2025–2027 [77], al PNCPA [78] și al Programului Investițional 2021–2030, Regiunea de beneficiază de proiecte rutiere majore de mare viteză și conectivitate transregio precum A3, care asigură legătura directă a Clujului și Sălajului cu granița de vest. Drumul express DX4 Jibou – Românași – A3 (cu profil de 2+2 benzi), legătura rapidă Dej – Baia Mare – Halmeu, legătura Baia Mare – Satu Mare, drumul expres Arad – Oradea (loturile 1, 2 și 3), precum și conexiunea transfrontalieră Satu Mare (VO Satu Mare) – Oar.

Pentru descongestionarea centrelor urbane și reducerea poluării atmosferice cu oxizi de azot și pulberi în suspensie, Programul Național de Control al Poluării Atmosferice și Strategia privind Siguranța Rutieră prioritizează construirea de variante ocolitoare.

Totodată, componenta de decarbonizare rutieră este susținută prin reforme legislative specifice de taxare a drumurilor în funcție de emisii (principul poluatorul plătește), prin măsuri de instalare a sistemelor inteligente de transport și prin ținta obligatorie asumată prin PNRR de casare a cel puțin 250.000 de vehicule poluante (EURO 3 sau mai vechi) până în trimestrul al doilea din 2026.

[72] CODUL AERIAN din 18 martie 2020, EMITENT PARLAMENTUL ROMÂNIEI, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 222 din 19 martie 2020

[73] HOTĂRÂRE nr. 398 din 4 august 1997 privind trecerea unor regii autonome aeroportuare de sub autoritatea Ministerului Transporturilor sub autoritatea consiliilor județene, EMITENT GUVERNUL, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 186 din 6 august 1997

[74] Ministerul Energiei, Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030. Actualizare, octombrie 2024, disponibil la: https://energie.gov.ro/wp-content/uploads/2024/10/PLANUL-NATIONAL-INTEGRAT-IN-DOMENIUL-ENERGIEI-SI-SCHIMBARILOR-CLIMATICE-2021-2030-Actualizare-Octombrie-2024.pdf,

[75]Ministerul Transporturilor, Master Planul General de Transport al României, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016, disponibil la: https://fonduri.mt.ro/documente/strategie/mpgt/master-plan/Master_Planul_General_de_Transport.pdf

[76] Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1312/2021.

[77] Guvernul României, Strategia fiscal-bugetară pentru perioada 2025-2027, ianuarie 2025, disponibil la: https://mfinante.gov.ro/static/10/Mfp/buget/sitebuget/SFB_2025-2027.pdf

[78] Programul național de control al poluării atmosferice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 126 bis din 14 februarie 2023.

Politica Urbană a României (Strategia Națională de Dezvoltare Urbană Integrată 2022-2035)

Politica Urbană a României [79] prevede planificarea mobilității la nivelul Zonelor Urbane Funcționale prin constituirea ADI pentru transport și promovează prioritizarea transportului public prin benzi dedicate, dezvoltarea rețelelor de reîncărcare electrică, implementarea politicilor inteligente de parcare și sprijinirea sistemelor de mobilitate ca serviciu și de utilizare în comun a autoturismelor. Politica nominalizează în mod expres sprijinirea programului național pentru trenuri metropolitane, cu proiect pilot la Cluj-Napoca și extinderea rețelelor de transport subteran prin construcția Metroului din Cluj-Napoca (M1), fundamentând totodată paradigmele „Orașului compact", „Orașului de 15 minute" și „Dezvoltării Orientate spre Transport". Pe componenta de dezvoltare teritorială, Politica Urabnă urmărește oprirea expansiunii urbane necontrolate, regenerarea ansamblurilor de locuințe colective construite înainte de 1990, reconversia terenurilor dezafectate și dezvoltarea infrastructurii verde-albastre, prin parcuri, păduri urbane, soluții bazate pe natură.

Planul Național Integrat în Domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice (PNIESC 2021-2030)

Pe dimensiunea de decarbonizare a transporturilor, PNIESC [80] include extinderea rețelelor de autostrăzi și drumuri expres de conectivitate, cu scopul eliminării congestiilor și al reducerii emisiilor specifice, alături de modernizarea și electrificarea a peste 1.100 km de cale ferată până în 2026, cu un buget de 10,78 miliarde euro, și de înnoirea materialului rulant nepoluant prin achizițiile derulate de Autoritatea pentru Reformă Feroviară a 262 de unități noi de material rulant nepoluant, dintre care 37 de rame electrice interregionale (RE-IR), 62 de rame electrice regionale (RE-R) și 12 rame electrice pe hidrogen (H-EMU). Pentru transportul urban, planul mobilizează 2,4 miliarde de euro pentru achiziția de autobuze electrice, hibride și pe hidrogen și include extinderea rețelelor de metrou, precum și măsuri de mobilitate alternativă, între care extinderea pistelor de biciclete, utilizarea mijloacelor ușoare electrice și politicile de calmare a traficului.

Programul Național de Control al Poluării Atmosferice

Programul Național de Control al Poluării Atmosferice, aprobat prin HG nr. 119/2023 [81] în temeiul Legii nr. 293/2018 privind reducerea emisiilor naționale de anumiți poluanți atmosferici și actualizat de Guvern în iulie 2026, ca urmare a depășirii angajamentelor naționale pentru oxizii de azot și pentru particulele fine PM2,5, nominalizează ca priorități de conectivitate pentru regiune A3, drumurile expres DX4 Jibou – Românași – A3, Dej – Baia Mare – Halmeu și Baia Mare – Satu Mare, precum și centurile ocolitoare de decongestionare, respectiv Centura Metropolitană Cluj-Napoca și variantele ocolitoare Zalău, Satu Mare, Bistrița, Baia Mare, Negrești-Oaș și Ardud. Programul integrează, de asemenea, prima secțiune a metroului din Cluj-Napoca și măsuri de înnoire a parcului urban cu 2.753 de vehicule nepoluante, de construire a 13.200 de puncte de reîncărcare electrică și a 1.091 km de piste pentru biciclete.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022-2030

Strategia, aprobată prin HG nr. 682/2022 [82], preia pilonii „Sistemului sigur" și obiectivul „Viziunea zero" și stabilește ca țintă reducerea cu 50% a numărului de decese și de răniri grave până în anul 2030, costul investițiilor în siguranța infrastructurii rutiere existente, finanțate prin PNRR și prin Programul Transport, fiind estimat la 617,60 milioane de euro, din care 219,00 milioane de euro solicitate din PNRR. Pentru infrastructură, strategia prevede clasificarea siguranței rețelei rutiere conform Directivei (UE) 2019/1936, reducerea cu 48%, până în trimestrul al doilea din 2026, a celor 267 de puncte negre identificate la nivel național în anul 2019, extinderea sistemului de circulație alternativă 2+1 și montarea de atenuatoare de impact și de parapete cu cabluri pe drumurile montane.

[79] STRATEGIA NAȚIONALĂ din 28 decembrie 2022 de dezvoltare urbană integrată pentru orașe reziliente, verzi, incluzive și competitive 2022-2035 - Politica urbană a României, EMITENT GUVERNUL ROMÂNIEI, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 1.275 bis din 30 decembrie 2022

[80] Ministerul Energiei. (2024, octombrie). Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030. Disponibil la:. https://energie.gov.ro/wp-content/uploads/2024/10/PLANUL-NATIONAL-INTEGRAT-IN-DOMENIUL-ENERGIEI-SI-SCHIMBARILOR-CLIMATICE-2021-2030-Actualizare-Octombrie-2024.pdf

[81] HOTĂRÂRE nr. 119 din 8 februarie 2023 pentru aprobarea Programului național de control al poluării atmosferice, Publicat în MOF nr. 126 din 14 februarie 2023

[82] HOTĂRÂRE nr. 682 din 25 mai 2022 pentru aprobarea Strategiei naționale privind siguranța rutieră pentru perioada 2022-2030, EMITENT GUVERNUL ROMÂNIEI, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 535 din 31 mai 2022

Pentru componenta de control și pentru siguranța parcului auto, strategia reglementează digitalizarea inspecțiilor rutiere și își corelează obiectivele cu ținta asumată prin PNRR de casare a cel puțin 250.000 de autovehicule poluante, cu norme de emisie EURO 3 sau mai vechi și cu o vechime de peste 15 ani, în perioada 2022 – trimestrul al doilea din 2026.

Strategia Națională privind Adaptarea la Schimbările Climatice 2024–2030

Strategia Națională privind Adaptarea la Schimbările Climatice pentru perioada 2024-2030, cu perspectiva anului 2050, adoptată în august 2024 împreună cu Planul național de acțiune [83], prevede integrarea infrastructurii verde-albastre și a soluțiilor bazate pe natură în planurile urbanistice generale și în planurile de amenajare a teritoriului județean, precum și crearea de parcuri urbane, păduri periurbane, acoperișuri verzi și grădini de ploaie pentru reducerea efectului de insulă de căldură. Pentru mobilitate, măsura M.10.1.1.3 propune amenajarea unor culoare pentru biciclete de-a lungul căilor ferate dintre localități, pentru siguranța deplasărilor nemotorizate interurbane, iar pentru reziliența infrastructurii strategia cere adaptarea îmbrăcăminților asfaltice, a căilor de rulare feroviare și a suprafețelor de mișcare ale aeroporturilor regionale la temperaturi extreme și la precipitații abundente.

Strategia Națională a Hidrogenului 2025–2030 cu perspectiva anului 2050

Strategia Națională a Hidrogenului, aprobată împreună cu planul de acțiune prin HG nr. 855/2025 [84], ca jalon al reformei R4 din PNRR, stabilește patru obiective generale și 23 de obiective specifice, iar pentru sectorul transporturilor fixează ținta utilizării a 72,40 kt de hidrogen regenerabil până în anul 2030. În transportul feroviar, strategia susține achiziția a 12 rame electrice cu pile de combustibil pe hidrogen, destinate liniilor neelectrificate, în timp ce pentru transportul hidrogenului prevede dezvoltarea unui coridor național dedicat pe ruta Cluj – Târgu Mureș – Sibiu – Sebeș, integrat în rețeaua europeană de transport al hidrogenului, cunoscută sub denumirea de European Hydrogen Backbone.

Strategia Națională a Locuirii pentru perioada 2022–2050

Strategia Națională a Locuirii pentru perioada 2022–2050, aprobată prin HG nr. 842/2022 [85], este structurată pe patru piloni, respectiv locuirea incluzivă, locuirea accesibilă și serviciile publice de calitate, tranziția verde prin locuire sigură și durabilă și întărirea capacității administrative, și conectează politicile de locuire cu planificarea urbană și teritorială, promovând pentru noile dezvoltări rezidențiale modelul „orașului de 15 minute", bazat pe zone compacte, cu funcțiuni mixte, bine conectate la spațiile verzi și la serviciile de bază aflate în proximitatea locuinței. Strategia prioritizează regenerarea urbană a cartierelor rezidențiale construite între 1947-1989, reconversia funcțională a fostelor terenuri industriale degradate, de tip brownfield, și asigurarea spațiilor verzi și a utilităților publice în noile dezvoltări periurbane, urmărind totodată combaterea extinderii urbane necontrolate, reducerea riscului seismic și creșterea performanței energetice a blocurilor de locuințe, iar până în anul 2050 își propune construirea a cel puțin 60.000 de locuințe publice și asigurarea accesului tuturor gospodăriilor la infrastructura tehnico-edilitară și la serviciile publice de educație, sănătate și transport.

Strategia Fiscal-Bugetară 2025–2027

Strategia fiscal-bugetară pentru perioada 2025–2027 [86] definește cadrul fiscal-bugetar pe termen mediu și include limitele de cheltuieli ale principalilor ordonatori de credite, între care Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, asigurând prin creditele de angajament posibilitatea contractării lucrărilor care se desfășoară pe mai mulți ani, iar prin creditele bugetare, plățile anuale aferente acestora.

[83] HOTĂRÂRE nr. 1.010 din 14 august 2024 pentru aprobarea Strategiei naționale privind adaptarea la schimbările climatice pentru perioada 2024-2030, cu perspectiva anului 2050, EMITENT GUVERNUL ROMÂNIEI, Publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 823 din 19 august 2024

[84] HOTĂRÂRE nr. 855 din 9 octombrie 2025pentru aprobarea Strategiei naționale a hidrogenului 2025-2030 cu perspectiva anului 2050 și a Planului de acțiune pentru implementarea acesteia, EMITENT GUVERNUL ROMÂNIEI, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 970 din 21 octombrie 2025

[85] HOTĂRÂRE nr. 842 din 29 iunie 2022 privind aprobarea Strategiei naționale a locuirii pentru perioada 2022-2050, EMITENT GUVERNUL ROMÂNIEI, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 653 din 30 iunie 2022

[86] Guvernul României, Strategia fiscal-bugetară pentru perioada 2025-2027, disponibil la: https://mfinante.gov.ro/static/10/Mfp/buget/sitebuget/SFB_2025-2027.pdf

În acest cadru, strategia garantează creditele bugetare și de angajament pentru marile proiecte de infrastructură din regiunea Nord-Vest, respectiv sectorul Nădășelu – Poarta Sălajului al Autostrăzii Transilvania A3, drumul expres Arad – Oradea, drumul expres de conectare Satu Mare – Oar, drumul expres A3 Turda – DN1 Tureni, Centura Metropolitană Cluj-Napoca și reabilitarea căii ferate Cluj-Napoca – Oradea, asigurând astfel continuitatea finanțării acestora pe întreaga perioadă de execuție.

Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă

Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă [87], care abordează atât mobilitatea urbană, cât și pe cea metropolitană, rămâne cadrul normativ central în domeniu, obligând toate municipiile din România, începând cu 1 ianuarie 2026, să elaboreze PMUD-uri la nivelul zonei urbane funcționale, planuri care cuprind teritoriul unității administrativ-teritoriale și, atunci când sunt realizate prin asociațiile de dezvoltare intercomunitară, teritoriul periurban sau metropolitan, iar începând cu 1 noiembrie 2026 deținerea unui astfel de plan devine condiție pentru accesarea finanțărilor din bugetul de stat și din fonduri europene destinate investițiilor în mobilitatea urbană. Direcțiile stabilite de lege, între care siguranța utilizatorilor vulnerabili, repartizarea echitabilă a spațiului stradal și prioritizarea transportului public, sunt aplicate în PMUD-uri prin principiul piramidei mobilității, care așază pe primul loc pietonii și mobilitatea activă, urmați de transportul public nepoluant, de vehiculele comerciale și de logistică și, la final, de autoturismele personale. Legea reglementează, de asemenea, zonele cu nivel scăzut de emisii, în care autoritățile locale pot restricționa sau tarifa accesul vehiculelor pentru îmbunătățirea calității aerului, oferind astfel temeiul național pentru reglementările privind accesul vehiculelor promovate de noul cadru european pentru mobilitatea urbană.

Strategia Națională de Management Integrat al Frontierei de Stat 2023–2027

Strategia [88] vizează extinderea capacității de procesare în punctele de trecere a frontierei și reorganizarea fluxurilor în terminalele extra-Schengen ale Aeroportului Internațional „Avram Iancu" Cluj-Napoca și ale aeroporturilor din Oradea, Baia Mare și Satu Mare. După aderarea României la spațiul Schengen, realizată pentru frontierele aeriene la 31 martie 2024 și pentru cele terestre la 1 ianuarie 2025, controalele la punctele rutiere de la granița cu Ungaria, între care Petea, Urziceni și Borș I și II, au fost ridicate, astfel încât prevederile privind procesarea fluxurilor rămân aplicabile frontierei cu Ucraina și zborurilor către state din afara spațiului Schengen.

Strategia Națională de Reducere a Riscului Seismic (SNRRS)

Strategia Națională de Reducere a Riscului Seismic, aprobată prin HG nr. 1442/2022 [89], urmărește transformarea, până în anul 2050, a fondului construit într-unul rezilient la cutremure și promovează pentru clădirile publice și rezidențiale o abordare integrată, în care consolidarea seismică este completată de renovarea energetică la standardul nZEB al clădirilor cu consum de energie aproape zero, de lucrări de securitate la incendiu și de accesibilizarea clădirilor și a spațiului public pentru persoanele cu dizabilități și pentru vârstnici. Pentru clădirile vulnerabile, strategia prevede o analiză cost-beneficiu care compară cel puțin renovarea la nivel nZEB, însoțită de măsuri de creștere a siguranței seismice, cu demolarea și construirea unei clădiri noi conforme cerințelor nZEB, iar prin integrarea riscului seismic în planificarea teritorială și sectorială creează cadrul pentru corelarea intervențiilor asupra clădirilor cu proiectele de regenerare urbană și cu siguranța fondului construit la nivelul localităților.

[87] LEGE nr. 155 din 30 mai 2023privind mobilitatea urbană durabilă, EMITENT PARLAMENTUL ROMÂNIEI, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 486 din 31 mai 2023

[88] Ministerul Afacerilor Interne, Strategia Națională de Management Integrat al Frontierei de Stat a României 2023-2027, proiect supus consultării publice, iunie 2023, disponibil la: https://www.politiadefrontiera.ro/files/docu/1686826248374-snmifs20232027ptpresa.pdf

[89] Strategia Națională de Reducere a Riscului Seismic, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1.442/2022, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1195 din 13 decembrie 2022.

Rapoartele de țară

Raportul de Țară 2023

Raportul [90] consemnează progrese în implementarea reformelor privind transportul sustenabil, decarbonizarea și siguranța rutieră a înregistrat progrese, prin adoptarea noilor strategii naționale pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și pentru siguranța rutieră, și subliniază că utilizarea unor indicatorilor clari de performanță și a standardelor de guvernanță corporativă în cadrul companiilor de drumuri este esențială pentru îmbunătățirea calității și execuției proiectelor. Măsurile de investiții legate de tranziția ecologică vizează cu prioritate transportul sustenabil și eficiența energetică, însă transformarea sistemului de transport trebuie accelerată, în condițiile în care doar puțin peste o treime din rețeaua feroviară este electrificată, iar ponderea vehiculelor cu emisii zero în noile înmatriculări reprezintă aproximativ jumătate din media europeană. Raportul evidențiază totodată,**un decalaj major între mediul urban și cel rural** în ceea ce privește accesul la transportul public și arată că lipsa infrastructurii adecvate de transport și a forței de muncă calificate din regiunile mai puțin dezvoltate, dublată de capacitatea administrativă redusă, frânează convergența economică și izolarea comunităților marginalizate.

Raportul de Țară 2024

Raportul [91] semnalează că în anul 2022 emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier au crescut cu 8,3% față de nivelul din 2005, iar ponderea lor în emisiile din sectoarele de partajare a efortului a ajuns la 23,4%, de la 15,4% în 2005. Se consemnează extinderea infrastructurii de reîncărcare pentru vehicule electrice, de la 476 de puncte publice în 2020 la 1.484 de puncte în 2022, o pondere de 8,9% a vehiculelor cu emisii zero în noile înmatriculări și o rată de electrificare a căilor ferate se menținea la 37,5%, însă media la nivelul Uniunii Europene fiind de 56,1%. Se estimează, de asemenea, că 4,3% din populația expusă riscului de sărăcie cheltuiește peste 6% din bugetul gospodăriei pe combustibili pentru transportul privat. Aceste gospodării devin astfel vulnerabile la extinderea comerțului cu certificate de emisii asupra transportului rutier prin sistemul ETS2, a cărui aplicare a fost amânată de la 2027 la 2028.

Raportul de Țară 2025

Raportul [92] subliniază că **rețeaua de transport a României este printre cele mai scurte și mai puțin dense din UE,** ca urmare a investițiilor publice insuficiente și ineficiente din trecut, și că România se numără printre statele cu cele mai reduse progrese în realizarea rețelei TEN-T. Infrastructura de transport inadecvată este enumerată printre problemele de durată care frânează investițiile. La sfârșitul anului 2023 existau doar 997 km de autostradă, adică 5,6% din rețeaua rutieră națională, deși se preconizează livrarea a peste 400 km noi până în 2026 din PNRR și din fondurile de coeziune. Rețeaua feroviară este extinsă, dar lentă, electrificată în proporție de aproximativ 40% și dependentă de linii și material rulant îmbătrânite. Întârzierile frecvente fac trenul mai puțin atractiv decât autobuzul și autocarul, iar implementarea proiectelor feroviare finanțate a progresat până acum modest. Pe fondul infrastructurii deficitare, România se situează pe locul al patrulea de la coadă în Uniune la durata navetei, aproximativ 43% din populația în vârstă de muncă petrecând zilnic peste 30 de minute pe drum. Ponderea transportului public în transportul terestru de călători a scăzut de la 27% în 2011 la 20% în 2022, iar în 2024 15,6% din populație nu avea acces la un autoturism, față de 5,6% în media europeană, ceea ce restrânge sever opțiunile de mobilitate, în special în mediul rural.

---

[90] Comisia Europeană, Raportul de țară din 2023 privind România, SWD(2023) 623 final, Bruxelles, 24.5.2023, disponibil la: https://www.mae.ro/sites/default/files/file/anul_2023/pdf_2023/2023.09.19_raport_de_tara_2023_ro.pdf

[91] Comisia Europeană, Raportul de țară 2024 – România, care însoțește documentul Recomandare de recomandare a Consiliului privind politicile economice, sociale, de ocupare a forței de muncă, structurale și bugetare ale României, SWD(2024) 623 final, Bruxelles, 19.6.2024, disponibil la: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/5045e494-2e4a-11ef-a61b-01aa75ed71a1/language-ro

[92] Comisia Europeană, Recommendation for a Council Recommendation on the economic, social, employment, structural and budgetary policies of Romania, COM(2025) 223 final, Bruxelles, 4.6.2025, disponibil la: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52025DC0223

Accesul la stații de încărcare pentru vehicule electrice pe o rază de 10 km se situează în toate regiunile sub 6% din media europeană, cu excepția regiunii București-Ilfov, care atinge circa două treimi din această medie. Se notează o capacitate redusă la nivelul orașelor mici sau aflate în declin și un temei juridic slab pentru dezvoltarea parteneriatelor din zonele urbane funcționale, care descurajează cooperarea dintre unitățile administrativ-teritoriale.

Raportul de Țară 2026

Emisiile de gaze cu efect de seră din transportul rutier au generat 31% din emisiile din sectoarele de partajare a efortului în 2024, reprezentând o creștere cu 132% față de nivelurile din 2005, cea mai mare creștere din UE, în timp ce vehiculele electrice reprezintă sub 1% din parcul auto național. Rețeaua feroviară de 11.000 km se află într-o stare precară, având viteze medii de 55 km/h pentru trenurile de călători și 16 km/h pentru cele de marfă, iar aproximativ 70% din locomotive și o treime din vagoane au depășit durata normală de viață, în timp ce în 2020 transportul rutier asigura circa 82% din deplasările de călători, față de doar 15% pe calea ferată. Ponderea liniilor electrificate diferă puternic între regiuni, de la 61% în București-Ilfov la doar 19% în Nord-Vest, iar cheltuielile cu infrastructura feroviară, de 44 € pe locuitor, sunt a doua cea mai mică valoare din UE, unde media este de 114 €. La finele anului 2024, sistemul digital de semnalizare ERTMS era operațional pe mai puțin de 1% din rețeaua TEN-T, iar pentru atingerea țintei naționale din 2035 urmează să fie instalat pe încă 2.730 km, echivalentul a 47,54% din rețeaua feroviară TEN-T de 5.742 km, în timp ce prin PNRR peste 1.800 km de infrastructură feroviară urmează să fie modernizați până în august 2026. Un procent de 40% din zonele rurale este clasificat ca având un deficit de transport public, față de 22% în UE, iar 11,7% dintre locuitorii din mediul rural, care reprezintă 46% din populație, nu își permiteau un autoturism în 2025. Deși Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane este în vigoare, doar 24 din cele 91 de zone urbane funcționale potențiale au fost înființate oficial, raportul trimițând în acest context la analiza OCDE privind schimbările demografice din regiunea Nord-Vest. Siguranța rutieră rămâne printre cele mai slabe din UE, România având a doua cea mai mare rată, de 68 de decese la un milion de locuitori în 2025, față de media europeană de 43, iar deși scăderea de 30% dintre 2019 și 2025 o apropie de ținta pentru 2030, implementarea sistemului automat de control al vitezei e-SIGUR întârzie, iar măsurile de calmare a traficului și trotuarele lipsesc sau sunt insuficiente [93].

[93] Consiliul Uniunii Europene, Recomandare a Consiliului privind politicile economice, sociale, de ocupare a forței de muncă, structurale și bugetare ale României, proiect transmis prin nota Secretariatului General nr. 11135/26, Bruxelles, 3.7.2026, pe baza propunerii Comisiei COM(2026) 223 final, disponibil la: https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11135-2026-INIT/ro/pdf

Rapoartele OECD

Preparing for Demographic Change in Nord-Vest, Romania

Raportul [94] analizează extinderea rețelelor de transport public la nivelul zonelor metropolitane și evidențiază construcția liniei de metrou ușor din Cluj-Napoca pentru decongestionarea axei est-vest,propunând pilotarea soluțiilor de transport la cerere pentru comunitățile rurale sau cu populație îmbătrânită. În privința infrastructurii, raportul detaliază investițiile strategice în infrastructura terestră și feroviară, în special electrificarea și modernizarea liniei de cale ferată Cluj-Napoca – Oradea – Episcopia Bihor, de 166 km și 1,976 miliarde de euro, alături de dezvoltarea tronsoanelor din Autostrada A3 și din rețeaua TEN-T, și evidențiază impactul expansiunii suburbane rapide și necontrolate, în care suprafața construită a crescut, generând deficit de spații verzi, parcuri și facilități publice, precum și un risc crescut de accidente rutiere.

OECD Economic Surveys: Romania

Raportul [95] constată o creștere cu 65% a emisiilor din transportul rutier în România între 2005 și 2023 și recomandă extinderea transportului public metropolitan nepoluant, dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări active și introducerea zonelor cu emisii reduse și a taxelor de congestie. Totodată, subliniază necesitatea recuperării decalajelor din infrastructura rutieră și feroviară pentru reducerea costurilor logistice, recomandând implementarea completă a sistemului de taxare electronică în funcție de distanță și de emisii TollRo pentru vehiculele grele de marfă, accelerarea modernizării rețelei feroviare naționale și aplicarea politicilor tarifare pentru parcări în zonele centrale aglomerate, pentru a descuraja utilizarea autoturismelor personale și a elibera spațiul public.

Environmental Tax Policy Review of Romania

Analiza [96] evaluează modul în care sunt taxate în România transportul rutier și clădirile rezidențiale, raportat la emisiile de gaze cu efect de seră și la poluarea aerului cu particule fine și oxizi de azot, o problemă resimțită mai ales în zonele dens populate, între care raportul menționează explicit Cluj-Napoca, alături de București, Craiova, Pitești și Ploiești. Pornind de la simulări ale efectelor fiscale, de mediu și distributive pe care le-ar avea o reformă a taxării vehiculelor și a carburanților, analiza oferă o bază de fundamentare pentru măsurile prin care Fondul Social pentru Climă urmează să atenueze impactul sistemului ETS2 asupra gospodăriilor cu venituri reduse. Concluzia raportului este că instrumentele fiscale pot sprijini reducerea emisiilor fără a fi însă suficiente pentru atingerea obiectivelor de mediu pe termen lung, motiv pentru care ele trebuie dublate de măsuri structurale în domeniul infrastructurii și al mobilității, între care:

- investițiile într-un transport public curat și bine conectat, capabil să susțină transferul modal, într-un context în care doar 38% din rețeaua feroviară este electrificată, față de 56% în media europeană;
- extinderea taxării rutiere în funcție de distanța parcursă și de nivelul de poluare, prevăzută pentru 2026 prin sistemul TollRo în cazul vehiculelor grele și pe care OCDE recomandă să fie pregătită, în timp, și pentru autoturisme;
- dezvoltarea rețelei de stații de reîncărcare pentru vehicule electrice, pentru care România și-a asumat prin PNRR instalarea a 30.000 de stații până în 2026, cu un buget de peste 1,6 miliarde de euro.

La nivelul orașelor, raportul recomandă zonele cu emisii scăzute și taxele de congestie corelate cu nivelul emisiilor, atrăgând atenția că acestea pot afecta în mai mare măsură gospodăriile cu venituri reduse. Zonele cu emisii scăzute au deja temei în Legea nr. 155/2023 și se află în curs de proiectare în 13 orașe, accesul în ele putând fi restricționat sau taxat, cu obligația ca cel puțin 75% din veniturile obținute să fie reinvestite în calitatea aerului și în mobilitatea durabilă.

[94] OCDE, Preparing for Demographic Change in Nord-Vest, Romania, OECD Regional Development Studies, OECD Publishing, Paris, 2025, https://doi.org/10.1787/21b50ace-en.
[95] OCDE, OECD Economic Surveys: Romania 2026, OECD Publishing, Paris, 2026, https://doi.org/10.1787/4844067e-en.
[96] OCDE, Environmental Tax Policy Review of Romania: Policy Options for Buildings and Transport, OECD Publishing, Paris, 2026, https://doi.org/10.1787/42ed5f84-en.

Analiza abordează, de asemenea, expansiunea urbană necontrolată, în capitolul dedicat clădirilor, prin prisma consumului de teren și a navetei pe care o generează, iar în privința transporturilor se limitează la componenta rutieră, aviația rămânând în afara modelării.

Decarbonising Romania's economy

Raportul [97] promovează tranziția către un model integrat de mobilitate ca serviciu și reorientarea programelor de casare a vehiculelor prin acordarea de vouchere pentru biciclete electrice, abonamente la transportul public și servicii de mobilitate partajată. Pornind de la faptul că sub 40% din rețeaua feroviară națională este electrificată, raportul solicită investiții semnificative în electrificarea liniilor de cale ferată și extinderea rețelelor naționale de stații de reîncărcare pentru vehicule electrice, iar în privința planificării urbane arată că Legea mobilității urbane durabile impune actualizarea PMUD și corelarea acestora cu PUG-urile orașelor, urmărind creșterea siguranței rutiere pentru pietoni și bicicliști.

Education and Skills in Romania

Raportul [98] subliniază că necorelarea orarelor de transport public cu programul școlilor și lipsa opțiunilor de transport în zonele rurale sau izolate reprezintă o barieră directă, care generează absenteism și părăsire timpurie a școlii în rândul elevilor din comunitățile dezavantajate.

Operationalisation of Destination Management Organisations in Romania

Raportul [99] introduce conceptul de „oraș sau destinație ca o scenă" și identifică managementul calității domeniului public, precum piețele centrale, bulevardele istorice, parcurile, traseele pietonale, semnalistica, curățenia și reabilitarea fațadelor, drept o funcție-cheie a organizațiilor de management al destinației la nivel local, spațiile publice reabilitate devenind platforme pentru festivaluri, târguri și gastronomie, care generează cerere economică secundară. Raportul analizează și rețeaua celor 13 aeroporturi regionale din România și conectivitatea rutieră ca piloni indispensabili pentru accesibilitate, iar deficitele de infrastructură de transport intern sunt identificate drept una dintre principalele slăbiciuni structurale în analiza SWOT la nivel regional.

OECD Tourism Trends and Policies

Raportul [100] detaliază prioritățile internaționale privind tranziția către mobilitate turistică durabilă, inclusiv extinderea rețelelor naționale de stații de reîncărcare pentru vehicule electrice, dezvoltarea traseelor cicloturistice și implementarea serviciilor digitale de mobilitate multimodală cu bilete unice integrate.

Enhancing Strategic Planning and Innovation Services: Supporting Romanian RDA

Raportul [101] analizează prioritățile din Programele Regionale 2021–2027 gestionate de Agențiile de Dezvoltare Regională, în care peste 20% din alocări sunt dedicate mobilității urbane durabile, precum autobuzele electrice, liniile de tramvai și culoarele pietonale, regenerării urbane, infrastructurii verzi-albastre și reabilitării fondului construit, și propune crearea de platforme de date deschise la nivel regional pentru sprijinirea deciziilor privind utilizarea terenurilor, transportul public și planificarea teritorială. Recomandările privind guvernanța și finanțarea politicii de dezvoltare regională au fost reluate în avizul formal adoptat la 8 iulie 2024 de Comitetul OCDE pentru Politica de Dezvoltare Regională în procesul de aderare a României, a cărui implementare este coordonată de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.

Job Creation and Local Economic Development 2024 – Country Notes: Romania

Raportul [102] analizează dinamicile de navetism și accesibilitatea locurilor de muncă la nivelul regiunilor și al ZUF-urilor evidențiind polarizarea locurilor de muncă de înaltă calificare în centrele urbane mari, precum Cluj-Napoca și Oradea, și necesitatea conectării eficiente a localităților din zona de influență a acestora.

[97] I. Capozza, „Decarbonising Romania's economy", OECD Economics Department Working Papers, nr. [nr.], OECD Publishing, Paris, 2024, https://doi.org/10.1787/256205df-en.

[98] OCDE, Education and Skills in Romania, Reviews of National Policies for Education, OECD Publishing, Paris, 2025, https://doi.org/10.1787/594cbb5d-en.

[99] OCDE, „Operationalisation of destination management organisations in Romania", OECD Tourism Papers, nr. 2020/01, OECD Publishing, Paris, 2020, https://doi.org/10.1787/9074fc18-en.

[100] OCDE, OECD Tourism Trends and Policies 2026, OECD Publishing, Paris, 2026, https://doi.org/10.1787/3fd3cd75-en.

[101] OECD (2023), Enhancing Strategic Planning and Innovation Services: Supporting Romanian Regional Development Agencies, OECD Regional Development Studies, OECD Publishing, Paris, https://doi.org/10.1787/8d80ef62-en.

[102]OCDE, „Romania", în Job Creation and Local Economic Development 2024 – Country Notes, OECD Publishing, Paris, 2024, disponibil la: https://www.oecd.org/en/publications/job-creation-and-local-economic-development-2024-country-notes_ad2806c1-en/romania_37c069d8-en.html

Contextul ETS2

Extinderea Sistemului de Tranzacționare a Emisiilor al Uniunii Europene [103] la sectorul transportului rutier reprezintă o schimbare de paradigmă în politica climactică europeană, introducând un mecanism direct de tarifare a emisiilor de carbon aplicat combustibililor fosili. Prin internalizarea costului certificatelor de emisii în prețul de vânzare cu amănuntul al carburanților la pompă, ETS2 va genera un efect financiar direct și imediat asupra gospodăriilor și agenților economici din România.

Distribuția impactului pe decile de venit relevă disparități socio-economice profunde și o asimetrie în ceea ce privește capacitatea de adaptare a populației. În timp ce gospodăriile din decilele superioare înregistrează o pondere relativ mai ridicată a cheltuielilor cu combustibilii în bugetul total, acestea dispun de o capacitate ridicată de absorbție financiară și de resurse de capital pentru tranziția rapidă către vehicule electrice sau hibride. În schimb, prima decilă de venit prezintă o vulnerabilitate critică.

Tabel 1 - Ponderea combustibililor în cheltuielile gospodăriilor și vulnerabilitatea la extinderea ETS 2, pe decile de venit

Decilă de Venit	Pondere Combustibili în Cheltuieli Totale (%)*	Nivel de Expunere la ETS2	Vulnerabilitate Financiară Relativă și Capacitate de Absorbție
Decila 1 (D1)	**12%**	Ridicat	**Vulnerabilitate critică:** Capacitate de absorbție financiară extrem de redusă; risc direct de excluziune socială.
Decilele 2 - 3 (D2-D3)	1,5% - 1,8%	Ridicat	**Vulnerabilitate crescută:** Risc ridicat de intrare în sărăcie severă de transport; opțiuni limitate de adaptare.
Decilele 4 - 6 (D4-D6)	2,0% - 2,5%	Mediu	**Vulnerabilitate moderată:** Necesită reorientarea bugetului de consum; acces parțial la alternative.
Decilele 7 - 9 (D7-D9)	2,8% - 3,2%	Mediu-Scăzut	**Vulnerabilitate redusă:** Capacitate financiară de adaptare și posibilitate de tranziție către vehicule mai eficiente.
Decila 10 (D10)	> 3,5%	Scăzut	**Vulnerabilitate neglijabilă:** Capacitate ridicată de investiții în micromobilitate și vehicule cu emisii zero (EV).

**Notă metodologică: Valorile pentru Decilele 2–10 reprezintă estimări analitice bazate pe tendințele naționale ale Anchetei Bugetelor de Familie (ABF) și pe modele de micro-simulare socio-economică privind consumul de carburanți.*

Morfologia mobilității rutiere din România este dominată de utilizarea autoturismului privat, care înregistrează o cotă de piață cuprinsă între 77% și 83% din totalul pasageri-kilometri. Analiza profilului de motorizare indică o dependență structurală de combustibilii fosili, 98,6% din vehiculele înmatriculate sunt propulsate de motoare cu ardere internă. Doar 0,4% din parcul auto național este alcătuit din vehicule electrice (EV).

Subinvestițiile în rețelele de transport public regional și rural, suprapuse pe atrofia liniilor feroviare secundare, au generat un eșec de piață ce alimentează două fenomene socio-economice simetrice și severe precum:

- **Deținere Forțată a Mașinii**: Fenomenul afectează 7% din populația țării (aproximativ 523.000 de gospodării) și reprezintă echivalentul conceptual al „sărăciei de combustibil pe roți" (fuel poverty on wheels). În absența completă a serviciilor funcionale de transport public, aceste gospodării cu venituri reduse sunt constrânse să achiziționeze și să mențină în funcțiune autovehicule vechi, uzate moral și cu un consum ridicat. Constrângerea financiară de a aloca resurse disproporționate pentru combustibil, taxe, asigurări și reparații forțează aceste gospodării să facă compromisuri bugetare dramatice, reducând cheltuielile alocate altor necesități umane de bază, precum asistența medicală, hrana adecvată, educația sau încălzirea locuinței.
- **Lipsă Forțată a Mașinii:** *S*tare gravă de privare materială și mobilitate ce afectează 5% din populația totală a României, înregistrând niveluri endemice în mediul rural (21%) și în cadrul primei chintile de venit (34,4%).

Conceptul definește imposibilitatea financiară a gospodăriei de a achiziționa sau întreține un autoturism, în condițiile în care rețeaua publică de transport este inexistentă sau inaccesibilă. Rezultatul direct este izolarea teritorială completă, imposibilitatea accesării pieței muncii și deconectarea de la serviciile publice de bază.

Disponibilitatea:

[103] Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului, JO L 275, 25.10.2003, p. 32-46, cu modificările și completările ulterioare.

- 10,1% din populația din mediul rural se confruntă cu un acces foarte dificil la rețeaua de transport public local sau județean.
- 1,0% din populația națională raportează că cea mai apropiată stație de transport public este situată la o distanță fizică mult prea mare pentru a permite utilizarea ei în naveta zilnică.

Accesibilitatea:

- 41,9% din populația României efectuează o navetă zilnică dus-întors a cărei durată depășește 30 de minute, starea nefavorabilă a infrastructurii și lipsa benzilor dedicate generând viteze comerciale scăzute și pierderi masive de timp productiv.

Aportabilitatea financiară:

- 10,5% din populația cu venituri reduse alocă mai mult de 6% din veniturile nete ale gospodăriei exclusiv pentru acoperirea costurilor de transport.
- 21,5% din populația țării suportă cheltuieli cu mobilitatea de peste două ori mai mari decât mediana națională, înregistrând o stare de suprasolicitare financiară severă.

Conectivitate Spațială

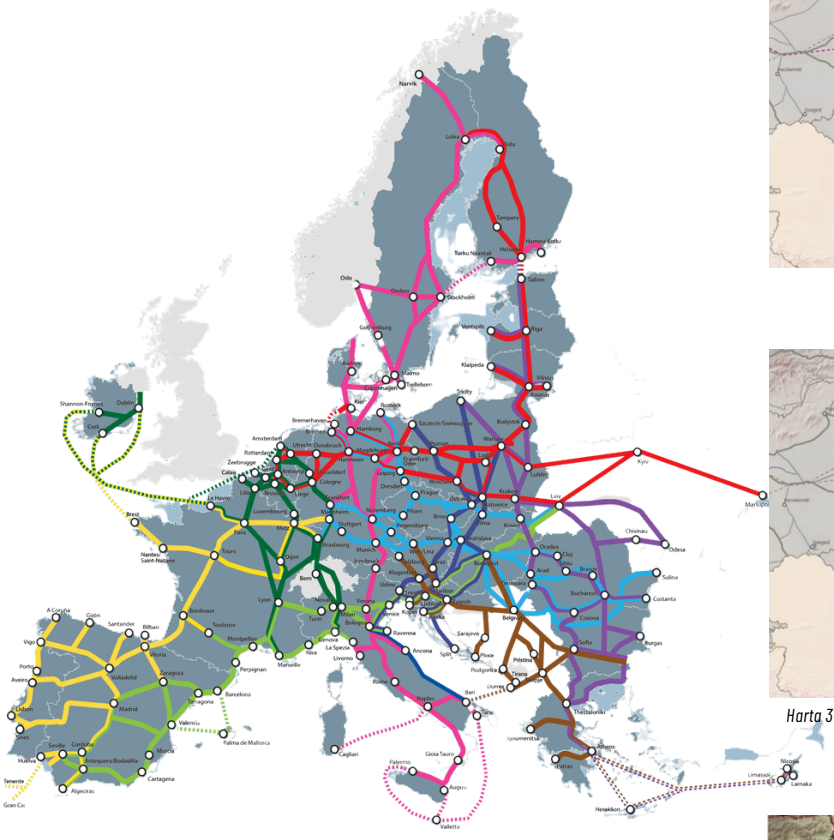
Falia de dezvoltare dintre polii urbani dinamici și mediul rural adâncește izolarea geografică a comunităților marginalizate. La nivel național, 2.448 de UAT, însumând 7,3 milioane de locuitori, se află într-o stare structurală de izolare teritorială. Această deconectare masivă reprezintă o barieră blocând accesul cetățenilor la piețele de muncă și la serviciile publice fundamentale.

Tip Serviciu Esențial	UAT-uri Afectate / Acoperire	Distanță Medie / Ponderi Critice
Servicii Medicale Spitalicești	**320 UAT-uri** în stare de izolare severă	Distanțe critice de **30 - 90 km** până la cel mai apropiat spital general sau de urgență.
Învățământ Secundar & Profesional	Licee și școli profesionale existente în doar **527 UAT-uri** (din totalul de 3.181 UAT-uri)	Distanțe medii de navetă între **21,4 km și 60,3 km** în regiunile izolate (ex. Delta Dunării, nord-estul Moldovei, sudul Câmpiei Române).
Poli de Angajare (Piața Muncii)	Peste **1.500 UAT-uri rurale** neconectate la rețele de transport de călători	Distanțe > **50 km** față de polii regionali de creștere economică și piețele formale de muncă.

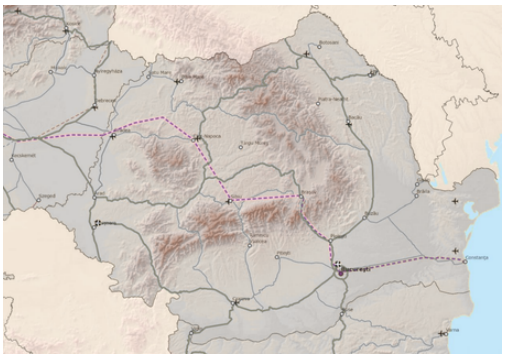
Tabel 2 - Izolarea teritorială a unităților administrativ-teritoriale față de serviciile esențiale, la nivel național

Context TEN-T

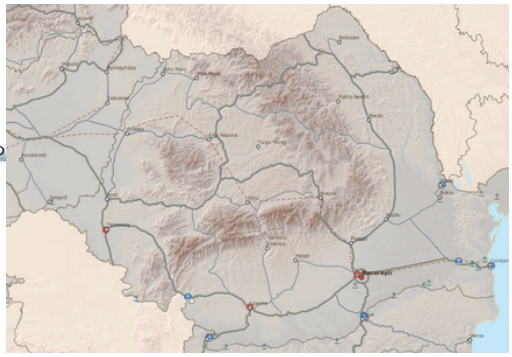
Regulamentul privind orientările Uniunii Europene pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport [104], stabilește cadrul metodologic și legal pentru integrarea și interconectarea infrastructurii la nivel european, având implicații directe asupra planificării strategice din Regiune. Conform acestui act normativ, dezvoltarea etapizată a rețelei TEN-T, structurată pe nivelurile central, central extins și global, urmărește consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale prin asigurarea accesibilității tuturor regiunilor și prin promovarea unor sisteme de transport multimodal durabile și interoperabile. Pentru un teritoriu regional, implementarea acestor orientări presupune alinierea planurilor de investiții la standardele tehnice europene de infrastructură feroviară, rutieră și aeriană, cu scopul de a elimina blocajele de tranzit, de a completa legăturile lipsă și de a integra nodurile urbane locale în fluxurile de trafic internațional.



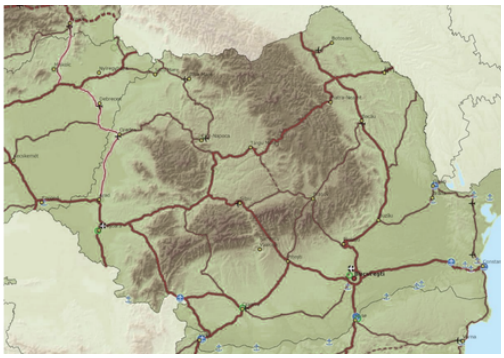
Harta 1 - Rețeaua TEN-T



Harta 2 - Transport feroviar de călători, aeroporturi



Harta 3 - Transport feroviar de marfă, porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)



Harta 4 - Căi rutiere, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

Numele nodului	Nod Urban	Aeroport	Port Maritim	Port interior	TERMINALE FEROVIAR RUTIERE
Baia Mare	X	global	NA	NA	-
Cluj-Napoca	X	global	NA	NA	global
Oradea	X	global	NA	NA	-
Satu Mare	X	-	NA	NA	-
Turda	-	-	NA	NA	global

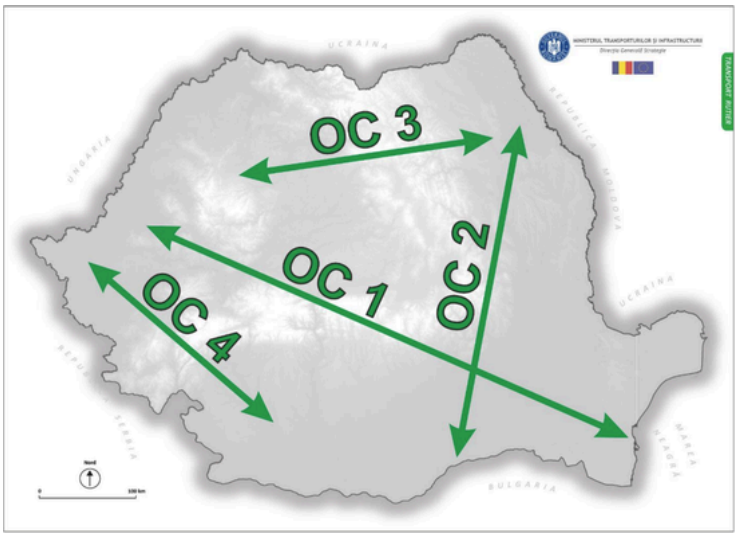
Tabel 3 - Lista cu nodurile rețelei transeuropene de transport

[104] Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, JO L, 2024/1679, 28.6.2024.

Infrastructura rutieră

Planul Investițional al MTI

În fundamentarea direcțiilor de dezvoltare, harta obiectivelor generale de conectivitate rutieră din Programul Investițional 2021-2030 reflectă rolul regiunii ca punct de articulare între fluxurile de transport naționale și cele europene. Obiectivul general de conectivitate 3 (OC3) definește legătura dintre Moldova și Transilvania, funcționând ca o axă de tranzit pentru mărfuri și persoane între Europa Centrală și statele aflate la est de România. Din perspectiva Regiunii, implementarea acestui obiectiv are ca efect preluarea traficului generat în estul și centrul țării și canalizarea acestuia către punctele de trecere a frontierei, consolidând poziția teritoriului regional pe rutele logistice internaționale. Complementar, Obiectivul general de conectivitate 1 , care asigură mobilitatea pe direcția vest-est între Europa Centrală și Marea Neagră prin centrul României, acționează ca o axă transcarpatică și transregională de sprijin.



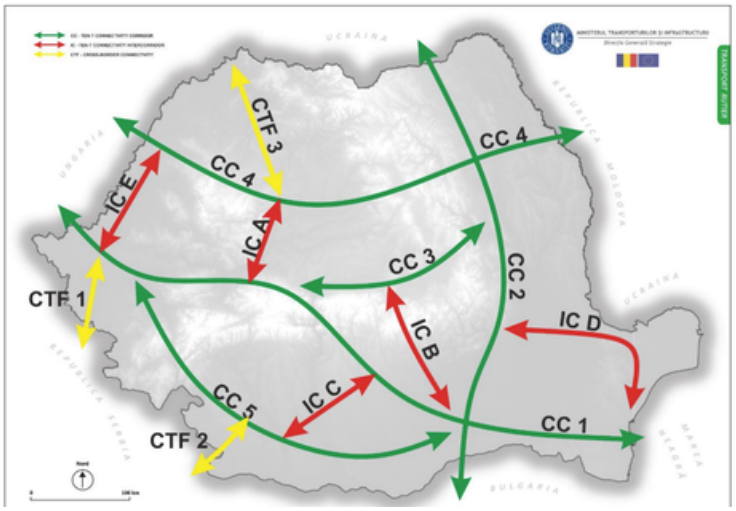
Harta 5 - obiectivelor generale de conectivitate rutieră - preluat din Planul Investițional al Ministerului Transporturilor

Analiza hărții coridoarelor de conectivitate rutieră din Programul Investițional 2021-2030 relevă poziția de tranzit a Regiunii în arhitectura națională și europeană de transport, teritoriul fiind structurat de artere care asigură atât mobilitatea interregională, cât și integrarea transfrontalieră vestică și nordică. Coridorul de conectivitate 4, care tranzitează regiunea pe axa Turda – Gilău – Nădășelu – Zalău – Suplacu de Barcău – Borș II, funcționează ca o axă mediană pentru traficul de pe rețeaua TEN-T, facilitând fluxurile de mărfuri și persoane între estul țării, centrul Transilvaniei și frontiera vestică a României. Această rută de tranzit este susținută în partea sud-estică de Intercoridorul de conectivitate A , care asigură, prin secțiunea Turda – Aiud – Sebeș, racordarea directă a fluxurilor din Regiune la Coridorul Transcarpați și la rețeaua TEN-T Core, asigurând continuitatea spre sudul continentului.

Pe partea vestică, mobilitatea nord-sud este preluată de Intercoridorul Țara Crișurilor, o arteră de 134 de kilometri care leagă Coridorul Unirii de Coridorul Transcarpați, integrând județul Bihor în rețeaua TEN-T Comprehensive și reprezentând o componentă a rutei macroregionale Via Carpatia. În partea de nord a regiunii, distribuția traficului dinspre nodul central Turda – Cluj-Napoca către polii urbani Baia Mare și Satu Mare este realizată prin Coridorul transfrontalier CTF 3, care asigură conexiunile cu Ungaria prin punctul de trecere a frontierei Oar și cu Ucraina prin Halmeu, integrând totodată indirect și municipiul Bistrița în acest bazin de captare. Funcționarea integrată a acestor coridoare și intercoridoare conturează un sistem de mobilitate care permite accesul UAT din Regiune la coridoarele majore de tranzit interregional și internațional.

Sectorul Dej – Bistrița este inclus în rețeaua rutieră secundară, fiind propus de asemenea ca proiect nou de Drum Expres (profil 2+2), cu o lungime de 55,6 km, facilitând conectivitatea municipiului Bistrița la rețeaua rapidă din centrul Transilvaniei.

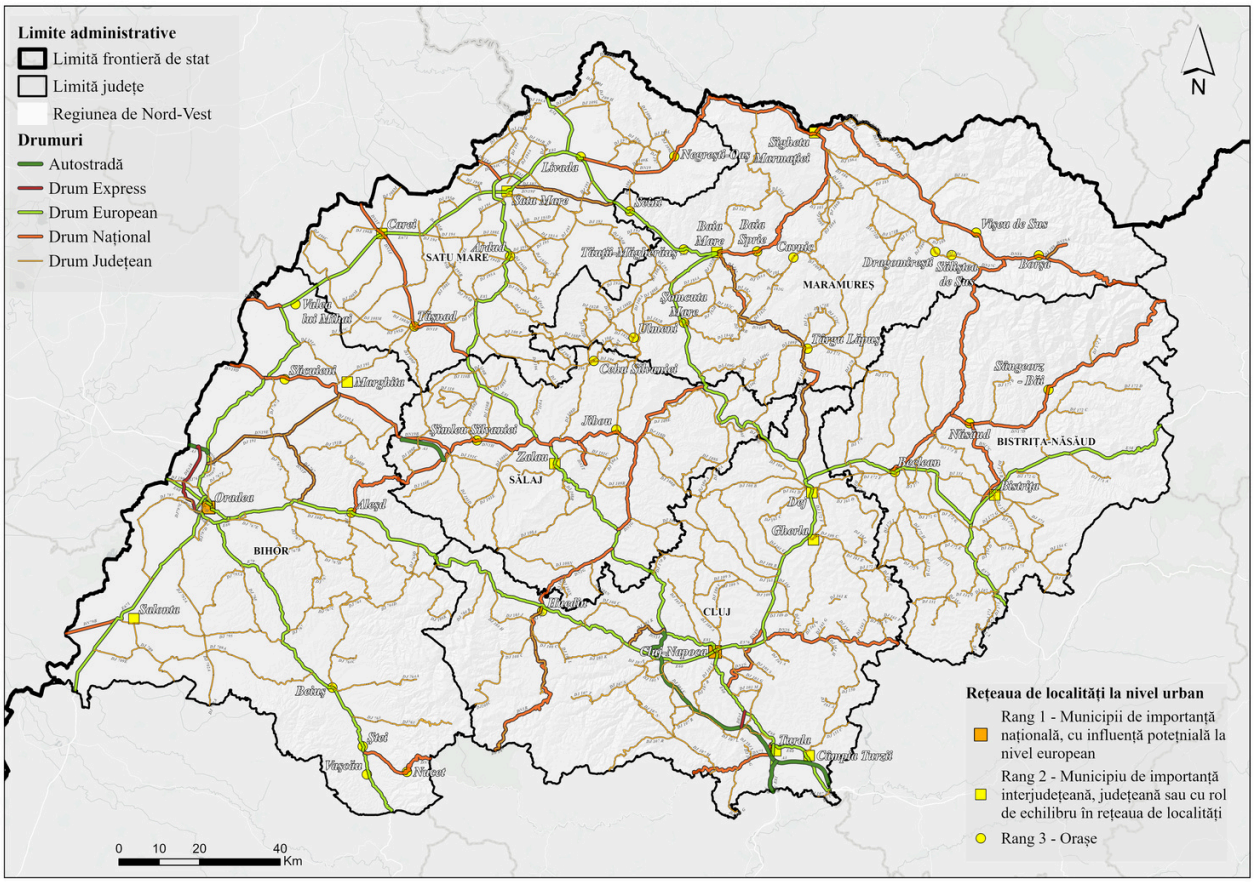
Sectorul Bistrița – Suceava (A7) traversarea montană care asigură legătura cu regiunea Nord-Est este încadrată ca Drum TransRegio (152,4 km), intervențiile vizând doar modernizarea, extinderea parțială și creșterea siguranței pe traseul existent, nu un profil continuu de mare viteză.



Harta 6 - coridoarelor de conectivitate rutieră din România, preluat din Planul Investițional al Ministerului Transporturilor

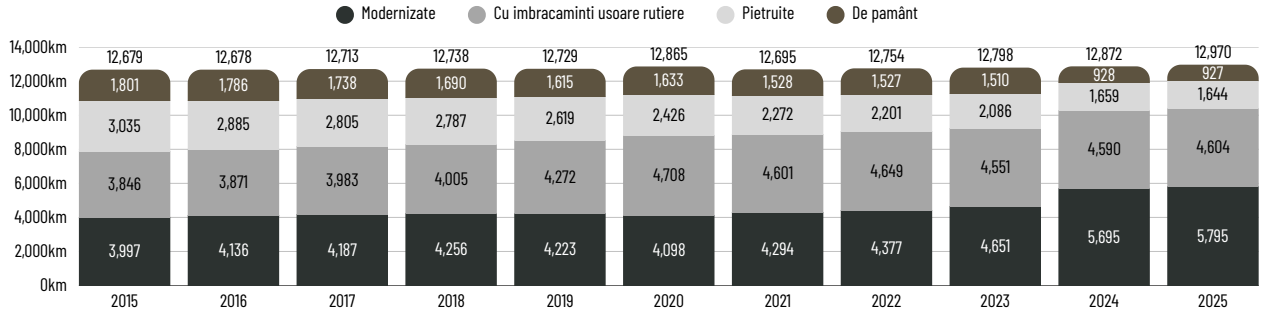
Infrastructura rutieră din regiunea Nord-Vest

Configurația rețelei rutiere din Regiune reprezentarea spațială evidențiază o ierarhizare clară a căilor de comunicație, de la magistralele europene și sectoarele de autostradă, care preiau traficul de tranzit și asigură conectivitatea macroregională, până la rețeaua de drumuri naționale și județene, responsabilă de capilaritatea sistemului și de deservirea comunităților locale. Această structurare vizuală reflectă stadiul actual de dezvoltare a regiunii și capacitatea sa de a integra poli de creștere urbană de ranguri diferite într-un sistem funcțional.



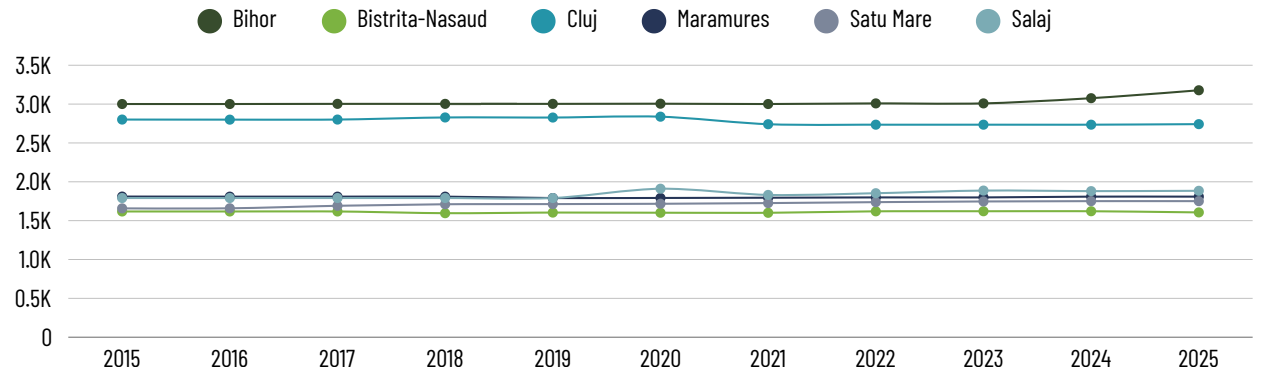
Harta 7 - Rețeaua de autostrăzi, drumuri expres, europene, naționale și județene din regiunea Nord-Vest

Privită la nivel agregat, lungimea totală a rețelei a rămas relativ stabilă pe parcursul celor unsprezece ani, înregistrând o creștere modestă de +2,30%, de la 12.679 km în 2015 la 12.970 km în 2025. Prin urmare, dinamica perioadei analizate nu reflectă o extindere cantitativă a infrastructurii rutiere, ci o modificare a compoziției sale calitative, prin transferul treptat al unor tronsoane din categoriile nemodernizate către cele cu îmbrăcăminte rutieră. Ponderea drumurilor modernizate a crescut de la 31,52% din total în 2015 la 44,68% în 2025, ceea ce echivalează cu un avans de +44,98%. În paralel, segmentul drumurilor cu îmbrăcăminți ușoare rutiere a crescut într-un ritm mai temperat, de la 30,33% la 35,50%, adăugând +19,71%. Cumulând aceste două categorii, rețeaua acoperită cu îmbrăcăminte asfaltică sau modernizată a urcat de la 61,86%în 2015 la 80,18% în 2025. Corelativ, drumurile pietruite s-au redus cu -45,83%, coborând de la 23,94% la 12,68%, iar drumurile de pământ au scăzut cu -48,53%, de la 14,20% la 7,15%. Cu toate că progresul statistic este evident, datele din 2025 arată că aproape o cincime din rețeaua publică regională, 19,82%, rămâne în continuare neasfaltată, fiind formată din drumuri pietruite și de pământ.



Grafic 1 - evoluția infrastructuriii rutiere la nivelul Regiunii în funcție de starea părții carosabile, 2015-2025, INSS

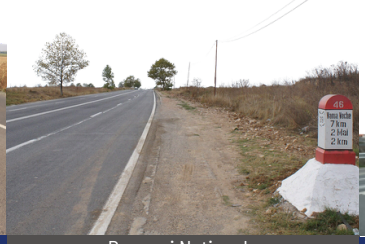
Evoluția lungimii totale a infrastructurii rutiere pe județe între 2015 și 2025, indică o structură teritorială stabilă, împărțită pe două paliere distincte. Palierul superior este format din județele Bihor și Cluj, care concentrează împreună aproape jumătate din lungimea totală a rețelei regionale, Bihorul se menține constant în jurul pragului de 3.000 km între 2015 și 2023, marcând o ușoară tendință ascendentă în 2024 și 2025 spre aproximativ 3.200 km, în timp ce Clujul se situează în jurul valorii de 2.800 km până în 2020, urmat de o ușoară ajustare descendentă în 2021 spre circa 2.750 km, nivel păstrat până la finalul perioadei. Palierul inferior grupează celelalte patru județe într-un interval relativ restrâns, cuprins între 1.600 km și 1.900 km, Maramureșul urcă ușor de la circa 1.650 km la începutul seriei spre 1.750–1.800 km, iar Bistrița-Năsăud rămâne constant pe ultima poziție, în jurul pragului de 1.600 km.



Grafic 2 - evoluția infrastructuriii rutiere la nivelul Regiunii înpe județe, 2015-2025, INSS



Drumuri Județene
6932 km


Drumuri Naționale
1697 km



Drumuri Europene
1606km


Drumuri Express
23 km



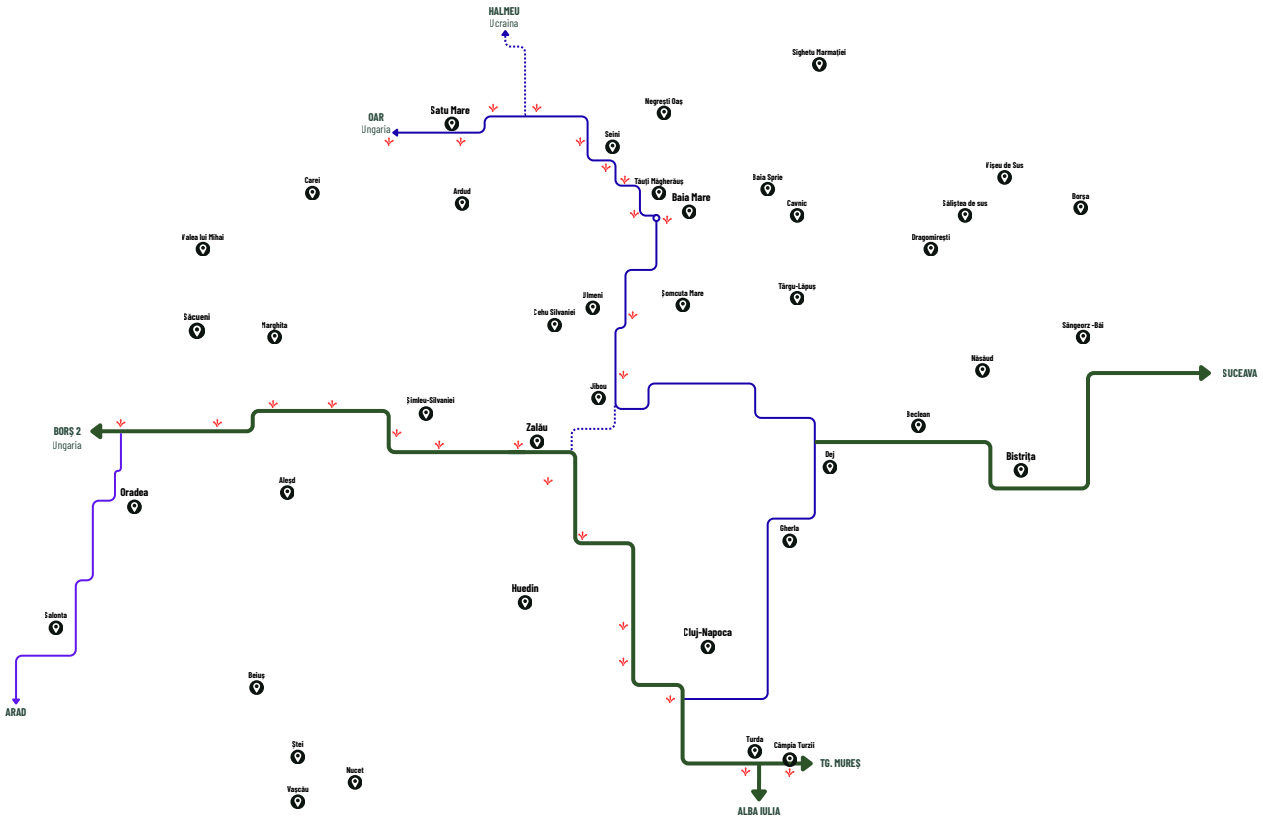
Autostrăzi
100 km

Autostrăzi și drumuri expres

Infrastructura rutieră reprezintă o componentă fundamentală pentru coeziunea teritorială, competitivitatea economică și mobilitatea regională. Dezvoltarea rețelei de drumuri de mare viteză, care cuprinde atât autostrăzi, cât și drumuri expres, influențează direct fluxurile economice, integrarea pieței muncii și accesibilitatea centrelor urbane majore către coridoarele de transport europene.

Analiza stadiului actual al rețelei de drumuri de mare viteză din Regiune indică o dinamică etapizată, structurată pe trei stadii, referitoare la infrastructura aflată în circulație, cea în curs de execuție și cea aflată în diverse stadii de pregătire tehnico-economică, incluzând studiile de fezabilitate și proiectele tehnice.

Această structură a investițiilor reflectă eforturile de modernizare a infrastructurii de transport, menite să reducă timpii de parcurs, să îmbunătățească siguranța rutieră și să sprijine dezvoltarea economică sustenabilă a județelor componente ale regiunii.



Grafic 3 - Schema rețelei de autostrăzi și drumuri expres din regiunea Nord-Vest (existente și propuse)

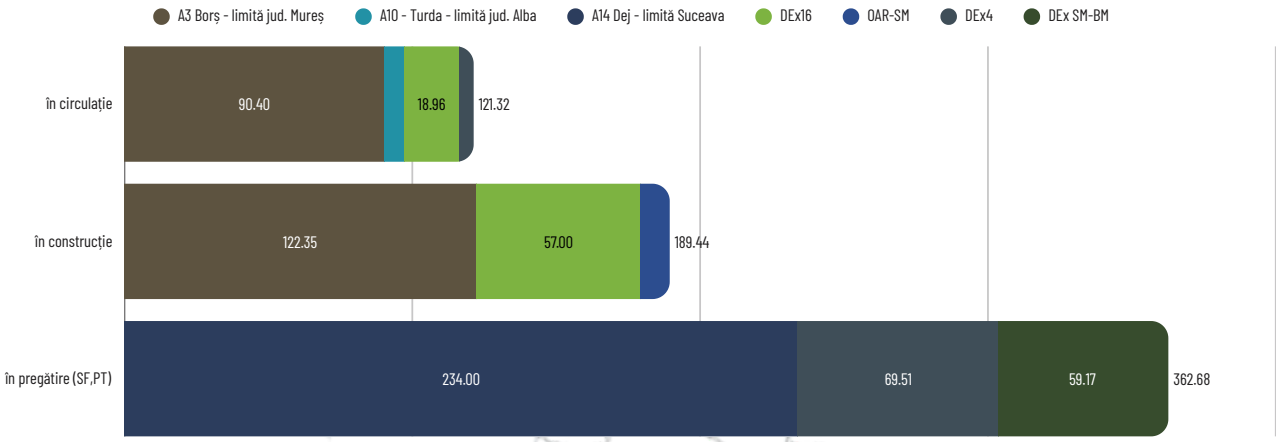


Autostrăzi și drumuri expres

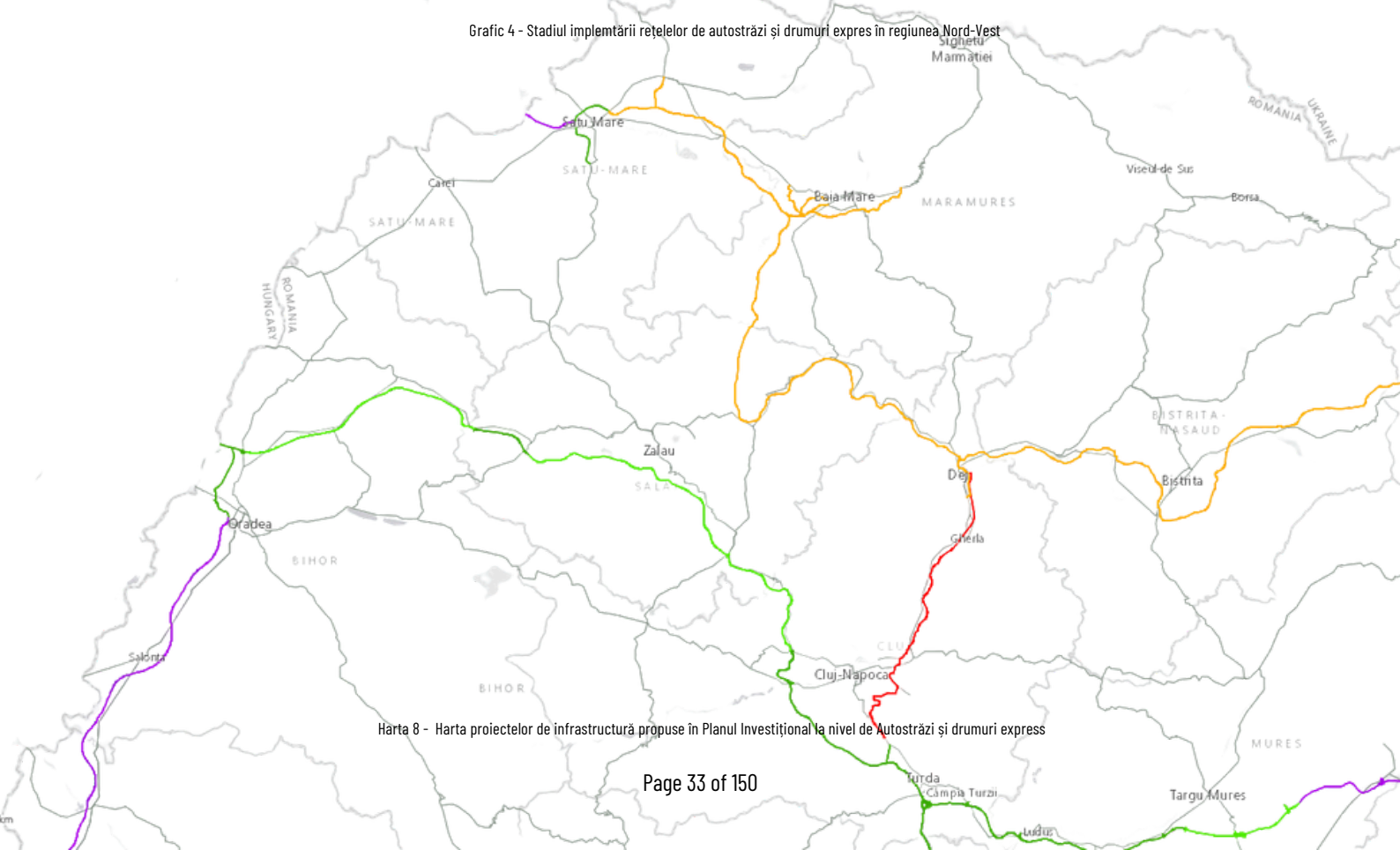
Analiza datelor evidențiază stadiul actual al infrastructurii rutiere de mare viteză din Regiune, structurat pe faze de implementare. În ceea ce privește infrastructura aflată în circulație, cel mai important aport revine autostrăzii A3 pe traseul Borș – limită județul Mureș, cu o lungime de 90,40 km în operare.

De asemenea, sunt date în exploatare sectoarele aferente DEx16 (18,96 km) și DEx4 (4.96 km), alături de un segment de 7,00 km din A10 pe relația Turda – limită județul Alba. Această configurație asigură conexiuni de bază, în special pe axa vestică spre frontieră.

Segmentul de drumuri aflate în execuție reflectă o etapă activă de dezvoltare pe șantiere, dominată de continuarea lucrărilor pe A3. În faza de pregătire, care include elaborarea studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice, se remarcă proiecte de anvergură menite să acopere deficitul de conectivitate pe termen mediu și lung. Cel mai amplu sector din această categorie este A14 Dej – limită Suceava, cu 234,00 km în faza premergătoare. De asemenea, documentații tehnice sunt în lucru pentru DEx4 (69,51 km) și pentru dintr-un total estimat de 59,17 km pe legătura DEx SM-BM (Satu Mare - Baia Mare).

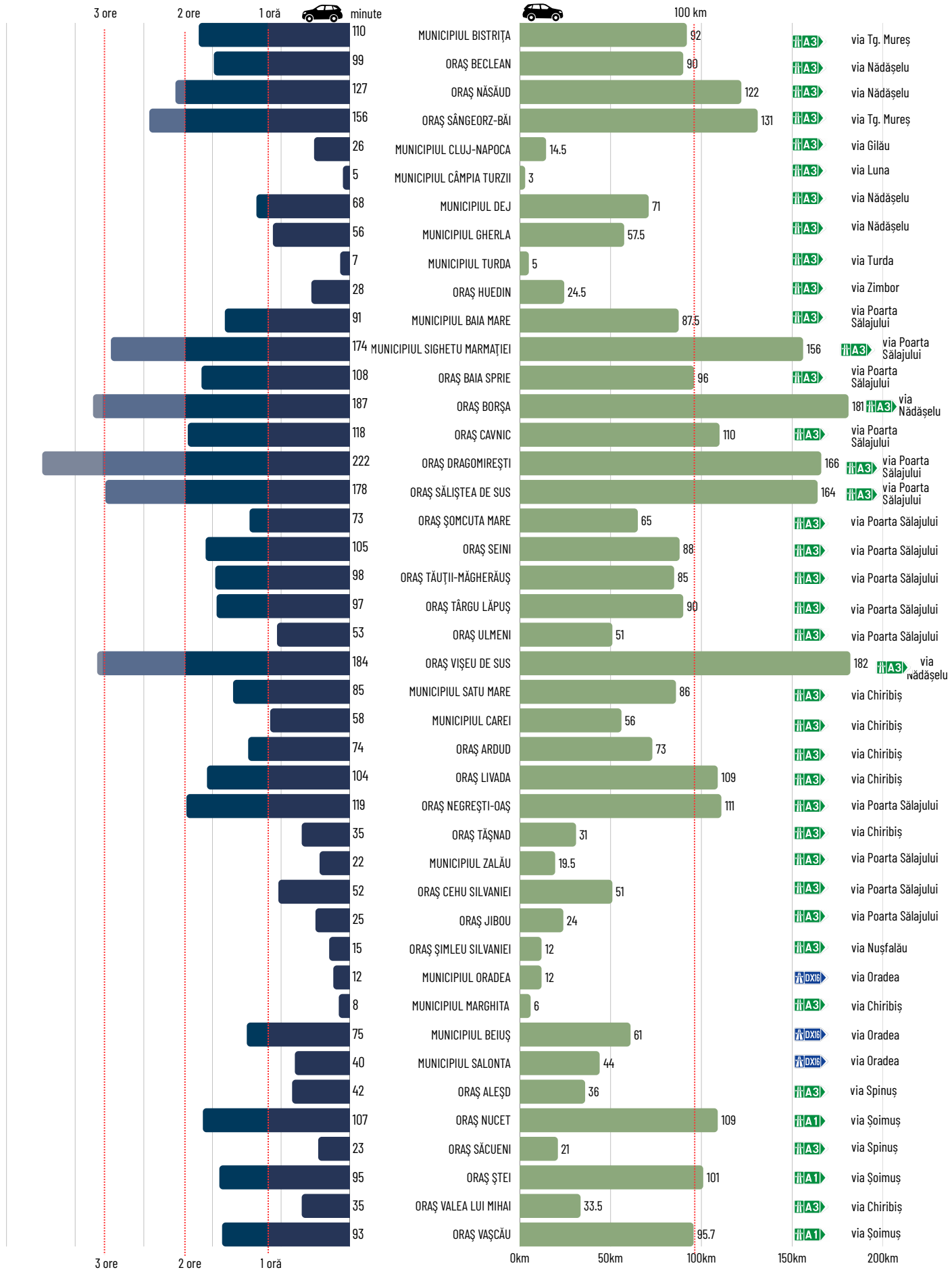


Grafic 4 - Stadiul implemtării rețelelor de autostrăzi și drumuri expres în regiunea Nord-Vest



Harta 8 - Harta proiectelor de infrastructură propuse în Planul Investițional la nivel de Autostrăzi și drumuri express

Conectivitatea la TEN-T a UAT-urilor urbane din Regiunea Nord-Vest

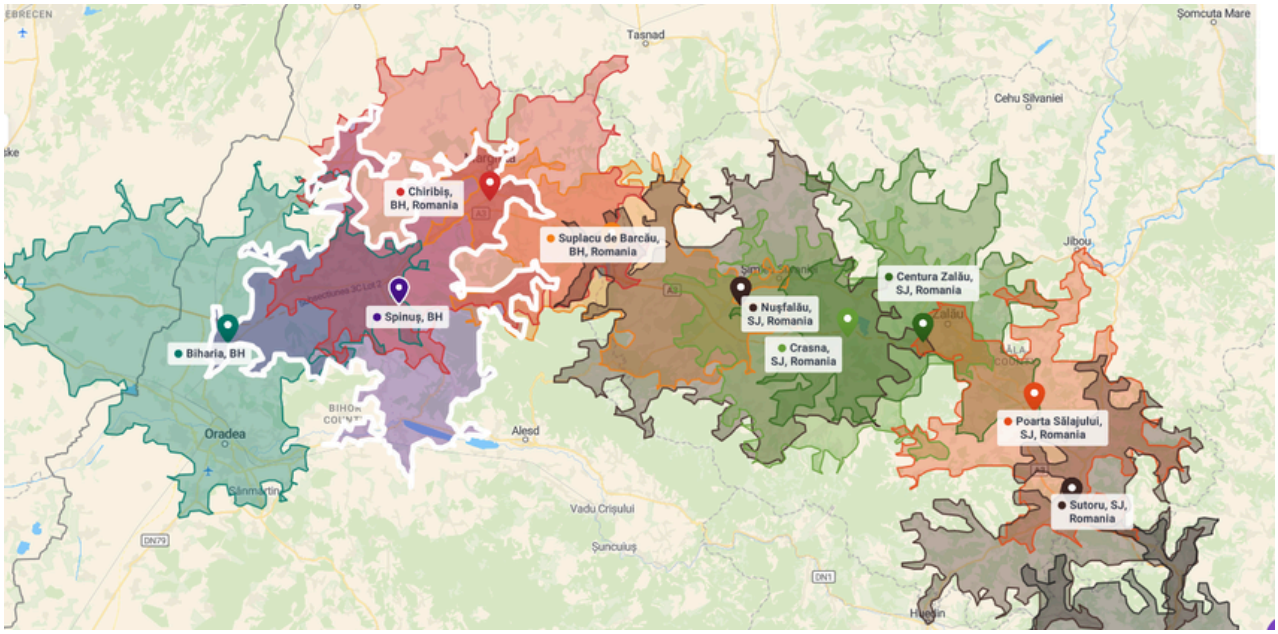


Grafic 5 - Timpul de deplasare și distanța de la orașele din regiunea Nord-Vest până la cea mai apropiată conexiune cu rețeaua rutieră TEN-T

Zonele de accesibilitate (izocronele) generate în jurul nodurilor rutiere ale Autostrăzii A3 pe sectorul cuprins între Biharia și Zimbor, evidențiază o structurare spațială densă a punctelor de descărcare, atât pe tronsoanele deja finalizate, cât și pe cele aflate în stadii avansate de implementare. Succesiunea celor nouă noduri reprezentate pe axa vest-est — Biharia, Spinuș, Chiribiș și Suplacu de Barcău în județul Bihor, urmate de Nușfalău, Crasna, Centura Zalău, Poarta Sălajului și Sutoru în județul Sălaj configurează un coridor continuu de deservire, fără discontinuități majore de-a lungul traseului autostrăzii.

Această distribuție echilibrată a nodurilor face ca izocronele de 30 de minute să se suprapună pe suprafețe extinse, acoperind un număr ridicat de unități administrativ-teritoriale din zona central-nordică a județului Bihor și din cea mai mare parte a județului Sălaj. Din punct de vedere demografic și funcțional, ariile de captare astfel formate integrează atât poli urbani importanți și zonele lor periurbane precum municipiul Oradea, deservit prin nodul Biharia, sau municipiul Zalău, conectat prin nodurile Centura Zalău și Crasna, cât și o rețea extinsă de comune rurale situate la nord și la sud de coridorul rutier. Prin urmare, modul în care au fost amplasate descărcările asigură o accesibilitate bună la infrastructura rutieră de mare viteză pentru o proporție semnificativă a populației din cele două județe, facilitând mobilitatea forței de muncă, accesul la servicii și conectarea mediului rural la axele economice regionale.

În același timp, reprezentarea cartografică permite observarea limitelor naturale ale acestui bazin de captare de 30 de minute, care rămân condiționate de relief și de calitatea rețelei rutiere secundare de legătură. Teritoriile situate spre extremitatea nordică (în direcția Tășnad, Cehu Silvaniei sau Jibou) și cele din zona montană și submontană din sud (la sud de Aleșd sau spre Valea Crișului) rămân în afara perimetrelor colorate, ceea ce indică faptul că valorificarea deplină a nodurilor A3 pentru aceste comunități depinde de modernizarea drumurilor naționale și județene care asigură accesul la autostradă.

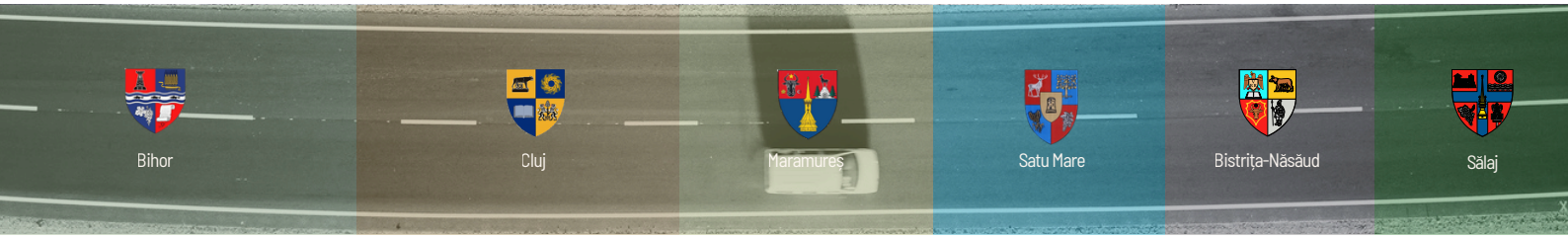


Harta 9 - Zonele accesibile în jurul nodurilor autostrăzii A3 dintre Biharia și Zimbor (izocrone)

Drumuri Naționale și Europene

Rețeaua regională este formată predominant din drumuri naționale clasice, printre care se evidențiază rute de tranzit lungi precum DN1, DN1C, DN17, DN18 și DN19, acestea constituind baza conectivității interjudețene, precum și rutele principale transfrontaliere către Ungaria și Ucraina. Infrastructura rutieră de mare viteză este reprezentată segmentat prin tronsoane ale autostrăzilor A3 și A10 (incluzând sectoarele Câmpia Turzii - Nădășelu, Biharia - Borș 2, Nușfalău - Suplacu de Barcău și Sebeș - Turda), a căror lungime cumulată indică o proporție relativ redusă în ansamblul rețelei, în comparație cu rutele naționale și variantele ocolitoare aferente centrelor urbane.

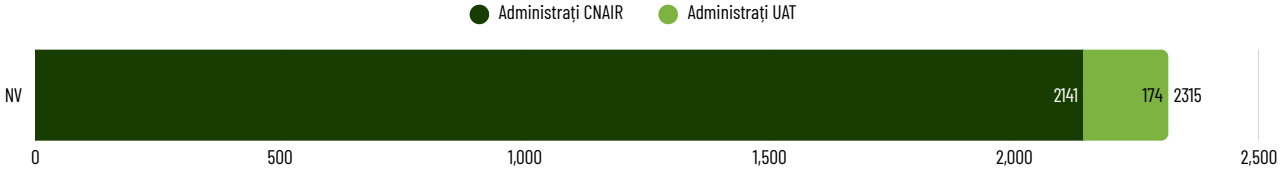
2315.82 Km



534.72 km **743.66 km** **373.16 km** **339.97 km** **308.46 km** **285.83 km**

Grafic 6 - Lungimea sectorelor de drum aferente județelor din regiunea Nord-Vest

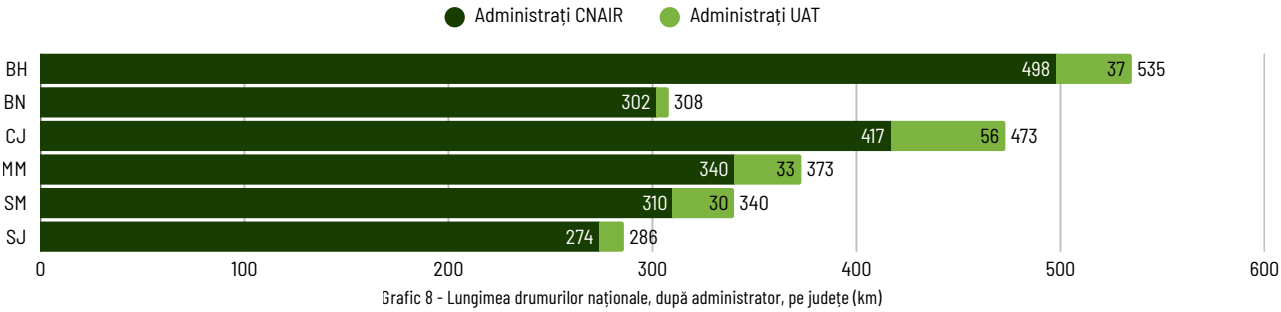
În cele 6 județe din regiune rămân 173,368 km de drumuri naționale administrate direct de autoritățile local (7,49% din rețea), în timp ce restul de 2.142,454 km (92,51%) se află în administrarea și întreținerea directă a D.R.D.P. Cluj. Traversările urbane rămase se concentrează preponderent în județele Cluj și Bihor.



Grafic 7 - Lungimea drumurilor naționale din regiunea Nord-Vest, după administrator (km)

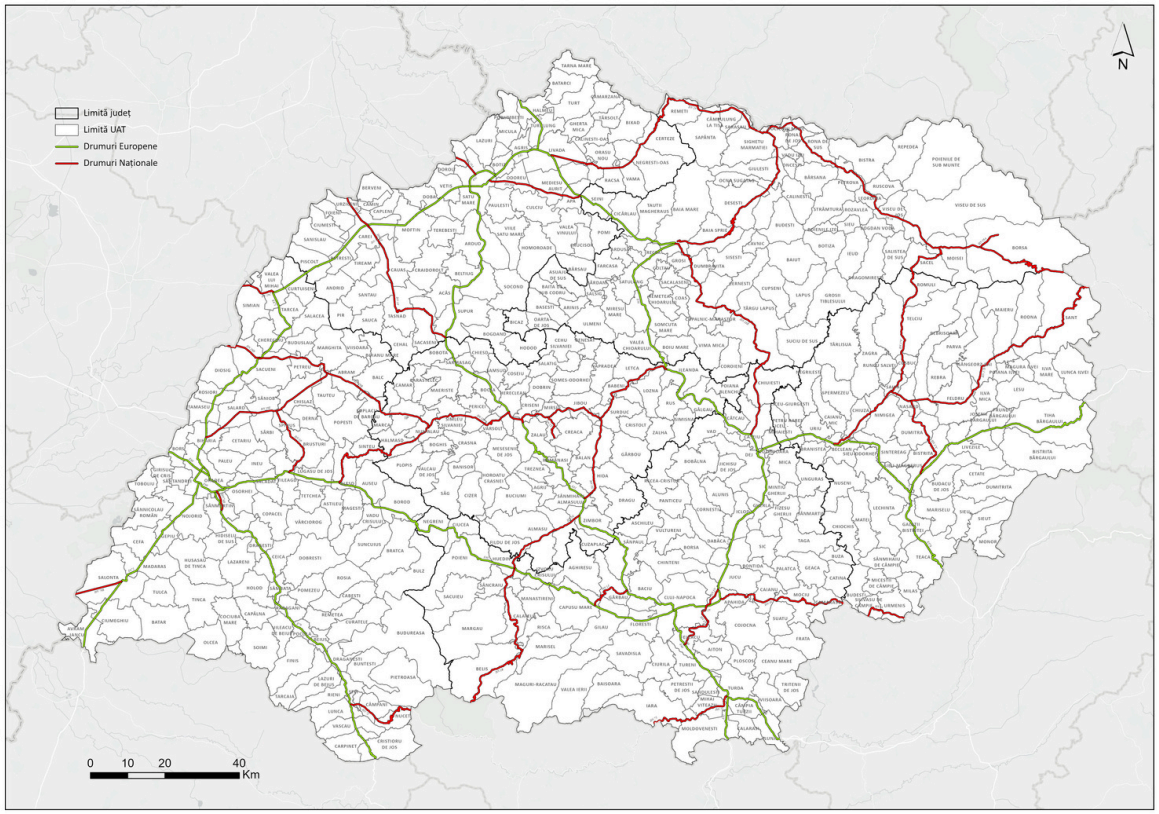
În cele 6 județe din regiune rămân 173,368 km de drumuri naționale administrate direct de autoritățile local (7,49% din rețea), în timp ce restul de 2.142,454 km (92,51%) se află în administrarea și întreținerea directă a D.R.D.P. Cluj. Traversările urbane rămase se concentrează preponderent în județele Cluj și Bihor [105].

Din perspectivă teritorială, datele evidențiază că tranzitarea intravilanului de către coridoarele majore generează sarcini administrative pentru primăriile din regiune, care sunt nevoite să integreze funcțiunea de tranzit interjudețean în planificarea traficului local. Pe axa DN1C, UAT-urile din perimetrul secțiilor Cluj și Baia Mare gestionează peste 33 de km de rețea, în timp ce pe ruta DN1F UAT-urile din Cluj, Sălaj și Satu Mare administrează o lungime totală de 21,72 km. În mod similar, pe sectoarele aferente secțiilor Oradea și Satu Mare, coridorul DN19 transferă în sarcina autorităților locale o lungime cumulată de peste 18 kilometri, cărora li se adaugă segmentele urbane de pe DN1, 15,5 km în secția Oradea și peste 15 km în secția Cluj. Situația se regăsește inclusiv în zona estică a regiunii, unde pe secția Bistrița UAT-urile gestionează tronsoane din DN17 și DN17C.



Grafic 8 - Lungimea drumurilor naționale, după administrator, pe județe (km)

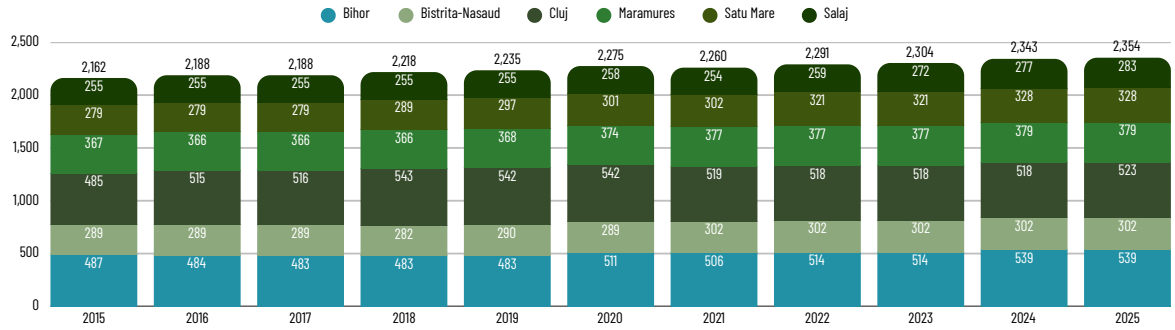
[105] Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere – Direcția Regională de Drumuri și Poduri Cluj, Lungimi sectoare DN 2023, disponibil la: http://cluj.cnadnr.ro/sites/default/files/pagini-statice/Lungimi%20sectoare%20DN%202023.pdf,



Harta 10 - Drumurile naționale și europene din regiunea Nord-Vest, pe unități administrativ-teritoriale

Harta drumurilor naționale și europene evidențiază o serie de disparități de conectivitate la nivelul regiunii, puternic influențate de morfologia teritoriului. În extremitatea nord-estică a regiunii, care se suprapune teritorial peste relieful montan al județelor Maramureș și parțial Bistrița-Năsăud, se observă o densitate scăzută a rețelei rutiere principale, marcată prin absența coridoarelor europene și printr-o prezență limitată a drumurilor naționale de legătură. Această configurație structurală determină un grad scăzut de accesibilitate pentru UAT din acest areal, traseele existente având adesea un caracter de racordare locală, ceea ce generează indici de accesibilitate reduși și limitează integrarea funcțională a acestor comunități în fluxurile majore de tranzit.

O dinamică similară se constată în arealul montan aflat la intersecția județelor Cluj și Bihor, unde harta indică un vast perimetru central-sud-vestic, corespunzător Munților Apuseni, caracterizat printr-o rețea rară de drumuri naționale și o absență a arterelor de categorie europeană care să traverseze direct acest masiv. Conectivitatea acestor UAT-uri se bazează preponderent pe rute perimetrale și drumuri de clasă inferioară care nu sunt reprezentate ca infrastructură principală pe harta analizată.



Grafic 9 - Evoluția lungimii drumurilor naționale din regiunea Nord-Vest, pe județe, 2015-2025 (km)

Analiza seriilor de date furnizate de INS, ilustrate în graficul aferent perioadei 2015-2025, indică o extindere graduală a lungimii rețelei rutiere monitorizate la nivelul județelor din Regiune. Infrastructura a înregistrat o creștere de la un volum total de 2.162 Km în anul 2015, la 2.354 Km în anul 2025, tendință care reflectă integrarea treptată a noilor tronsoane de autostradă, drumuri expres și variante ocolitoare în sistemul de mobilitate.

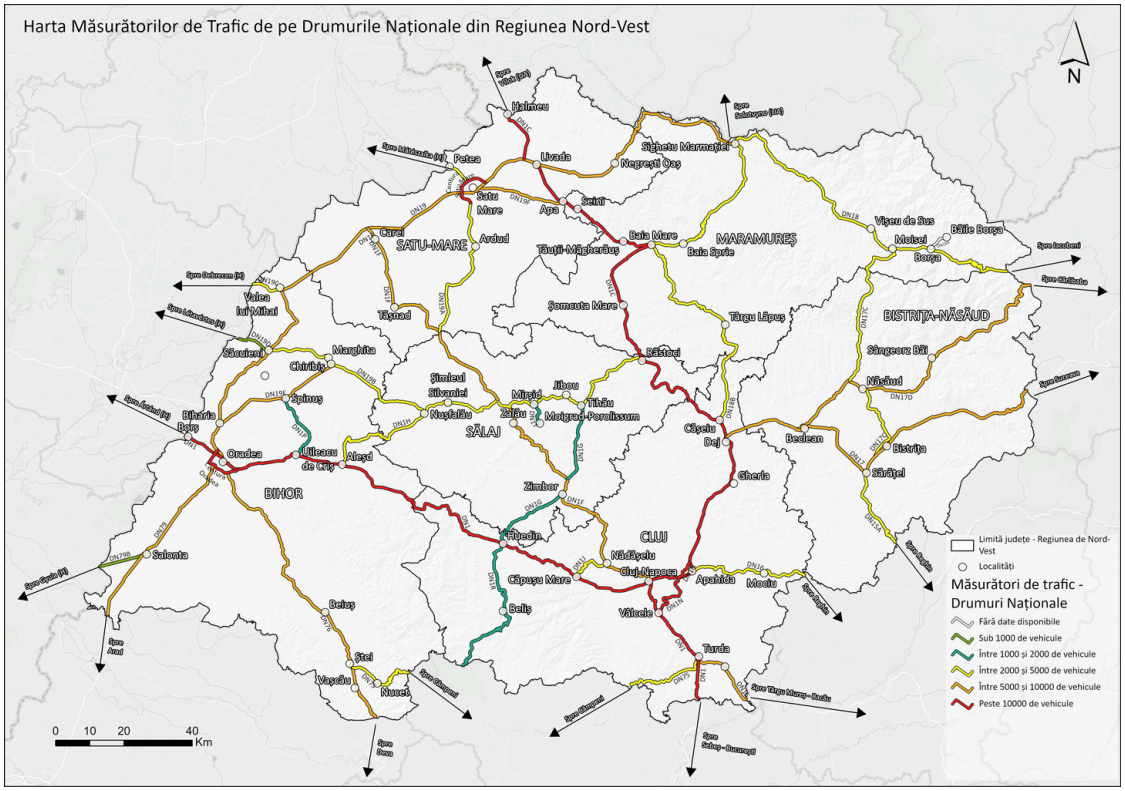
Dinamica la nivel județean menține o ierarhie relativ stabilă pe parcursul deceniului analizat, județele Bihor și Cluj concentrând cea mai mare parte a rețelei, în timp ce județele Maramureș, Satu Mare, Bistrița-Năsăud și Sălaj înregistrează valori inferioare, configurate de o densitate mai redusă a coridoarelor principale de tranzit.

În interpretarea acestor indicatori, este necesar să se puncteze faptul că există diferențe de raportare între datele agregate de INS și inventarul tehnic gestionat de Direcția Regională de Drumuri și Poduri.

Recesamântul traficului pe drumurile naționale și național europene

Analiza datelor oferă o imagine detaliată a volumelor și structurii traficului de pe rețeaua de drumuri naționale din regiune, acoperind o lungime totală recenzată de aproximativ 1.784 de kilometri, distribuită pe 23 de sectoare distincte. Setul de date indică un volum zilnic mediu agregat de peste 91.000 de vehicule pe întreaga rețea măsurată. Structura parcului auto participant la trafic confirmă dominanța netă a mobilității individuale, unde autoturismele reprezintă 68,69% din totalul vehiculelor recenzate. La nivel general, transportul greu de marfă, reprezentat de autovehiculele articulate, cumulează 6,06% din trafic, în timp ce transportul colectiv de pasageri se situează la o pondere de sub 2%. În ceea ce privește ierarhia rutelor, cea mai tranzitată arteră națională din regiune, fără a lua în calcul DN1, este DN1C, care înregistrează un trafic total MZA de 11.862 de vehicule. Pe această magistrală, compoziția traficului se apropie de media regională, cu 67,74% autoturisme și o prezență ușor ridicată a vehiculelor grele de 8,57%. Această rută este urmată ca nivel de solicitare de DN19, cu un trafic de 7.203 vehicule, și de DN1F, cu 6.834 de vehicule MZA. La extremitatea opusă se află segmente rutiere de conectivitate locală sau transfrontalieră cu fluxuri foarte reduse, cum ar fi DN19D și DN79B, ambele raportând sub 1.000 de vehicule pe zi.

O componentă relevantă pentru planificarea întreținerii infrastructurii este distribuția traficului greu. Evaluarea procentuală a acestui segment indică sectoare care suportă o presiune specifică ridicată raportat la fluxul lor total. Drumul național DN1T prezintă cea mai mare proporție de trafic greu, care ajunge la 21,67% din totalul vehiculelor tranzitate. De asemenea, DN15A raportează o pondere a traficului de marfă de peste 17% din volumul său zilnic, confirmând funcția acestor sectoare ca rute esențiale pentru logistica industrială și operațiunile de distribuție. Acest tipar de trafic atrage atenția asupra necesității prioritizării intervențiilor de reabilitare structurală pe arterele unde vehiculele de mare tonaj depășesc media obișnuită a rețelei.



Harta 11 - Măsurătorile de trafic de pe drumurile naționale din Regiunea Nord-Vest

Drum	Traseu	KM	Biciclete și moto	Moto	Biciclete	Autoturism	Bus până la 8+1	autocamionete	autocamioane 2 axe	aurocamioane 3 axe	autocamioane 4 axe	peste 8+1	tractoare	Total vehicule
DN15A	Breaza - Sărățel	47	87	6	81	2194	98	713	125	66	483	54	9	3953
DN17D	Beclean - Năsăud - Sângeorz-Băi - Cârlibaba	97	173	33	140	3853	247	511	129	120	127	70	27	5363
DN18B	Baia Mare - Târgu Lăpuș - Cășeiu	77	33	13	20	2588	187	289	97	40	65	130	25	3529
DN17C	Bistrița - Năsăud - Moisei	80	50	13	37	3238	122	467	132	79	144	75	6	4442
DN1 H	Aleșd - Nușfalău - Șimleu Silvaniei - Zalău - Jibou - Răstoci	123	67	12	55	2654	177	361	75	87	239	43	12	3806
DN1R	Huedin - Beliș - Albac	80	26	22	4	1074	63	145	49	48	28	25	10	1536
DN1T	Mirșid - Moigrad-Porolissum	3	30	7	23	1019	45	154	65	146	171	38	15	1762
DN18	Baia Mare - Baia Sprie - Sighetu Marmației - Vișeu de Sus - Borșa - Cârlibaba - Iacobeni	209	95	26	69	2702	121	368	90	73	95	59	11	3723
DN19F	Satu Mare - Odoreu - Apa	24	37	11	26	4417	221	697	123	116	174	140	14	6163
DN16	Apahida - Silivașu de Câmpie - Reghin	89	17	4	13	2568	130	455	102	29	52	103	14	3552
DN19	Oradea - Săcueni - Valea lui Mihai - Carei - Satu Mare - Livada - Negrești Oaș - Sighetu Marmației	211	76	33	43	4932	227	803	162	119	569	150	14	7203
DN1 F	Cluj - Zalau - Carei	157	57	9	48	4796	235	760	153	93	490	107	17	6834
DN19D	Săcueni - Săcueni, Vamă	10	63	10	53	572	41	68	28	16	15	2	96	932
DN1 J	Câpușu Mare - Nădășelu	15	30	0	30	2439	106	314	45	78	97	24	2	3197
DN1 G	Huedin - Zimbor - Tihău	50	66	7	59	1177	56	196	32	45	183	21	7	1813
DN19B	Săcueni - Marghita - Nușfalău	54	57	7	50	2012	114	260	42	169	241	71	11	3053
DN19E	Biharia - Sălard - Chiribiș	39	44	22	22	3958	243	510	86	95	456	140	12	5826
DN1C	Cluj-Napoca - Gherla - Dej - Șomcuta Mare - Baia Mare - Tăuții-Măgherăuș - Seini - Livada - Halmeu	197	61	27	34	8035	362	1343	300	156	1017	279	13	11862
DN19A	Supuru de Jos - Ardud - Satu Mare - Dorolț	51	88	24	64	2707	113	629	114	36	412	85	15	4305
DN1P	Uileacu de Criș - Brusturi - DN19E	23	80	8	72	663	50	95	10	25	111	7	17	1074
DN79A	Vârfurile (DN76) - Ineu - Chișineu-Criș - Vărșand -> Ungaria	127	63	19	44	2199	65	380	66	27	362	99	18	3346
DN19C	Valea lui Mihai - Valea lui Mihai, Vama	9	225	11	214	2239	134	387	36	3	7	53	23	3174
DN79B	Salonta (DN79)- Frontiera Ungaria	12	20	8	12	742	6	107	16	2	2	2	39	950

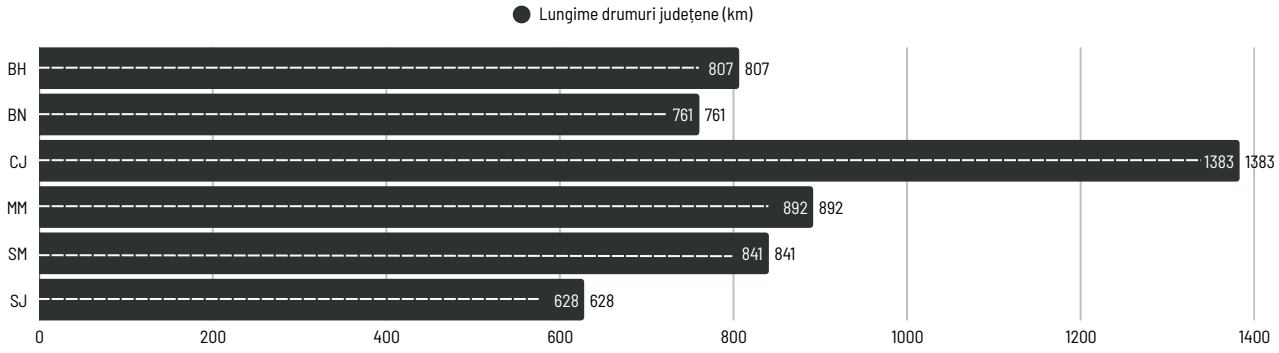
Tabel 4 - Traficul mediu zilnic anual pe drumurile naționale din regiunea Nord-Vest, pe categorii de vehicule (vehicule/zi)



Drumurile județene

Rețeaua de drumuri județene la nivelul Regiunii însumează o lungime totală de 5.310,94 kilometri, asigurând conectivitatea de rang secundar între unitățile administrativ-teritoriale și coridoarele TEN-T. Această distribuție teritorială este fundamentată pe informațiile oficiale centralizate în Registrul drumurilor de interes județean și local, instrument gestionat de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, care reflectă infrastructura aflată în administrarea directă a consiliilor județene. Repartizarea pe cele șase județe evidențiază o concentrare mai pronunțată în județul Cluj, care gestionează cea mai extinsă rețea județeană, cu o valoare de 1.383 kilometri, diferență explicabilă atât prin suprafața administrativă mai amplă, cât și prin necesitatea deservirii unui număr ridicat de localități rurale dispersate. În segmentul median al distribuției se regăsesc județele Maramureș și Satu Mare, cu rețele măsurând 892 kilometri, respectiv 841 kilometri, urmate de județul Bihor cu o infrastructură județeană de 807 kilometri. Județele Bistrița-Năsăud și Sălaj dispun de rețele mai restrânse, înregistrând 761 kilometri și, respectiv, 628 kilometri, aceste variații dimensionale fiind corelate cu dispunerea spațială a rețelei de așezări, dar și cu gradul în care mobilitatea intra-județeană este preluată complementar de rețeaua drumurilor naționale.

5310.94 Km

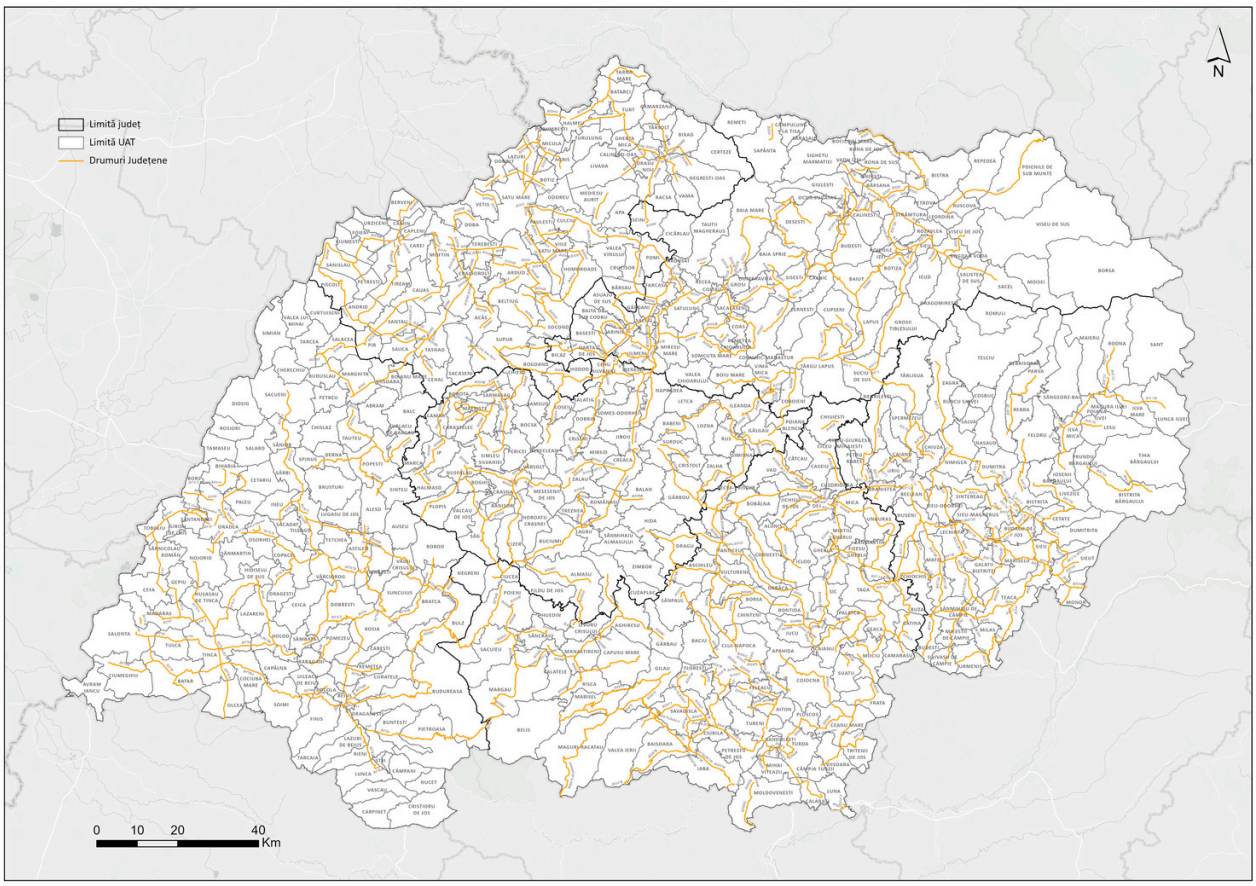


Grafic 10 - Lungimea drumurilor județene, pe județe (km)

La nivel agregat, rețeaua regională de drumuri județene însumează o lungime totală de 5.310,9 km, conform datelor MDLPA, fiind segmentată într-un număr de 222 de tronsoane distincte, identificate prin indicative rutiere unice. Această infrastructură îndeplinește un rol funcțional de bază în preluarea traficului de la nivel comunal și direcționarea acestuia către axele de transport naționale și europene, asigurând totodată conectivitatea între diferitele comunități rurale, polii urbani și coridoarele TEN-T.

Distribuția teritorială a lungimilor rutiere evidențiază o dezvoltare asimetrică între județe, un tipar determinat în mare măsură de întinderea geografică și de particularitățile fiecărui județ în parte.





Harta 12 - Rețeaua de drumuri județene din regiunea Nord-Vest, pe unități administrativ-teritoriale

Județul Cluj administrează cea mai extinsă rețea rutieră județeană, totalizând 1.383 de km structurați pe 61 de sectoare, volum care reprezintă peste un sfert din lungimea întregii infrastructuri județene. Pe poziția secundară se plasează județul Maramureș, care gestionează o rețea de 891,8 kilometri împărțită în 43 de drumuri județene, fiind urmat de județul Satu Mare, cu un total de 840,8 kilometri distribuiți în 35 de sectoare rutiere. Județul Bihor înregistrează o lungime totală de 806,5 km formată din 28 de tronsoane, o configurație care indică o lungime medie per tronson superioară altor județe și sugerează prezența unor rute județene de legătură mai extinse.

În a doua jumătate a structurii regionale se regăsesc județele Bistrița-Năsăud și Sălaj, care gestionează rețele rutiere de dimensiuni mai reduse raportat la totalul regiunii. Județul Bistrița-Năsăud dispune de o infrastructură de 760,7 kilometri împărțită în 27 de sectoare distincte, în timp ce județul Sălaj raportează cea mai mică lungime totală din Regiune, cu 627,9 kilometri și 28 de sectoare rutiere.

Un element tehnic relevant este stadiul de transpunere a traseelor rutiere în format geospațial, monitorizat prin intermediul parametrului de cartografiere GIS. Din totalul celor 222 de sectoare rutiere inventariate, un număr de 150 de tronsoane, reprezentând aproximativ 67,5% din rețeaua regională, figurează ca fiind integrate în sisteme geospațiale, în timp ce 71 de sectoare nu dispun încă de această reprezentare digitală. Județele Cluj și Satu Mare prezintă cel mai avansat grad de mapare, cu 42 și respectiv 27 de drumuri integrate, în timp ce județul Sălaj raportează un stadiu mai redus de digitalizare, având 15 sectoare necartografiate dintr-un total de 28. Aceste informații indică un proces de modernizare a evidențelor cadastrale, a cărui finalizare este necesară pentru eficientizarea planificării intervențiilor și a managementului activelor rutiere.

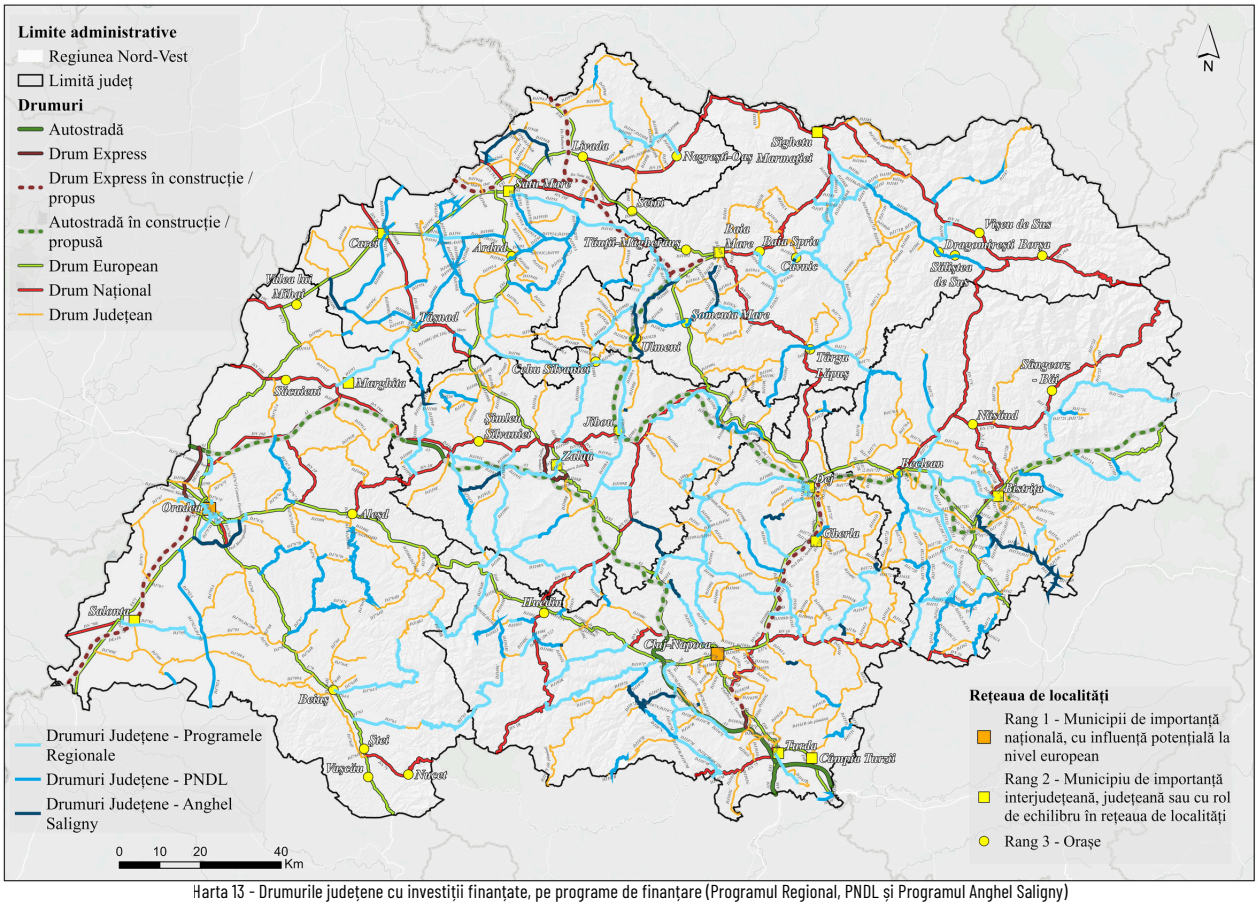
Calculul densității drumurilor județene indică faptul că județul Cluj dispune de cea mai ridicată concentrare de trasee, înregistrând o valoare de 20,7 kilometri de drum județean pentru fiecare 100 de kilometri pătrați de teritoriu. O densitate superioară mediei se observă și în județul Satu Mare, care raportează 19,0 kilometri la 100 de kilometri pătrați, urmat de județul Sălaj cu o densitate de 16,2 kilometri pentru aceeași unitate de suprafață.

La polul opus al acestui indicator spațial se situează județele Bistrița-Năsăud și Maramureș, care prezintă valori apropiate, de 14,2 și, respectiv, 14,1 kilometri la 100 de km2 , în timp ce județul Bihor înregistrează cea mai redusă acoperire relativă, cu 10,6 km de drum județean raportat la suta de km2.

Schimbarea bazei de raportare de la suprafața teritorială la componenta demografică relevă o altă dimensiune a sarcinii administrative și a gradului de deservire, calculând lungimea rețelei disponibile pentru fiecare 10.000 de locuitori rezidenți. Din această perspectivă, județul Sălaj se află pe prima poziție, cu un indicator de 29,5 km de DJ la 10.000 de locuitori, o valoare generată de corelarea unei populații mai restrânse cu necesitatea menținerii unei rețele care să asigure conectivitatea între comunitățile dispersate. O sarcină comparabilă pe cap de locuitor se înregistrează în județele Bistrița-Năsăud și Satu Mare, care raportează 25,7 și, respectiv, 25,4 km pentru fiecare 10.000 de locuitori. În județul Cluj, deși volumul total al rețelei este cel mai ridicat, densitatea demografică superioară echilibrează indicatorul la o valoare de 20,3 km, în timp ce Maramureș și Bihor prezintă cele mai reduse densități raportate la populație, cu 19,7 și, respectiv, 14,6 km la 10.000 de locuitori.

Municipiul Cluj-Napoca funcționează ca cel mai conectat nod al rețelei județene, interceptând șase axe rutiere distincte care asigură legătura zonei metropolitane cu teritoriul adiacent, fiind urmat de municipiul Satu Mare, care reprezintă punctul de convergență pentru cinci trasee județene. O funcție de echilibru teritorial foarte clară este îndeplinită de centrele urbane secundare, precum municipiul Dej în județul Cluj și orașul Tășnad în județul Satu Mare, fiecare funcționând ca punct de intersecție pentru patru drumuri județene distincte. Aceeași capacitate de colectare și distribuție a fluxurilor locale este vizibilă în municipiul Bistrița, care concentrează patru trasee, dar și la nivelul unor comune cu poziție de intersecție strategică, cum sunt Socond sau Acâș în județul Satu Mare, Cehu Silvaniei în județul Sălaj și Bogdan Vodă în județul Maramureș, fiecare deservind câte trei sau patru direcții de deplasare. Aceste localități acționează ca elemente de sprijin în arhitectura mobilității regionale, facilitând preluarea traficului din zonele rurale și inserția acestuia pe axele rutiere de rang superior.

Investiții finanțate pentru drumurile județene

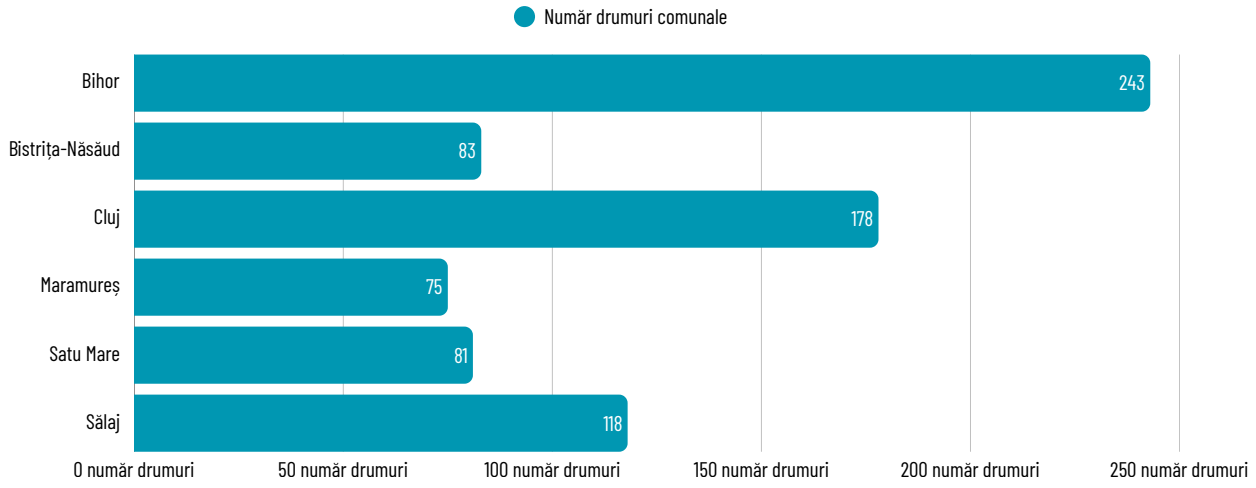


Harta 13 - Drumurile județene cu investiții finanțate, pe programe de finanțare (Programul Regional, PNDL și Programul Anghel Saligny)

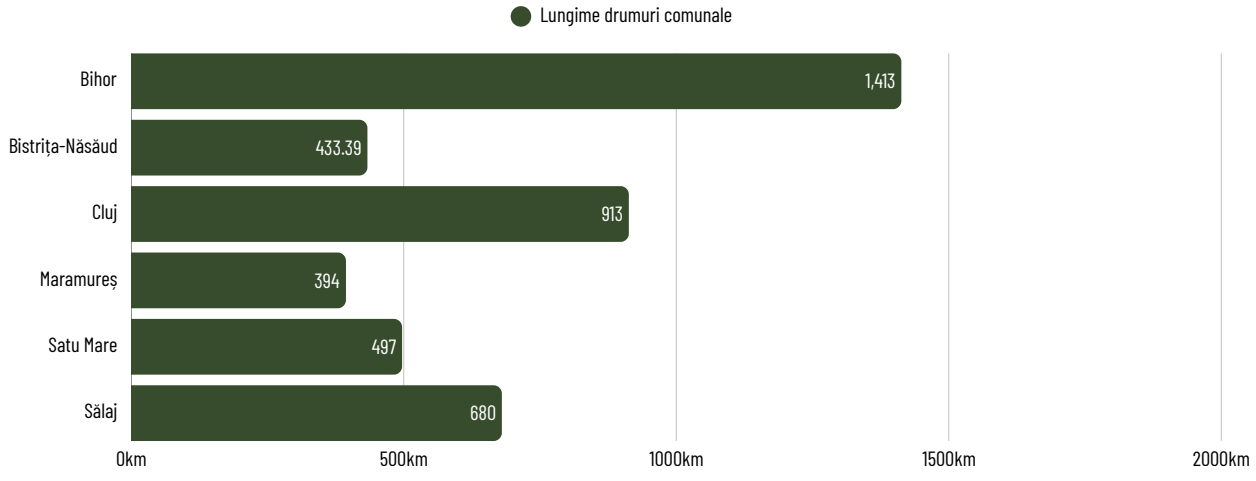
Analiza distribuției spațiale a investițiilor în rețeaua de drumuri județene, conform hărții, reflectă o finanțare complementară, structurată pe trei instrumente: Programele Regionale, PNDL și Programul de Investiții „Anghel Saligny". Intervențiile susținute prin Programele Regionale sunt concentrate pe axele strategice de conectivitate interjudețeană și pe coridoarele care asigură legături directe cu polii urbani de rang 1 și 2, având rolul de a prelua fluxurile principale de mobilitate intra-regională și de a facilita joncțiunea cu infrastructura rutieră majoră de tip transregio. În complementaritate, segmentele de infrastructură modernizate prin programe naționale prezintă o dispunere orientată către acoperirea deficitului de accesibilitate la nivel micro-regional.

Aceste programe guvernamentale deservesc preponderent rețeaua de localități de rang 3 și unitățile UAT rurale, funcționând ca trasee colectoare care integrează comunitățile din zonele periferice în trama rutieră principală, inclusiv către viitoarele noduri ale autostrăzilor și drumurilor expres propuse sau aflate în construcție. La nivelul spațial al regiunii, județele Bihor, Sălaj și Cluj înregistrează o densitate integrată a acestor intervenții locale care sprijină direct coeziunea teritorială internă, în timp ce în județele cu un relief mai restrictiv, precum Maramureș și Bistrița-Năsăud, investițiile cumulate asigură penetrarea zonelor montane sau depresionare izolate.

Drumurile comunale



Grafic 11 - Numărul drumurilor comunale pe județe în Regiunea Nord-Vest

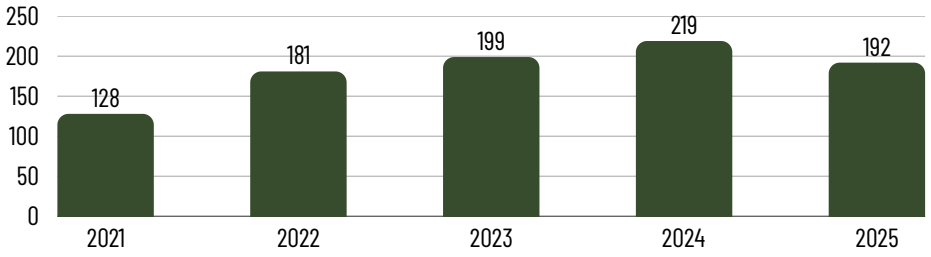


Grafic 12 - Lungimea drumurilor comunale pe județe în Regiunea Nord-Vest

Transporturile rutiere

Curse ocazionale

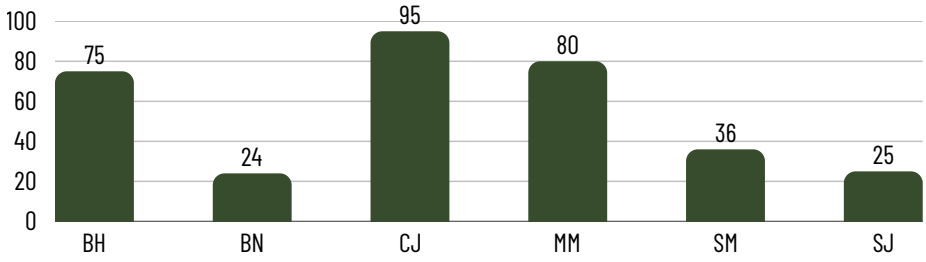
Analiza segmentului de curse ocazionale din regiune indică o traiectorie de consolidare pe parcursul intervalului 2021–2025, marcată de o dinamică fluctuantă a numărului de operatori activi. După declinul inițial asociat restricțiilor de mobilitate, numărul companiilor distincte care dețin cel puțin un document valabil a crescut constant de la 128 în 2021 la un vârf de 219 în anul 2024, înregistrând ulterior o ajustare la 192 în 2025.



Grafic 13 - Numărul companiilor active în transportul rutier ocazional de persoane, 2021-2025

Faptul că pe parcursul celor cinci ani au fost identificate 335 de companii distincte, în timp ce numărul mediu anual se situează în jurul a 180–200 de unități, reflectă o rată de rotație a operatorilor în această piață. Această diferență arată existența unui nucleu stabil, completat de entități a căror activitate pe segmentul curselor ocazionale este episodică, fiind activată sau suspendată în funcție de contracte sezoniere, oportunități turistice sau servicii de transport dedicat pentru personalul .

Din punct de vedere al distribuției teritoriale 3 județe dețin aproximativ 75% din totalul operatorilor unici înregistrați în regiune. Județul Cluj se situează pe primul loc cu 28,4% din companiilr distincte , urmat îndeaproape de Maramureș 23,9% și Bihor cu 22,4%. La polul opus, județele Satu Mare , Sălaj și Bistrița-Năsăud prezintă o densitate semnificativ mai redusă a parcului de operatori licențiați pentru transport ocazional. Această ierarhizare poate reflecta mărimea populației, volumul activității economice județene și specificul cererii locale de mobilitate.



Grafic 14 - Numărul companiilor de transport ocazional de persoane, pe județe, cumulat 2021-2025

Analiza la nivel de UAT arată faptul că Municipiul Cluj-Napoca grupează peste jumătate din operatorii județeni 52 din 95, iar Oradea concentrează mai mult de o treime din firmele bihorene 28 din 75. În contrast, județul Maramureș se distinge printr-un model dispersat teritorial, deși Baia Mare reprezintă cel mai important pol local cu 25 de firme, restul de 55 de companii activează în Sighetu Marmației și Borșa , precum și în comunități rurale. Această configurație poate fi corelată direct cu relieful, cererea generată de turismul montan și cultural, dar și cu necesitățile de transport neregulat transfrontalier sau interurban.

Amprenta teritorială totală acoperă 126 de localități, prezența operatorilor în centre secundare precum Dej sau în comune periurbane precum Biharia semnalează o adaptare a bazei de garare și operare la costurile logistice reduse din proximitatea nodurilor de transport.

** Companiile active în mai multe județe sunt numărate în fiecare; unic la nivel de regiune = 335.*

Județ	Localitate	Companii
CJ	CLUJ NAPOCA	52
BH	ORADEA	28
MM	BAIA MARE	25
SM	SATU MARE	21
BN	BISTRITA	13
SJ	ZALAU	10
CJ	DEJ	6
MM	BORSA	5
MM	SIGHETU MARMATIEI	5
BH	BIHARIA	4

Tabel 5 - Distribuția companiilor de transport ocazional de persoane pe județe și pe unități administrativ-teritoriale, cumulat 2021-2025

Autogări

Perioada 2021-2025 indică eliberarea unui număr cumulat de 78 de licențe pentru autogări, această valoare corespunde, în termeni de acoperire reală, unui număr de 45 de autogări fizice distincte, care au fost identificate prin corelarea codului fiscal cu adresa de operare. Gestionarea acestor spații destinate transportului de persoane este realizată de un număr restrâns de actori, piața fiind deservită în total de 24 de entități operatoare. Distribuția anuală a emiterilor de licențe arată o evoluție asimetrică în intervalul analizat, debutând cu 15 licențe eliberate în 2021, crescând până la un nivel de 28 de licențe în 2023, pentru ca apoi să înregistreze o scădere la 8 licențe în 2024 și 7 licențe în anul 2025. Această reducere recentă a volumului de documente nou emise se explică prin caracterul multianual al valabilității licențelor de autogară, reprezentând un efect administrativ al ciclului de reînnoire, și nu neapărat o restrângere efectivă a rețelei operaționale.

Indicator	2021	2022	2023	2024	2025	CUMULAT 21-25
Licențe autogară emise	15	20	28	8	7	78

Tabel 6 - Numărul licențelor acordate pentru autogări acordate în 2021-2025

Din perspectivă teritorială, infrastructura pentru transportul rutier de persoane prezintă o concentrare evidentă în județul Cluj, care înregistrează 30 dintre cele 78 de licențe emise la nivel regional pe parcursul celor cinci ani. Restul regiunii prezintă o densitate mai redusă a acestor facilități, cu 13 licențe cumulate în județele Bihor și Sălaj, urmate de județul Satu Mare cu 10 licențe, Maramureș cu 7 licențe și Bistrița-Năsăud cu 5 licențe eliberate.



Numărul general redus de autogări, coroborat cu emiterile aflate în scădere pe fondul valabilității extinse, indică un nivel limitat de dezvoltare a infrastructurii fizice destinate transportului public rutier. Această configurație a pieței semnalează faptul că investițiile private au o capacitate redusă de a acoperi uniform necesitățile de mobilitate la nivel teritorial, context care sugerează utilitatea unor intervenții din sfera investițiilor publice pentru a asigura o deservire echilibrată a comunităților acolo unde mecanismele de piață nu generează infrastructură.

Cod	Județ	2021	2022	2023	2024	2025	Total
BH	Bihor	8	1	3	0	1	13
BN	Bistrița-Năsăud	3	1	0	1	0	5
CJ	Cluj	4	7	10	4	5	30
MM	Maramureș	0	2	3	1	1	7
SJ	Sălaj	0	6	6	1	0	13
SM	Satu Mare	0	3	6	1	0	10
	TOTAL NV	**15**	**20**	**28**	**8**	**7**	**78**

Tabel 7 - Numărul de licențe acordate pe autogări pe județe în 2021-2025

Licențe de traseu

Intervalul 2021–2025, indică eliberarea unui volum total de 544 de astfel de licențe de către autoritatea competentă. Dinamica emiterilor evidențiază un tipar fluctuant de-a lungul celor cinci ani analizați, pornind de la un nivel inițial de 44 de licențe în 2021 și atingând un nivel maxim de 210 licențe înregistrat în anul 2025. Această concentrare a emiterilor în ultimul an al perioadei de referință reflectă cel mai probabil particularitățile ciclului administrativ de valabilitate și reînnoire a documentelor de transport la nivelul operatorilor regionali.

Cod	Județ	2021	2022	2023	2024	2025	Total
BH	Bihor	0	0	42	0	28	70
BN	Bistrița-Năsăud	11	26	7	6	23	73
CJ	Cluj	24	44	50	45	82	245
MM	Maramureș	4	3	1	0	18	26
SJ	Sălaj	4	12	2	36	45	99
SM	Satu Mare	1	6	8	2	14	31
	TOTAL NV	**44**	**91**	**110**	**89**	**210**	**544**

Tabel 8 - Licențele de traseu eliberate în transportul rutier de persoane, pe județe, 2021-2025

Din perspectivă teritorială, distribuția licențelor de traseu interjudețean denotă o concentrare în județul Cluj generând aproape jumătate din volumul total regional, cu 245 de licențe emise. Această centralizare este urmată la o distanță considerabilă de județul Sălaj, care a înregistrat 99 de licențe, și de județele Bistrița-Năsăud și Bihor, cu 73, respectiv 70 de licențe eliberate pe parcursul celor cinci ani, județele Satu Mare și Maramureș, care prezintă cele mai scăzute valori de la nivelul regiunii, cumulând 31 și, respectiv, 26 de licențe de traseu interjudețean.

În ceea ce privește structura concurențială a pieței, datele relevă un grad ridicat de concentrare la nivelul operatorilor economici implicați în prestarea acestor servicii regulate. Dintr-un total de 43 de companii active identificate la nivel regional pe acest segment, primele trei clasate controlează împreună aproximativ 41% din portofoliul total de licențe de traseu emise. Liderul pieței regionale este compania TUR CENTO TRANS SRL din județul Sălaj, care deține 89 de licențe, reprezentând o cotă de 16,4% din total, fiind urmată de CDI TRANSPORT INTERN SI INTERNATIONAL SRL FILIALA ORADEA din județul Bihor, cu 70 de licențe și o cotă de 12,9%, precum și de COSTRANS IMPORT EXPORT SRL din Cluj, cu 65 de licențe și o pondere de 11,9%. Această configurație indică o piață consolidată în jurul unor operatori principali de dimensiuni mari, capabili să susțină și să gestioneze rețele extinse de mobilitate la nivel interjudețean.

nr.	Companie	Județ	Licențe	Cotă %
1	TUR CENTO TRANS SRL	SJ	89	16.40%
2	CDI TRANSPORT INTERN SI INTERNATIONAL SRL FILIALA ORADEA	BH	70	12.90%
3	COSTRANS IMPORT EXPORT SRL	CJ	65	11.90%
4	TRANSMIXT SA	BN	42	7.70%
5	FELDIBERC TRANS SRL	CJ	35	6.40%
6	FANY PRESTARI SERVICII SRL	CJ	32	5.90%
7	BENIDORM TRANS SRL	CJ	23	4.20%
8	NIPRAROM PRODSERV SRL	BN	16	2.90%
9	MISI 99 EXIM SRL	CJ	14	2.60%
10	TOURS CLAUS SRL	CJ	14	2.60%

Tabel 9 - Primele 10 companii după numărul de licențe de traseu deținute în regiunea Nord-Vest, 2021-2025

Transport alternativ

Analiza segmentului de transport alternativ indică o dezvoltare susținută pe parcursul intervalului 2021–2025, serviciile de tip Uber sau Bolt devenind o componentă a mobilității urbane. Potrivit datelor raportate, autorizațiile de transport, care reprezintă licența operatorului cu o valabilitate de trei ani, au înregistrat o creștere constantă de la 287 emise în anul 2021, la 2.051 în anul 2025. La nivel agregat, stocul valabil de autorizații pentru perioada 2023–2025 însumează 4.323 de documente, dintr-un total cumulat de 5.358 de eliberări pe parcursul celor cinci ani. Din perspectivă teritorială, cererea pentru acest tip de servicii este ancorată în mediul urban, municipiul Cluj-Napoca dominând piața regională cu 2.574 de autorizații cumulate, urmat de municipiul Oradea cu 1.421 de documente eliberate, în timp ce restul centrelor urbane precum Baia Mare, Bistrița sau Satu Mare raportează valori cuprinse între 275 și 358 de unități.



Grafic 15 - Autorizațiile de transport alternativ valabile în 2025, pe județe

Cod	Județ	2021	2022	2023	2024	2025	Total	Valabile 23-25
BH	Bihor	49	229	314	355	570	1.517	**1.239**
BN	Bistrița-Năsăud	1	31	86	77	127	322	**290**
CJ	Cluj	232	437	518	634	999	2.82	**2.151**
MM	Maramureș	4	51	81	85	156	377	**322**
SJ	Sălaj	1	0	2	1	40	44	**43**
SM	Satu Mare	0	0	0	119	159	278	**278**
	TOTAL NV	**287**	**748**	**1.001**	**1.271**	**2.051**	**5.358**	**4.323**

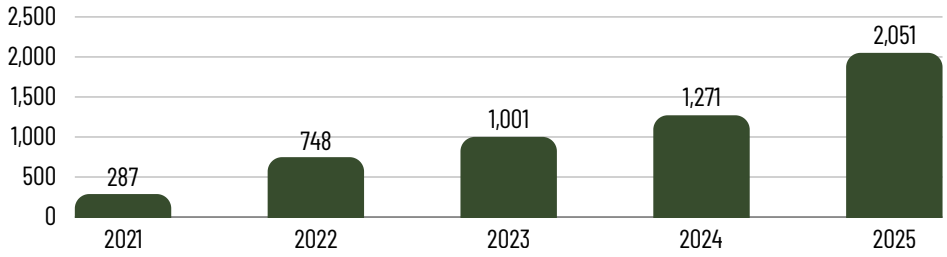
Tabel 10 - utorizațiile de transport alternativ eliberate, pe județe, 2021-2025

În ceea ce privește structura organizatorică a operatorilor de transport alternativ, datele referitoare la cele 4.791 de entități distincte ilustrează o distribuție echilibrată între SRL și PFA. Societățile cu răspundere limitată reprezintă 54,4% din totalul pieței, cumulând 2.608 entități, ceea ce sugerează prezența unor baze de operare administrate sub formă de flote. În același timp, persoanele fizice autorizate dețin o pondere de 43,1%, cu 2.064 de entități înregistrate, aspect care reflectă o participare ridicată a șoferilor individuali care prestează servicii în regim independent. Restul formelor de organizare juridică, incluzând întreprinderile individuale și cele familiale, au o prezență redusă, însumând doar 2,5% din totalul pieței regionale.

Formă juridică	Nr. entități	Pondere %
SRL	2.608	54.40%
PFA / Persoană fizică autorizată	2.064	43.10%
Întreprindere individuală (II)	108	2.30%
Întreprindere familială (IF)	10	0.20%
Altele/neclasificat	1	0.00%

Tabel 11 - Operatorii de transport alternativ, după forma juridică, 2021-2025

Evoluția parcului auto destinat transportului alternativ, cuantificat prin numărul de copii conforme cu valabilitate de un an, confirmă tendința de extindere a acestui sector de mobilitate la nivelul regiunii. Numărul de autovehicule raportate a avansat de la 1.903 unități în anul 2021 la 4.909 unități în anul 2025, această ultimă valoare reprezentând totodată numărul de mașini efectiv active pentru anul respectiv. Distribuția acestui parc auto urmează harta emiterilor de autorizații, județul Cluj concentrând peste jumătate din capacitatea de transport cu 2.493 de autovehicule active în 2025, fiind urmat de județul Bihor cu un volum de 1.250 de copii conforme valabile. Aceste date indică o orientare a resurselor de transport alternativ către județele cu o cerere susținută, în timp ce restul teritoriului regional, reprezentat de județele Maramureș, Satu Mare, Bistrița-Năsăud și Sălaj, cumulează un parc auto activ de aproximativ 1.166 de unități.



Grafic 16 - Numărul autorizațiilor de transport alternativ eliberate anual, 2021-2025

Analiza distribuției teritoriale a autorizațiilor de transport alternativ la nivel de localitate evidențiază o ierarhie structurată predominant în jurul principalelor centre urbane și a zonelor metropolitane adiacente , Municipiul Cluj-Napoca se conturează drept polul principal pentru operatorii din această categorie, cumulând 2.574 de autorizații, fiind urmat de municipiul Oradea cu un volum de 1.421, ceea ce reflectă o corelație directă între cererea pentru servicii de mobilitate și concentrarea demografică și economică. Următorul palier este format din celelalte reședințe de județ, care prezintă valori mai reduse, respectiv Baia Mare cu 358 de autorizații, Bistrița cu 320, Satu Mare cu 275 și Zalău cu un nivel de 41. Un element relevant din perspectiva analizei și planificării spațiale îl constituie prezența în această ierarhie a unor localități situate în zonele periurbane, precum comuna Florești din județul Cluj, care raportează 146 de autorizații, o valoare superioară municipiului Zalău, și localitatea Sântandrei din județul Bihor, cu 22 de autorizații. Această configurație indică o extindere a ariei de operare și o interconectare funcțională dezvoltată pentru deservirea fluxurilor constante de deplasare, evidențiind integrarea serviciilor de transport alternativ dincolo de limitele administrative stricte ale municipiilor mari.

Județ	Localitate	Autorizații în perioada analizată
CJ	CLUJ NAPOCA	2.574
BH	ORADEA	1.421
MM	BAIA MARE	358
BN	BISTRITA	320
SM	SATU MARE	275
CJ	FLORESTI	146
SJ	ZALAU	41
BH	SANTANDREI	22

Tabel 12 - Localitățile cu cele mai multe autorizații de transport alternativ, 2021-2025

Analiza distribuției teritoriale a autorizațiilor de transport alternativ la nivel de localitate evidențiază o ierarhie structurată predominant în jurul principalelor centre urbane și a zonelor metropolitane adiacente, Municipiul Cluj-Napoca se conturează drept polul principal pentru operatorii din această categorie, cumulând 2.574 de autorizații, fiind urmat de municipiul Oradea cu un volum de 1.421, ceea ce reflectă o corelație directă între cererea pentru servicii de mobilitate și concentrarea demografică și economică. Următorul palier este format din celelalte reședințe de județ, care prezintă valori mai reduse, respectiv Baia Mare cu 358 de autorizații, Bistrița cu 320, Satu Mare cu 275 și Zalău cu un nivel de 41. Un element relevant din perspectiva analizei și planificării spațiale îl constituie prezența în această ierarhie a unor localități situate în zonele periurbane, precum comuna Florești din județul Cluj, care raportează 146 de autorizații, o valoare superioară municipiului Zalău, și localitatea Sântandrei din județul Bihor, cu 22 de autorizații. Această configurație indică o extindere a ariei de operare și o interconectare funcțională dezvoltată pentru deservirea fluxurilor constante de deplasare, evidențiind integrarea serviciilor de transport alternativ dincolo de limitele administrative stricte ale municipiilor mari.

Transport în cont propriu

Analiza segmentului de transport rutier în cont propriu, raportată la intervalul 2021–2025, indică o evoluție a numărului de certificate de transport eliberate, documente care dispun de o valabilitate administrativă de trei ani. La nivel regional, volumul anual de certificate noi a avansat de la 24 de unități înregistrate în anul 2021, la 121 de documente emise în anul 2025. Calculul stocului valabil pentru perioada 2023–2025 relevă existența a 226 de certificate active la nivelul întregii regiuni. Distribuția teritorială arată că județul Cluj înregistrează 53 de certificate valabile, județele Maramureș 50 și Bihor cu 48 de autorizații, în timp ce județele Bistrița-Năsăud, Satu Mare și Sălaj prezintă volume mai reduse, respectiv 29, 24 și 22 de certificate active.

Cod	Județ	2021	2022	2023	2024	2025	Total	Valabile 23-25
BH	Bihor	8	7	6	12	30	63	**48**
BN	Bistrița-Năsăud	5	6	12	5	12	40	**29**
CJ	Cluj	6	19	15	10	28	78	**53**
MM	Maramureș	2	6	18	6	26	58	**50**
SJ	Sălaj	1	7	4	3	15	30	**22**
SM	Satu Mare	2	5	3	11	10	31	**24**
	TOTAL NV	**24**	**50**	**58**	**47**	**121**	**300**	**226**

Tabel 13 - Certificatele de transport în cont propriu eliberate, pe județe, 2021-2025

Din perspectiva capacității logistice efective, cuantificată prin numărul de copii conforme cu valabilitate de un an, datele reflectă un total de 848 de autovehicule active la nivelul anului 2025 în întreaga regiune. Această resursă de transport este concentrată cu precădere în județele Cluj și Maramureș, care raportează 304 și, respectiv, 253 de unități active, urmate de județul Bihor cu un parc auto de 103 autovehicule, în timp ce județele Bistrița-Năsăud, Sălaj și Satu Mare înregistrează 72, 64 și, respectiv, 52 de mașini operaționale.

Cod	Județ	2021	2022	2023	2024	2025	Total
BH	Bihor	263	277	89	70	103	802
BN	Bistrița-Năsăud	176	173	70	43	72	534
CJ	Cluj	431	433	236	252	304	1.656
MM	Maramureș	232	305	229	224	253	1.243
SJ	Sălaj	21	35	21	12	64	153
SM	Satu Mare	217	159	50	67	52	545
	TOTAL NV	**1.34**	**1.382**	**695**	**668**	**848**	**4.933**

Tabel 14 - Copiile conforme eliberate pentru vehiculele de transport în cont propriu, pe județe, 2021-2025

Distribuția la nivel de localități, calculată prin cumularea emiterilor din toți cei cinci ani de raportare, confirmă centrarea parcului auto în principalele reședințe de județ, municipiul Cluj-Napoca totalizând 1.317 copii conforme, secondat de Baia Mare cu 624 de unități, Oradea cu 467 de unități și Bistrița cu 129 de unități.

Alături de acești centri urbani principali, evidențele indică prezența infrastructurii de garare și operare și în localități secundare sau periurbane, remarcându-se localitatea Sânnicoara din județul Cluj cu 124 de unități, Herina din județul Bistrița-Năsăud cu 109 unități și Vetiș din județul Satu Mare cu 102 copii conforme.

Județ	Localitate	Copii conforme
CJ	CLUJ NAPOCA	1.317
MM	BAIA MARE	624
BH	ORADEA	467
BN	BISTRITA	129
CJ	SANNICOARA	124
SM	SATU MARE	123
BN	HERINA	109
SM	VETIS	102

Tabel 15 - Localitățile cu cele mai multe copii conforme pentru transportul în cont propriu, cumulat 2021-2025

Transport în regim de închiriere

Transportul rutier în regim de închiriere, pentru intervalul 2021–2025, indică un segment de piață cu dimensiuni reduse și o activitate operațională care s-a diminuat în timp. În ceea ce privește autorizațiile emise, care dețin o valabilitate administrativă de trei ani, se observă un nivel scăzut de eliberări anuale, variind de la 16 în anul 2021 la un maxim de 19 în 2025, aspect care generează un stoc valabil pentru perioada 2023–2025 de 41 de autorizații la nivelul întregii regiuni. Distribuția acestui stoc de autorizații active arată o prezență ușor superioară în județul Bihor, cu 13 documente, urmat de județele Cluj și Satu Mare, fiecare raportând câte 8 autorizații valabile, în timp ce județul Maramureș înregistrează 7 documente, Bistrița-Năsăud 5 documente, iar județul Sălaj nu figurează cu nicio autorizație activă în această perioadă specifică.

Cod	Județ	2021	2022	2023	2024	2025	Total	Valabile 23-25
BH	Bihor	3	2	5	3	5	18	**13**
BN	Bistrița-Năsăud	3	4	2	0	3	12	**5**
CJ	Cluj	6	0	1	2	5	14	**8**
MM	Maramureș	1	0	3	1	3	8	**7**
SJ	Sălaj	1	0	0	0	0	1	**0**
SM	Satu Mare	2	0	2	3	3	10	**8**
	TOTAL NV	**16**	**6**	**13**	**9**	**19**	**63**	**41**

Tabel 16 - Licențele de transport în regim de închiriere eliberate, pe județe, 2021-2025

Din perspectiva resurselor tehnice utilizate efectiv, cuantificate prin numărul copiilor conforme care au o valabilitate de un an, datele reflectă o contracție a parcului auto destinat acestui tip de serviciu pe parcursul celor cinci ani analizați. Volumul de autovehicule a coborât de la un nivel de 233 de unități înregistrat în anul 2021, la doar 53 de mașini considerate active în anul 2025. Această resursă logistică restrânsă de 53 de autovehicule este distribuită neuniform la nivel regional, județele Bihor și Bistrița-Năsăud deținând ponderea principală cu câte 17 unități fiecare, urmate de județul Satu Mare cu 9 mașini, în timp ce județele Cluj și Maramureș raportează câte 5 autovehicule active, iar județul Sălaj nu înregistrează nicio unitate operațională pentru anul curent de referință.

Județ	Localitate	Copii conforme
BN	BISTRITA	153
BN	REBRISOARA	82
SM	SATU MARE	69
CJ	CLUJ NAPOCA	35
BH	ORADEA	30
BH	BEIUS	22
BN	SIEU MAGHERUS	22
CJ	GHERLA	21

Tabel 17 - Localitățile cu cele mai multe copii conforme pentru transportul în regim de închiriere, cumulat 2021-2025

Transport rutier internațional de marfă

Analiza datelor privind transportul rutier internațional de marfă relevă faptul că acest segment reprezintă categoria cu cel mai mare volum de activitate din regiune. Din perspectiva licențelor comunitare, care beneficiază de o valabilitate administrativă de trei ani, se înregistrează un stoc valabil de 4.474 pentru perioada 2023–2025, dintr-un total cumulat de 8.128 de emiteri pe parcursul celor cinci ani analizați. Repartiția teritorială a acestor licențe active indică o concentrare a operatorilor economici în județul Bihor, cu 1.298 de licențe, și în județul Cluj, cu 1.005 licențe, urmate de județele Maramureș și Bistrița-Năsăud cu 810, respectiv 594 de documente. Județele Sălaj și Satu Mare prezintă un număr mai redus de licențe comunitare valide, înregistrând 429 și, respectiv, 338 de unități. Evoluția emiterilor anuale arată o creștere de la 955 de licențe în anul 2021 la 1.457 în anul 2025, cu un vârf de 2.699 de documente eliberate în anul 2022, aspect care reflectă ciclicitatea reînnoirii documentațiilor de transport.

Cod	Județ	2021	2022	2023	2024	2025	Total	Valabile 23-25
BH	Bihor	280	866	491	381	426	2.444	**1.298**
BN	Bistrița-Năsăud	119	240	221	172	201	953	**594**
CJ	Cluj	198	778	390	286	329	1.981	**1.005**
MM	Maramureș	206	377	294	265	251	1.393	**810**
SJ	Sălaj	81	203	133	154	142	713	**429**
SM	Satu Mare	71	235	134	96	108	644	**338**
	TOTAL NV	**955**	**2.699**	**1.663**	**1.354**	**1.457**	**8.128**	**4.474**

Tabel 18 - Licențele comunitare pentru transportul rutier internațional de marfă eliberate, pe județe, 2021-2025

În ceea ce privește capacitatea operațională efectivă, evaluată prin intermediul copiilor conforme cu valabilitate de un an aferente fiecărui autovehicul, datele confirmă dimensiunea acestui sector logistic, totalizând 32.889 de mașini active la nivelul anului 2025. Distribuția parcului auto pe județe menține aceeași ierarhie observată în cazul licențelor, județul Bihor situându-se pe prima poziție cu 10.705 autovehicule active, urmat de județul Cluj cu 8.481 de unități și județul Maramureș cu un parc operațional de 5.387 de mașini. Restul capacității de transport este asigurat de județele Bistrița-Năsăud, cu 3.460 de unități, Satu Mare, cu 2.583 de mașini, și Sălaj, care raportează 2.273 de autovehicule active în ultimul an analizat. Cumularea emiterilor pe întregul interval de cinci ani, care atinge 155.254 de documente, ilustrează constanța activității de transport rutier de marfă la nivel regional.

Cod	Județ	2021	2022	2023	2024	2025	Total
BH	Bihor	8.061	10.905	10.953	10.437	10.705	51.061
BN	Bistrița-Năsăud	2.547	2.896	3.075	3.151	3.46	15.129
CJ	Cluj	6.68	8.339	8.096	7.712	8.481	39.308
MM	Maramureș	4.501	5.294	5.32	5.291	5.387	25.793
SJ	Sălaj	2.089	2.254	2.268	2.321	2.273	11.205
SM	Satu Mare	2.113	2.726	2.662	2.674	2.583	12.758
	TOTAL NV	**25.991**	**32.414**	**32.374**	**31.586**	**32.889**	**155.254**

Tabel 19 - Copiile conforme ale licențelor comunitare eliberate, pe județe, 2021-2025

Structura teritorială la nivel de localități, bazată pe emiterile cumulate de copii conforme din perioada 2021–2025, evidențiază polarizarea activității logistice în Municipiul Oradea, care domină această ierarhie cu 26.381 de copii conforme, municipiul Cluj-Napoca, cu 19.668 , în timp ce Baia Mare, Satu Mare, Bistrița și Zalău raportează volume cuprinse între 4.142 și 9.402 unități. Totodată, prezența unor localități precum Turda, cu 2.852 de documente, și a punctelor de frontieră precum Borș, care înregistrează 2.433 de copii conforme, indică orientarea infrastructurii de operare către rutele europene de tranzit și conectivitate internațională.

Județ	Localitate	Copii conforme	Județ	Localitate	Copii conforme
BH	ORADEA	26.381	BN	BISTRITA	4.402
CJ	CLUJ NAPOCA	19.668	SJ	ZALAU	4.142
MM	BAIA MARE	9.402	CJ	TURDA	2.852
SM	SATU MARE	5.029	BH	BORS	2.433

Tabel 20 - Localitățile cu cele mai multe copii conforme pentru transportul rutier internațional de marfă, cumulat 2021-2025

Transport rutier internațional de persoane

Analiza segmentului dedicat transportului rutier internațional de persoane indică o dinamică moderată a emiterilor de documente administrative în intervalul 2021–2025. Potrivit datelor referitoare la licențele de transport, care dispun de o valabilitate de trei ani, se observă constituirea unui stoc valabil de 196 de documente pentru perioada 2023–2025, dintr-un total de 300 de eliberări înregistrate pe parcursul celor cinci ani. Repartiția teritorială a acestor licențe active evidențiază o concentrare în județele Cluj, cu 56 de licențe, și Bihor, cu 52 de licențe, urmate de județul Maramureș cu 30 de unități aprobate. Județele Satu Mare, Sălaj și Bistrița-Năsăud prezintă un profil de operare mai redus pe acest segment, înregistrând un număr de 23, 18 și, respectiv, 17 licențe valabile. Distribuția anuală arată un volum maxim de 77 de eliberări în anul 2022, urmat de o stabilizare în jurul valorii de 60–69 de licențe în anii următori, reflectând un ritm constant de reînnoire a documentațiilor de către operatorii economici.

Cod	Județ	2021	2022	2023	2024	2025	Total	Valabile 23-25
BH	Bihor	6	14	16	15	21	72	**52**
BN	Bistrița-Năsăud	3	3	7	5	5	23	**17**
CJ	Cluj	5	28	25	17	14	89	**56**
MM	Maramureș	6	18	7	12	11	54	**30**
SJ	Sălaj	2	9	4	9	5	29	**18**
SM	Satu Mare	5	5	10	7	6	33	**23**
	TOTAL NV	**27**	**77**	**69**	**65**	**62**	**300**	**196**

Tabel 21 - Licențele pentru transportul rutier internațional de persoane eliberate, pe județe, 2021-2025

Din perspectiva resurselor logistice alocate acestui tip de serviciu, evaluarea copiilor conforme cu valabilitate de un an arată o capacitate operațională care s-a consolidat pe parcursul perioadei analizate, atingând un nivel de 3.390 de autovehicule active în anul 2025. Dinamica parcului auto indică o creștere de la 2.637 de unități în 2021 la 3.270 în 2022, urmată de o menținere în jurul valorii de 3.300 de mașini în anii recenți, ceea ce sugerează o maturizare a cererii pentru cursele externe de pasageri. Distribuția teritorială a flotei active în 2025 urmează un tipar similar cu cel al licențelor, județul Bihor raportând 913 autovehicule, iar județul Cluj înregistrând 900 de unități operaționale. Următoarele poziții sunt ocupate de județele Maramureș cu 619 mașini, Bistrița-Năsăud cu 384 de mașini și Satu Mare cu 340 de mașini, în timp ce județul Sălaj dispune de cel mai redus parc auto dedicat acestui segment, totalizând 234 de copii conforme.

Cod	Județ	2021	2022	2023	2024	2025	Total
BH	Bihor	705	812	889	896	913	4.215
BN	Bistrița-Năsăud	344	408	381	360	384	1.877
CJ	Cluj	590	849	901	815	900	4.055
MM	Maramureș	521	614	610	613	619	2.977
SJ	Sălaj	192	226	215	206	234	1.073
SM	Satu Mare	285	361	347	416	340	1.749
	TOTAL NV	**2.637**	**3.27**	**3.343**	**3.306**	**3.39**	**15.946**

Tabel 22 - Copiile conforme pentru transportul rutier internațional de persoane eliberate, pe județe, 2021-2025

Dispunerea teritorială la nivel de localități, fundamentată pe volumul cumulat al copiilor conforme din intervalul 2021–2025, confirmă centrarea logisticii de transport internațional de persoane în reședințele de județ, Municipiul Cluj-Napoca se situează pe prima poziție, cu un total de 2.547 de documente eliberate, fiind urmat de Oradea, cu 1.999 de unități, Bistrița, cu 1.218 unități, Baia Mare, cu 1.070 de unități, și Satu Mare, cu 991 de copii conforme. Ierarhia este completată de municipiul Zalău cu 487 de unități și de centre urbane secundare precum Dej cu 420 de unități, alături de care se distinge prezența comunei Nojorid din județul Bihor, care cumulează 355 de autovehicule.

Județ	Localitate	Copii conforme	Județ	Localitate	Copii conforme
CJ	CLUJ NAPOCA	2.547	SM	SATU MARE	991
BH	ORADEA	1.999	SJ	ZALAU	487
BN	BISTRITA	1.218	CJ	DEJ	420
MM	BAIA MARE	1.07	BH	NOJORID	355

Tabel 23 - Localitățile cu cele mai multe copii conforme pentru transportul rutier internațional de persoane, cumulat 2021-2025

Transport școlar

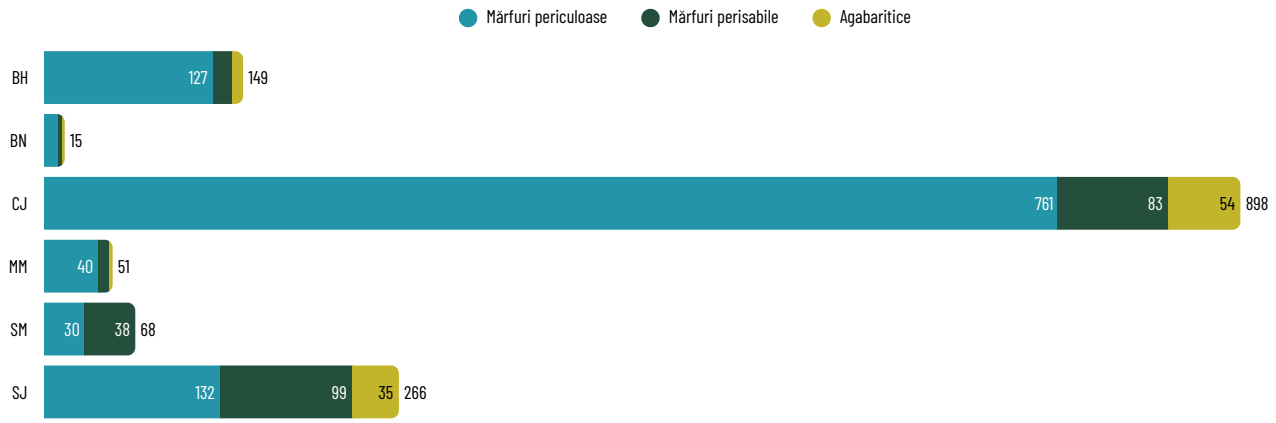
Transportul școlar evidențiază o infrastructură operațională de dimensiuni reduse, dar cu o importanță specifică pentru asigurarea accesibilității educaționale la nivelul comunităților locale. Potrivit datelor referitoare la copiile conforme pentru autovehiculele de transport școlar, documente care dispun de o valabilitate de un an, parcul auto activ pentru anul 2026 la nivelul întregii regiuni însumează 124 de unități, marcând un nivel inferior față de volumul de 272 de documente înregistrat în evidențele aferente anului 2025. Repartiția teritorială a acestor autovehicule active indică o distribuție relativ echilibrată, județele Maramureș și Satu Mare situându-se peste media regională, cu 36 și, respectiv, 27 de mașini destinate acestui scop. Restul capacității logistice este asigurat de județele Bihor cu 22 de unități, Bistrița-Năsăud cu 17 unități, Cluj cu 15 unități și Sălaj, care raportează 7 autovehicule pentru anul 2026.

Cod	Județ	2025	2026
BH	Bihor	39	22
BN	Bistrița-Năsăud	24	17
CJ	Cluj	45	15
MM	Maramureș	64	36
SJ	Sălaj	49	7
SM	Satu Mare	51	27
	TOTAL NV	**272**	**124**

Tabel 24 - Copiile conforme pentru transportul școlar, pe județe, 2025-2026

Transporturi speciale

Această categorie de transport, care include mărfurile periculoase, produsele perisabile și animalele vii, precum și transporturile agabaritice, prezintă o concentrare teritorială în județul Cluj. Structura generală a pieței reliefează o pondere majoritară a categoriei mărfurilor periculoase, care însumează 1.105 autovehicule active, în timp ce restul categoriilor ocupă un volum operațional mai redus.



Grafic 17 - Vehiculele autorizate pentru transporturi speciale, pe categorii și pe județe

În ceea ce privește segmentul mărfurilor periculoase, activitatea este susținută la nivel regional de un număr de 130 de companii distincte, care operează împreună un parc auto de 1.105 copii conforme. Județul Cluj reprezintă centrul logisticii pentru această categorie, găzduind 48 de companii care gestionează 761 de autovehicule. Această capacitate este completată de județele Sălaj, cu 23 de operatori și 132 de copii conforme, și Bihor, care raportează 29 de companii și 127 de autovehicule. Județele Maramureș, Satu Mare și Bistrița-Năsăud dețin cumulat o capacitate mai redusă de transport pe acest segment, variind între 10 și 40 de copii conforme per județ. Analiza la nivel de localități confirmă localizarea infrastructurii în zona metropolitană a municipiului Cluj-Napoca, unde polul urban principal cu 348 de autovehicule este urmat de Sânnicoara, cu 188 de unități, și Gilău, cu 143 de mașini. Oradea și Zalău funcționează ca baze operaționale subsecvente, înregistrând 98 și, respectiv, 49 de copii conforme.

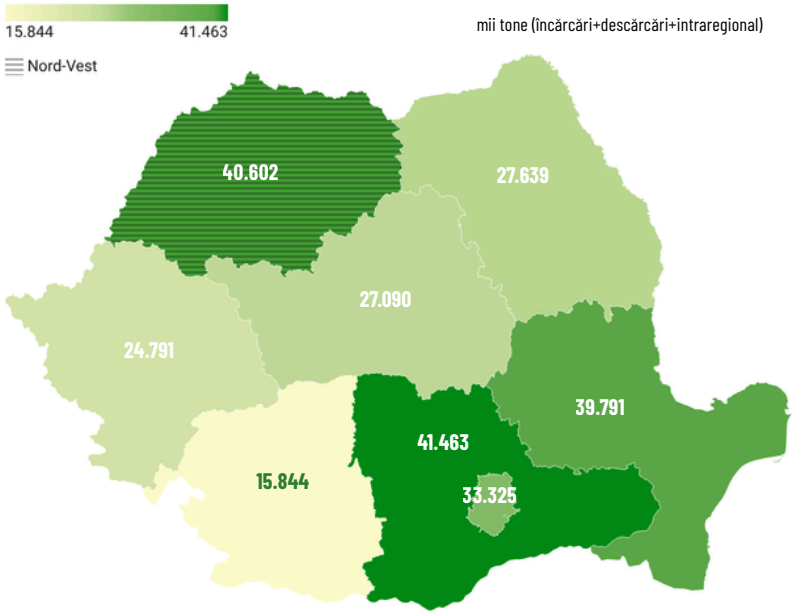
Transporturi mărfuri

În intervalul 2021–2025, volumul total raportat a înregistrat o creștere de 11,1%. Cantitatea totală de mărfuri transportate pe căile rutiere a avansat de la 36,5 milioane de tone în anul 2021, la 40,6 milioane de tone în anul 2025. Structura acestui volum este dominată de traficul intraregional, care reprezintă principala componentă a activității logistice și care a marcat o creștere de 9,4%, evoluând de la 27,5 milioane de tone la 30,1 milioane de tone în perioada de referință. Schimburile comerciale cu celelalte regiuni prezintă o traiectorie ascendentă, descărcările de mărfuri provenite din exteriorul regiunii majorându-se cu 21,6%, până la nivelul de 5,4 milioane de tone, în timp ce încărcările cu destinația către alte regiuni au înregistrat un avans de 11,1%, atingând 5 milioane de tone în anul 2025.

Flux	2021	2022	2023	2024	2025	Δ 21→25
Descărcări din alte regiuni	4.454	4.433	4.939	5.169	5.416	21.60%
Încărcări spre alte regiuni	4.534	4.492	4.425	5.059	5.036	11.10%
Trafic intraregional	27.565	27.188	29.823	32.11	30.15	9.40%
TOTAL Nord-Vest	**36.553**	**36.113**	**39.187**	**42.338**	**40.602**	**11.10%**

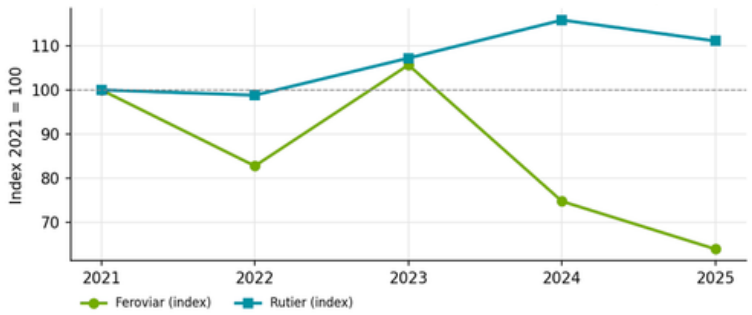
Tabel 25 - Mărfurile transportate pe căile rutiere în regiunea Nord-Vest, pe tipuri de flux, 2021-2025 (mii tone)

În contextul ierarhiei naționale, Regiunea se situează pe poziția a doua în ceea ce privește transportul rutier de mărfuri, fiind devansată doar de regiunea Sud-Muntenia, care a raportat un volum de 41,4 milioane de tone pentru anul 2025.



Harta 14 - Mărfurile transportate pe căile rutiere, pe regiuni de dezvoltare, 2025 (mii tone)

Această poziționare superioară pe segmentul rutier contrastează direct cu situația transportului feroviar de mărfuri, unde regiunea ocupă ultimul loc la nivel național, aspect care evidențiază o dependență aproape exclusivă a sectorului logistic regional față de infrastructura rutieră.



Grafic 18 - Evoluția transportului de mărfuri rutier și feroviar în regiunea Nord-Vest, 2021-2025 (indice 2021 = 100)

Mobilitate intraregională și transport public local

Analiza datelor referitoare la mobilitatea durabilă și transportul public local indică o evoluție de ansamblu ascendentă a numărului de pasageri în intervalul 2021–2025, deși cu o ușoară contracție în ultimul an de raportare. Volumul total de pasageri transportați, la nivel regional, a crescut cu 23,6%, de la aproximativ 150 de milioane în anul 2021 la 185,4 milioane în anul 2025, atingând un nivel maxim de 191,3 milioane în anul 2024. Această traiectorie este susținută de o redresare a cererii de mobilitate, dar și de dinamica indicatorului privind pasagerii-kilometri, care a înregistrat un avans de 29% în aceeași perioadă, evoluând de la 1,1 miliarde la 1,43 miliarde.

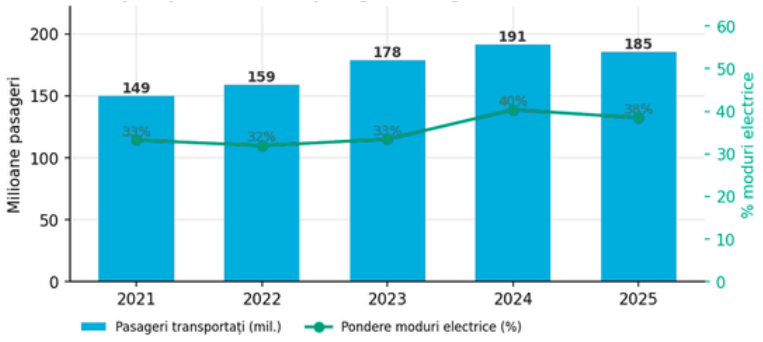
Indicator	2021	2022	2023	2024	2025	Diferență 2021 -2025
Mii pasageri transportați (mii-mii)	149.966	159.165	178.927	191.381	185.415	23.60%
Pasageri-km (mii)	1.108.787	1.175.641	1.343.773	1.486.731	1.430.299	29.00%
Pondere moduri electrice	33.20%	31.90%	33.40%	40.40%	38.50%	

Tabel 26 - Indicatorii transportului public local de pasageri în regiunea Nord-Vest, 2021-2025

În ceea ce privește structura pe moduri de transport, se observă o creștere a gradului de utilizare a mijloacelor electrice de transport public. Ponderea transportului electric, format în regiune exclusiv din rețelele de tramvai și troleibuz, a urcat de la 33,2% în anul 2021 la 38,5% în 2025, înregistrând o pondere maximă de 40,4% în anul 2024. Utilizarea tramvaielor a avansat cu 47,7%, ajungând la 25,4 milioane de pasageri în anul 2025, în timp ce transportul cu troleibuzul a raportat o creștere de 40,7%, atingând 45,9 milioane de pasageri. Prin comparație, segmentul autobuzelor și microbuzelor, deși rămâne componenta majoritară cu 114 milioane de pasageri în 2025, a marcat o creștere mai temperată, de 13,9% pe întreg intervalul analizat.

Mod	2021	2022	2023	2024	2025	Diferență 2021 -2025
Tramvaie	17.212	18.611	22.353	27.686	25.414	47.70%
Autobuze și microbuze	100.132	108.325	119.101	114.158	114.093	13.90%
Troleibuze	32.622	32.229	37.473	49.537	45.908	40.70%
TOTAL Nord-Vest	**149.966**	**159.165**	**178.927**	**191.381**	**185.415**	**23.60%**

Tabel 27 - Pasagerii transportați de transportul public local, pe moduri de transport, 2021-2025 (mii pasageri)



Grafic 19 - Pasagerii transportați de transportul public local și ponderea modurilor electrice, 2021-2025

Distribuția teritorială a activității de transport public, evidențiază județul Cluj, care a asigurat 77% din volumul regional total aferent anului 2025, deservind 142,8 milioane de pasageri. Acest pol de mobilitate, care concentrează integral infrastructura de transport electric a regiunii, a înregistrat o creștere de 26,8% față de nivelul din 2021. Județul Maramureș se situează pe poziția secundară cu 21 de milioane de pasageri în anul 2025 și o creștere de 27%, fiind urmat de județul Bihor cu 13,1 milioane de pasageri și o evoluție pozitivă de 9,2%.

Județele Bistrița-Năsăud și Sălaj înregistrează volume de mobilitate mai restrânse, de 3,2 milioane și, respectiv, 1,7 milioane de pasageri, în timp ce județul Satu Mare prezintă o contracție de 29,6% a numărului de utilizatori în perioada de referință, coborând la 3,3 milioane de pasageri în anul 2025.

Județ	2021	2022	2023	2024	2025	Diferența 2021-2025
BH Bihor	12.009	12.427	13.821	14.018	13.109	+9.2%
BN Bistrița-Năsăud	2.208	3.104	3.293	3.378	3.273	+48.2%
CJ Cluj	112.680	118.232	135.058	146.606	142.885	+26.8%
MM Maramureș	16.566	17.841	18.330	19.898	21.034	+27.0%
SM Satu Mare	4.811	5.431	6.091	5.445	3.389	-29.6%
SJ Sălaj	1.692	2.130	2.334	2.036	1.725	+2.0%
TOTAL Nord-Vest	**149.966**	**159.165**	**178.927**	**191.381**	**185.415**	**+23.6%**

Tabel 28 - Pasagerii transportați de transportul public local, pe județe, 2021-2025 (mii pasageri)

Poziționarea regiunii în context național arată că Nord-Vestul ocupă locul al doilea la nivel național în ceea ce privește numărul utilizatorilor de transport public local, fiind devansat exclusiv de regiunea București-Ilfov, care a raportat 797,7 milioane de pasageri în anul 2025. Cu un total de 185,4 milioane de pasageri transportați în ultimul an analizat, Regiunea se situează în fața regiunii Vest, care a raportat 144,9 milioane de pasageri, și a regiunii Nord-Est, care a atins 117,5 milioane de pasageri. Această poziționare superioară în clasamentul național este susținută într-o proporție foarte mare de sistemul de transport din județul Cluj, datele indicând o disparitate cantitativă clară, care este legat[de sistemul de transport public din Cluj dar și de dimensiunea mare în termeni de populație.

Regiune de dezvoltare	2021	2022	2023	2024	2025	Diferența 2021-2025
București-Ilfov	462.472	628.290	792.601	812.680	797.744	+72.5%
Nord-Vest	**149.966**	**159.165**	**178.927**	**191.381**	**185.415**	**+23.6%**
Vest	77.322	88.394	97.072	147.957	144.940	+87.4%
Nord-Est	73.533	89.779	96.725	108.153	117.548	+59.9%
Centru	74.399	79.383	88.480	91.444	85.452	+14.9%
Sud-Est	67.307	78.200	78.790	81.073	81.041	+20.4%
Sud-Muntenia	67.721	77.541	85.650	79.825	79.747	+17.8%
Sud-Vest Oltenia	42.702	44.738	45.950	56.603	68.244	+59.8%

Tabel 29 - Pasagerii transportați de transportul public local, pe regiuni de dezvoltare, 2021-2025 (mii pasageri)

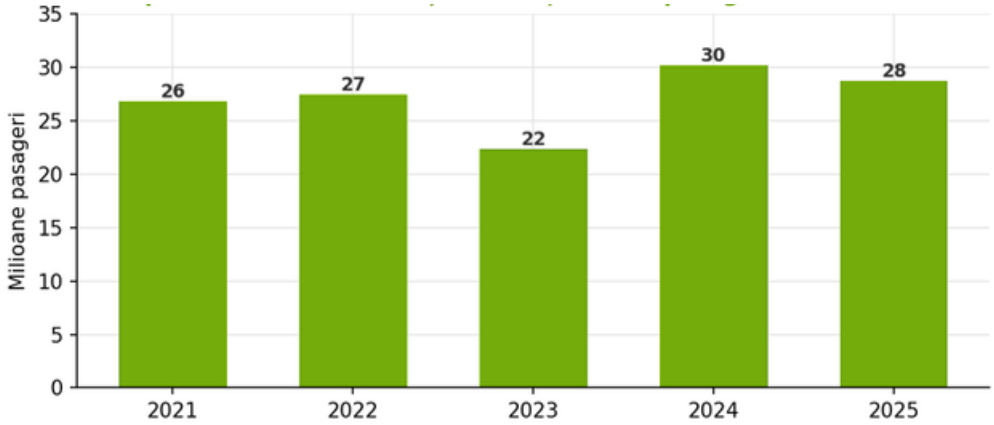
Conectivitate – transport interurban și internațional de pasageri

Analiza conectivității prin intermediul transportului rutier interurban și internațional de pasageri, prezentată în secțiunea 3 a documentului, indică o dinamică fluctuantă la nivelul Regiunii pe parcursul intervalului 2021–2025. Traficul de pasageri pe acest segment a înregistrat un avans de 7,1%, evoluând de la 26,8 milioane de persoane în anul 2021 la 28,7 milioane de persoane în anul 2025. Această traiectorie a fost marcată de o contracție în anul 2023, când volumul a coborât la 22,3 milioane de pasageri, urmată de o revenire pe parcursul anului 2024 până la un nivel de 30,2 milioane de utilizatori.

Regiune	2021	2022	2023	2024	2025	diferența 21→25
Sud-Muntenia	40.491	44.262	59.726	57.03	55.11	36.10%
Centru	22.002	23.065	35.008	28.51	29.576	34.40%
Nord-Vest	26.814	27.447	22.355	30.226	28.728	7.10%
Vest	32.534	26.8	29.173	26.455	24.37	-25.10%
Nord-Est	23.935	27.943	27.797	33.979	24.358	1.80%
Sud-Vest Oltenia	14.527	15.903	21.59	18.517	20.585	41.70%
București-Ilfov	14.007	18.224	18.251	18.339	19.737	40.90%
Sud-Est	22.524	14.811	15.219	19.042	17.673	-21.50%
TOTAL România	**196.834**	**198.455**	**229.12**	**232.098**	**220.137**	**11.80%**

Tabel 30 - Pasagerii transportați în transportul rutier interurban și internațional, pe regiuni de dezvoltare, 2021-2025 (mii pasageri)

În context național, Regiunea se clasează pe poziția a treia, fiind devansată de regiunea Sud-Muntenia, care a raportat un volum de 55,1 milioane de pasageri, și de regiunea Centru, cu 29,5 milioane de pasageri, pentru nivelul anului 2025. Deși se observă o tendință generală de recuperare a traficului, documentul subliniază faptul că volumul raportat se situează sub potențialul obiectiv al unei regiuni care integrează șase municipii reședință de județ și care dispune de o poziționare geografică ce îi asigură legături transfrontaliere directe cu Ungaria și Ucraina. Această performanță subliniază existența unui spațiu de creștere în privința deservirii fluxurilor de mobilitate pe distanțe lungi și a interconectării teritoriale externe.



Grafic 20 - Evoluția numărului de pasageri din transportul rutier interurban și internațional în regiunea Nord-Vest, 2021-2025 (milioane pasageri)

Transportul local public de călători

SUBCAPITOL ÎN CURS DE REALIZARE



Garfic 21 - Sisteme de transport local în Regiunea Nord-Vest



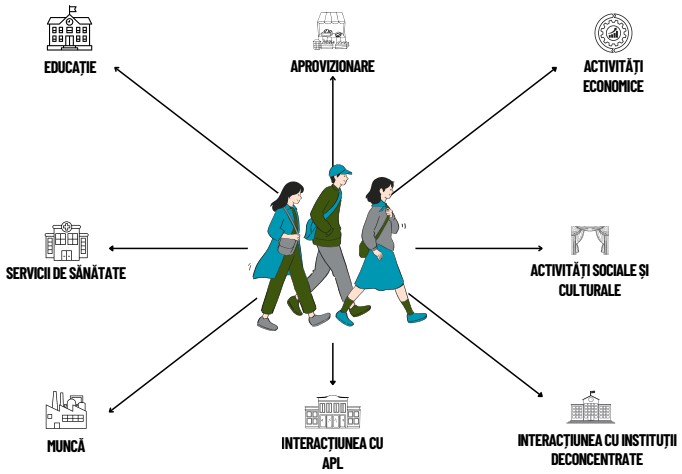
Sărăcia în transporturi

Identificarea nevoilor de mobilitate

Un aspect esențial în atingerea succesului acțiunilor pentru diminuarea sărăciei din perspectiva transportului îl constiutie identificarea clară a nevoilor de transport a cetățenilor aflați în această situație, pe deoparte, iar pe cealaltă parte identificarea sursei sau cauzei care generează această situație.

Din perspectiva nevoilor de transport, considerăm esențial să realizăm o distincție între cerințele potențiale, având în vedere și mediul de rezidență. Nevoia de transport și mobilitate a locuitorilor din mediul rural poate diferi semnificativ de cea a celor din mediul urban. Chiar și în situațiile în care nevoile sunt similare, modalitățile de transport disponibile, distanțele, frecvența și costurile asociate nu sunt identice.

Putem considera câteva premise, deși non-exhaustive, care constituie surse ale necesității de mobilitate pentru cetățeni:



Grafic 22- Sursele generale ale mobilității

Analiza sărăciei în domeniul transporturilor în Regiune este necesară pentru a înțelege barierele cu care se confruntă populația în accesarea serviciilor de transport sigure, accesibile și eficiente. Lipsa unui acces adecvat la mobilitate contribuie la excluderea socială, având un impact direct asupra calității vieții și oportunităților economice ale cetățenilor, în special în zonele rurale și în comunitățile urbane marginalizate.

Potrivit Regulamentului (UE) 2023/955, sărăcia în transporturi este definită bidimensional, cuprinzând atât incapacitatea sau dificultatea persoanelor și gospodăriilor de a suporta costurile transportului privat ori public, cât și absența sau accesul limitat la mijloacele de deplasare necesare pentru servicii și activități socioeconomice esențiale. În analiza acestui fenomen la nivelul Regiunii, se evidențiază necesitatea diferențierii între mediul rural și cel urban, întrucât chiar și atunci când scopurile deplasării sunt similare, distanțele, frecvența, opțiunile disponibile și costurile asociate diferă substanțial.

Distribuția geografică inegală a unităților de învățământ, de la grădinițe cu program prelungit până la școli gimnaziale și licee, obligă un număr ridicat de copii și elevi din mediul rural să efectueze naveta zilnic, uneori începând chiar din ciclul primar. În absența unor servicii de transport public adaptate orarului școlar, timpul îndelungat petrecut pe drum se reflectă negativ asupra performanțelor educaționale, a stării de sănătate și a participării la activități extracurriculare, sporind riscul de abandon școlar în rândul familiilor cu venituri reduse.

Întreg studiul este disponibil aici:
https://www.nord-vest.ro/wp-content/uploads/2026/09/Perspectiva-Regionala-asupra-saraciei-energetice-si-saraciei-in-transporturi.pdf

Concluzii generale

Creșterea atractivității transportului public

Transportul public urban, în orașele unde este implementat, evidențiază o creștere moderată a numărului de utilizatori, subliniind necesitatea extinderii și adaptării acestuia pentru a deveni accesibil unui număr cât mai mare de locuitori, în special pentru călătorii din zonele neacoperite, cu precădere în cazul zonelor urbane funcționale.

Probleme în transportul intrajudețean

Deși transportul intrajudețean acoperă majoritatea comunităților locale, există probleme legate de costuri, frecvență și program. Aceste aspecte trebuie adresate pentru a oferi un serviciu eficient și accesibil. Se constată zone cu acoperire deficitară, dar și zone (trase) cu un cost al abonamentelor lunare ridicat, raportat la venitul pe gospodărie.

Accesibilitatea transportului feroviar

Transportul feroviar rămâne cel mai avantajos mod de deplasare pe distanțe mari, dar necesită intervenții semnificative pentru modernizarea rețelei și creșterea eficienței. Aici se constată un deficit de accesibilitate la rețeaua deja existentă, dar și o rigiditate în ceea ce privește abordarea unor noi zone și trasee.

Impactul costului întreținerii automobilului asupra bugetelor familiale

Costurile ridicate de întreținere a automobilelor afectează bugetele familiilor care depind de transport individual, ceea ce subliniază importanța dezvoltării unui transport public eficient și accesibil.

Corelarea transportului regional cu distribuția economică și socială

Distribuția teritorială a locurilor de muncă, școlilor și spitalelor influențează semnificativ fluxurile populației, ceea ce necesită planificarea transportului pentru a răspunde acestor nevoi dinamice.

Integrarea transportului local și județean

Pentru creșterea atractivității transportului public, este esențială o mai bună corelare între transportul local și cel județean, oferind călătorii integrate și eficiente.

Rolul zonelor metropolitane

Zonele metropolitane necesită intervenții suplimentare pentru a dezvolta conectivitatea între transportul local și cel metropolitan, susținând mobilitatea la scară largă.

Tendința de scădere a utilizării automobilelor personale

Reducerea achizițiilor de automobile și încetinirea creșterii parcului auto indică o oportunitate pentru consolidarea alternativelor de transport public și sustenabil.

Importanța continuării investițiilor mature

Succesul Planului Național depinde de continuarea și finalizarea investițiilor începute în cadrul programelor regionale, atât în mobilitatea urbană, cât și interjudețeană, asigurând o dezvoltare echilibrată a infrastructurii de transport.

Reducerea costurilor operaționale pe termen lung:

Automobilele non-poluante, cum ar fi cele electrice, au costuri de întreținere mai mici comparativ cu cele pe bază de combustibil fosil. De asemenea, costurile cu energia sunt mai reduse față de cele ale carburanților tradiționali, ceea ce poate contribui la economii semnificative.

Creșterea eficienței în logistică:

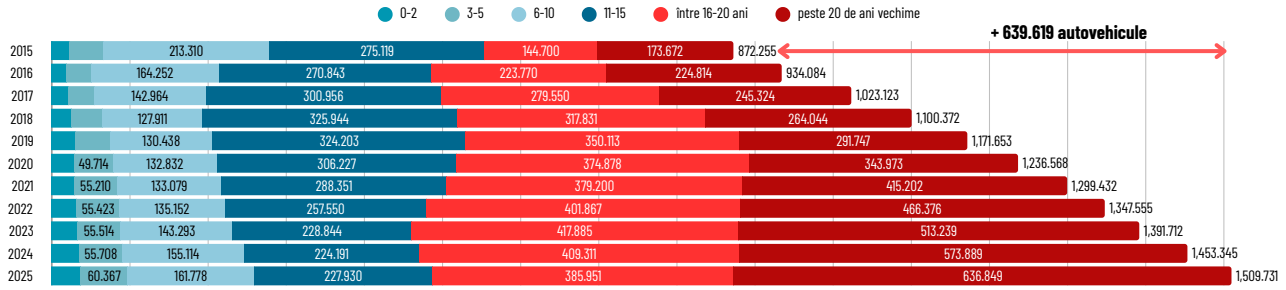
Cu vehicule electrice, microîntreprinderile pot îmbunătăți eficiența activităților de livrare sau transport, datorită caracteristicilor acestora, cum ar fi accelerarea rapidă și costurile mai scăzute de operare.

Parcul auto

Parcul auto

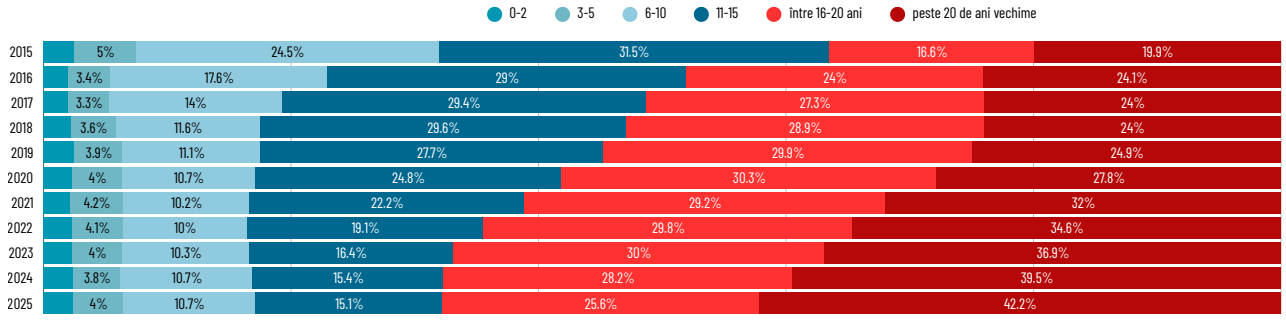
În perioada 2015-2025 se evidențiază o extindere cantitativă susținută, marcată de un plus de 639.619 autovehicule, volumul total al flotei regionale crescând de la 872.255 de unități în anul 2015 la 1.509.731 de unități la nivelul anului 2025. Această dinamică generală de creștere este însoțită de o modificare structurală profundă în ceea ce privește trânșele de vârstă, observându-se o tendință clară de îmbătrânire a autovehiculelor aflate în circulație. Segmentul mijloacelor de transport cu o vechime mai mare de 20 de ani a înregistrat cea mai pronunțată expansiune absolută, evoluând de la 173.672 de unități la începutul intervalului analizat, la 636.849 de unități în 2025, devenind categoria cantitativă dominantă la nivel regional.

Grafic 23 - Parcul auto din regiune, pe grupe de vechime a vehiculelor, 2015-2025 (număr de vehicule)



La nivelul anului de referință 2015, arhitectura parcului regional era concentrată pe segmentele de vârstă medie, categoria dominantă fiind reprezentată de autovehiculele cu o vechime cuprinsă între 11 și 15 ani, cu o pondere de 31,5%, urmată de segmentul 6-10 ani, care deținea 24,5% din total. În acea perioadă, vehiculele cu vechime superioară, respectiv cele de peste 20 de ani (19,9%) și cele încadrate între 16 și 20 de ani (16,6%), însumau o cotă cumulată de 36,5% din întregul parc auto

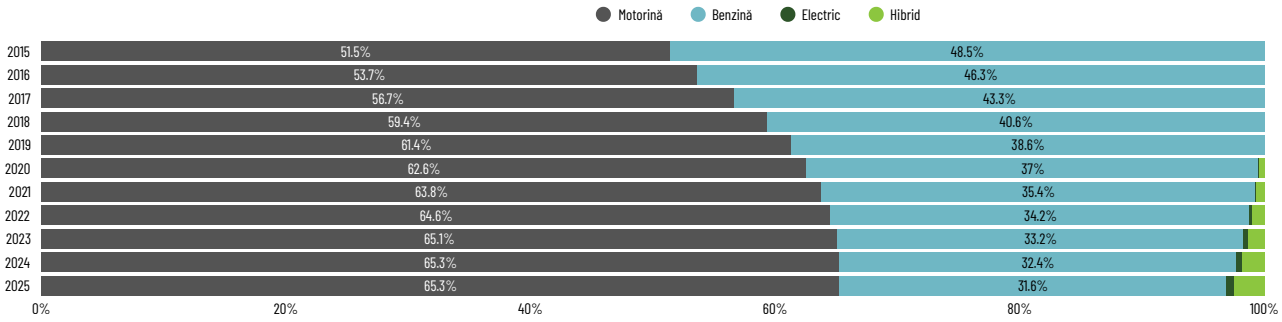
Grafic 24 - Structura parcului auto din regiune pe grupe de vechime a vehiculelor, 2015-2025 (%)



Evoluția distribuită până în anul 2025 indică o modificare structurală de fond, caracterizată prin tranziția ponderilor majoritare către extremitatea superioară a claselor de vechime. Segmentul autovehiculelor mai vechi de 20 de ani și-a extins considerabil ponderea, ajungând să reprezinte 42,2% din totalul parcului auto regional, devenind astfel principala categorie cantitativă aflată în circulație. Dacă la această valoare se adaugă ponderea de 25,6% aferentă vehiculelor cu o vechime cuprinsă între 16 și 20 de ani, rezultă că aproape două treimi din flota activă a regiunii (67,8%) este reprezentată în prezent de autovehicule mai vechi de 16 ani. În contrapondere, cotele aferente vehiculelor noi și relativ noi s-au diminuat, segmentul 6-10 ani restrângându-se la 15,1%, iar cel de 3-5 ani la 10,7%.

Parcul auto general din Regiune în funcție de tipul de combustibil utilizat, reliefează o preferință consolidată pe parcursul deceniului 2015-2025 pentru motorizările pe bază de motorină. În anul 2015, distribuția era relativ echilibrată între cele două surse convenționale de propulsie, autovehiculele diesel reprezentând 51,5% din totalul flotei, în timp ce motorizările pe benzină dețineau o cotă de 48,5%. Evoluția ulterioară indică o traiectorie de creștere constantă a ponderii vehiculelor diesel, care a atins un plafon de 65,3% în anii 2024 și 2025, interval în care cota vehiculelor pe benzină s-a diminuat treptat, ajungând la 31,6% la finalul perioadei analizate.

Grafic 25 - Structura parcului auto din regiune după tipul de combustibil, 2015-2025 (%)

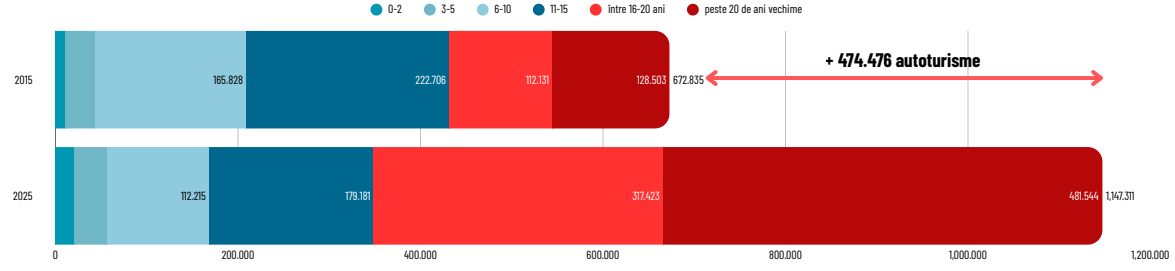


În același timp, datele ilustrează o tranziție lentă a tehnologiilor alternative de propulsie pe piața regională, autovehiculele electrice și hibride devenind vizibile în structura statistică abia în a doua jumătate a deceniului și însumând o proporție scăzută la orizontul anului 2025. Corelând această expansiune a motorizărilor diesel cu tendința de creștere a vechimii parcului auto detaliată în graficele anterioare, se conturează un profil regional de mobilitate care se bazează preponderent pe tehnologii cu un nivel ridicat de emisii.

Autoturismele

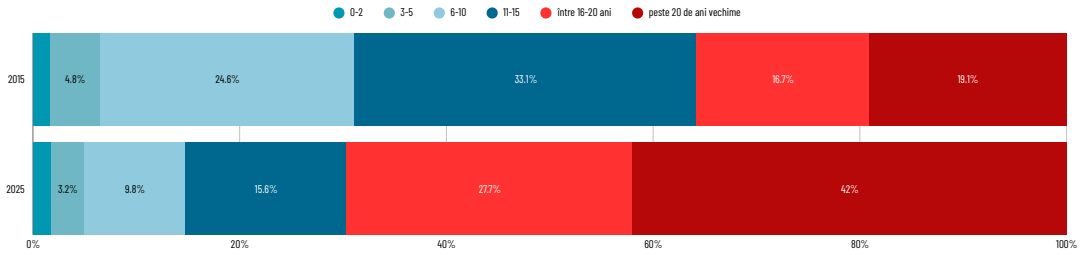
Evoluția în cifre brute pe categorii de vechime între anii 2015 și 2025, indică o extindere a parcului de autoturisme din Regiunea Nord-Vest cu 474.476 de unități, volumul total crescând de la 672.835 la 1.147.311 de autoturisme. Această dinamică reflectă un tipar de acumulare bazat pe reținerea în uz a vehiculelor vechi, structura volumelor schimbându-se considerabil în decursul deceniului analizat. În anul 2015, categoriile cele mai numeroase erau reprezentate de autoturismele cu o vechime cuprinsă între 11 și 15 ani (222.706 unități) și cele între 6 și 10 ani (165.828 unități). La nivelul anului 2025, polul de concentrare s-a deplasat către extremitatea superioară a claselor de uzură, autoturismele mai vechi de 20 de ani ajungând la 481.544 de unități, secondate de segmentul 16-20 de ani, care a atins 317.423 de unități. Concomitent cu această creștere a numărului de vehicule vechi, categoriile intermediare (6-10 ani și 11-15 ani) au consemnat scăderi în termeni absoluți, confirmând un ritm redus de reînnoire a flotei de autoturisme personale la nivel regional.

Grafic 26 - Autoturismele din regiune pe grupe de vechime, 2015 și 2025 (număr de autoturisme)



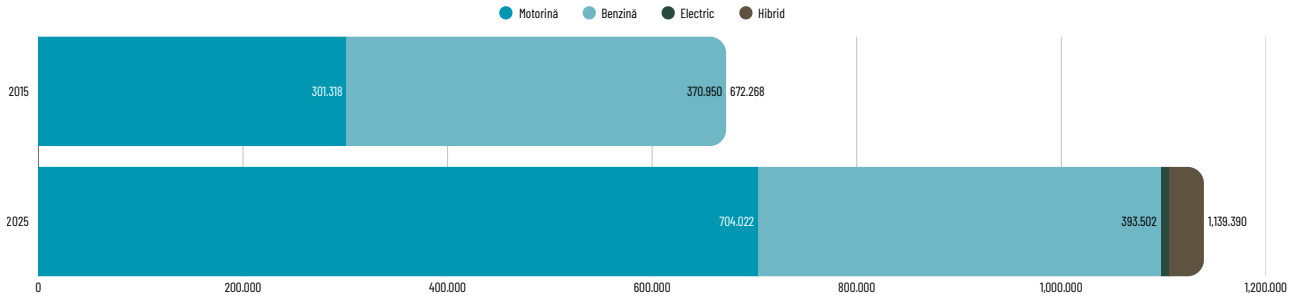
Evoluția ponderilor pe categorii de vechime ale autoturismelor din Regiune, confirmă la nivel structural tendința de îmbătrânire a flotei personale între anii 2015 și 2025. În anul de referință 2015, distribuția era concentrată în zona de mijloc, categoriile de 11-15 ani (33,1%) și 6-10 ani (24,6%) reprezentând baza parcului auto. Configurația aferentă anului 2025 indică o translare a ponderilor majoritare către segmentele de uzură ridicată, autoturismele mai vechi de 20 de ani ajungând să dețină 42% din totalul regional, în timp ce segmentul de 16-20 de ani a atins cota de 27,7%. Această dinamică procentuală reflectă o realitate tehnică în care aproximativ 69,7% din parcul actual de autoturisme are o vechime mai mare de 16 ani.

Grafic 27 - Structura parcului de autoturisme din regiune pe grupe de vechime, 2015 și 2025 (%)



La nivelul anului 2015, parcul de autoturisme era format preponderent din motorizări pe benzină, care înregistrau 370.950 de unități și dețineau o pondere de 55,2%, în timp ce vehiculele pe motorină numărau 301.318 unități, reprezentând 44,8% din total. Până în anul 2025, această configurație s-a modificat prin avansul autoturismelor diesel, care au ajuns la un volum de 704.022 de unități și au preluat o cotă majoritară de 61,8% din flotei regionale. În același interval, deși numărul autoturismelor pe benzină a crescut în termeni absoluți până la 393.502 unități, proporția acestora s-a diminuat la 34,5%. Datele arată, de asemenea, vizibilitatea statistică a tehnologiilor alternative la orizontul anului 2025, vehiculele hibride ajungând să acopere o cotă de 3% din totalul autoturismelor. .

Grafic 28 - Autoturismele din regiune după tipul de combustibil, 2015 și 2025 (număr de autoturisme)

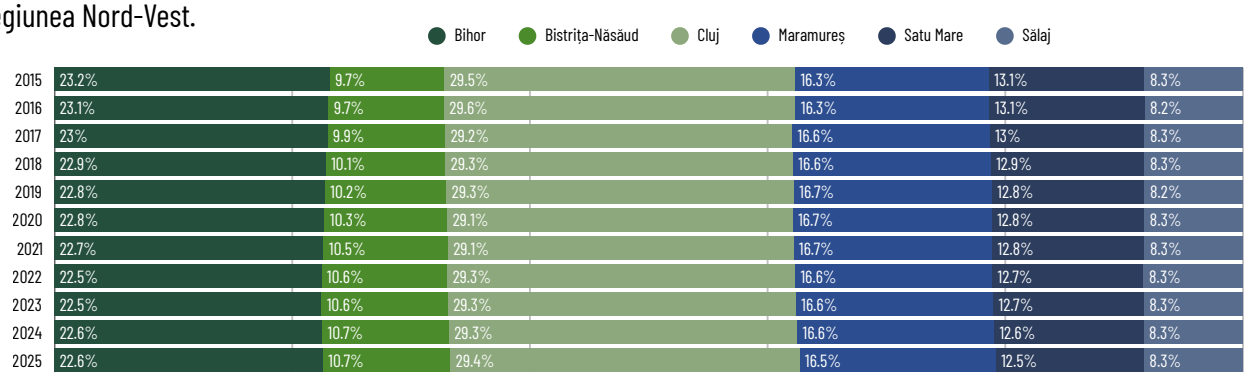


Analiza evoluției numerice a parcului auto din Regiune evidențiază o tendință de creștere susținută și generalizată pe parcursul intervalului 2020–2025, înregistrându-se un ritm mediu anual de avans de aproximativ 4,1%. Conform datelor agregate, volumul total al vehiculelor înmatriculate la nivel regional a progresat de la 1.236.568 de unități în anul 2020, la 1.509.731 de unități în anul 2025. Această dinamică corespunde unei creșteri cumulate de 22,1% pentru întreaga perioadă, reprezentând un plus absolut de 273.163 de vehicule noi adăugate în parcul operațional regional. Trăsătura caracteristică a acestui avans este distribuția sa relativ omogenă pe întreg teritoriul, toate cele șase județe componente raportând creșteri consistente, cuprinse în intervalul +18% - +27%.
La nivel teritorial, ierarhia este condusă detașat de județul Cluj, care funcționează ca principalul pol auto al regiunii. Parcul auto al acestui județ a evoluat de la 359.483 de vehicule în 2020 la 443.749 de vehicule în 2025, marcând un avans de 23,4%. Această valoare reprezintă aproximativ 29% din totalul flotei regionale înmatriculate. Pe poziția secundară se situează județul Bihor, care a înregistrat o creștere de 21,4%, ajungând la 341.471 de vehicule în 2025, urmat de județul Maramureș cu o creștere de 20,4% și un parc de 249.199 de unități.

Județ	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Diferența 2020-2025
Bihor	281.354	294.534	303.27	313.073	327.825	341.471	21.40%
Bistrița-Năsăud	127.676	135.936	142.29	147.894	154.867	161.782	26.70%
Cluj	359.483	378.087	394.558	407.618	426.096	443.749	23.40%
Maramureș	207.029	217.087	223.714	231.076	240.616	249.199	20.40%
Satu Mare	158.799	166.47	171.486	176.276	183.01	188.244	18.50%
Sălaj	102.227	107.318	112.237	115.775	120.931	125.286	22.60%
Regiunea Nord-Vest	**1.236.568**	**1.299.432**	**1.347.555**	**1.391.712**	**1.453.345**	**1.509.731**	**22.10%**

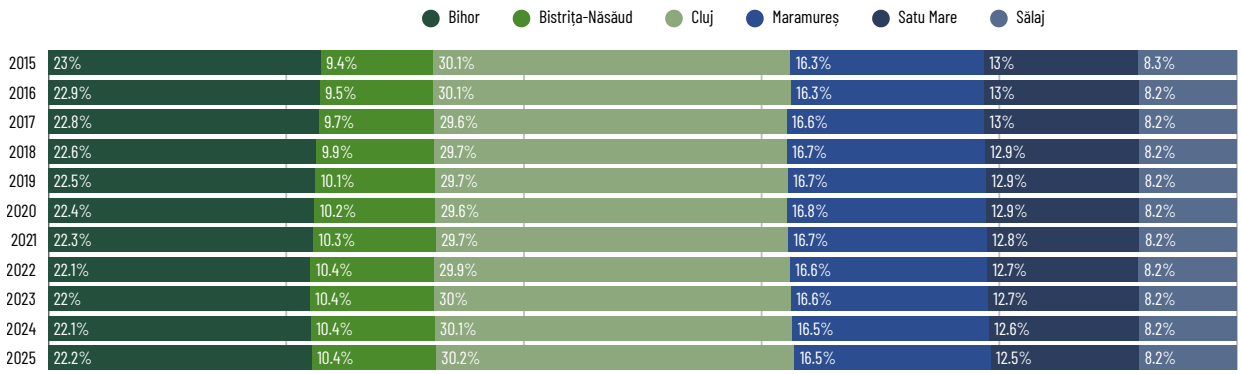
Tabel 31 - Parcul auto din regiune, pe județe, 2020-2025 (număr de vehicule)

Analiza datelor privind distribuția parcului auto la nivel județean în perioada 2015-2025 evidențiază o stabilitate a ponderilor deținute de fiecare unitate administrativ-teritorială în ansamblul regiunii. Județul Cluj concentrează cel mai mare volum al flotei, menținând o cotă constantă de aproximativ 29-30% de-a lungul deceniului, fiind urmat de județul Bihor cu o pondere situată în intervalul 22-23%. Următoarele poziții sunt ocupate de județele Maramureș (cu o medie de aproximativ 16,5%) și Satu Mare (în jur de 12,5-13%), în timp ce județele Bistrița-Năsăud (10-10,7%) și Sălaj (care înregistrează cea mai mică și mai rigidă pondere, de 8,2-8,3%) completează ierarhia regională. Această arhitectură a datelor reflectă direct capacitatea economică, dimensiunea demografică și gradul de urbanizare ale fiecărui județ, indicând un tipar de concentrare a mobilității motorizate în jurul principalilor poli de dezvoltare din Regiunea Nord-Vest.



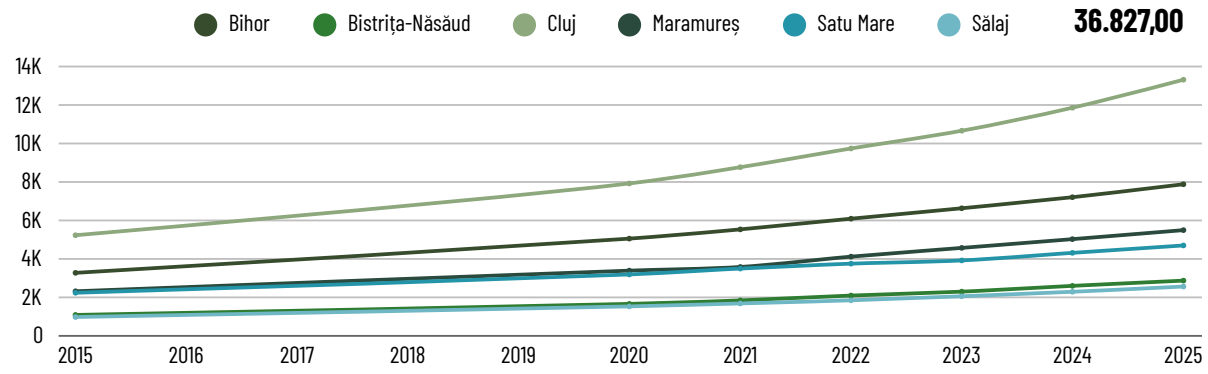
Grafic 29 - Distribuția parcului auto din regiune pe județe, 2015-2025 (%)

Analiza celui de-al doilea tabel, care detaliază distribuția procentuală a autoturismelor la nivelul județelor din Regiune în perioada 2015-2025, confirmă tiparul de polarizare teritorială observat și la nivelul parcului auto general. Datele indică o concentrare majoră a flotei de autoturisme în județul Cluj, care deține poziția dominantă cu o pondere ce a crescut ușor de la 30,1% în 2015 la 30,2% la nivelul anului 2025. Județul Bihor se menține pe a doua poziție, deși înregistrează o ușoară contracție a cotei sale regionale, coborând de la 23% la 22,2% în același interval. Cumulat, acești doi poli economici principali concentrează peste jumătate (52,4%) din totalul autoturismelor înmatriculate în regiune, reflectând direct diferențele de putere de cumpărare și gradul de motorizare al populației rezidente.



Grafic 30 - Distribuția autoturismelor din regiune pe județe, 2015-2025 (%)

Datele ilustrate în graficul următor indică o creștere constantă a parcului de motociclete și mopede la nivelul Regiunii, care atinge un volum total de 36.827 de unități în 2025. Această traiectorie ascendentă, conturată pe parcursul deceniului 2015-2025, reflectă o reorientare treptată a unei părți a populației către soluții de mobilitate individuală pe două roți. Dinamica poate fi corelată atât cu necesitatea evitării congestiilor de trafic din marile aglomerări urbane, cât și cu dezvoltarea serviciilor comerciale de curierat și livrare, care utilizează preponderent acest tip de vehicule pentru eficientizarea timpilor de deplasare intra-urbană.

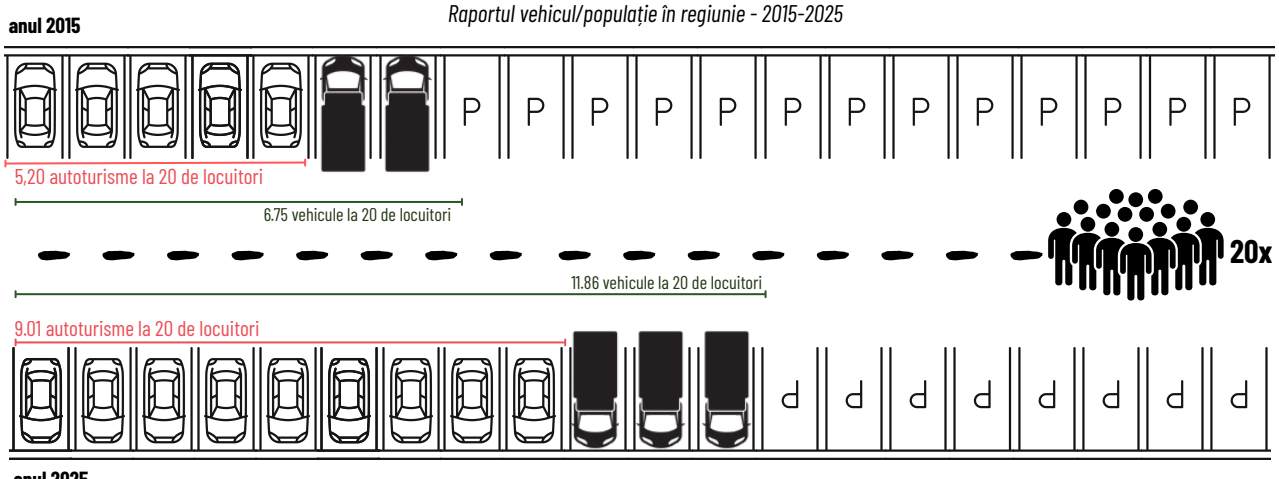


Grafic 31 - Parcul de motociclete și mopede din regiune, pe județe, 2015-2025 (număr de vehicule)

Graficul următor ilustrează o dinamică divergentă între evoluția demografică a regiunii și gradul de motorizare al populației în intervalul 2015-2025. În timp ce populația a înregistrat o scădere, reducându-se de la 2.586.034 de locuitori în anul 2015 la 2.544.010 locuitori în anul 2025, parcul auto și numărul de autoturisme au urmat o traiectorie de creștere accentuată, volumul total de vehicule extinzându-se de la 872.255 la 1.509.731 de unități, iar cel al autoturismelor de la 672.835 la 1.147.311 unități. Această evoluție asimetrică se reflectă direct în indicatorii de motorizare, numărul de autoturisme raportat la 20 de locuitori avansând de la 5,20 în 2015 la 9,01 în 2025, ceea ce corespunde unei modificări a densității de la 26,01 la 45,09 autoturisme la 100 de locuitori.

În mod similar, indicatorul general care include toate categoriile de vehicule indică o extindere de la 33,72 vehicule la 100 de locuitori la începutul perioadei analizate, la 59,34 vehicule la suta de locuitori la nivelul anului 2025, valoare echivalentă cu 11,86 vehicule la 20 de locuitori. Această decuplare statistică între declinul demografic și extinderea parcului motorizat generează o sarcină superioară pe rețeaua rutieră existentă, indicând faptul că presiunea asupra infrastructurii de transport și cererea pentru spații de parcare sunt alimentate exclusiv de modificarea comportamentului de mobilitate și de creșterea achizițiilor auto per capita, nu de un spor al populației rezidente.

Raportul vehicul/populație în regiunie - 2015-2025



Grafic 32 - Gradul de motorizare a populației din regiune, 2015 și 2025 (număr de autoturisme și de vehicule la 20 de locuitori)

Evaluarea acestui indicator este construită utilizând două baze demografice distincte furnizate de INS, respectiv populația după domiciliu, care reflectă înregistrările administrative legale și corespunde regulilor de înmatriculare a vehiculelor, și populația rezidentă, care măsoară prezența efectivă a persoanelor în teritoriu. Conform calculelor bazate pe populația după domiciliu, indicatorul regional a evoluat de la 337 de autoturisme la mia de locuitori în anul 2020, până la 410 autoturisme în anul 2025, ilustrând o creștere de peste 20% în decursul celor cinci ani. În schimb, aplicarea bazei populației rezidente, care presupune un numitor mai mic datorită scăderii demografice efective, generează o rată superioară, calculată la 451 de autoturisme pentru fiecare mie de locuitori în anul 2025.

Judeţ	Domiciliu 2020	Domiciliu 2025	Rezidentă 2025	Δ bază 2025
Bihor	347	418	457	39
Bistrița-Năsăud	296	371	403	32
Cluj	383	464	496	32
Maramureș	307	373	420	47
Satu Mare	317	380	434	54
Sălaj	321	397	446	49
Regiunea Nord-Vest	**337**	**410**	**451**	**41**

Tabel 32 - Numărul de autoturisme la 1.000 de locuitori, pe județe, raportat la populația după domiciliu și la populația rezidentă, 2020 și 2025

Analiza indicatorului secundar privind densitatea întregului parc auto, extinde perspectiva de la simpla cuantificare a autoturismelor la evaluarea presiunii totale exercitate de ansamblul flotei de vehicule asupra infrastructurii teritoriale. Acest indicator integrator, care înglobează toate categoriile tehnice aflate în evidențe, inclusiv vehiculele destinate transportului de marfă, autobuzele, motocicletele și remorcile, a urmat o traiectorie de creștere la nivelul Regiunii pe parcursul intervalului 2020–2025. Utilizând ca bază de calcul populația după domiciliu, densitatea generală a evoluat de la un nivel de 436 de vehicule pentru fiecare mie de locuitori în anul 2020, până la o valoare de 539 de vehicule în anul 2025. Prin aplicarea populației rezidente ca numitor pentru evaluarea anului 2025, indicatorul atinge o densitate de 593 de vehicule la mia de locuitori, valoare care ilustrează o încărcare fizică ridicată a rețelei rutiere raportată la persoanele aflate efectiv în regiune.

Judeţ	Domiciliu 2020	Domiciliu 2025	Rezidentă 2025
Bihor	456	561	613
Bistrița-Năsăud	389	501	544
Cluj	487	595	636
Maramureș	397	491	553
Satu Mare	411	499	570
Sălaj	419	529	593
Regiunea Nord-Vest	**436**	**539**	**593**

Tabel 33 - Numărul de vehicule la 1.000 de locuitori, pe județe, raportat la populația după domiciliu și la populația rezidentă, 2020 și 2025

Distribuția în profil județean confirmă poziția județului Cluj drept centrul cu cea mai mare densitate a parcului auto total, acesta atingând un nivel de 595 de vehicule la mia de locuitori după domiciliu și un maxim regional de 636 de vehicule raportat la populația rezidentă. O încărcare a infrastructurii peste media regională se înregistrează și în județul Bihor, care raportează 561 de vehicule la mia de locuitori după domiciliu și 613 unități pe bază rezidentă. Analiza evidențiază o discrepanță statistică notabilă în județele marcate de un grad mai ridicat de emigrație, precum Satu Mare, Sălaj și Maramureș, unde diferențele dintre densitatea calculată pe populația rezidentă și cea raportată la domiciliu ajung la valori cuprinse între 62 și 70 de vehicule suplimentare. Această particularitate demonstrează impactul flotei înregistrate pe plan local de către cetățenii care nu sunt prezenți fizic în teritoriu. Județul Bistrița-Năsăud prezintă cel mai redus nivel de încărcare generală, cu 501 vehicule după domiciliu și 544 de vehicule pe bază rezidentă, consemnând însă la rândul său un progres constant față de anul de referință 2020.

Evoluția datelor înregistrate în ultimii cinci ani evidențiază o reducere a decalajului de dezvoltare față de nivelul european, pe fondul unei rate de creștere a parcului auto regional superioare celei înregistrate la nivelul blocului comunitar. În anul 2020, Regiunea raporta 375 de autoturisme la mia de locuitori, ceea ce reprezenta 67% din media europeană de la acel moment, stabilită la 556 de autoturisme. Această pondere de raportare a crescut constant în fiecare an, atingând 73% în anul 2022 și ajungând la 77% la finalul perioadei analizate, traiectorie care urmărește îndeaproape tendința națională de diminuare a ecartului absolut față de Uniunea Europeană. Această dinamică de convergență susținută arată o aliniere treptată a gradului de motorizare individuală la standardele europene, aspect care exercită o presiune predictibilă asupra infrastructurii de mobilitate și a politicilor de mediu de la nivel regional.

An	Nord-Vest	România	UE-27	NV / UE-27
2020	375	379	556	67%
2021	394	400	561	70%
2022	410	413	564	73%
2023	420	425	570	74%
2024	436	444	577	76%
2025	451	461	584	77%

Tabel 34 - Numărul de autoturisme la 1.000 de locuitori în regiune, în România și în Uniunea Europeană, 2020-2025

În ceea ce privește dinamica de creștere și decalajele teritoriale, datele demonstrează o evoluție relativ uniformă la nivelul întregii țări, toate regiunile consemnând creșteri cuprinse între 70 și 98 de autoturisme la mia de locuitori pe parcursul celor cinci ani analizați. Regiunea a marcat un avans de 76 de unități în acest interval, o traiectorie de creștere care contribuie la menținerea stabilității generale a ierarhiei naționale. Decalajele de motorizare reflectă în mod direct diferențele de dezvoltare economică dintre provincii, regiunea Nord-Est rămânând cea mai slab motorizată, cu un nivel de 359 de autoturisme la mia de locuitori în anul 2025, în timp ce regiuni precum Sud-Muntenia sau București-Ilfov au înregistrat cele mai ridicate ritmuri de creștere absolută, cu câte 98 de unități adăugate fiecare. Această distribuție confirmă tendința generală de convergență și menține Regiunea Nord-Vest într-o poziție consolidată în rândul regiunilor cu indicatori de mobilitate ridicați.

Loc	Regiune de dezvoltare	2020	2025	Δ 20→25
1	București-Ilfov	596	694	98
2	Vest	395	488	93
3	Nord-Vest	375	451	76
4	Centru	372	450	78
5	Sud-Vest Oltenia	353	444	91
6	Sud-Est	349	430	81
7	Sud-Muntenia	326	424	98
8	Nord-Est	289	359	71

Tabel 35 - Numărul de autoturisme la 1.000 de locuitori, pe regiuni de dezvoltare, 2020 și 2025

Parcul auto în perioada 2020-2025

Analiza ratei de creștere relevă o dinamică particulară în cazul județului Bistrița-Năsăud, care a raportat cel mai alert ritm de extindere a flotei auto dintre toate unitățile administrativ-teritoriale ale regiunii, consemnând un avans de 26,7% în perioada analizată și atingând un volum de 161.782 de vehicule înmatriculate în anul 2025. La polul opus al ratei de creștere se plasează județul Satu Mare, care deși a înregistrat o evoluție pozitivă constantă, prezintă cel mai temperat avans regional, de 18,5%, echivalentul unui parc de 188.244 de vehicule la finalul perioadei. Județul Sălaj completează tabloul regional cu un parc auto de 125.286 de unități în anul 2025, marcat de o creștere cumulată de 22,6% față de nivelul de referință din anul 2020.

Analiza structurii pe grupe de vechime a parcului auto din Regiune reliefează un proces pronunțat de îmbătrânire a vehiculelor aflate în circulație pe parcursul perioadei 2020–2025. Datele indică o transformare structurală în cadrul căreia segmentul vehiculelor cu o vechime mai mare de 20 de ani a înregistrat o creștere de 85,1%, evoluând de la 343.973 de unități în anul 2020 la 636.849 de unități în anul 2025. Această dinamică a condus la situația în care categoria de peste 20 de ani a devenit cel mai numeros grup la nivel regional, reprezentând peste 40% din totalul parcului auto în ultimul an analizat. Un fenomen similar se observă și în cazul specific al autoturismelor, unde ponderea unităților cu o vechime mai mare de două decenii a avansat de la 26% la 42% în același interval de timp.

Grupa de vechime	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Diferența 2020-2025
0–2 ani	28.944	28.39	31.187	32.937	35.132	36.856	27.30%
3–5 ani	49.714	55.21	55.423	55.514	55.708	60.367	21.40%
6–10 ani	132.832	133.079	135.152	143.293	155.114	161.778	21.80%
11–15 ani	306.227	288.351	257.55	228.844	224.191	227.93	-25.60%
16–20 ani	374.878	379.2	401.867	417.885	409.311	385.951	3.00%
>20 ani	343.973	415.202	466.376	513.239	573.889	636.849	85.10%

Tabel 36 - Parcul auto din regiune pe grupe de vechime a vehiculelor, 2020-2025 (număr de vehicule)

Analiza parcului de autoturisme în funcție de tipul de carburant, detaliată în secțiunea a treia a documentului, indică o consolidare a motorizărilor pe bază de motorină în detrimentul celor pe benzină pe parcursul intervalului 2020–2025. Vehiculele cu propulsie diesel rămân categoria dominantă a flotei regionale și au înregistrat o creștere de 27,2%, avansând de la 553.623 de unități în anul 2020, la un volum de 704.022 de unități în anul 2025. Prin contrast, segmentul autoturismelor alimentate cu benzină a consemnat o ușoară contracție de 0,3%, diminuându-se marginal de la 394.884 de unități la începutul perioadei analizate, până la un nivel de 393.502 unități la finalul acesteia. Această dinamică ilustrează o menținere clară a preferinței pentru sistemele diesel în cadrul pieței regionale.

Analiza ratei de creștere relevă o dinamică particulară în cazul județului Bistrița-Năsăud, care a raportat cel mai alert ritm de extindere a flotei auto dintre toate unitățile administrativ-teritoriale ale regiunii, consemnând un avans de 26,7% în perioada analizată și atingând un volum de 161.782 de vehicule înmatriculate în anul 2025. La polul opus al ratei de creștere se plasează județul Satu Mare, care deși a înregistrat o evoluție pozitivă constantă, prezintă cel mai temperat avans regional, de 18,5%, echivalentul unui parc de 188.244 de vehicule la finalul perioadei. Județul Sălaj completează tabloul regional cu un parc auto de 125.286 de unități în anul 2025, marcat de o creștere cumulată de 22,6% față de nivelul de referință din anul 2020.

Carburant (autoturisme, Nord-Vest)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	diferența 20→25
Benzină	394.884	394.51	391.608	388.656	393.05	393.502	-0.30%
Motorină	553.623	594.882	624.164	648.88	679.411	704.022	27.20%
Electric (BEV)	454	1.280	3.059	5.110	6.570	8.127	1690.10%
Hibrid	4.228	7.401	11.265	15.881	23.293	33.739	698.00%

Tabel 37 - Autoturismele din regiune după tipul de combustibil, 2020-2025 (număr de autoturisme)

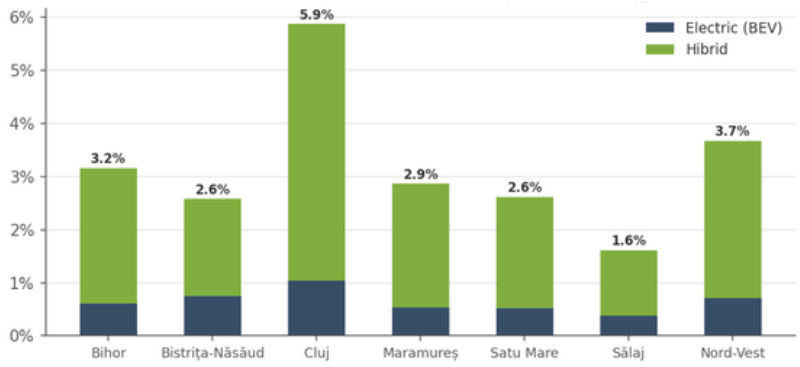
În ceea ce privește segmentul vehiculelor cu sisteme de propulsie alternativă, datele reflectă un ritm ridicat de creștere, care se raportează însă la o bază inițială de la care se pornește care este foarte redusă. Autoturismele pur electrice (BEV) au înregistrat un avans de la 454 de unități în anul 2020 la 8.127 de unități în anul 2025, ceea ce corespunde unei creșteri procentuale de 1690,1%. Concomitent, parcul de vehicule cu propulsie hibridă s-a extins cu 698%, progresând de la 4.228 de unități la 33.739 de autoturisme pe parcursul celor cinci ani. În pofida acestor traiectorii ascendente pentru tehnologiile de mobilitate electrică, structura generală a flotei din Regiunea Nord-Vest rămâne ancorată în motoarele cu ardere internă, vehiculele electrificate deținând în continuare o pondere limitată din numărul total al autoturismelor înmatriculate.

Analiza parcului auto electric și electrificat din Regiune evidențiază o rată de creștere ridicată în intervalul 2020–2025, deși această dinamică se raportează la o bază de pornire de dimensiuni foarte reduse. Numărul autoturismelor pur electrice (BEV) a înregistrat o multiplicare de aproximativ 18 ori pe parcursul celor cinci ani, evoluând de la un volum de 454 de unități în anul 2020 la 8.127 de unități în anul 2025. În mod complementar, segmentul vehiculelor cu propulsie hibridă a consemnat o extindere notabilă în termeni absoluți, avansând de la un nivel inițial de 4.228 de unități la un total de 33.739 de autoturisme. Prin cumularea celor două tehnologii de propulsie, parcul electrificat total al regiunii a progresat de la 4.862 de vehicule la începutul perioadei de analiză, până la un nivel agregat de 43.150 de unități la finalul acesteia.

Autoturisme electrice — BEV	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Diferența 20→25
Bihor	76	249	567	953	1.198	1.548	×20
Bistrița-Năsăud	24	76	234	445	672	901	×38
Cluj	273	695	1.474	2.415	3.028	3.585	×13
Maramureș	29	131	408	618	772	995	×34
Satu Mare	38	92	251	469	630	747	×20
Sălaj	14	37	125	210	270	351	×25
Regiunea Nord-Vest	**454**	**1.280**	**3.059**	**5.110**	**6.570**	**8.127**	**×18**

Tabel 38 - Autoturismele electrice din regiune, pe județe, 2020-2025 (număr de autoturisme)

Din perspectiva distribuției teritoriale, adoptarea tehnologiilor de mobilitate cu emisii reduse prezintă o asimetrie pronunțată, județul Cluj funcționând drept principalul pol de concentrare pentru acest tip de vehicule. Parcul de autoturisme pur electrice din acest județ a avansat de la 273 la 3.585 de unități, entitatea administrativă cumulând astfel aproape jumătate din totalul vehiculelor electrificate raportate la nivelul întregii regiuni. Celelalte județe prezintă volume inferioare, Bihorul înregistrând 1.548 de autoturisme pur electrice în anul 2025, fiind urmat de județele Maramureș și Bistrița-Năsăud cu 995 și, respectiv, 901 unități. La polul opus, județele Satu Mare și Sălaj dispun de cele mai restrânse flote de autovehicule cu emisii zero, totalizând 747 și, respectiv, 351 de unități la finalul perioadei de referință.



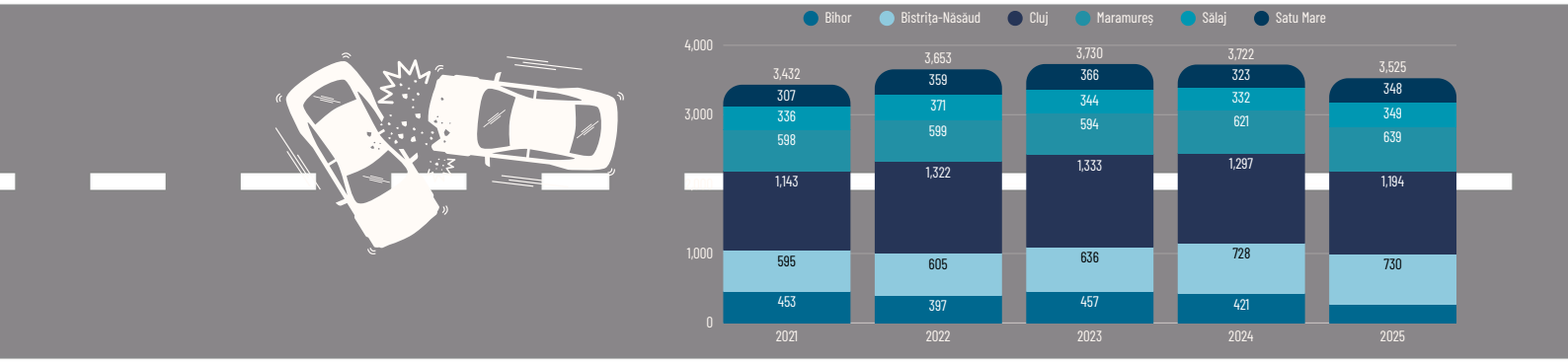
Grafic 33 - Ponderea autoturismelor electrice și hibride în totalul autoturismelor, pe județe, 2025 (%)

În ciuda ritmului de creștere înregistrat de aceste categorii, ponderea vehiculelor electrificate în structura generală a parcului auto regional se menține la un nivel limitat. La nivelul anului 2025, autoturismele electrificate reprezentau doar 3,7% din totalul autoturismelor înmatriculate în regiune, fiind structurate într-o proporție de 0,7% pentru unitățile pur electrice și 3,0% pentru cele hibride, comparativ cu o pondere generală de aproximativ 0,5% înregistrată în anul 2020. Analiza detaliată confirmă poziția județului Cluj, unde vehiculele electrificate dețin o cotă de 5,9% din parcul local, urmat de județul Bihor cu 3,2%, în timp ce județele Maramureș, Bistrița-Năsăud, Satu Mare și Sălaj prezintă ponderi cuprinse între 1,6% și 2,9%. Aceste date indică faptul că procesul de tranziție către o mobilitate electrificată se află într-o etapă de debut, structura pieței regionale fiind în continuare dependentă de motorizările convenționale.

Siguranța traficului

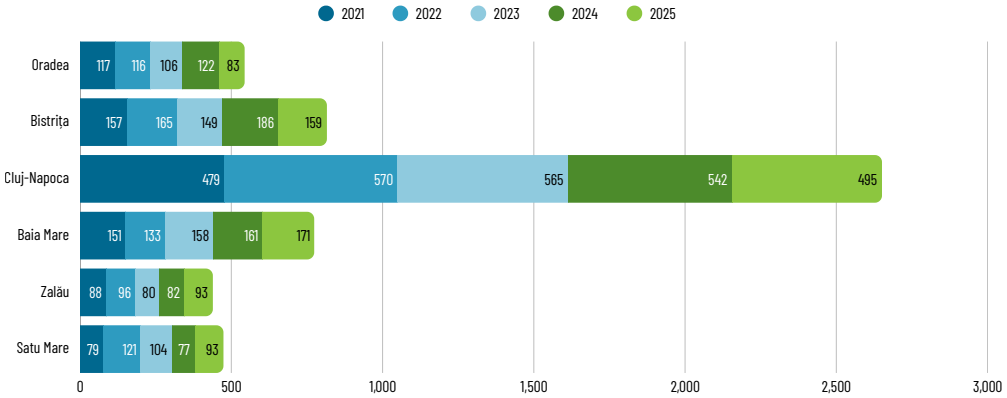
Evoluția numărului de accidente

Analiza se sprijină pe datele furnizate de Inspectoratul General al Poliției Române – Direcția Rutieră ca răspuns la solicitarea Agenției de Dezvoltare Regională Nord-Vest. Datele cuprind 18.062 de evenimente rutiere înregistrate în cele șase județe ale regiunii în intervalul 2021-2025. În cei cinci ani analizați, în Regiune au fost înregistrate 18.062 de accidente rutiere, în medie de 3.612 pe an. Volumul anual a crescut până în 2023, an în care s-a atins maximul perioadei (3.730 de accidente), s-a menținut la același nivel în 2024 (3.722) și a scăzut în 2025 la 3.525. Raportat la 2021, anul 2025 se situează cu 93 de accidente peste nivelul de pornire, o creștere de 2,7%. La nivel regional, fenomenul este, prin urmare, stabil: amplitudinea maximă a variației anuale a fost de 6,4%.



Grafic 34 - Numărul de accidente rutiere din regiune, pe județe, 2021-2025

Bihorul este singurul județ cu o scădere netă pe întreaga perioadă, de la 453 de accidente în 2021 la 265 în 2025, o reducere de 188 de evenimente, respectiv 41,5%. Scăderea este concentrată în ultimul an al seriei, 37,1% doar între 2024 și 2025. La polul opus, Bistrița-Năsăud a crescut cu 135 de accidente, respectiv 22,7%, cu un salt pronunțat în 2024 (+14,5%) și menținerea nivelului în 2025. Clujul, Maramureșul, Sălajul și Satu Mare se înscriu într-o dinamică plată, cu variații anuale sub 20% și abateri finale de sub 45 de accidente față de 2021.



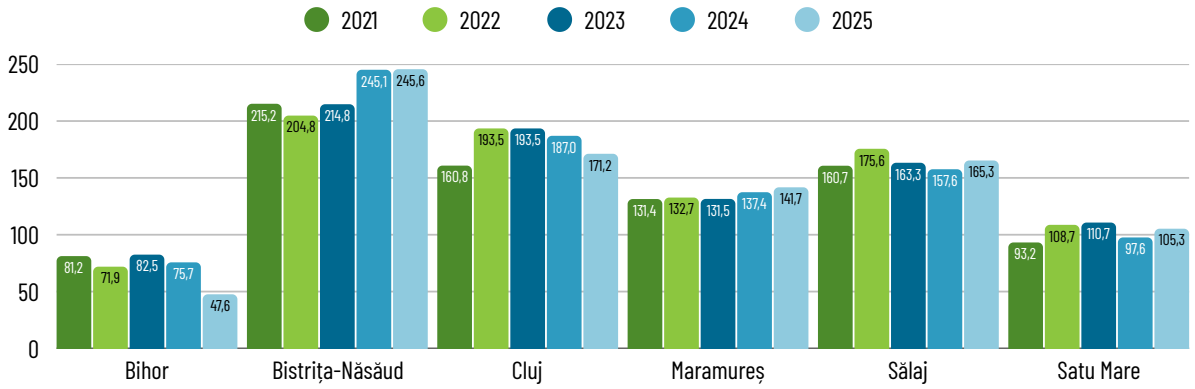
Grafic 35 - Numărul de accidente în municipiile reședință de județ în perioada 2021-2025.

Cele șase municipii reședință de județ concentrează 5.698 de accidente în perioada 2021-2025, respectiv 31,5% din totalul regional, ponderea lor este oscilează între 31% și 32,9% în fiecare an al seriei. Cu alte cuvinte, aproximativ o treime din accidentele regiunii se produc în șase localități, dintr-un total de 1.329 de localități în care s-a înregistrat cel puțin un accident. Cluj-Napoca reunește 42,2% din accidentele județului Cluj, o pondere cu 14-17 puncte procentuale peste cea a oricărei alte reședințe. Celelalte cinci municipii se plasează într-un interval strâns, între 24,8% și 27,8%.

O observație suplimentară privește Oradea. Municipiul a scăzut cu 29,1% în valoare absolută, dar ponderea sa în totalul județean a crescut de la 25,8% la 31,3%, ceea ce arată că reducerea înregistrată la nivelul județului Bihor este mai accentuată în afara reședinței decât în interiorul ei.

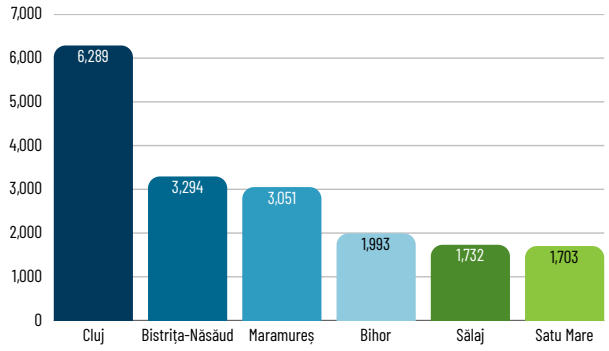
Rata accidentelor la 100.000 locuitori

Numărul de accidente reflectă în bună măsură mărimea populației și a traficului. Cu toate acestea, comparația între județe are sens doar prin raportare la populația rezidentă.

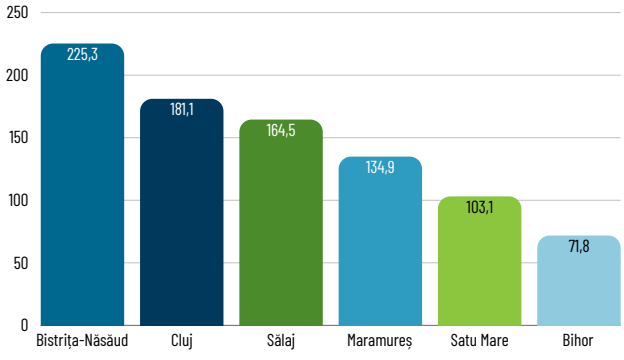


Grafic 36- Rata accidentelor rutiere la 100.000 de locuitori în funcție de județ, în perioada 2021-2025.

Rata regională anuală medie este de 142,5 accidente la 100.000 de locuitori, În jurul acestei valori, dispersia județeană este mare, de la Bistrița-Năsăud, cu 225,3, înregistrează o rată de 3,1 ori mai mare decât Bihorul, cu 71,8. Totodată, Bistrița-Năsăud este singurul județ cu o traiectorie clar ascendentă, cu o creștere de aproximativ 14% în 2024 și consolidarea acestui nivel în 2025. Este, prin urmare, singurul teritoriu care se îndepărtează negativ de media regională. Maramureșul urmează un trend ușor ascendent, dar în interiorul unui interval restrâns, iar Sălajul oscilează în jurul unei valori constante, fără o direcție identificabilă. Clujul, deși se menține peste media regională, înregistrează o scădere consistentă începând cu 2023, de aproximativ 11% până în 2025, fiind singura ameliorare semnificativă într-un județ cu pondere demografică majoră.



Grafic 37 - Ierarhia județelor în funcție de numărul accidentelor, media perioadei 2021-2025.

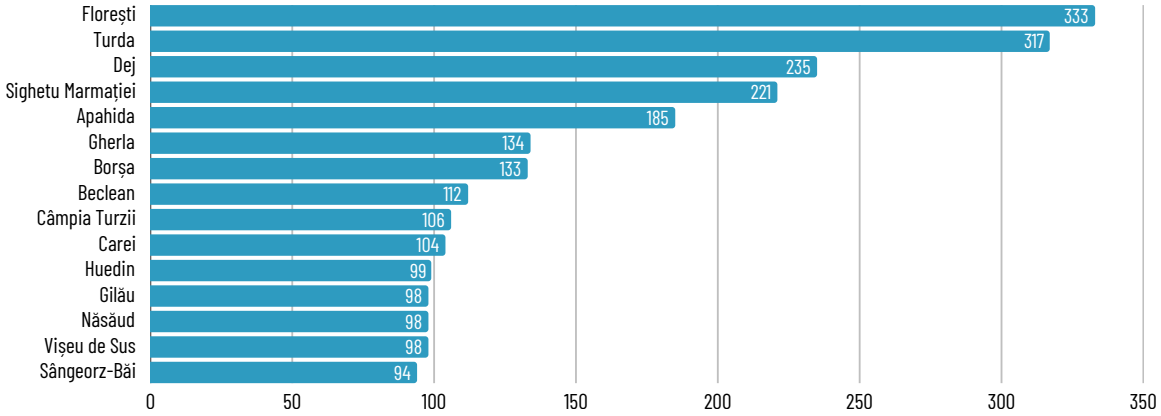


Grafic 38 - Ierarhia județelor în funcție de rata accidentelor la 100.000 de locuitori, media perioadei 2021-2025.

Bihorul este al patrulea județ al regiunii după numărul de accidente, dar ultimul după rată, cu o valoare de aproape două ori mai mică decât media regională. Sălajul, cel mai mic județ al regiunii ca populație rezidentă și penultimul după numărul de accidente, urcă pe locul trei după rată, depășind Maramureșul și Satu Mare, județe de 2,1, respectiv 1,6 ori mai populate. Bistrița-Năsăud, al doilea după numărul absolut, este primul și detașat după rată. Clujul își păstrează o poziție înaltă în ambele ierarhii.

Concentrarea teritorială a accidentelor

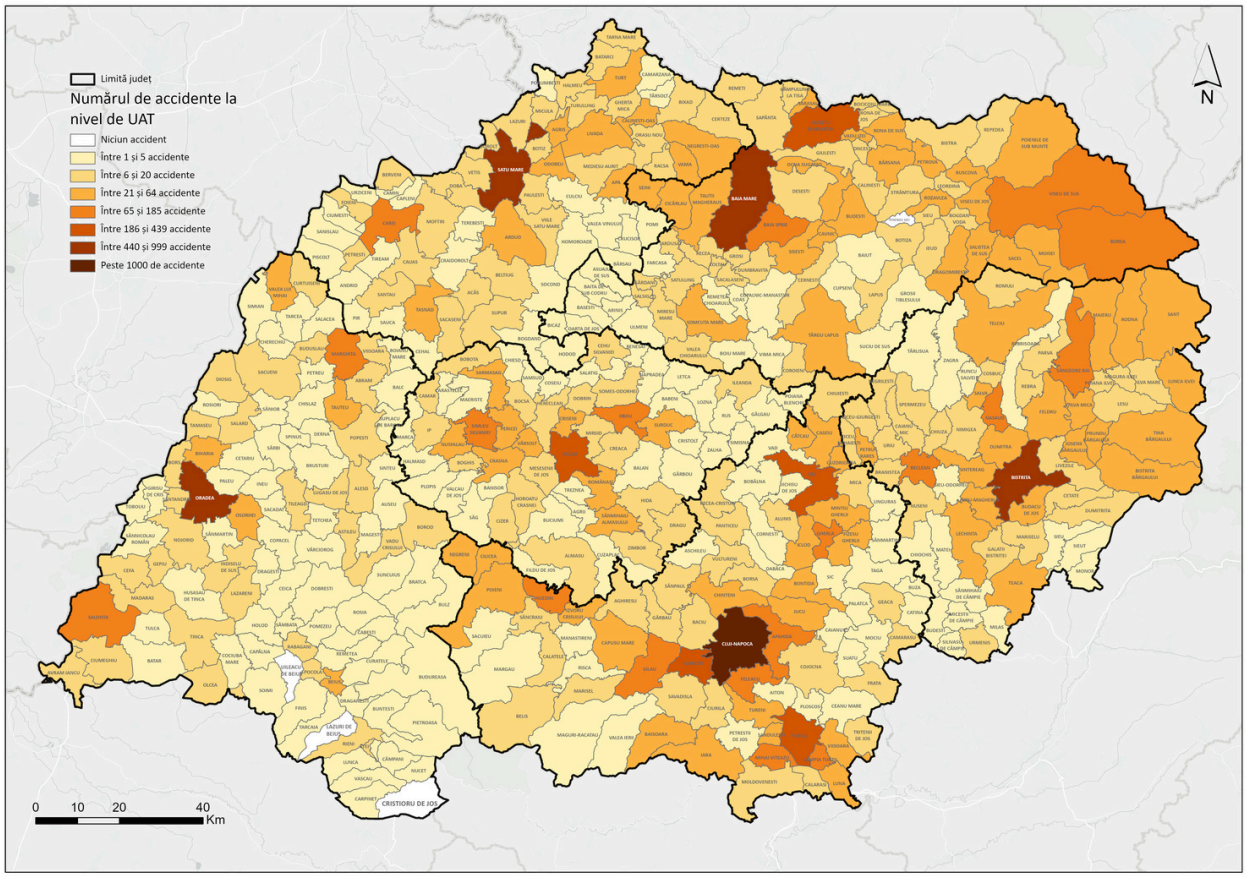
Accidentele s-au produs în 1.329 de localități ale regiunii, iar primele 4 localități concentrează 25% din total, primele 35 concentrează 50%, iar primele 214 concentrează 75%. La celălalt capăt al distribuției, 316 localități au înregistrat un singur accident în cinci ani, iar 501 au înregistrat cel mult două. Clasamentul de mai jos exclude cele șase municipii reședință de județ, analizate mai sus.



Grafic 39 - Primele 15 localități după numărul total de accidente în perioada 2021-2025, excluzând municipiile reședință de județ.

Clujul plasează 8 localități, Maramureșul și Bistrița-Năsăud plasează câte 3, Satu Mare o singură localitate, iar Bihorul și Sălajul nu sunt reprezentate. Cele 15 localități cumulează 2.367 de accidente, respectiv 13,1% din totalul regional.

Florești este un caz distinct în întreaga regiune, fiind cea mai mare comună a României, așezată pe un coridor de tranzit saturat. Cu 333 de accidente, o localitate care nu are statut urban depășește ca volum toate orașele și municipiile regiunii cu excepția celor șase reședințe de județ. Nivelul este stabil pe toată perioada: între 64 și 70 de accidente în fiecare an, fără tendință de creștere sau de scădere.

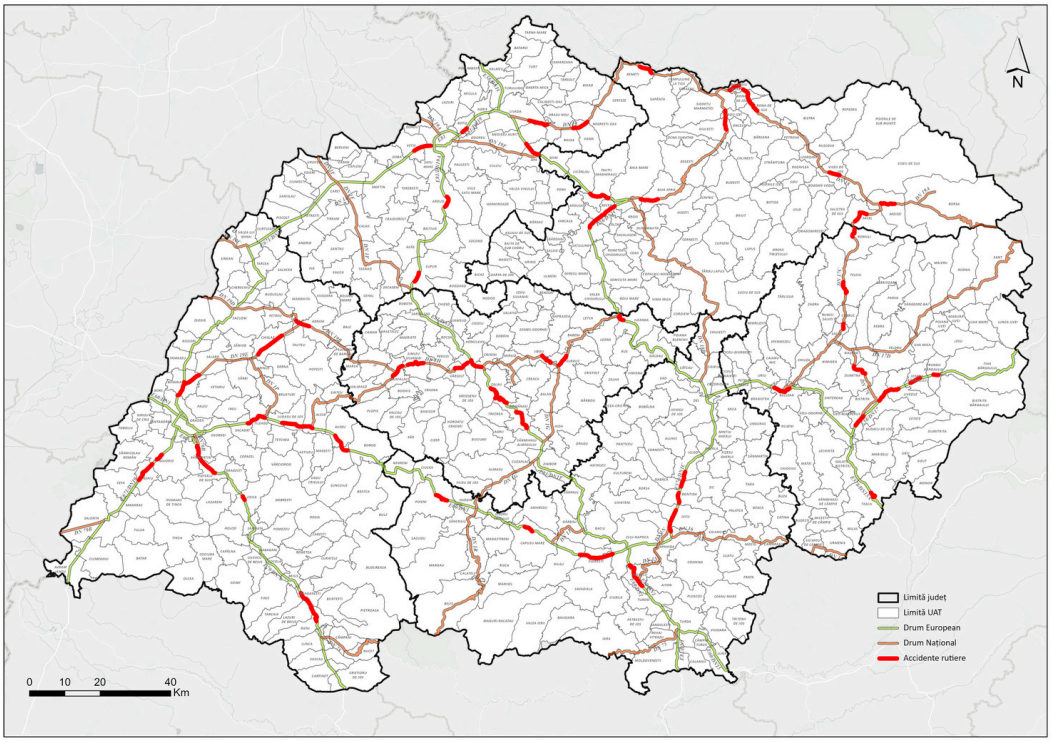


Harta 15 - Numărul de accidente la nivel de UAT în Regiunea Nord-Vest în perioada 2021-2025.

Concentrarea accidentelor pe rețeaua rutieră majoră

Harta localizează accidentele nu pe unități administrative, ci direct pe rețeaua rutieră, identificând tronsoanele pe care evenimentele se aglomerează. Stratul cartografic cuprinde exclusiv drumurile europene și naționale, nu și drumurile județene, drumurile comunale sau rețeaua stradală urbană.

Prima observație privește forma aglomerărilor, acestea nu sunt punctuale, în sensul unei intersecții sau al unei curbe izolate, ci liniare, acoperind tronsoane de câțiva kilometri, poziționate cu precădere la intrarea și ieșirea din localitățile traversate de drumuri naționale cu o singură bandă pe sens. Este configurația caracteristică a rețelei rutiere românești, în care traficul de tranzit interurban trece prin interiorul așezărilor, unde se suprapune peste circulația locală, peste deplasările pietonale și peste accesul la proprietăți.



Harta 16 - Tronsoanele cu concentrare de accidente pe rețeaua de drumuri europene și naționale în Regiunea Nord-Vest în perioada 2021-2025.

În județul Bihor, tronsoanele cu concentrare de accidente se dispun pe patru direcții principale, coridorul E60/DN1 dinspre Oradea spre Cluj-Napoca cuprinde un șir aproape continuu de tronsoane, de la Tileagd și Lugașu de Jos spre Aleșd, Ausșeu și Borod. DN76/E79 dinspre Oradea spre Beiuș prezintă concentrări în zona Sânmartin – Hidișelu de Sus, la Ceica și la Drăgănești. Pe DN19E sunt identificate tronsoane pe segmentul Sâniob – Chișlaz – Abram, iar pe DN79, dinspre Oradea spre Salonta, pe segmentul Nojorid – Gepiu.

În județul Cluj, tronsoanele se grupează pe cele trei ieșiri majore din municipiul reședință. Pe E60/DN1 spre vest sunt identificate concentrări la Florești, Căpușu Mare și Poieni, pe E60/DN1 spre sud pe rampa Feleacului, în zona Feleacu – Tureni, iar pe DN1C/E576 spre nord un șir continuu pe segmentul Jucu – Bonțida – Iclod. În județul Sălaj, tronsoanele urmează DN1F pe segmentul Crișeni – Zalău – Românași, inclusiv traversarea Meseșului, precum și DN1H, pe segmentul Nușfalău – Șimleu Silvaniei – Vârșolț, și zona Jibou – Surduc.

În județul Satu Mare, tronsoanele se concentrează pe E81 în apropierea municipiului reședință, pe segmentele Vetiș – Satu Mare și Botiz – Odoreu, pe DN19A la Ardud, pe DN19 pe segmentul Orașu Nou – Negrești-Oaș și pe DN19F la Mediesu Aurit. În județul Maramureș, coridorul DN1C/E58 dinspre Satu Mare spre Baia Mare cuprinde tronsoane succesive la Apa, Seini, Ardusat, Tăuții-Măgherăuș și Recea, iar pe DN18 sunt identificate concentrări pe întreaga desfășurare a drumului, de la Baia Sprie și zona Remeți – Bocicoiu Mare – Rona de Jos până la Vadu Izei, Moisei.

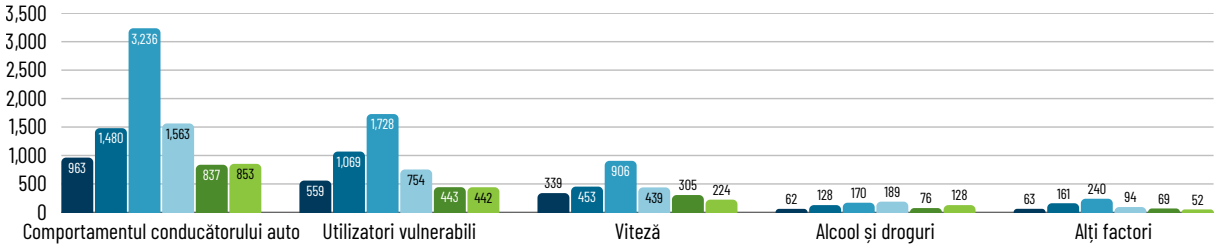
În județul Bistrița-Năsăud, concentrările de accidente urmează cele două văi care îi structurează rețeaua rutieră. Pe DN17C, de-a lungul Someșului Mare, sunt identificate tronsoane la Romuli, Telciu, Coșbuc, Salva și pe segmentul Dumitra – Bistrița, iar pe DN17, în valea Bârgăului, pe segmentul Livezile – Josenii Bârgăului – Prundu Bârgăului. La acestea se adaugă segmentul Bistrița – Șieu-Măgheruș pe E58 și zona Beclean, la intersecția celor două axe.

tronsoanele cu concentrare de accidente nu sunt distribuite aleatoriu pe rețea, ci se suprapun peste coridoarele de tranzit cu trafic ridicat care nu dispun încă de variante de ocolire sau de profil transversal cu benzi separate.

Porțiunile identificate se află, în majoritate, pe drumuri naționale care traversează localități, iar distribuția lor coincide cu axele de legătură dintre polii urbani ai regiunii și cu direcțiile de acces către punctele de trecere a frontierei.

Cauzele accidentelor

Datele consemnează pentru fiecare accident o cauză principală, dintr-o nomenclatură cu 40 de poziții. Pentru lizibilitate, cauzele au fost grupate în cinci categorii.



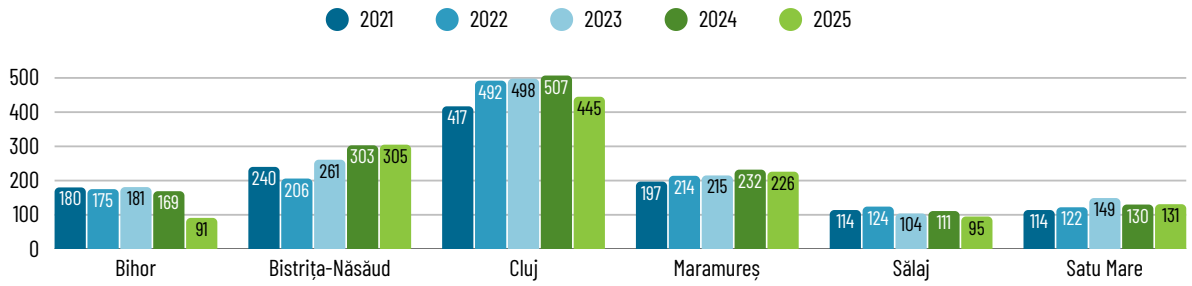
Grafic 40 - Cauza principală a accidentelor în funcție de județe în perioada 2021-2025.

Structura cauzală este, în linii mari, omogenă în regiune. Aproape jumătate din accidente au ca element declanșator o abatere a conducătorului auto, alta decât viteza: neacordarea de prioritate vehiculelor (2.262 de cazuri regional), nerespectarea distanței între vehicule (1.914) și neasigurarea la schimbarea direcției de mers (984). Un sfert au ca element declanșator o abatere a unui utilizator vulnerabil sau o interacțiune cu acesta. Viteza este consemnată drept cauză principală în 14,8% din cazuri.

Bistrița-Năsăud are cea mai mare pondere a cauzelor legate de utilizatori vulnerabili (32,5%), cu 4,8 puncte peste media regională, și cea mai mică pondere a comportamentului conducătorului auto. Diferența provine aproape integral dintr-o singură poziție: „abateri bicicliști", cu 623 de cazuri, adică 18,9% din toate accidentele județului. Aceasta este cea mai frecventă cauză individuală din Bistrița-Năsăud. Satu Mare și Maramureșul au cele mai mari ponderi ale cauzelor legate de alcool și droguri: 7,5% și 6,2%, față de 4,2% media regională. Bihorul și Sălajul au cele mai mari ponderi ale vitezei: 17% și 17,6%, față de 14,8% media regională.

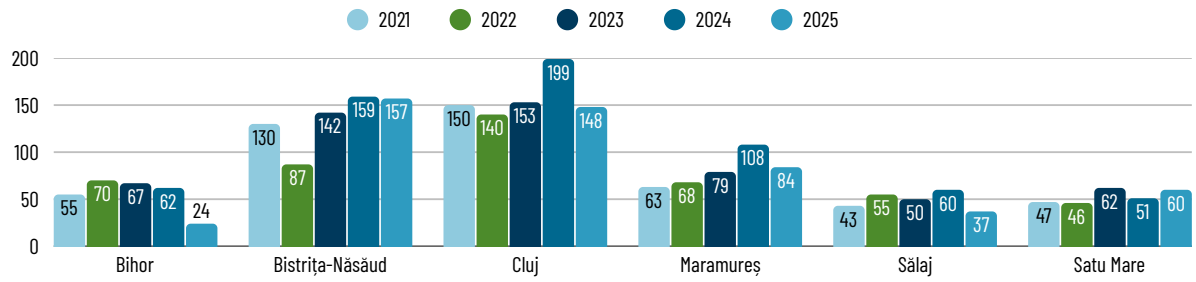
Accidente cu utilizatori vulnerabili

Sub denumirea de utilizatori vulnerabili sunt reunite trei categorii de accidente înregistrate distinct: cele cu bicicliști, cu pietoni și cu trotinete electrice. În perioada 2021-2025, acestea au însumat 6.748 de cazuri, respectiv 37,4% din totalul accidentelor regiunii. Ponderea este ridicată și stabilă: între 36,5% și 39% în fiecare an.



Grafic 41 - Numărul de accidente cu utilizatori vulnerabili în funcție de județ, în perioada 2021-2025.

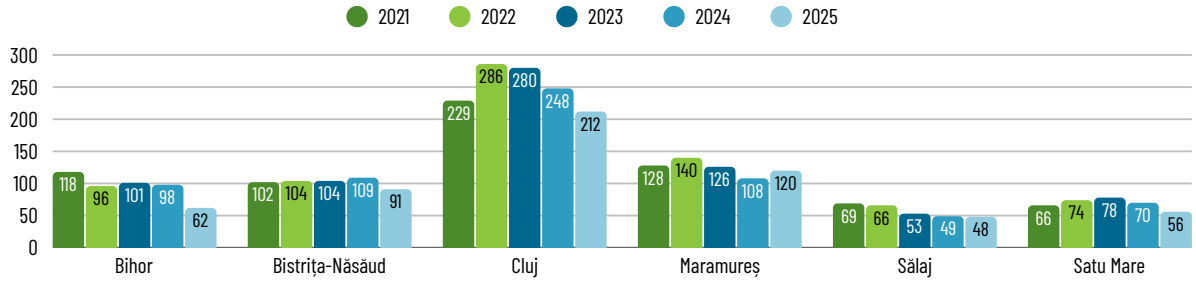
Bicicliștii sunt implicați în 2.656 de accidente, 14,7% din total., Bistrița-Năsăud se detașează net 675 de cazuri, adică 20,5% din accidentele județului, și o rată medie de 46,2 la 100.000 de locuitori, de peste două ori media regională.



Grafic 42 - Numărul de accidente cu bicicliști în funcție de județ, în perioada 2021-2025.

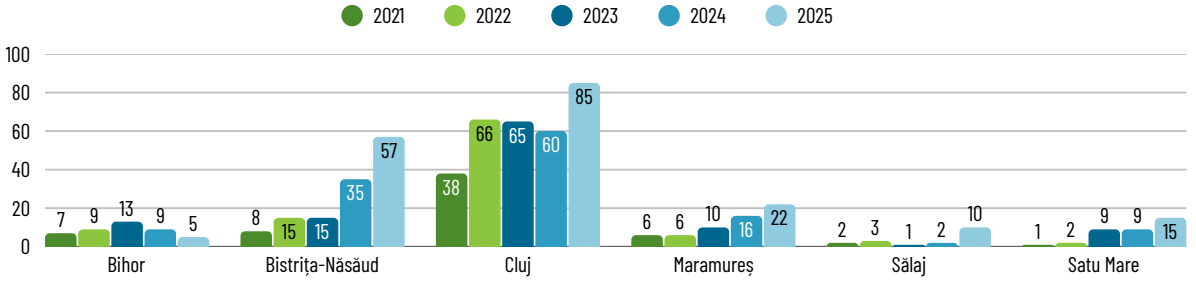
Accidentele cu pietoni sunt singura categorie de utilizatori vulnerabili aflată în scădere consecventă. La nivel regional, seria coboară de la 712 în 2021 la 589 în 2025, o reducere de 17,3%. Ponderea lor în totalul accidentelor scade de la 20,7% la 16,7%. Direcția este aceeași în toate cele șase județe.

Cauzele consemnate se distribuie între trei poziții: neacordarea de prioritate pietonilor (1.120 de cazuri), traversarea neregulamentară (1.075) și pietonii pe partea carosabilă (397). Toate trei scad între 2021 și 2025, cu 25,6%, 12,9%, respectiv 42,6%.



Grafic 43 - Numărul de accidente cu pietoni în funcție de județ, în perioada 2021-2025.

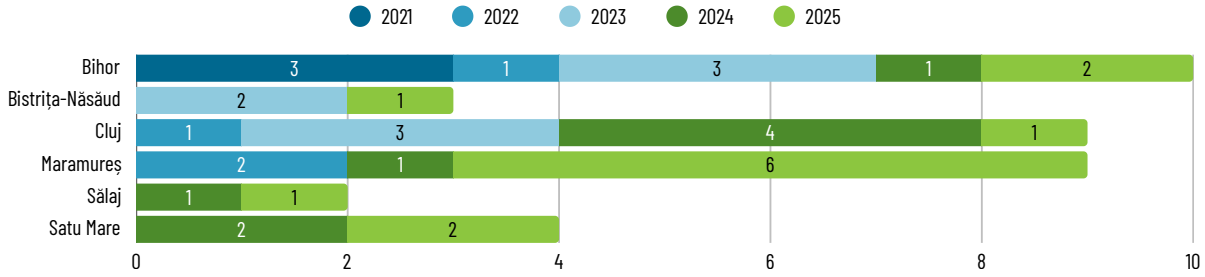
Trotinetele electrice sunt singura categorie cu creștere structurală în perioada analizată. Numărul regional de accidente s-a triplat, de la 62 în 2021 la 194 în 2025, iar ponderea în totalul accidentelor a urcat de la 1,8% la 5,5%. Creșterea este continuă an de an, fără nicio inversare de trend la nivel regional, și se manifestă în cinci din cele șase județe, Bihorul facând excepție.



Grafic 44 - Numărul de accidente cu trotinete electrice în funcție de județ, în perioada 2021-2025.

Accidentele cu cauze legate de starea drumului

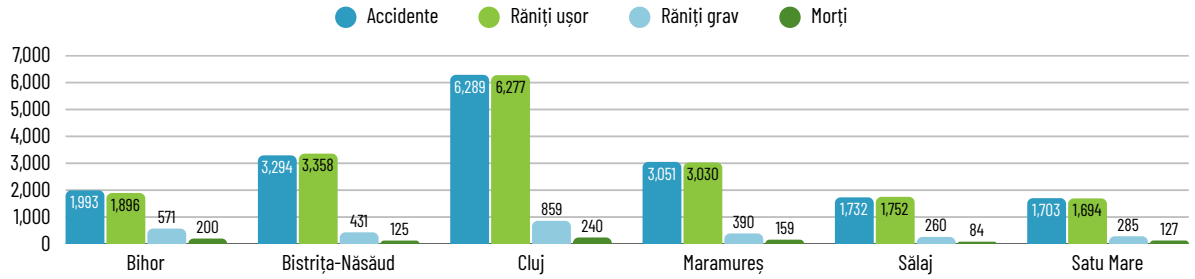
Cele 37 de accidente având cauze principale starea drumului reprezintă 0,2% din cele 18.062 de accidente ale perioadei. Numărul anual crește de la 3 în 2021 la 13 în 2025.



Grafic 45 - Numărul de accidente având cauze principale starea drumului în funcție de județ, în perioada 2021-2025.

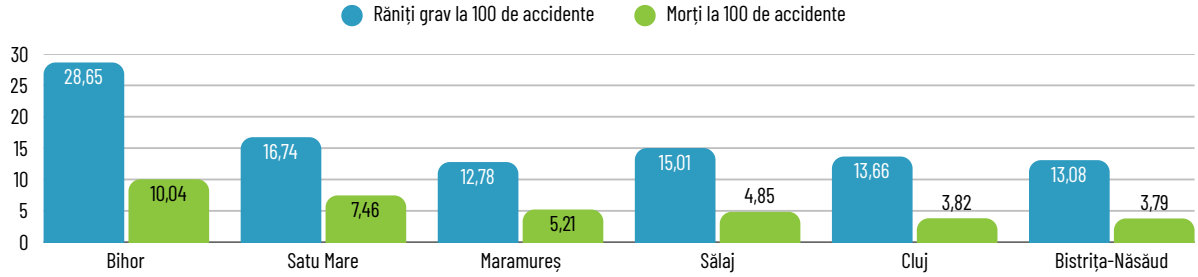
Evoluția deceselor, a răniților grav și a răniților ușor

În cinci ani, accidentele rutiere din Regiune au provocat 935 de decese, 2.796 de răniri grave și 18.007 răniri ușoare. Sunt, în medie, 187 de morți pe an, adică mai mult de trei persoane pe săptămână. Distribuția deceselor nu urmează distribuția accidentelor. Bihorul concentrează 11% din accidentele regiunii, dar 21,4% din decese și 20,4% din răniții grav. Bistrița-Năsăud se află în situația inversă: 18,2% din accidente și 13,4% din decese. Clujul are 34,8% din accidente și 25,7% din decese.



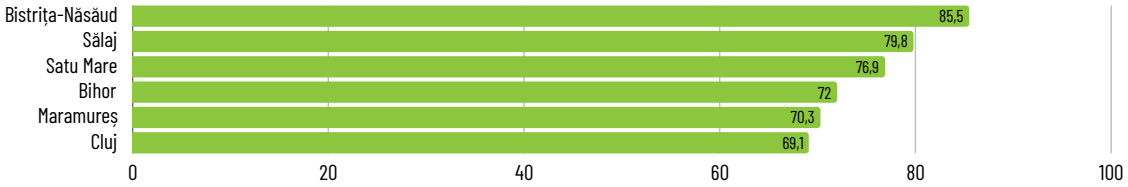
Grafic 46 - Numărul de victime ale accidentelor rutiere, cumulat pentru perioada 2021-2025.

Ierarhia gravității este aproape exact inversul ierarhiei ratei accidentelor. Bihorul, județul cu cea mai mică rată a accidentelor din regiune (71,8 la 100.000 de locuitori), are cel mai mare indice de gravitate: 10 decese la 100 de accidente, față de 3,8 în Bistrița-Năsăud, județul cu cea mai mare rată a accidentelor.



Grafic 47 - Numărul de victime la 100 de accidente, cumulat pentru perioada 2021-2025.

Pentru rata mortalității rutiere, indicatorul standard folosit în comparațiile europene este numărul de decese la un milion de locuitori pe an. Valorile de mai jos rezultă din împărțirea totalului deceselor 2021-2025 la 5 ani și raportarea la populația medie a perioadei.



Grafic 48 - Numărul de decese la un milion de locuitori, media perioadei 2021-2025.

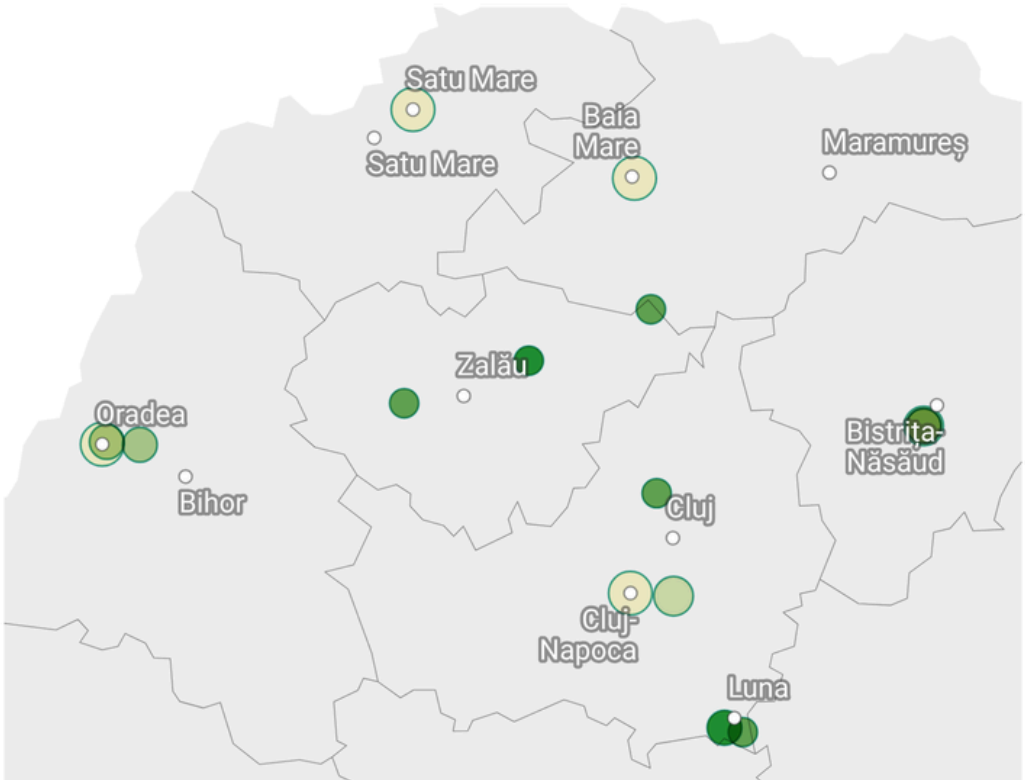
Ca reper extern, în 2024 rata mortalității rutiere a fost de 78 de decese la un milion de locuitori în România și de 45 la un milion la nivelul Uniunii Europene. Pentru 2025, datele preliminare ale Comisiei Europene, publicate la 24 martie 2026, indică 68 de decese la un milion de locuitori pentru România. Regiunea Nord-Vest, cu 73,7 decese la un milion pe an în medie în perioada 2021–2025, se situează în proximitatea nivelului național și la aproximativ 1,6 ori nivelul mediu al Uniunii Europene din 2024. Comparația rămâne, totuși, orientativă, deoarece datele privind decesele în județele regiunii au fost transmise comasate pentru perioada 2021-2025.

În timp ce rata accidentelor variază de 3,1 ori între județe, rata mortalității variază de numai 1,24 ori: toate cele șase județe se plasează într-un interval de 1,6 puncte în jurul mediei regionale de 73,7 decese la un milion de locuitori. Mortalitatea rutieră în Regiunea Nord-Vest nu reprezintă un fenomen localizat, concentrat în anumite județe, ci un nivel de risc de fond, comun întregului teritoriu regional și situat consistent peste media Uniunii Europene.

Transport Aerian

Context

Regiunea reprezintă un pol de importanță strategică, caracterizat printr-o dinamică ridicată a mobilității transfrontaliere și naționale. În acest spațiu, infrastructura de transport aerian joacă un rol catalizator esențial în asigurarea conectivității. Rețeaua aeronautică regională este diversificată, cuprinzând o structură ierarhică clară, de la aeroporturi internaționale de mare capacitate la aerodromuri locale destinate aviației generale și heliporturi cu destinație specială.



Aeroporturi
Avram Iancu (LRCL)
Oradea (LROD)
Maramureș (LRBM)
Satu Mare (LRSM)

Aerodromuri
Bistrița (LRBN)
Dezmir (LRCJ)
Tăuții- Măgherăuș
Dăbâca Airfield
Crasna Airfield
Ineu Airfield
Luncani Airfield
Sălicea Airfield

Helioporturi
Dogaru (LRDD)
SMURD BH 2 (LRHO)
SMURD BN1
Fagu UPI Balc

Punct de Operare Aeromedical Jibou

Militar
Luna Military Airfield

Harta 17 - Aeroporturile, aerodromurile și heliporturile din regiune

Aeroporturi

Aeroporturi	Aeroportul International Avram Iancu LRCL	Oradea LROD	Maramureș LRBM	Satu Mare LRSM
Coordonate si elevatie	464721N 0234132E **1039 FT**	470124N 0215407E **480 FT**	473930N 0232758E **606 FT**	474212N 0225308E **414 FT**
Caracteristici pista	2040 x 45 m	2520 x 45 m	2150 x 45 m	2500 x 45 m
PAX 2025	3.582.134	256.945	94.226	94.110
PAX % procent regional	**88.9%**	**6.4%**	**2.3%**	**2.3%**
Pozitie in casamentul național	2	11	14	15

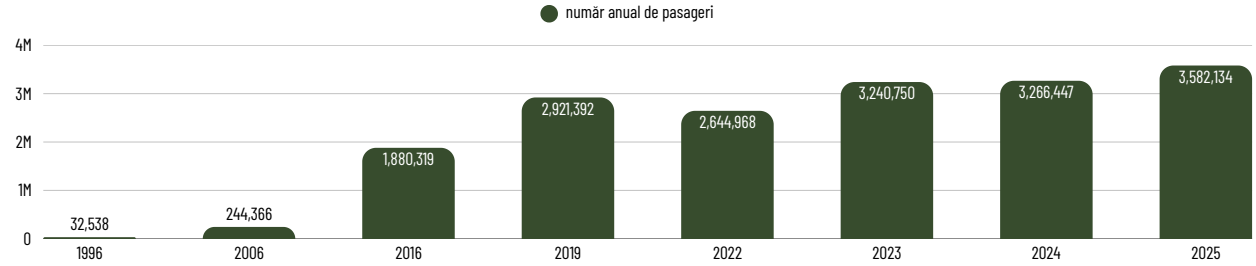
Tabel 39 - Caracteristicile aeroporturilor din regiune și traficul de pasageri, 2025

[106] ROMATSA. (f.a.). AIS Romania: Aeronautical Information Publication (AIP) România. Disponibil la: https://www.aisro.ro

Valorile de trafic ne arată o rețea aeroportuară regională profund asimetrică, cu o structură pronunțat monocentrică, la nivel agregat, traficul de pasageri al celor patru aeroporturi din Regiune a ajuns în anul 2025 la 4.027.415 pasageri, în creștere față de 3.139.346 în 2019 și 3.592.747 în 2024. Din acest volum total, Aeroportul Internațional „Avram Iancu" Cluj-Napoca concentrează 88,94% în 2025, procesând de aproximativ opt ori mai mulți pasageri decât celelalte trei aeroporturi regionale cumulate, care însumează 445.281 de pasageri, respectiv 11,06% din total. Deși ponderea Clujului s-a diminuat ușor față de 2019, când atingea 93,06%, pe fondul recuperării și extinderii recente a traficului pe aeroporturile secundare.

Cluj- Napoca

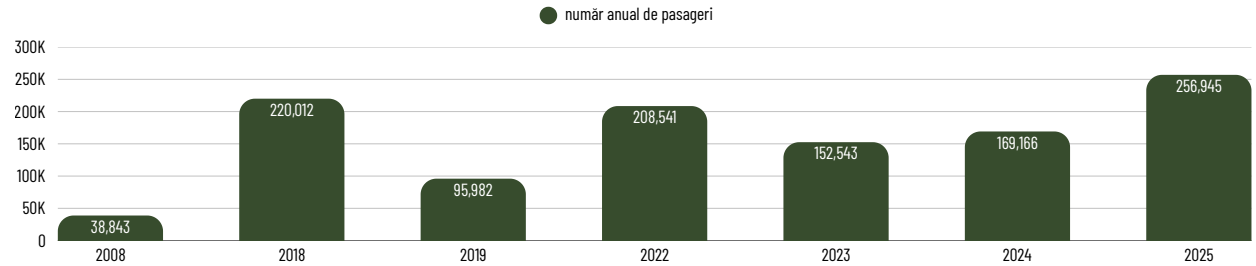
Evoluția Aeroportului Internațional din Cluj-Napoca indică o traiectorie de maturizare constantă, lipsită de oscilațiile bruște vizibile la celelalte trei unități. După o expansiune susținută între 1996 (32.538 pasageri) și 2019 (2.921.392 pasageri), aeroportul a înregistrat o recuperare completă post-pandemică încă din 2023, când a depășit pragul de 3,24 milioane de pasageri. Anul 2024 a marcat o etapă de plafonare temporară, cu o creștere marginală de 0,79% față de 2023 (3.266.447 pasageri), urmată în 2025 de o reluare a dinamicii ascendente de 9,66%, până la 3.582.134 de pasageri. Raportat la anul de referință 2019, nivelul din 2025 reprezintă un avans de 22,62%, ceea ce confirmă stabilitatea bazei de cerere deservite de acest nod aeroportuar.



Grafic 49 - Numărul de pasageri ai Aeroportului Internațional Avram Iancu Cluj, 1996-2025

Oradea

Aeroportului Internațional Oradea reflectă o volatilitate accentuată, specifică aeroporturilor regionale a căror operare depinde de deciziile punctuale ale operatorilor aerieni și de schemele de sprijin public. Seria de date prezintă un profil în dinți de fierăstrău după vârful de 220.012 pasageri din 2018, traficul s-a contractat cu 56,37% în 2019, a revenit la 208.541 pasageri în 2022, pentru ca în 2023 să scadă din nou cu 26,85%, până la 152.543 pasageri. Intervalul 2024–2025 consemnează o redresare consistentă, cu un avans de 51,89% în 2025 față de anul anterior, atingând un maxim istoric al seriei de 256.945 de pasageri, cu 16,79% peste nivelul din 2018. Chiar dacă Oradea deține în 2025 o cotă de 6,38% din traficul regional, fluctuațiile anterioare arată că sustenabilitatea acestui volum nu poate fi încă asumată doar pe baza creșterii din ultimii doi ani.

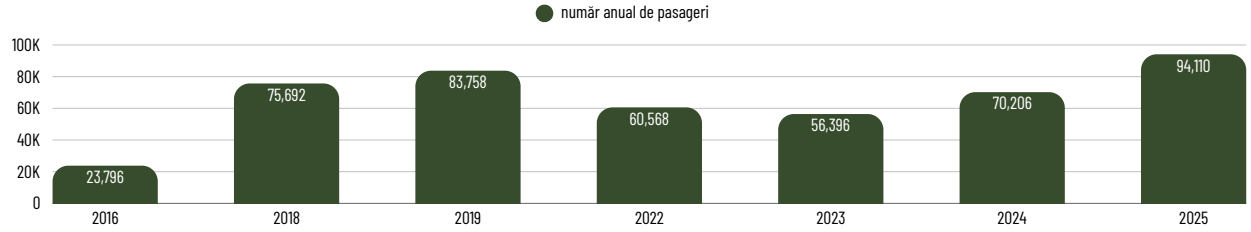


Grafic 50 - Numărul de pasageri ai Aeroportului Internațional Oradea, 2023-2025

Satu Mare

Aeroportul Internațional Satu Mare prezintă o evoluție marcată de o revenire lentă după perioada pandemică, urmată de o accelerare pronunțată în ultimii doi ani ai seriei analizate.

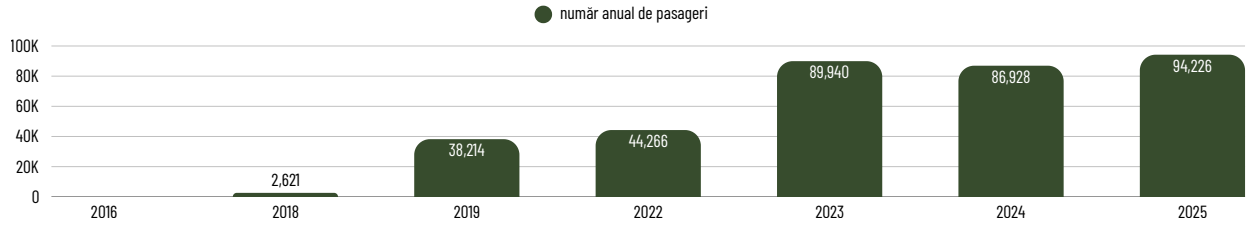
După ce a urcat de la 23.796 de pasageri în 2016 la un vârf de 83.758 de pasageri în 2019, traficul a intrat pe o pantă descendentă, coborând la 60.568 de pasageri în 2022 și atingând un minim al perioadei recente în 2023, cu 56.396 de pasageri. Redresarea s-a conturat în 2024 (70.206 pasageri) și s-a consolidat în 2025, când volumul a ajuns la 94.110 pasageri, marcând un avans anual de 34,05% față de 2024, o creștere de 66,87% raportat la 2023 și o depășire cu 12,36% a nivelului din 2019.



Grafic 51- Numărul de pasageri ai Aeroportului Internațional Satu Mare, 2016-2025

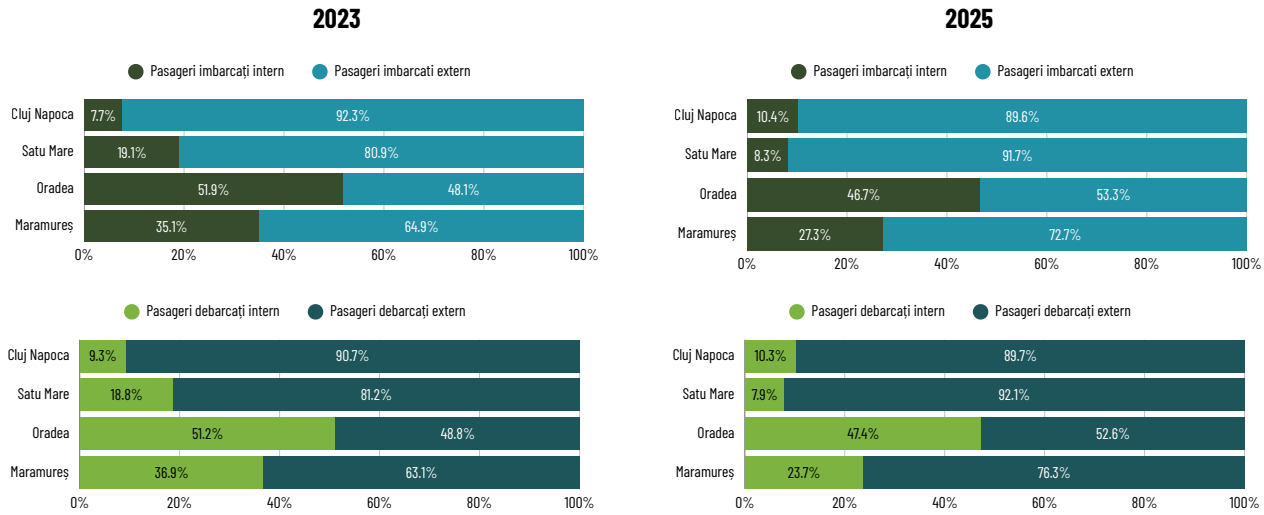
Baia Mare

Aeroportul Internațional Maramureș din Baia Mare ilustrează o traiectorie diferită de cea a aeroportului vecin, caracterizată printr-o extindere rapidă pornind de la o bază inițială aproape nulă, dar cu semne recente de stabilizare în jurul pragului de 90.000 de pasageri. Fără trafic înregistrat în 2016 și cu doar 2.621 de pasageri în 2018, aeroportul a atins 38.214 pasageri în 2019 și și-a menținut trendul ascendent în 2022 (44.266 pasageri), înregistrând ulterior un salt în 2023, până la 89.940 de pasageri. Spre deosebire de dinamica ascendentă a celorlalte aeroporturi regionale din 2024, Baia Mare a consemnat în acel an o contracție de 3,35%, coborând la 86.928 de pasageri, pentru ca în 2025 să revină pe creștere cu 8,40% și să atingă 94.226 de pasageri.



Grafic 52 - Numărul de pasageri ai Aeroportului Internațional Maramureș, 2016-2025

Comparând anii 2023 și 2025 atât pentru pasagerii îmbarcați, cât și pentru cei debarcați. Privite în ansamblu, datele indică o tendință generală de internaționalizare a fluxurilor pe aeroporturile secundare ale regiunii, în paralel cu o ușoară reechilibrare în favoarea traficului intern la Cluj-Napoca. De asemenea, distribuțiile procentuale pentru îmbarcări și debarcări sunt, în general, simetrice la nivelul fiecărui aeroport, ceea ce reflectă fluxuri bidirecționale echilibrate, cu diferențe minore între sensurile de deplasare.



Grafic 53 - Structura pasagerilor îmbarcați și debarcați pe aeroporturile din regiune, după tipul curselor, interne sau externe, 2023 și 2025 (%)

Poziționarea teritorială și ariile de captare ale aeroporturilor din Regiune, raportându-le atât la aeroporturile învecinate, cât și la trei modele comparative din restul țării care ilustrează factorii determinanți ai viabilității traficului aerian. În prima parte, analiza utilizează exemplele din Sibiu, Târgu Mureș și Suceava pentru a delimita trei mecanisme distincte de evoluție. Aeroportul din Sibiu, care a atins 694.805 pasageri în 2025 (+21%), demonstrează că o bază economică industrială solidă și un potențial turistic consacrat pot susține traficul și pot atrage capacitate suplimentară de operare chiar și în condițiile apariției unui aeroport concurent, precum Brașovul, la o distanță de aproximativ o oră și jumătate. La polul opus, Târgu Mureș, aflat în declin cu 29% în 2025 (153.264 pasageri), evidențiază eroziunea pe care proximitatea unui hub regional — Cluj-Napoca — o exercită asupra unui aeroport secundar, precum și volatilitatea indusă de dependența față de deciziile operaționale ale unui singur transportator. Suceava (769.408 pasageri în 2025, pornind de la un nivel aproape nul în 2016) ilustrează modelul de creștere generat de izolarea geografică față de alte aeroporturi, combinată cu o bază dedicată a unui operator low-cost și cu o cerere constantă din partea diasporei.

Poziționarea aeroporturilor



Grafic 54 - Reprezentarea schematică a ariilor de captare ale aeroporturilor din regiune și din vecinătate, la circa 1:30H de deplasare rutieră

Harta schematică de pe pagina a doua transpune aceste principii în geografia Regiunii, delimitând arii teoretice de captare de aproximativ două ore și evidențiind suprapunerile funcționale dintre nodurile aeroportuare. În acest cadru, Aeroportul Internațional Cluj-Napoca se poziționează ca principalul pol de convergență, beneficiind de o masă critică ce absoarbe treptat traficul din zonele adiacente, efect vizibil deja în cazul Târgu Mureșului și potențat pe măsură ce infrastructura rutieră de mare viteză, precum Autostrada A3, reduce timpii de deplasare.

În vestul regiunii, Oradea dispune de o arie de captare distinctă față de Cluj, deservind județul Bihor și zona turistică Băile Felix, dar se confruntă cu o substituție transfrontalieră directă din partea aeroportului din Debrecen, situat la aproximativ o oră distanță. Restrângerea recentă a operațiunilor Wizz Air din Debrecen creează însă o fereastră de oportunitate pentru consolidarea traficului la Oradea, într-un context geografic în care proximitatea dintre Arad (9.000 de pasageri) și Timișoara (1,46 milioane de pasageri, la 40 de minute distanță) servește drept reper pentru riscul de canibalizare totală.

În nordul regiunii, reprezentarea spațială confirmă gradul ridicat de fragmentare a cererii între Satu Mare și Maramureș, despărțite de doar 44 km în linie dreaptă și circa 65 km pe șosea. Această suprapunere aproape completă a ariilor de captare explică în mare măsură menținerea ambelor aeroporturi la volume modeste și aproape identice. Situația este mai complicată în cazul Sătmarului, care se află în raza de două ore față de trei alternative directe — Baia Mare, Oradea și Debrecen —, iar principala sa rută internațională (Londra Luton) este expusă duplicării directe din Debrecen.

Matricea timpilor de deplasare rutieră cuantifică aceste relații de accesibilitate și ilustrează modul în care distanțele fizice se traduc în opțiuni reale pentru pasageri. Astfel, din perspectiva duratei de parcurs pe șosea, Oradea este mai aproape de Debrecen (55 de minute) și chiar de Arad (1 oră și 43 de minute) sau Satu Mare (1 oră și 54 de minute) decât de Cluj-Napoca (2 ore și 40 de minute), în timp ce Baia Mare și Satu Mare sunt separate de doar 1 oră și 8 minute. În mod similar, datele din tabel confirmă izolarea geografică a Sucevei, situată la peste cinci ore distanță rutieră de oricare dintre aeroporturile din Regiune.

	Cluj-Napoca	Oradea	Baia Mare	Satu Mare
Cluj-Napoca		2 ore, 40 minute	2 ore, 24 minute	2 ore, 50 minute
Oradea	2 ore, 40 minute		2 ore, 56 minute	1 oră, 54 minute
Baia Mare	2 ore, 24 minute	2 ore, 56 minute		1 oră, 8 minute
Satu Mare	2 ore, 50 minute	1 oră, 54 minute	1 oră, 8 minute	
Debrecen	3 ore, 34 minute	55 minute	2 ore, 42 minute	1 oră, 39 minute
Târgu Mureș	1 oră, 16 minute	3 ore, 25 minute	3 ore, 18 minute	3 ore, 35 minute
Sibiu	1 oră, 50 minute	4 ore, 0 minute	3 ore, 53 minute	4 ore, 9 minute
Arad	3 ore, 37 minute	1 oră, 43 minute	4 ore, 42 minute	3 ore, 32 minute
Timișoara	3 ore, 24 minute	2 ore, 28 minute	5 ore, 25 minute	4 ore, 17 minute
Suceava	5 ore, 20 minute	7 ore, 30 minute	5 ore, 20 minute	6 ore, 28 minute

Tabel 40 - Timpul de deplasare rutieră între orașele cu aeroport din regiune și cele din vecinătate

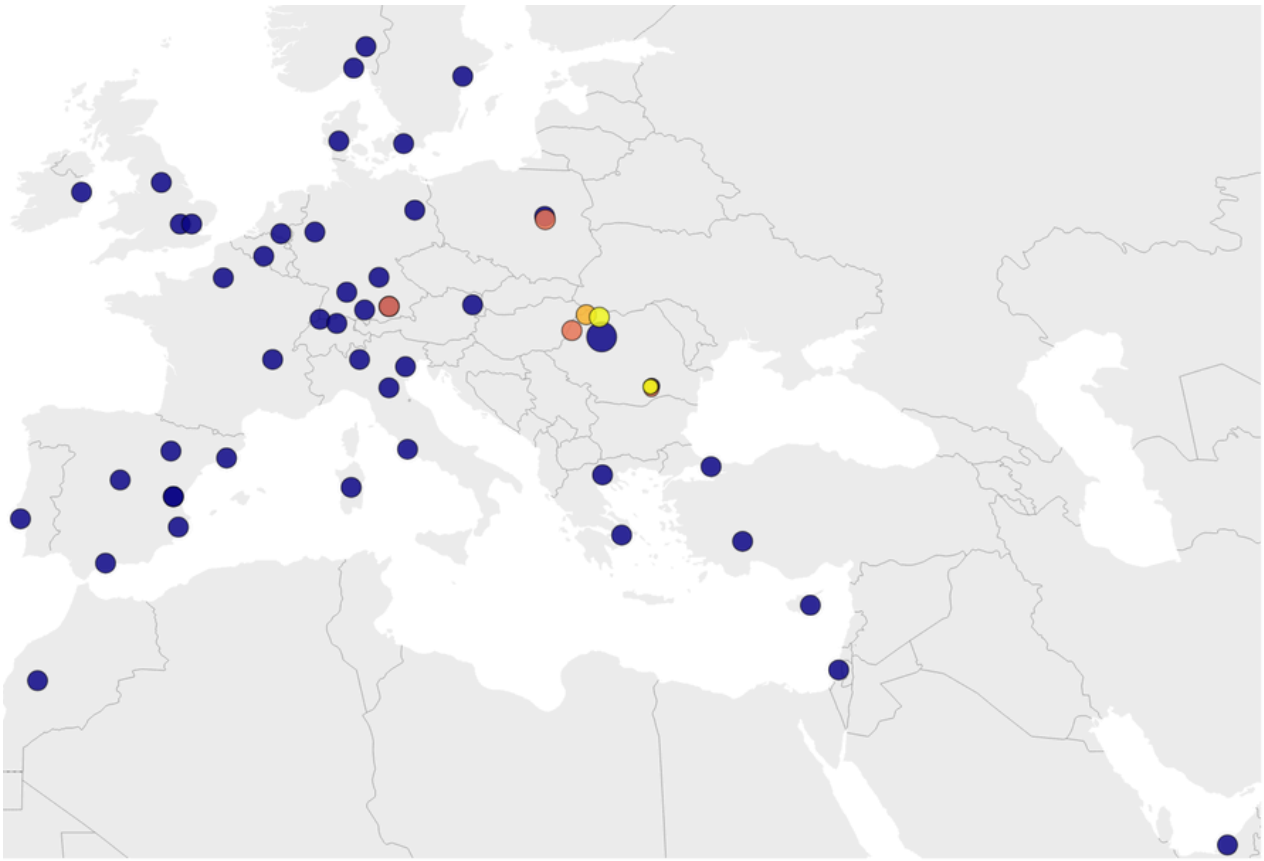
Destinații acoperite

Harta care ilustrează distribuția geografică a destinațiilor confirmă vizual caracterul monocentric al conectivității aeriene regionale. Rețeaua este dominată de punctele de culoare albastru închis, asociate Aeroportului Internațional Cluj-Napoca, care acoperă o arie extinsă ce cuprinde mare parte din Europa de Vest, Centrală, de Sud și de Nord, completată de câteva conexiuni extra-europene către Africa de Nord (zona Marocului) și Orientul Mijlociu (Turcia, Cipru, Israel și zona Golfului Persic).

Din punct de vedere spațial, concentrarea destinațiilor reflectă principalele axe economice, turistice și de migrație ale regiunii, cu o densitate ridicată a rutelor în Germania, Italia, Spania, Franța, țările Benelux și Regatul Unit. Acest nucleu vest-european este completat de legături către Europa de Nord (Danemarca, Norvegia, Suedia), Irlanda și Portugalia, în timp ce conectivitatea către Europa Centrală și de Est sau către Balcani rămâne vizibil mai rarefiată, limitându-se la câteva puncte izolate precum Varșovia, București, Grecia și vestul Turciei.

Această asimetrie geografică sugerează că rețeaua aeriană regională funcționează prioritar ca un coridor de integrare cu piețele vest-europene, oferind o conectivitate redusă cu regiunile învecinate din estul și sud-estul continentului.

În raport cu acoperirea Clujului, vizibilitatea celorlalte trei aeroporturi regionale – marcate la origine prin culori distincte (roșu-corai pentru Oradea, portocaliu pentru Satu Mare și galben pentru Baia Mare) – este foarte restrânsă pe hartă. În afara regiunii se disting vizual doar două destinații în culoarea Oradiei (Varșovia, unde simbolul se suprapune parțial peste cel al Clujului, și München) și rutele regulate operate de pe aeroporturile din Satu Mare sau Baia Mare către destinații majore precum Londra sau Paris nu sunt vizibile separat, fiind acoperite grafic de punctele corespunzătoare Clujului.



Harta 18 - Destinațiile zborurilor regulate de pe aeroporturile din regiune

Transport Feroviar

Politica europeană în domeniul feroviar urmărește două obiective convergente:

crearea unei piețe unice a serviciilor de transport feroviar

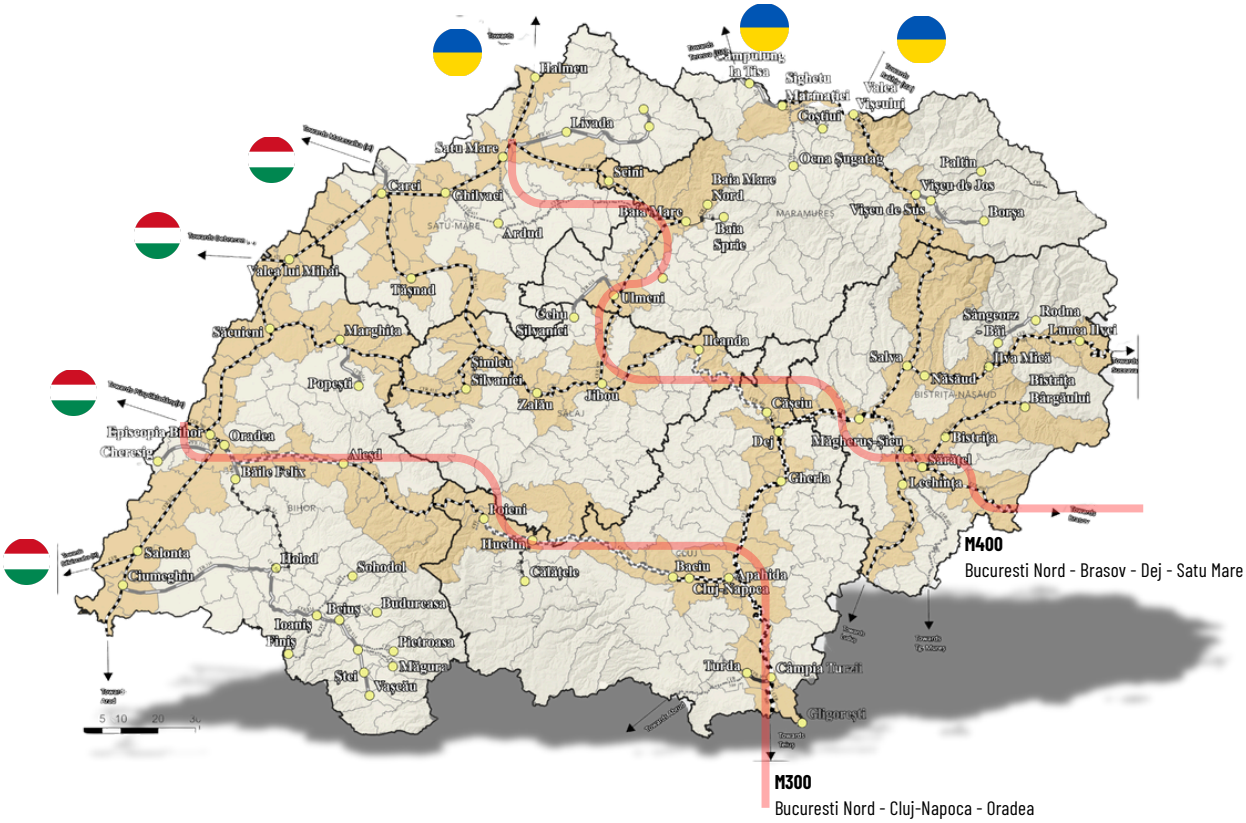
transferul unei părți din cererea de transport dinspre modul rutier către cel feroviar.

Prin revizuirea regulamentului TEN-T, România devine parte a două coridoare: coridorul Rin–Dunăre, consolidat, și noul coridor Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee. Pentru regiune, revizuirea produce trei efecte directe:

- linia de mare viteză București – Brașov – Sibiu – Cluj-Napoca – Oradea – Budapesta – Viena este inclusă în rețeaua centrală extinsă, cu termen de finalizare 2040;
- secțiunile feroviare și rutiere de-a lungul graniței de vest a României trec din rețeaua globală (termen 2050) în rețeaua centrală extinsă (termen 2040), ca parte a noului coridor Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee;
- patru orașe ale regiunii — Cluj-Napoca, Oradea, Baia Mare și Satu Mare — sunt recunoscute drept noduri urbane TEN-T, ceea ce atrage obligații privind planificarea mobilității urbane durabile și conectarea nodurilor la rețeaua centrală.

Rețeaua feroviară a Regiunii Nord-Vest

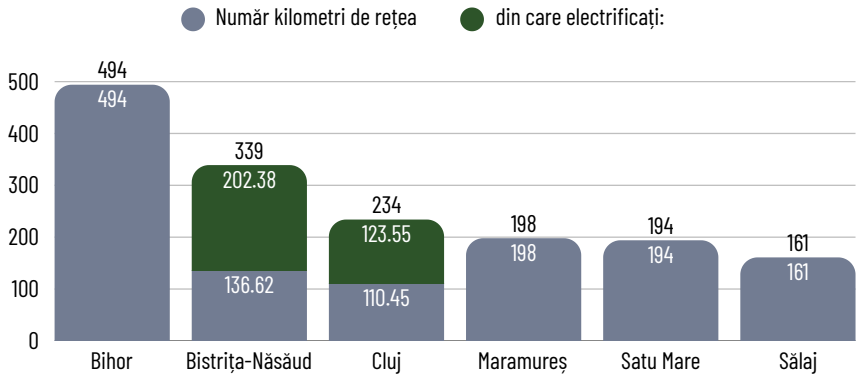
Rețeaua feroviară regiunii evidențiază o infrastructură cu o lungime totală de 1.620,4 kilometri, structurată pe 172 de secțiuni de circulație care deservesc toate cele șase județe. Configurația teritorială a acestei rețele este fundamentată pe două axe principale de tranzit, respectiv magistrala 300, care traversează teritoriul de la sud către vest pe traseul București – Brașov – Cluj-Napoca – Oradea – Episcopia Bihor, și magistrala 400 Brașov - Deda - Dej - Satu Mare - Baia Mare.



Harta 19 - Rețeaua feroviară din regiune și traseele magistralelor 300 și 400

Se constată un decalaj notabil al rețelei regionale în raport cu mediile naționale, din întreaga infrastructură feroviară a regiunii, doar 325,9 kilometri sunt electrificați, ceea ce corespunde unui procent de 20,1%, o valoare aflată la o diferență evidentă față de media națională de 38,0%. Distribuția teritorială este profund asimetrică a liniilor electrificate, acestea fiind concentrate exclusiv în județele Bistrița-Năsăud, cu un grad de electrificare de 59,7% aferent unui volum de 202,3 kilometri, și Cluj, care dispune de 123,6 kilometri electrificați, reprezentând 52,8% din rețeaua proprie.

Grafic 55 - Lungimea rețelei feroviare și gradul de electrificare, pe județe



Sursa: prelucrare proprie pe baza Anexelor 25.b și 7.a, Documentul de Referință al Rețelei CFR 2027 [5]. Procentele indică ponderea liniilor electrificate în rețeaua județeană.

Remarcăm că patru dintre cele șase județe ale regiunii, respectiv Bihor, Maramureș, Satu Mare și Sălaj, nu dispun de niciun kilometru de cale ferată electrificată, deși acestea însumează cumulat 1.047,4 kilometri de rețea, echivalentul a 64,6% din totalul regional. Pe lângă indicatorul de electrificare, se sintetizează și ponderea infrastructurii neinteroperabile, care atinge un maxim de 51,2% în județul Bihor, precum și viteza medie tehnică, care variază de la un minim de 61,9 km/h în județul Bistrița-Năsăud până la 74,9 km/h în județul Cluj. Această corelare cantitativă subliniază existența unor limitări tehnice în operarea eficientă a serviciilor feroviare la nivelul întregii regiuni, impunând restricții directe asupra utilizării materialului rulant electric și influențând planificarea operațională.

Tabel 41 - Lungimea rețelei feroviare, gradul de electrificare, infrastructura neinteroperabilă și viteza medie, pe județe

Județ	Rețea [km]	Electrificat [km]	Electrificare [%]	Neinteroperabil [km]	Neinteroperabilitate [%]	Viteză medie [km/h]
Bihor	494.1	0	0%	253.1	51.2%	64.8
Bistrița-Năsăud	339	202.3	59.7%	504	14.9%	61.9
Cluj	234	123.6	52.8%	83	35%	74.9
Maramureș	197.7	0	0%	314	15.9%	64.6
Satu Mare	194.5	0	0%	463	23.8%	73.4
Sălaj	161.1	0	0%	136	84%	71.3
Regiunea Nord-Vest	**1.620**	**325.9**	**20.1%**	**4,031**	**249%**	**67.4**

Sursa: prelucrare proprie pe baza Anexelor 25.b și 7.a [5]. Viteza medie este ponderată cu lungimea secțiunilor și se referă la kilometrii cu date tehnice. Reper național: electrificare 38,0%, neinteroperabilitate 35,2%.

Pentru comparabilitate, fiecare secțiune de circulație din Anexa 25.b a fost atribuită județului în care se află traseul, pe baza punctelor de secționare de la capete. Rezultă 172 de secțiuni și 1.541,8 km pentru cele șase județe, față de 153 de secțiuni și 1.396,5 km pentru Regionala Cluj. Diferența provine din legăturile spre frontieră, din secțiunea Zerind – Ciumeghiu, din linia Sărmășel – Măgheruș Șieu și din linia Coșna – Ilva Mică — toate pe teritoriul Nord-Vest, dar cu numerotare aparținând altor regionale — mai puțin secțiunea Deda – Râpa de Jos (7,5 km), aflată în județul Mureș.

La cei 1.541,8 km cu date tehnice complete se adaugă 78,6 km de secții neinteroperabile care figurează în Anexa 7.a fără corespondent în lista secțiilor pentru calculul tarifului de utilizare a infrastructurii (TUI): Borșa – Vișeul de Jos, Cordău – Holod, Câmpia Turzii – Turda și Baia Mare – Baia Mare Nord. Lungimea totală a rețelei regionale este astfel de 1.620,4 km, dar indicatorii de electrificare, viteză și clasă de linie se calculează pe cei 1.541,8 km pentru care există date tehnice.

Rețeaua feroviară administrată la nivelul Regionalei Cluj

Rețeaua feroviară din regiune, administrată de Regionala Cluj, este alcătuită din 19 linii de cale ferată, care însumează 1.164,12 km de linie și 1.396,10 km de cale, dintre care 1.140,74 km*. Ambii indicatori se referă la linia curentă dintre stații, fără liniile din stații și fără liniile ferate industriale. Din acest motiv, indicatorii de dimensiune și de densitate a rețelei se raportează la km de linie, iar cei de stare tehnică la km de cale.

Structura rețelei urmează relieful și culoarele regiunii, astfel încât magistrala 300 o traversează dinspre Câmpia Turzii spre Cluj-Napoca și Aleșd, de unde continuă spre Oradea și Episcopia Bihor, linia 400 se află în partea de vest și de nord a regiunii, între Episcopia Bihor, Valea lui Mihai, Carei, Satu Mare și Halmeu, iar linia 412 leagă Clujul de Dej, Jibou și Baia Mare pe valea Someșului.

Acestor axe principale li se adaugă linia 416 Dej – Beclean pe Someș – Ilva Mică, linia 418 Beclean pe Someș – Deda, spre centrul țării, și linia 401 Satu Mare – Baia Mare, precum și o serie de alte linii, respectiv 328 Chișineu Criș – Salonta – Oradea, 404 Săcuieni – Marghita – Șimleu Silvaniei – Sărmășag, 407 Carei – frontiera cu Ungaria, 408 Carei – Zalău, 409 Zalău – Jibou, 413 Cojocna – Jucu, care leagă liniile 300 și 412, 421 Sărățel – Bistrița Bârgăului, 422 Salva – Vișeu de Jos – Sighetu Marmației, 423 Vișeu de Jos – Borșa și 511 Ilva Mică – Leșu Ilvei, 333 Salonta – Kötegyán, spre Ungaria, și 428 și 429, spre Ucraina.

Linia	Traseul	Tipul secției (CFR)	Secția de linii	Județe	Km de linie în regiune	Observații
300	Războieni – Câmpia Turzii – Apahida – Cluj-Napoca – Huedin – Aleșd	Magistrală	L3 Cluj	CJ,BH	177,60	linie dublă, 127,90 km de fir al doilea; sectorul Cluj-Napoca – Aleșd este închis temporar pentru reabilitare și electrificare
328	Chișineu Criș – Ciumeghiu – Salonta – Oradea	Principală	L5 Oradea	BH	49,51	linie simplă
333	Salonta – Kötegyán	–	L5 Oradea	BH	6,34	legătură transfrontalieră cu Ungaria
400	Episcopia Bihor – Valea lui Mihai – Carei – Satu Mare – Halmeu	Principală	L5 Oradea, L6 Satu Mare	BH, SM	156,72	linie simplă; ecartament normal și larg spre frontiera de la Halmeu
401	Satu Mare – Seini – Baia Mare	Magistrală	L6 Satu Mare	SM,MM	59,79	linie simplă
404	Săcuieni Bihor – Marghita – Șimleu Silvaniei – Sărmășag	–	L5 Oradea, L6 Satu Mare	BH, SJ	85,68	linie simplă
407	Carei – Tiborszállás	–	L6 Satu Mare	SM	9,83	linie simplă
408	Carei – Tășnad – Sărmășag – Zalău	Secundară	L6 Satu Mare, L7 Dej	SM, SJ	89,04	linie simplă
409	Zalău – Jibou	Secundară	L7 Dej	SJ	22,11	linie simplă
412	Apahida – Dej Călători – Jibou – Baia Mare	Magistrală	L3 Cluj, L7 Dej, L6 Satu Mare	CJ,SJ,MM	180,22	dublă între Apahida și Dej Călători și între Cășeiu și Ileanda, 80,69 km de fir al doilea
413	Cojocna – Jucu	–	L3 Cluj	CJ	0,74	linie de legătură între liniile 300 și 412
416	Dej Călători – Beclean pe Someș – Ilva Mică	Principală(416), Magistrală (416B)	L7 Dej, L8 Bistrița	CJ, BN	71,88	dublă între Dej Călători și Beclean pe Someș, 23,40 km de fir al doilea
418	Beclean pe Someș – Sărățel – Deda	Magistrală(418), Principală (418A)	L8 Bistrița	BN	59,21	linie simplă
421	Sărățel – Bistrița Nord – Bistrița Bârgăului	Secundară	L8 Bistrița	BN	40,32	linie simplă
422	Salva – Vișeu de Jos – Sighetu Marmației	Secundară	L9 Sighetu Marmației	BN,MM	117,97	ecartament normal, cu porțiuni de ecartament mixt
423	Vișeu de Jos – Borșa	–	L9 Sighetu Marmației	MM	23,38	singura linie neinteroperabilă; închisă circulației
428	Valea Vișeului – frontiera cu Ucraina	–	L9 Sighetu Marmației	MM	0,45	ecartament larg; fără circulație
429	Sighetu Marmației – Câmpulung la Tisa – frontiera cu Ucraina	Secundară	L9 Sighetu Marmației	MM	12,54	ecartament larg și mixt; fără circulație
511	Ilva Mică – Leșu Ilvei	–	L8 Bistrița	BN	0,79	linie simplă
Total					**1.164,12**	**231,99 km de fir al doilea**

Tabel 42- Liniile de cale ferată din regiunea Nord-Vest administrate de SRCF Cluj

**Kilometrii de linie măsoară lungimea traseului feroviar, numărat o singură dată indiferent de numărul de căi, în timp ce kilometrii de cale însumează lungimea tuturor căilor, astfel încât un kilometru de linie dublă corespunde la doi kilometri de cale.*

Pe lângă rețeaua administrată de SRCF Cluj, în regiune se află și alte linii de cale ferată, liniile Ilva Mică – Lunca Ilvei și Măgheruș Șieu – Lechința, din Bistrița-Năsăud, sunt în funcțiune, fiind administrate de Regionalele CF Iași și Brașov. În Bihor, liniile Ciumeghiu – Holod și Holod – Vașcău sunt închise circulației din august 2023, ultimele trenuri de călători circulând în periada 2019-2020, iar Oradea Est – Cordău și Oradea Vest – Cheresig sunt dezafectate și urmează să fie integrate în rețeaua de tram-train metropolitan Oradea. Tot dezafectată este și linia Ulmeni – Cehu Silvaniei, de circa 14 km, între Maramureș și Sălaj. Pe liniile Satu Mare – Bixad și Ilva Mică – Rodna Veche, ultimele trenuri de călători au circulat în 2013, respectiv în 2018, prima linie fiind folosită pentru marfă până la Livada, iar linia Câmpia Turzii – Turda funcționează ca linie industrială, în principal pentru fabrica Holcim de la Turda.

Traseul	Județe	Observații
Ilva Mică – Lunca Ilvei (spre Vatra Dornei și Suceava)	Bistrița-Năsăud	în funcțiune, administrată de Regionala CF Iași; trenuri de călători în toate mersurile 2018-2026
Măgheruș Șieu – Lechința (spre Luduș)	Bistrița-Năsăud	în funcțiune, administrată de Regionala CF Brașov; trenuri de călători în toate mersurile 2018-2026
Ciumeghiu – Tinca – Holod	Bihor	închisă circulației; ultimele trenuri de călători, operate de Interregional Călători, în mersul 2019-2020
Holod – Beiuș – Ștei – Vașcău	Bihor	închisă circulației; ultimele trenuri de călători, operate de Interregional Călători, în mersul 2019-2020
Oradea Est – Băile Felix – Cordău (în trecut până la Holod)	Bihor	dezafectată; porțiunea Oradea – Băile Felix urmează să fie integrată în rețeaua de tram-train metropolitan Oradea, proiect al Consiliului Județean Bihor
Oradea Vest – Cheresig	Bihor	dezafectată; urmează să fie integrată în rețeaua de tram-train metropolitan Oradea, proiect al Consiliului Județean Bihor
Ulmeni – Cehu Silvaniei	Maramureș, Sălaj	dezafectată, circa 14 km
Satu Mare – Livada – Bixad	Satu Mare	fără trenuri de călători în mersurile 2018-2026; ultimele trenuri de călători operate de Interregional Călători în anul 2013, trafic de marfă existent și în prezent până la Livada
Ilva Mică – Rodna Veche	Bistrița-Năsăud	fără trenuri de călători în mersurile 2018-2026; ultimele trenuri de călători în ianuarie 2018, operate de CFR Călători
Câmpia Turzii – Turda	Cluj	folosită în prezent în regim de linie industrială, în principal pentru Holcim Turda (trenurile de marfă Câmpia Turzii - Aleșd) respectiv ocazional trenuri militare ale MAPN)

Tabel 43 - Alte linii de cale ferată din regiune

Siguranța circulației este asigurată de 104 instalații de centralizare, gestionate de cele trei secții de centralizare, telecomandă și instalații, care deservesc 116 stații și halte de călători și 1.798 de macazuri.

Diferența de 231,98 km provine din firul al doilea al celor trei linii duble din regiune, care formează axa centrală a rețelei, cu nodurile Cluj-Napoca, Apahida și Dej:

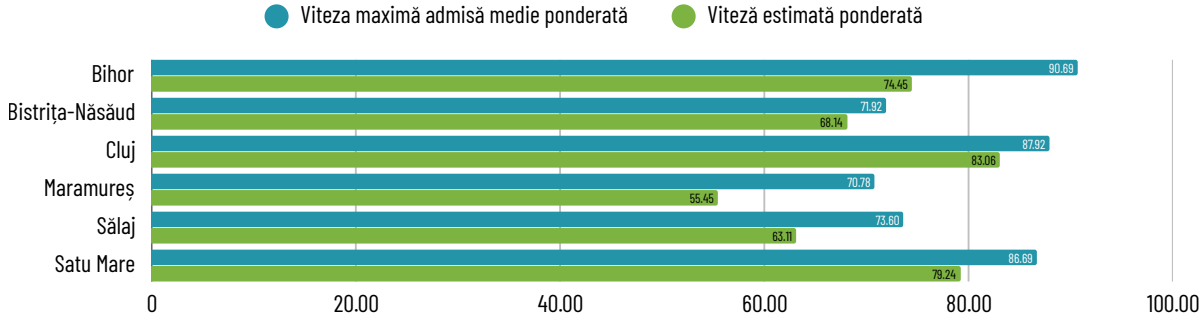
- Magistrala 300 este dublă pe porțiune Războieni – Câmpia Turzii – Apahida – Cluj-Napoca și continuă cu fir dublu încă 66,25 km spre Aleșd, sector aflat în prezent în reabilitare și electrificare, însumând 127,90 km de fir al doilea în regiune.
- Linia 412 este dublă între Apahida și Dej Călători, prin Jucu, Bonțida, Iclod și Gherla, precum și între Cășeiu și Ileanda, cu o întrerupere de 5,59 km la ieșirea din Dej, totalizând 80,69 km de fir al doilea.
- Linia 416 este dublă între Dej Călători și Beclean pe Someș, prin Dej Triaj, Reteag și Coldău, pe 23,40 km.

Concentrarea liniilor duble explică de ce județul Cluj are cea mai mare lungime de cale, 344,88 km față de 188,66 km de linie, în timp ce în Maramureș și Satu Mare, unde rețeaua este alcătuită exclusiv din linii simple. Viteza maximă admisă, ponderată cu lungimea tronsoanelor, este de 80,50 km/h la nivel regional, însă viteza medie estimată după aplicarea restricțiilor coboară la 71,42 km/h, ceea ce înseamnă o pierdere de 11,28%. Viteza maximă admisă de 120 km/h apare doar pe linia 300 între Apahida și Cluj-Napoca și pe linia 328 între Ciumeghiu și Oradea Vest, unde însă restricțiile impun pe cea mai mare parte a traseului 50-70 km/h, în timp ce media județeană reflectă predominanța liniilor secundare cu viteze maxime admise de 50-85 km/h. Cea mai scăzută viteză estimată se înregistrează în Maramureș, 55,45 km/h, urmat de Sălaj, 63,11 km/h, configurație care reflectă traseele montane ale liniilor 422 și 412 și densitatea mare a limitărilor.

Județ	Km linie	Km cale	VMA maximă (km/h)	VMA medie simplă (km/h)	VMA medie ponderată (km/h)	Viteză medie estimată (km/h)	Pierdere de viteză
Bihor	242,15	275,28	120,00	91,76	90,69	74,45	17,91%
Bistrița-Năsăud	213,50	231,00	100,00	73,17	71,92	68,14	5,26%
Cluj	188,66	344,88	120,00	84,62	87,92	83,06	5,53%
Maramureș	170,89	170,89	100,00	67,00	70,78	55,45	21,66%
Satu Mare	181,77	181,77	100,00	78,50	86,69	79,24	8,60%
Sălaj	167,15	192,30	85,00	73,64	73,60	63,11	14,25%
Total Regiune	**1.164,12**	**1.396,11**	**120,00**	**78,67**	**80,50**	**71,42**	**11,28%**

Tabel 44 - Lungimea rețelei și vitezele de circulație pe județe

Pierderea relativă cea mai mare față de viteza proiectată apare în Maramureș, unde restricțiile reduc viteza medie cu 21,66%, iar cea mai ridicată viteză estimată rămâne în Cluj, 83,06 km/h, beneficiind de tronsoanele reabilitate prin lucrările Quick Wins.



Grafic 56 - Viteza maximă admisă și viteza medie estimată, ponderate cu lungimea, pe județe

Rețeaua județului Bihor se organizează în jurul Oradiei și al punctului de frontieră Episcopia Bihor, spre care converg linia 328 dinspre Arad și Salonta și linia 400 dinspre Valea lui Mihai și Carei, dar și magistrala 300, iar linia 404 deservește zona petrolieră Marghita – Suplacu de Barcău.

Județul Bihor are 242,15 km de linie și 275,28 km de cale, pe liniile 300, 328, 333, 400 și 404. Din calea ferată a județului, 139,33 km sunt degradați sau necesită lucrări de reînnoire, iar pe 46,76 km trenurile circulă cu viteză redusă din cauza restricțiilor, astfel încât viteza medie cu care pot circula trenurile, ținând seama de aceste restricții, este de 74,45 km/h. În județ funcționează 32 de stații și halte de călători, iar circulația trenurilor este dirijată de 21 de instalații de centralizare, care au, în medie, o vechime de aproximativ 53 de ani. Sucursala are contracte pentru 12 linii ferate industriale, iar investițiile pe care le-a derulat în județ în perioada 2021-2025 au însumat 49,64 milioane lei.

Județul Bistrița-Năsăud este traversat de linia 416 Dej – Beclean pe Someș – Ilva Mică, cu fir dublu până la Beclean, de linia 418 spre Deda și de linia 421, prin care reședința de județ este legată de rețea, iar la Salva începe linia 422 spre Maramureșul istoric. Județul are 213,50 km de linie și 231,00 km de cale, pe liniile 416, 418, 421, 422 și 511. Din calea ferată a județului, 48,16 km sunt degradați sau necesită lucrări de reînnoire, iar pe 19,08 km trenurile circulă cu viteză redusă din cauza restricțiilor, astfel încât viteza medie cu care pot circula trenurile, ținând seama de aceste restricții, este de 68,14 km/h. În județ funcționează 75 de stații și halte de călători, iar circulația trenurilor este dirijată de 20 de instalații de centralizare, care au, în medie, o vechime de aproximativ 45 de ani. Sucursala are contracte pentru 5 linii ferate industriale, iar investițiile pe care le-a derulat în județ în perioada 2021-2025 au însumat 85,87 milioane lei.

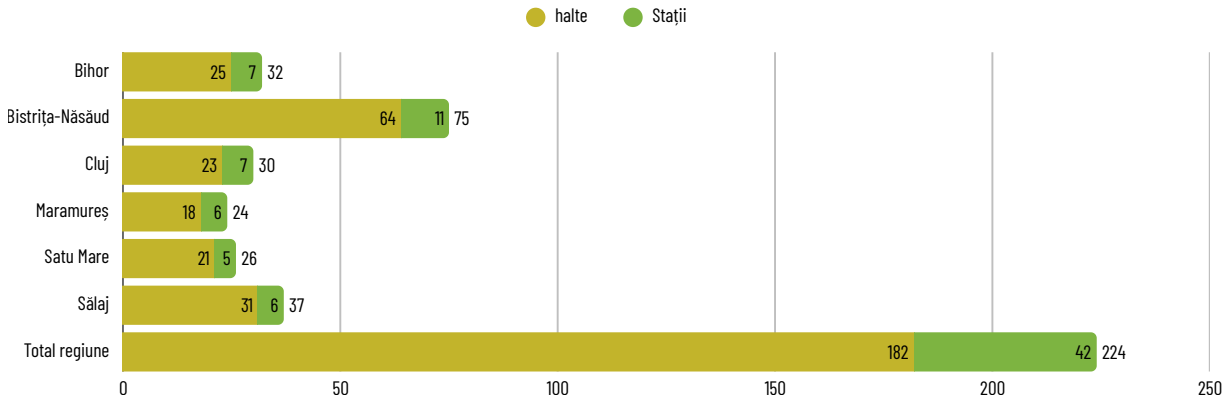
Județul Cluj are 188,66 km de linie și 344,88 km de cale, pe liniile 300, 412, 413 și 416. Din calea ferată a județului, 39,02 km sunt degradați sau necesită lucrări de reînnoire, iar pe 44,30 km trenurile circulă cu viteză redusă din cauza restricțiilor, astfel încât viteza medie cu care pot circula trenurile, ținând seama de aceste restricții, este de 83,06 km/h. În județ funcționează 30 de stații și halte de călători, iar circulația trenurilor este dirijată de 24 de instalații de centralizare, care au, în medie, o vechime de aproximativ 56 de ani. Sucursala are contracte pentru

23 de linii ferate industriale, iar investițiile pe care le-a derulat în județ în perioada 2021-2025 au însumat 44,01 milioane lei.

Rețeaua județului Maramureș este împărțită în două zone, legate între ele pe calea ferată numai prin Dej și Salva, respectiv zona Baia Mare, deservită de liniile 412 și 401, și Maramureșul istoric, deservit de linia 422 și de liniile 423, 428 și 429, dintre care prima este închisă, iar ultimele două nu au solicitări de circulație. Județul are 170,89 km de linie și tot atâția km de cale, pe liniile 401, 412, 422, 423, 428 și 429. Din calea ferată a județului, 147,51 km sunt degradați sau necesită lucrări de reînnoire, iar pe 74,17 km trenurile circulă cu viteză redusă din cauza restricțiilor, astfel încât viteza medie cu care pot circula trenurile, ținând seama de aceste restricții, este de 55,45 km/h, cea mai scăzută din regiune. În județ funcționează 24 stații și halte de călători, iar circulația trenurilor este dirijată de 12 instalații de centralizare, care au, în medie, o vechime de aproximativ 66 de ani. Sucursala are contracte pentru 4 linii ferate industriale, iar investițiile pe care le-a derulat în județ în perioada 2021-2025 au însumat 46,09 milioane lei.

Județul Satu Mare are ca ax central linia 400 Valea lui Mihai – Carei – Satu Mare – Halmeu, cu punctul de frontieră cu Ucraina, completată de liniile 401, 407 și 408. Pe cei 181,77 km de linie, 137,27 km de cale sunt degradați, iar restricțiile afectează 24,72 km, viteza medie fiind de 79,24 km/h. Județul are 15 stații și halte de călători și 12 instalații de centralizare, cu o vechime medie de aproximativ 55 de ani, iar investițiile sucursalei din perioada 2021-2025 au însumat 8,31 milioane lei.

Județul Sălaj este traversat pe cea mai mare lungime de linia 412, pe valea Someșului, între Ileanda, Jibou și Ulmeni, la care se adaugă liniile 404, 408 și 409, care leagă Zalăul și Șimleu Silvaniei de rețea. Din cei 192,30 km de cale ai județului, 116,88 km sunt degradați sau necesită reînnoire, iar restricțiile afectează 60,50 km, viteza medie fiind de 63,11 km/h. Trenurile de călători opresc în 37 de stații și halte, la care se adaugă 3 deservite temporar cu autobuze, iar cele 15 instalații de centralizare au o vechime medie de aproximativ 52 de ani. Investițiile sucursalei din perioada 2021-2025 au însumat 18,54 milioane lei.



Grafic 57 - Profilul feroviar al județelor din perspectiva stațiilor

Analiza pe linii evidențiază diferențe mai mari decât cele observate la nivelul județelor, deoarce mediile județene reunesc, pe același teritoriu, linii cu caracteristici tehnice și stări diferite. Cea mai ridicată viteză medie estimată se înregistrează pe linia 400 Episcopia Bihor – Carei – Satu Mare – Halmeu, de 88,41 km/h, la o viteză maximă admisă ponderată de 97,63 km/h, în timp ce liniile 333 Salonta – Kötegyán, 407 Carei – Tiborszállás și 409 Zalău – Jibou au o viteză maximă admisă de 50 km/h pe întreaga lungime, având în vedere rolul lor preponderent local. Cele mai mari pierderi de viteză cauzate de restricții apar pe linia 328, de 41,39%, unde viteza maximă admisă de 120 km/h dintre Ciumeghiu și Oradea Vest este redusă pe tronsoane lungi la 50 km/h, pe linia 333, de 22,20%, și pe linia 421 Sărățel – Bistrița Bârgăului, de 22,06%, pe care viteza medie estimată scade de la 64,14 la 49,99 km/h.

Analiza pe linii evidențiază diferențe mai mari decât cele observate la nivelul județelor, deoarce mediile județene reunesc, pe același teritoriu, linii cu caracteristici tehnice și stări diferite. Cea mai ridicată viteză medie estimată se înregistrează pe linia 400 Episcopia Bihor – Carei – Satu Mare – Halmeu, de 88,41 km/h, la o viteză maximă admisă ponderată de 97,63 km/h, în timp ce liniile 333 Salonta – Kötegyán, 407 Carei – Tiborszállás și 409 Zalău – Jibou au o viteză maximă admisă de 50 km/h pe întreaga lungime, având în vedere rolul lor preponderent local. Cele mai mari pierderi de viteză cauzate de restricții apar pe linia 328, de 41,39%, unde viteza maximă admisă de 120 km/h dintre Ciumeghiu și Oradea Vest este redusă pe tronsoane lungi la 50 km/h, pe linia 333, de 22,20%, și pe linia 421 Sărățel – Bistrița Bârgăului, de 22,06%, pe care viteza medie estimată scade de la 64,14 la 49,99 km/h. Pe magistrala 300 și pe linia 412, care asigură legăturile Clujului cu vestul și cu nordul Regiunii, viteza medie estimată este de 81,14 km/h, respectiv 79,19 km/h, iar pe linia 412 restricțiile reduc cu 13,08% viteza maximă admisă ponderată de 91,11 km/h.

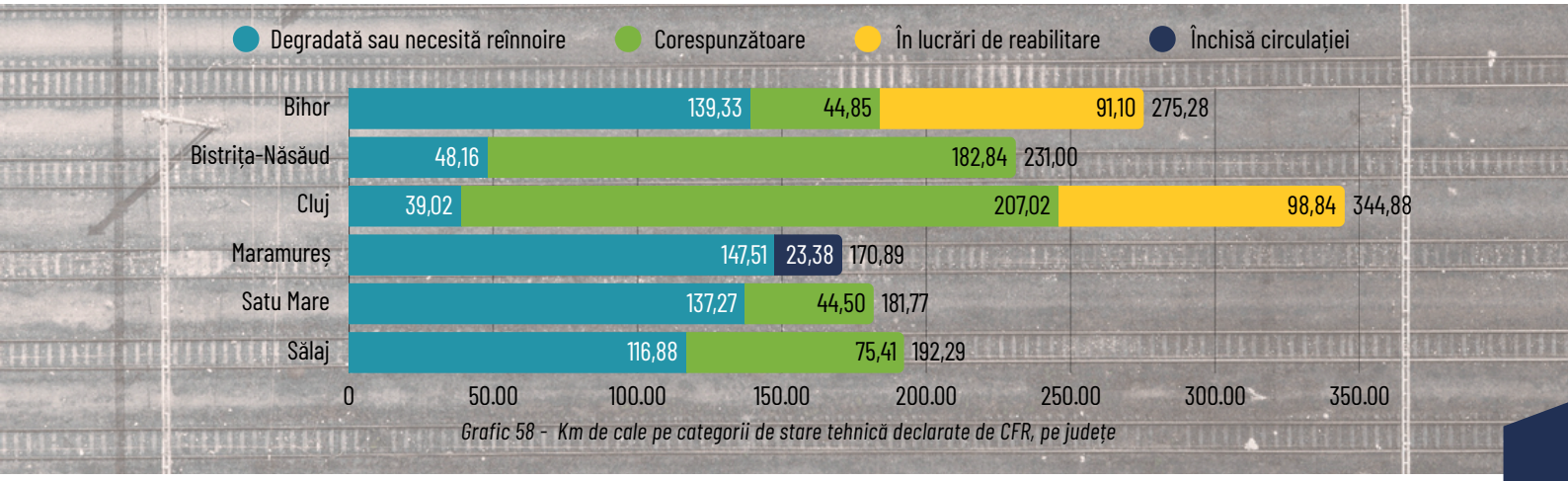
Linia	Traseu	Km linie	VMA ponderată (km/h)	Viteză estimată (km/h)	Pierdere de viteză	% degradat	Restr. / 100 km
300	Războieni – Câmpia Turzii – Cluj-Napoca – Alești	177,60	82,49	81,14	1,64%	6,27%	7,18
328	Chișineu-Criș – Salonta – Oradea	49,51	117,70	68,99	41,39%	70,28%	9,78
333	Salonta – Kötegyán (frontieră)	6,34	50,00	38,90	22,20%	100,00%	15,78
400	Episcopia Bihor – Carei – Satu Mare – Halmeu	156,72	97,63	88,41	9,45%	64,81%	10,85
401	Satu Mare – Mediești Aurit – Baia Mare	59,79	67,23	60,94	9,35%	65,54%	13,38
404	Săcuieni Bihor – Marghita – Șimleu Silvaniei – Sărmășag	85,68	56,52	56,52	0,00%	100,00%	0,00
407	Carei – Tiborszállás	9,83	50,00	40,70	18,60%	100,00%	20,35
408	Carei – Tășnad – Zalău	89,04	79,72	76,83	3,62%	97,16%	4,49
409	Zalău – Jibou	22,11	50,00	47,59	4,83%	4,52%	22,62
412	Apahida – Dej – Jibou – Baia Mare	180,22	91,11	79,19	13,08%	41,88%	41,06
416	Dej – Beclean pe Someș – Ilva Mică	71,88	75,95	74,70	1,64%	2,43%	6,96
418	Beclean pe Someș – Deda	59,21	78,38	76,04	2,98%	0,00%	5,69
421	Sărățel – Bistrița Nord – Bistrița Bârgăului	40,32	64,14	49,99	22,06%	0,00%	7,44
422	Salva – Vișeu de Jos – Sighetu Marmației	117,97	63,22	51,64	18,32%	100,00%	21,19
429	frontiera cu Ucraina – Câmpulung la Tisa – Sighetu Marmației	12,54	75,00	30,00	60,00%	100,00%	7,25

Tabel 45 - Lungimea, vizitele și starea tehnică a liniilor de cale ferată din regiune (linii de peste 5 km)

Pe baza indicatorilor de stare tehnică și de viteză, la care se adaugă densitatea restricțiilor de viteză și rolul fiecărei linii în rețea, liniile de cale ferată din regiune pot fi grupate în categorii cu nevoi de intervenție distincte, astfel încât coridorul 300 se află în reabilitare și electrificare, liniile strategice cu deficit de stare sunt 328, 400, 408, 409 și 412, iar liniile secundare cu risc de degradare sunt 333, 401, 404, 407 și 422. Pe de altă parte, liniile strategice în stare acceptabilă, 416, și cele secundare în stare acceptabilă, 413, 418, 421 și 511, necesită în principal lucrări de întreținere și modernizarea semnalizării, în timp ce linia 423 este închisă, iar legăturile 428 și 429 spre Ucraina nu au trafic.

Linia	Tip secție	Km linie	% degradat	Restricții / 100 km
300	Magistrală	181,10	6,30%	7,20
328	Principală	51,10	70,30%	9,80
333	-	12,70	100,00%	15,80
400	Principală	156,70	64,80%	10,80
401	Magistrală	59,80	65,50%	13,40
404	-	85,70	100,00%	0,00
407	-	9,80	100,00%	20,30
408	Secundară	89,00	97,20%	4,50
409	Secundară	22,10	4,50%	22,60
412	Magistrală	180,20	41,90%	41,10
416	Principală (416), Magistrală (416B)	71,90	2,40%	7,00
418	Magistrală (418), Principală (418A)	70,30	0,00%	5,70
421	Secundară	40,30	0,00%	7,40
422	Secundară	118,00	100,00%	21,20
423	-	23,40	0,00%	0,00
429	Secundară	13,80	100,00%	7,20

Tabel 46 - Tipologia liniilor de cale ferată de peste 5 km



Grafic 58 - Km de cale pe categorii de stare tehnică declarate de CFR, pe județe

Din cei 1.396,11 km de cale ai rețelei administrate de SRCF Cluj, 554,62 km sunt în stare corespunzătoare, 628,17 km, adică 44,99%, sunt degradați sau necesită reparație și reînnoire, 189,94 km se află în lucrări de reabilitare, iar 23,38 km sunt închiși circulației. Ponderea căii degradate variază mult de la un județ la altul, de la 86,32% în Maramureș, 75,52% în Satu Mare, 60,78% în Sălaj și 50,61% în Bihor, la 20,85% în Bistrița-Năsăud și 11,31% în Cluj, județe străbătute de liniile 300, 412 și 416, pe care s-au concentrat lucrările de reabilitare. Ponderile cele mai ridicate apar pe liniile cu cele mai vechi intervenții, ultimele lucrări de ciuruire sau de reparație capitală datând din 1980-1982 pe linia 408 Carei – Zalău, din 1984-1994 pe linia 401 între Medieșu Aurit și Baia Mare, din 1986-1994 pe linia 400 între Carei și Satu Mare Sud și din 1992-2002 pe cea mai mare parte a liniei 422, iar linia 404 este încadrată pe întreaga lungime la calea degradată.

Pe 19,51% din lungimea căii, ultima lucrare de ciuruire sau de reparație capitală a fost efectuată în urmă cu peste 25 de ani, pondere care ajunge la 59,95% în Satu Mare și la 58,19% în Maramureș, iar în Satu Mare ultima intervenție la cale a fost realizată, în medie, în urmă cu peste 33 de ani. Tronsoanele reabilitate prin lucrările Quick Wins însumează 98,81 km de cale, dintre care 77,59 km în județul Cluj, pe liniile 300 și 412, iar după 2015 au fost realizate și lucrări de întreținere, în principal ciuruiri, pe 242,80 km de cale, în special pe magistrala 300 între Câmpia Turzii și Cluj-Napoca. Lucrările de reabilitare se desfășoară pe 189,94 km de cale ai liniei 300, dintre care 182,20 km pe sectorul Cluj-Napoca – Aleșd, scos temporar din exploatare pentru reabilitare și electrificare, și 7,74 km între Câmpia Turzii și Cânepiști, iar cei 23,38 km închiși circulației corespund liniei 423 Vișeu de Jos – Borșa. Indicatorii se referă la rețeaua administrată de SRCF Cluj, fără liniile Ilva Mică – Lunca Ilvei și Măgheruș Șieu – Lechința – Luduș, administrate de Regionalele CF Iași și Brașov, și fără liniile închise sau dezafectate prezentate în capitolul 1.

Restricțiile de viteză

Pe rețeaua din regiune sunt în vigoare 168 de restricții și limitări care reduc efectiv viteza sub cea maximă admisă, totalizând 273,29 km de cale, cu o viteză medie impusă de 50,62 km/h și o reducere medie de 34,26 km/h. Ca număr predomină limitările permanente în curbe, 59, moștenite din geometria traseelor, însă ca lungime afectată primează restricțiile determinate de starea căii, care acoperă 183,72 km, adică 67,23% din total, și reflectă direct uzura șinelor, a traverselor și a sistemului de prindere.

- Restricțiile determinate de starea căii, în număr de 40, acoperă 183,72 km și impun în medie 44,62 km/h, fiind concentrate pe liniile 412, 422 și 400, unde uzura șinelor, a traverselor și a prinderilor nu mai permite circulația cu viteza proiectată, astfel încât eliminarea lor presupune reînnoirea căii pe tronsoane întregi.
- Limitările din curbe, 59 la număr, însumează 58,46 km și au o viteză medie impusă de 67,63 km/h, fiind localizate în principal pe liniile 412, 300 și 400, ale căror trasee urmează văile râurilor, iar spre deosebire de celelalte categorii, ele nu pot fi eliminate prin întreținere, ci numai prin corecții de traseu, realizabile doar în cadrul unor proiecte ample de modernizare.

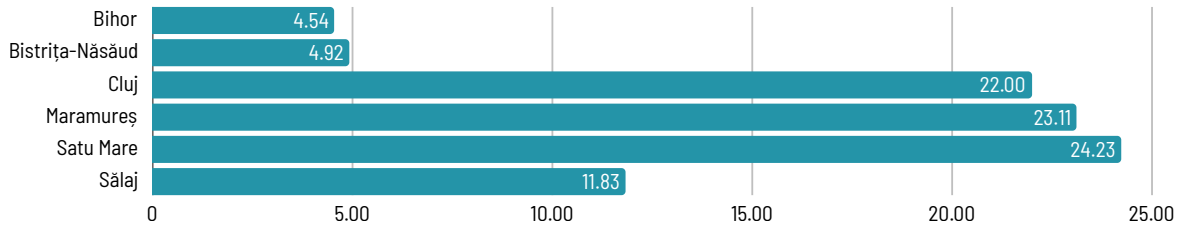
- Restricțiile cauzate de terasament și de riscul geotehnic sunt mai puține, 11, dar acoperă 25,40 km, cu o viteză medie impusă de 44,55 km/h, și se concentrează pe liniile 400, 333 și 422, unde tasarea terasamentului în perioadele secetoase și instabilitatea versanților indică o vulnerabilitate crescândă a infrastructurii la efectele schimbărilor climatice.
- Restricțiile asociate trecerilor la nivel și condițiilor de vizibilitate, 28 la număr, cu o lungime totală de 3,54 km și o viteză medie impusă de 41,79 km/h, apar mai ales pe liniile 412, 422 și 400, iar ele pot fi reduse prin modernizarea trecerilor la nivel și prin degajarea zonelor de vizibilitate, cu condiția ca proiectele să vizeze tocmai trecerile care generează restricții.

Restricțiile cauzate de poduri sunt scurte, de regulă 50 de metri, dar impun cele mai mici viteze, în medie 35,67 km/h și coborând până la 10,00 km/h. Din cele 30 de astfel de restricții, 24 se află pe linia 412 Apahida – Dej – Baia Mare, unde suprastructurile metalice ale podurilor au un grad avansat de corodare, iar o parte dintre poduri sunt provizorii, cu restricții instituite încă din perioada 2008-2020. Pe această linie se concentrează 74 dintre restricții, ceea ce face din podurile liniei 412 cel mai important punct de blocaj localizat al rețelei, cu efect disproporționat asupra timpilor de parcurs față de lungimea afectată.

Cauza	Nr.	Km afectați	% din km	Viteză medie impusă (km/h)	Viteză minimă (km/h)
Starea căii (suprastructură)	40	183,72	67,23%	44,62	15,00
Curbe (geometrie)	59	58,46	21,39%	67,63	15,00
Terasament / risc geotehnic	11	25,40	9,29%	44,55	30,00
Treceri la nivel / vizibilitate	28	3,54	1,30%	41,79	15,00
Poduri, podețe, viaducte, tuneluri	30	2,17	0,79%	35,67	10,00
Total	**168**	**273,29**	**100%**	**50,62**	**10,00**

Tabel 47 - Restricțiile cu reducere efectivă de viteză, pe cauze

Densitatea restricțiilor de viteză variază între județe, cele mai ridicate valori înregistrându-se în Sălaj, cu 24,23 restricții la 100 km de linie, în Maramureș, cu 23,11, și în Cluj, cu 22,00, unde limitările sunt numeroase și distribuite pe tronsoane scurte, în timp ce Satu Mare ocupă o poziție intermediară, cu 11,83 restricții la 100 km, iar Bistrița-Năsăud și Bihorul au cele mai mici densități, de 4,92, respectiv 4,54 restricții la 100 km. Valoarea redusă din Bihor nu indică însă o stare mai bună a căii, deoarece aici restricțiile sunt mai puține, dar mult mai lungi, astfel încât pe linia 328 Salonta – Oradea tronsoane de peste 10 km sunt limitate la 50 km/h din cauza traverselor necorespunzătoare și a terasamentului instabil, iar pe linia 400 terasamentul se tasează anual în perioadele secetoase. Raportată la lungimea rețelei, situația cea mai dificilă se înregistrează în Maramureș, unde 43,41% din kilometrii de cale se află sub restricție de viteză, cea mai mare pondere din regiune.



Grafic 59- Frecvența restricțiilor de viteză la 100 km linie, pe județe

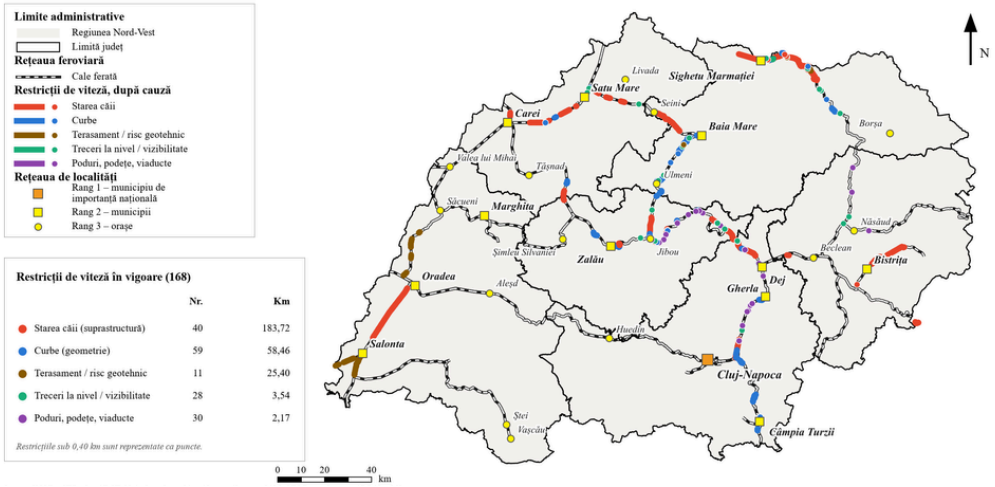
Cele mai lungi zece restricții de viteză însumează 117,34 km, adică 42,94% din lungimea totală afectată de restricții, ceea ce arată că o mare parte a pierderilor de viteză se concentrează pe un număr redus de tronsoane. Nouă dintre acestea sunt determinate de starea căii, iar una de terasament, pe sectorul Ciumeghiu – Salonta al liniei 328, iar vitezele impuse sunt de 50 km/h în cinci cazuri, de 30 km/h în patru cazuri și de 70 km/h într-un singur caz.

Trei dintre aceste restricții se află pe linia 412, pe o lungime cumulată de 42,50 km, între Cășeiu, Gâlgău, Ileanda și Jibou, alte trei pe linia 422, pe 34,66 km, în zona Leordina – Valea Vișeului – Sighetu Marmației, două pe linia 328, pe 20,60 km, între Ciumeghiu și Oradea, iar câte una pe liniile 429 și 421. La nivel județean, Maramureș concentrează patru dintre aceste restricții, pe 45,95 km, urmat de Sălaj, cu 25,43 km, și de Bihor, cu 20,60 km. Diferența dintre viteza maximă admisă și viteza impusă este cea mai mare pe linia 328, unde tronsoane proiectate pentru 120 km/h sunt parcurse cu 50 km/h, și pe liniile 422 și 429 din jurul Sighetului Marmației, unde viteza scade de la 80 la 30 km/h.

Linia	Tronson	Județ	Lungime Km	VMA	Viteză impusă	Cauza
412	Cășeiu - Gâlgău	Cluj	17,07	85,00	50,00	Starea căii (suprastructură)
412	Gâlgău - Ileanda	Sălaj	16,12	85,00	50,00	Starea căii (suprastructură)
422	Hm. Valea Vișeului - Hm. Bocicoi (linie încălecată)	Maramureș	12,76	50,00	30,00	Starea căii (suprastructură)
422	Hm Bocicoi - SIGHETU MARMAȚIEI (linie încălecată)	Maramureș	12,10	80,00	30,00	Starea căii (suprastructură)
429	Hm.Câmpulung la Tisa - SIGHETU M. (linie încălecată)	Maramureș	11,29	80,00	30,00	Starea căii (suprastructură)
328	Cefa-Les Bihor	Bihor	10,37	120,00	50,00	Starea căii (suprastructură)
328	Ciumeghiu - Salonta	Bihor	10,23	120,00	50,00	Terasament / risc geotehnic
422	Hm. Leordina - Hm. Valea Vișeului	Maramureș	9,80	60,00	50,00	Starea căii (suprastructură)
412	Jibou - Someș Odorhei	Sălaj	9,32	85,00	70,00	Starea căii (suprastructură)
421	Bistrița Nord - Susenii Bârgăului	Bistrița-Năsăud	8,30	70,00	30,00	Starea căii (suprastructură)

Tabel 48 - Cele mai lungi zece restricții de viteză

Distribuția spațială a restricțiilor arată că fiecare categorie de cauze are o geografie proprie, astfel încât restricțiile determinate de starea căii se concentrează în vestul și nordul regiunii, pe liniile 328 Salonta – Oradea, 400 Carei – Satu Mare, 401 Satu Mare – Baia Mare și 422 în jurul Sighetului Marmației, cele cauzate de poduri formează un șir aproape continuu pe linia 412, între Apahida și Gherla și între Dej și Jibou, iar limitările din curbe apar mai ales pe sectorul Ulmeni – Baia Mare al aceleiași linii și pe magistrala 300 în zona Cluj-Napoca și a Câmpiei Turzii. Restricțiile legate de terasament sunt localizate pe linia 400 la nord de Oradea și pe liniile 328 și 333 în zona Salontei, în timp ce restricțiile de la trecerile la nivel sunt dispersate pe liniile 412, 422 și 400.



Harta 20 - Restricțiile de viteză pe categorii în vigoare în regiunea Nord-Vest

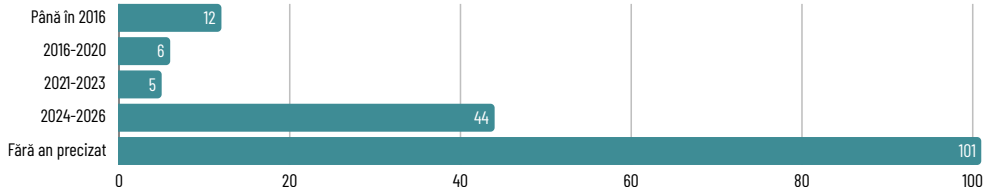
Cele 24 de restricții de pod de pe linia 412 sunt dispuse pe aproape întreaga lungime a liniei, între km 8+480 și km 122+200, dintre care 21 pe firul I și 3 pe firul II al sectorului dublu, iar vitezele impuse sunt de 50 km/h în 11 cazuri, de 30 km/h în 11 cazuri și coboară la 15 km/h la podul de la km 21+500, între Iclod și Gherla. Datele de instituire arată că problema s-a acutizat în ultimii ani, întrucât 21 dintre restricții au fost instituite în perioada 2024-2026, dintre care 8 în aceeași zi, la 11.12.2025, ceea ce sugerează o reevaluare de ansamblu a stării podurilor, în timp ce cele mai vechi, de la km 77+425 din 2008, 58+500 din 2019 și 93+360 din 2020, au rămas netratate de mai mulți ani.

În perioada 2021-2025 au fost reparate pe această linie doar podurile de la km 86+322, în Sălaj, și km 172+603, între Lăpușel și Baia Mare, acesta din urmă prin lucrări de punere în siguranță, iar studiul de fezabilitate pentru reabilitarea podurilor, podețelor și tunelurilor din etapa a II-a, cu indicatorii tehnico-economici aprobați, oferă baza pentru un program de intervenție, pentru care sursa de finanțare a execuției nu rezultă din datele disponibile.

Poziție km	Fir	Tronson	Județ	Viteză impusă (km/h)	Data instituirii
8+480 - 8+600	I	Apahida - Jucu	Cluj	50	21.10.2025
8+480 - 8+600	II	Apahida - Jucu	Cluj	50	21.10.2025
14+650 - 14+700	I	Jucu - Bonțida	Cluj	30	28.06.2024
21+500 - 21+550	I	Bonțida - Iclod	Cluj	15	09.10.2024
21+500 - 21+550	II	Bonțida - Iclod	Cluj	50	09.10.2024
22+190 - 22+240	I	Bonțida - Iclod	Cluj	50	10.09.2025
24+820 - 24+870	I	Iclod - Gherla	Cluj	30	21.07.2026
25+790 - 25+840	I	Iclod - Gherla	Cluj	50	21.07.2026
25+790 - 25+840	II	Iclod - Gherla	Cluj	50	21.07.2026
42+300 - 42+350	I	Gherla - Dej Călători	Cluj	30	11.12.2025
47+460 - 47+510	I	Dej Călători - Cășeiu	Cluj	50	11.06.2026
48+800 - 48+850	I	Dej Călători - Cășeiu	Cluj	30	20.11.2024
58+500 - 58+550	I	Cășeiu - Gâlgău	Cluj / Sălaj	30	21.10.2019
77+425 - 77+475	I	Gâlgău - Ileanda	Sălaj	30	22.08.2008
91+450 - 91+500	I	Ileanda - Răstoci	Sălaj	50	25.05.2026
93+360 - 93+410	I	Răstoci - Letca	Sălaj	30	21.01.2020
95+002 - 95+070	I	Răstoci - Letca	Sălaj	30	11.12.2025
98+590 - 98+640	I	Răstoci - Letca	Sălaj	50	11.12.2025
105+320 - 105+370	I	Cuciulat - Băbuțeni	Sălaj	50	11.12.2025
111+700 - 111+920	I	Băbuțeni - Surduc	Sălaj	30	11.12.2025
113+820 - 113+870	I	Băbuțeni - Surduc	Sălaj	30	11.12.2025
116+200 - 116+250	I	Surduc - Jibou	Sălaj	50	11.12.2025
118+500 - 118+560	I	Surduc - Jibou	Sălaj	70	11.12.2025
122+200 - 122+250	I	Surduc - Jibou	Sălaj	30	11.06.2024

Tabel 49 - Restricțiile de viteză cauzate de poduri pe linia 412 Apahida – Dej – Baia Mare

Anul instituirii este cunoscut pentru 67 din cele 168 de restricții, iar dintre acestea 44, adică 65,67%, au fost instituite în perioada 2024-2026, 5 în 2021-2023, 6 în 2016-2020 și 12 până în 2015. Ponderea ridicată a restricțiilor instituite în ultimii ani indică un potențial efect cumulat al degradării în timp, care a atins pe tot mai multe tronsoane pragul de la care siguranța circulației impune reducerea vitezei, situație care poate semnala o creștere a ritmului în care sunt introduse restricții noi, în condițiile în care degradarea infrastructurii avansează mai rapid decât lucrările de reînnoire. Din punctul de vedere al caracterului lor, 15 restricții, pe 29,38 km, sunt restricții de viteză propriu-zise, instituite temporar din cauza unor defecte ale infrastructurii, iar 23, pe 54,17 km, sunt limitări de viteză cu caracter permanent, impuse de geometria traseului sau de caracteristicile structurilor, în timp ce pentru restul de 130, pe 189,74 km, tipul nu este precizat.



Grafic 60 - Restricțiile de viteză în vigoare, după anul instituirii

Sectoare închise temporar și definitiv

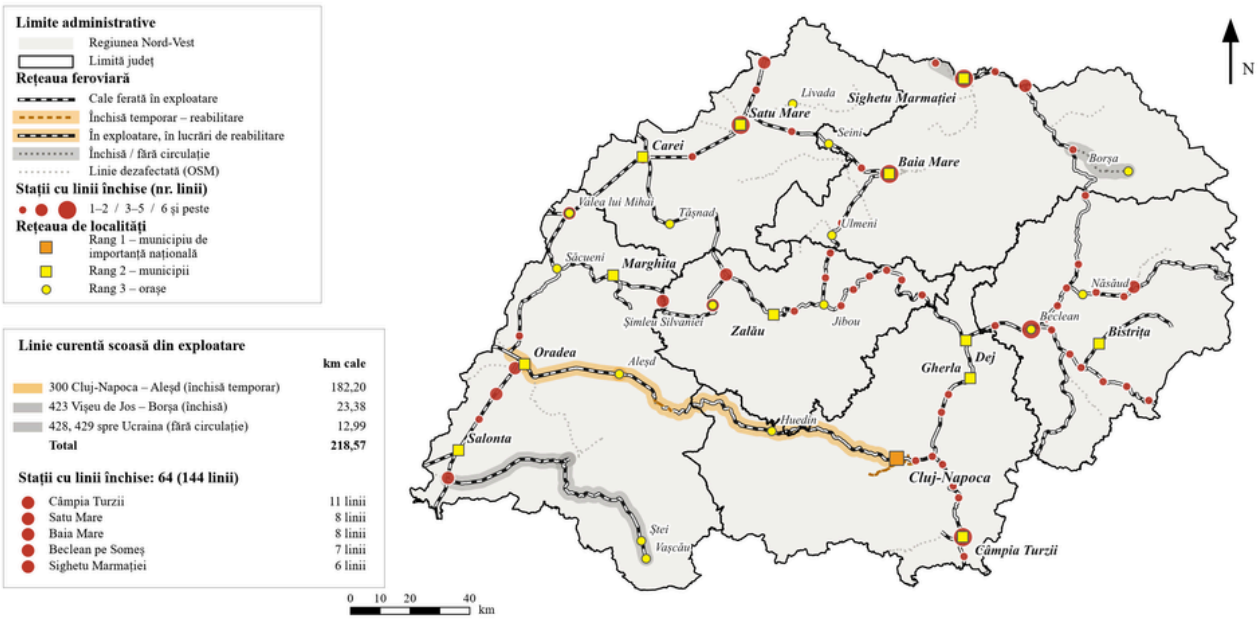
Pe lângă restricțiile de viteză, capacitatea rețelei este redusă de sectoarele de linie curentă scoase din exploatare, care însumează în regiune 218,57 km de cale, adică 15,66% din total, și 152,32 km de linie, respectiv 13,08%. Cea mai mare parte, 182,20 km de cale, corespunde liniei 300 Cluj-Napoca – Aleșd, scoasă temporar din exploatare pentru lucrările de reabilitare și electrificare, situație care explică o parte importantă a scăderii traficului de marfă înregistrate în 2025 și care face ca ponderea rețelei aflate în afara exploatării să fie ridicată în Bihor, de 33,09%, și în Cluj, de 26,42%.

Spre deosebire de linia 300, închiderile din Maramureș au un caracter permanent sau de durată, întrucât linia 423 Vișeu de Jos – Vișeu de Sus – Borșa, de 23,38 km, este închisă circulației pe sectorul Vișeu de Jos - Vișeu de Sus – Borșa din 2008 și pe sectorul Vișeu de Jos – Vișeu de Sus din 2016 și se află într-o stare necorespunzătoare, ceea ce lasă fără acces feroviar orașele Vișeu de Sus și Borșa, într-o zonă montană cu potențial turistic, iar liniile cu ecartament larg 428 și 429, de 12,99 km în regiune, care asigurau legătura cu rețeaua ucraineană prin Valea Vișeului și Câmpulung la Tisa, nu mai au solicitări de circulație din partea operatorilor și necesită lucrări de refacție, astfel încât redeschiderea lor depinde de existența unei cereri de transport feroviar.

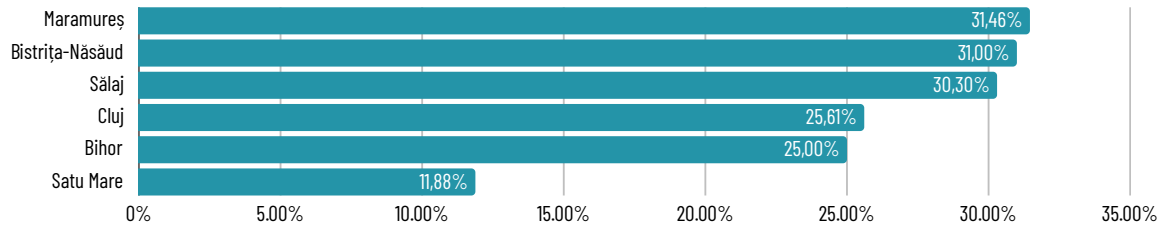
Linia	Tronson	Statut	Km cale	Km linie
300	Cluj-Napoca – Aleșd (fir I și fir II)	Închis temporar – reabilitare și electrificare	182,20	115,95
423	Vișeu de Jos – Vișeu de Sus – Borșa	Închis circulației (2008, 2016)	23,38	23,38
428, 429	Valea Vișeului și Câmpulung la Tisa – Sighetu Marmației (ecartament larg)	Fără solicitări de circulație	12,99	12,99
Total			**218,57**	**152,32**

Tabel 50 - Sectoarele de linie curentă scoase din exploatare în Regiunea Nord-Vest aflate în administrarea SRCF Cluj

Închiderile afectează și infrastructura din stații, unde 144 din cele 597 de linii raportate, adică 24,12%, sunt închise total sau parțial, iar 64 din cele 84 de stații și halte cu linii raportate au cel puțin o linie închisă, majoritatea fiind halte . În 109 cazuri liniile au fost închise pentru că starea lor nu mai permite circulația, 28 sunt închise parțial și doar 7 sunt închise pentru că nu mai sunt necesare, ceea ce arată că fenomenul reflectă în principal lipsa lucrărilor de întreținere. Ponderile cele mai ridicate se înregistrează în Maramureș, de 31,46%, în Bistrița-Năsăud, de 31,00%, și în Sălaj, de 30,30%, iar cea mai scăzută în Satu Mare, de 11,88%. Pe stații, cele mai multe linii închise se află la Câmpia Turzii, cu 11, Satu Mare, cu 8, Baia Mare, cu 8, Beclean pe Someș, cu 7 și Sighetu Marmației, cu 6, adică în noduri cu rol important în formarea și încrucișarea trenurilor, unde reducerea numărului de linii disponibile limitează capacitatea de garare și flexibilitatea exploatării.



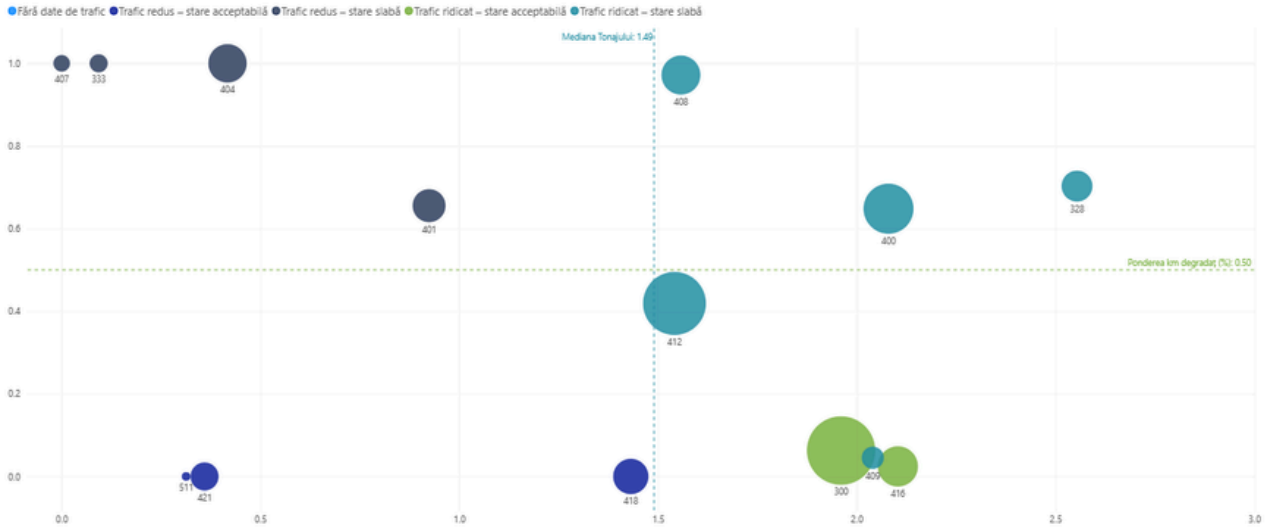
Harta 21 - Sectoarele închise temporar și definitiv, inclusiv stațiile cu linii închise în Regiunea Nord-Vest



Grafic 61 - Linii din stații închise total sau parțial % din liniile din stații, pe județe

Utilizarea infrastructurii feroviare

În funcție de intensitatea utilizării și de starea tehnică, liniile de cale ferată din regiune se grupează în trei categorii principale. Liniile cu utilizare ridicată și stare tehnică slabă sunt 328, 400, 408, 409 și 412, dintre care linia 328 are cel mai ridicat tonaj, de 2,55 milioane tone brute, și 70,28% din lungime degradată, linia 400 Episcopia Bihor – Carei – Halmeu, principala axă a traficului de marfă spre frontierele cu Ungaria și Ucraina, cumulează 193 de trase de marfă în mersul 2025-2026 și 64,81% din kilometri degradați, iar linia 412 se încadrează în această categorie ca urmare a densității restricțiilor, cea mai ridicată din regiune. Liniile cu utilizare redusă și stare tehnică slabă sunt 333, 401, 404 și 407, la care se adaugă linia 422 Salva – Vișeu de Jos – Sighetu Marmației, de 117,97 km, care necesită integral lucrări de refacție, are viaducte ce trebuie expertizate și asigură singura legătură feroviară a Maramureșului cu restul rețelei. Rolul teritorial al acestor linii fiind ilustrat și de legătura Salonta – Kötegyán sau de axa Săcuieni – Marghita – Șimleu Silvaniei, care deservește punctele de încărcare a țițeiului de la Marghita și Suplacu de Barcău. Pe de altă parte, liniile cu utilizare ridicată și stare tehnică acceptabilă sunt 300 și 416, pe care au fost realizate în ultimii ani lucrări de reabilitare.



Grafic 62 - Utilizarea și starea tehnică a liniilor de cale ferată

Liniile încadrate în cele două cadrane cu stare tehnică slabă au nevoi de intervenție diferite, în funcție de rolul lor în rețea și de cauzele dominante ale restricțiilor, motiv pentru care sunt prezentate separat, mai întâi cele cu trafic ridicat și apoi cele cu trafic redus.

Liniile cu trafic ridicat și stare slabă, care concentrează cea mai mare parte a traficului de marfă al rețelei, prezintă următoarele caracteristici:

Linia 328 Chișineu-Criș – Salonta – Oradea, de 51,10 km în regiune, are un tonaj mediu de 2,55 milioane tone brute, 10 trase de marfă cu capăt pe linie în mersul 2025-2026, 70,28% din lungime degradată și 9,78 restricții la 100 km și o pierdere de viteză de 41,39%. Deși viteza maximă admisă ajunge la 120 km/h între Ciumeghiu și Oradea Vest, traversele necorespunzătoare și terasamentul instabil impun pe tronsoane de peste 10 km viteze de 50 km/h, ceea ce plasează linia printre cazurile cu cea mai mare diferență între viteza proiectată și cea reală.

Linia 400 Episcopia Bihor – Carei – Satu Mare – Halmeu, de 156,72 km în regiune, are un tonaj mediu de 2,08 milioane tone brute, 193 de trase de marfă cu capăt pe linie în mersul 2025-2026, 64,81% din lungime degradată și 10,85 restricții la 100 km și o pierdere de viteză de 9,45%. Linia concentrează traficul de marfă spre frontierele cu Ungaria și Ucraina, însă ultimele lucrări de reparație capitală pe sectorul Carei – Satu Mare Sud datează din perioada 1986-1994, iar terasamentul se tasează în perioadele secetoase.

Linia 408 Carei - Tășnad – Zalău, de 89,04 km în regiune, are un tonaj mediu de 1,56 milioane tone brute, 32 de trase de marfă cu capăt pe linie în mersul 2025-2026, 97,16% din lungime degradată și 4,49 restricții la 100 km și o pierdere de viteză de 3,62%. Ultimele lucrări de ciuruire sau de reparație capitală au fost realizate în perioada 1980-1982, fiind cele mai vechi din regiune, deși linia leagă reședința județului Sălaj de nodul Carei și de linia 400.

Linia 409 Zalău – Jibou, de 22,11 km în regiune, are un tonaj mediu de 2,04 milioane tone brute, 19 trase de marfă cu capăt pe linie în mersul 2025-2026, 4,52% din lungime degradată și 22,62 restricții la 100 km și o pierdere de viteză de 4,83%. Scurta legătură dintre Zalău și Jibou, cu o viteză maximă admisă de 50 km/h, este conexiunea reședinței județului Sălaj cu linia 412.

Linia 412 Apahida – Dej – Jibou – Baia Mare, de 180,22 km în regiune, are un tonaj mediu de 1,54 milioane tone brute, 59 de trase de marfă cu capăt pe linie în mersul 2025-2026, 41,88% din lungime degradată, 41,06 restricții la 100 km și o pierdere de viteză de 13,08%, fiind linia cu cea mai mare densitate de restricții din regiune, între care se regăsesc 24 dintre cele 30 de restricții de pod, iar prin sectorul dublu dintre Apahida și Dej asigură legătura feroviară a Clujului cu nordul regiunii.

Liniile cu trafic redus și stare slabă, care au un rol teritorial important chiar dacă volumele transportate sunt mici, prezintă următoarele caracteristici:

Linia 333 Salonta – Kötegyán (frontieră), de 12,68 km în regiune, are un tonaj mediu de 0,09 milioane tone brute, nicio trasă de marfă cu capăt pe linie în mersul 2025-2026, 100,00% din lungime degradată și 15,78 restricții la 100 km și o pierdere de viteză de 22,20%. Legătura transfrontalieră cu Ungaria are o viteză maximă admisă de doar 50 km/h, iar restricțiile cauzate de terasament o reduc și mai mult, astfel încât rolul ei depinde de o eventuală relansare a traficului regional transfrontalier.

Linia	Tip secție	Km linie	Tonaj	Trase marfă 2025-2026	% degradat	Restr. / 100 km	Cadran
300	Magistrală	181,10	1,96	81	6,27%	7,18	Trafic ridicat - stare acceptabilă
328	Principală	51,10	2,55	10	70,28%	9,78	Trafic ridicat - stare slabă
333	-	12,68	0,09	0	100,00%	15,78	Trafic redus - stare slabă
400	Principală	156,72	2,08	193	64,81%	10,85	Trafic ridicat - stare slabă
401	Magistrală	59,79	0,92	27	65,54%	13,38	Trafic redus - stare slabă
404	-	85,68	0,42	34	100,00%	0,00	Trafic redus - stare slabă
407	-	9,83	0,00	9	100,00%	20,35	Trafic redus - stare slabă
408	Secundară	89,04	1,56	32	97,16%	4,49	Trafic ridicat - stare slabă
409	Secundară	22,11	2,04	19	4,52%	22,62	Trafic ridicat - stare slabă
412	Magistrală	180,22	1,54	59	41,88%	41,06	Trafic ridicat - stare slabă
416	Principală (416), Magistrală (416B)	71,88	2,10	94	2,43%	6,96	Trafic ridicat - stare acceptabilă
418	Magistrală (418), Principală (418A)	70,30	1,43	16	0,00%	5,69	Trafic redus - stare acceptabilă
421	Secundară	40,32	0,36	9	0,00%	7,44	Trafic redus - stare acceptabilă
422	Secundară	117,97	n.d.	0	100,00%	21,19	Fără date de trafic
423	-	23,38	n.d.	0	0,00%	0,00	Fără date de trafic
429	Secundară	13,80	n.d.	0	100,00%	7,25	Fără date de trafic

Tabel 51 - Utilizarea și starea tehnică a liniilor de cale ferată de peste 5 km

Linia 401 Satu Mare – Medieșu Aurit – Baia Mare, de 59,79 km în regiune, are un tonaj mediu de 0,92 milioane tone brute, 27 de trase de marfă cu capăt pe linie în mersul 2025-2026, 65,54% din lungime degradată și 13,38 restricții la 100 km și o pierdere de viteză de 9,35%.

Pe tronsoanele dintre Medieșu Aurit și Baia Mare ultimele lucrări de ciuruire sau de reparație capitală datează din perioada 1984-1994, deși linia este singura legătură feroviară directă dintre cele două reședințe de județ.

Linia 404 Săcuieni Bihor – Marghita – Șimleu Silvaniei – Sărmășag, de 85,68 km în regiune, are un tonaj mediu de 0,42 milioane tone brute, 34 de trase de marfă cu capăt pe linie în mersul 2025-2026, 100,00% din lungime degradată și nicio restricție de viteză în vigoare. Deși pe această linie nu sunt în vigoare restricții de viteză, suprastructura este degradată pe întreaga lungime, iar linia are un rol economic important, deoarece deservește punctele de încărcare a țițeiului de la Marghita și Suplacu de Barcău.

Linia 407 Carei – Tiborszállás, de 9,83 km în regiune, are un tonaj nedeclarat, 9 trase de marfă cu capăt pe linie în mersul 2025-2026, 100,00% din lungime degradată și 20,35 restricții la 100 km și o pierdere de viteză de 18,60%. Linia pornește din Carei spre frontiera cu Ungaria, unde se încheie, la km 10+272, porțiunea administrată de SRCF Cluj, și continuă pe teritoriul Ungariei spre Tiborszállás, cu o viteză maximă admisă de 50 km/h, iar trenurile de călători Carei – Tiborszállás, patru pe zi, câte două în fiecare sens, au circulat fără opriri intermediare până la sfârșitul mersului 2022-2023.

Județ	Vechimea medie a ultimei lucrări la cale (ani)	Cale cu ultima lucrare de peste 25 de ani (% din km)	Km de cale reabilitați (Quick Wins)	Km de cale cu lucrări în desfășurare	Instalații de centralizare (nr.)	din care puse în funcțiune înainte de 1980	Cea mai veche instalație (anul punerii în funcțiune)	Cea mai recentă instalație (anul punerii în funcțiune)
Bihor	8	0,04%	12,50	91,10	21	16	1942	1988
Bistrița-Năsăud	15	11,40%	5,18	-	20	13	1970	1992
Cluj	11	1,79%	77,59	98,84	24	22	1948	1980
Maramureș	27	58,19%	-	-	12	12	1945	1977
Satu Mare	33	59,95%	3,54	-	12	8	1940	1994
Sălaj	16	16,28%	-	-	15	9	1956	1981
Total regiune	**19**	**19,51%**	**98,81**	**189,94**	**104**	**80**	**1940**	**1994**

Tabel 52 - Vechimea infrastructurii și lucrările de reabilitare, pe județe

Starea stațiilor și a haltelor de călători

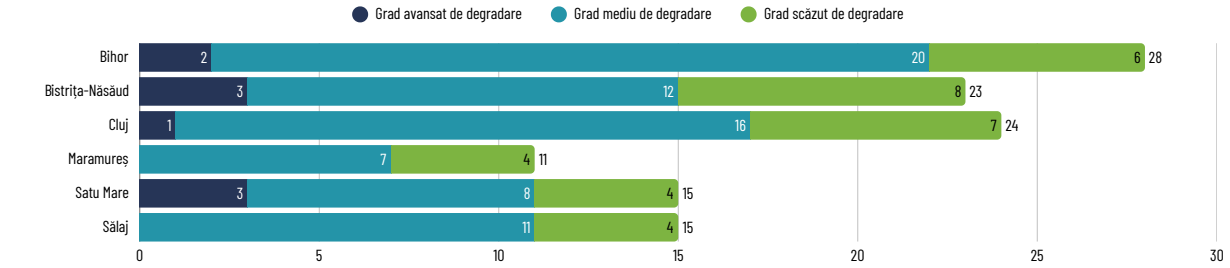
În regiune funcționează 116 stații și halte de călători administrate de SRCF Cluj, dintre care 9 stații de clasa I, 11 de clasa a II-a, 8 de clasa a III-a și 88 de halte, acestea din urmă reprezentând 75,86% din total. Majoritatea clădirilor de călători, respectiv 74, au un grad mediu de degradare, 33 au un grad scăzut, iar 9 se află în stare avansată de degradare, dintre care câte trei în Satu Mare și Bistrița-Năsăud, două în Bihor și una în Cluj. Printre clădirile cu grad scăzut de degradare se numără cele din stațiile Oradea, Cluj-Napoca, Bistrița Nord, Zalău Nord și Câmpia Turzii, pentru care au fost realizate intervenții de reabilitare în 2007, 2008, 2014, respectiv 2025, precum și halta Acâș, cu o intervenție în 2021.

Accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă se situează la un nivel scăzut, scorul mediu al stațiilor fiind de 1,31 din cele 20 de criterii evaluate, iar 78 de stații având un scor egal cu zero. Situația peroanelor completează această imagine, întrucât din cele 597 de linii din stații raportate, 304 sunt lipsite de peron, iar 75 au peroane degradate, ceea ce îngreunează accesul călătorilor în tren, în special al persoanelor cu mobilitate redusă. Totodată, 144 de linii din stații sunt închise total sau parțial, iar 106 au restricții de viteză sau se află într-o stare necorespunzătoare, ceea ce reduce capacitatea stațiilor.

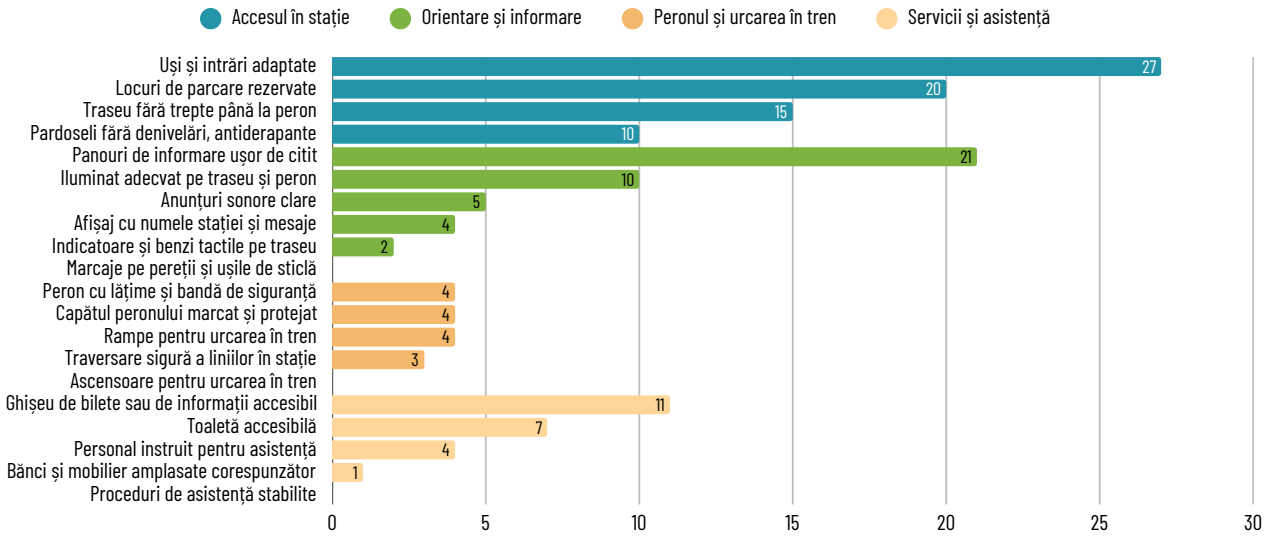
Județ	Total stații și halte	Stații de clasa I-III	Halte	Clădiri cu grad avansat de degradare avansată	Clădiri cu grad mediu de degradare	Clădiri cu grad scăzut de degradare	Scor mediu de accesibilitate PMR (0-20 criterii)
Bihor	28	7	21	2	20	6	0,61
Bistrița-Năsăud	23	4	19	3	12	8	1,87
Cluj	25	7	18	1	17	7	1,04
Maramureș	11	4	7	0	7	4	2,36
Satu Mare	15	3	12	3	8	4	0,73
Sălaj	14	3	11	0	10	4	2,07
Total regiune	**116**	**28**	**88**	**9**	**74**	**33**	**1,31**

Tabel 53 - Vechimea infrastructurii și lucrările de reabilitare, pe județe

În ceea ce privește accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă, analiza pe criterii arată că elementele cele mai răspândite sunt cele legate de clădire și de informare, respectiv ușile și intrările adaptate, prezente în 27 de stații, informațiile vizuale, în 21, și parcările rezervate, în 20, în timp ce elementele care privesc accesul efectiv în tren, respectiv lățimea și marginea peronului, rampele de peron și trecerile la nivel din gară, sunt prezente în cel mult 4 stații, iar procedurile și normele de asistență, semnalizarea obstacolelor transparente și ascensoarele de peron lipsesc în toate stațiile. Scorurile cele mai ridicate se înregistrează la Bistrița Nord, cu 16 criterii îndeplinite, Oradea, cu 15, Zalău Nord, cu 14, Cluj-Napoca, cu 13, și Câmpia Turzii, cu 11, stații pentru care au fost realizate intervenții de modernizare în perioada 2007-2025.



Grafic 63 - Starea stațiilor și haltelor pe județe



Grafic 64 - Numărul stațiilor care îndeplinesc fiecare criteriu de accesibilitate

Situația liniilor din stații completează imaginea capacității rețelei, întrucât din cele 597 de linii din stații raportate în regiune, 307 sunt corespunzătoare, 144 sunt închise total sau parțial, 106 au restricții de viteză sau sunt necorespunzătoare, iar 32 necesită reabilitare, cea mai mare pondere a liniilor închise înregistrându-se în Maramureș, cu 31,46%. Peroanele corespunzătoare sau reabilitate deservesc doar 147 de linii, în timp ce 75 au peroane degradate și 304 nu au peron, situația cea mai dificilă fiind în Satu Mare, unde 78,75% din liniile din stații nu au peron, iar județele Bihor și Sălaj au cele mai multe peroane degradate în raport cu numărul de linii.

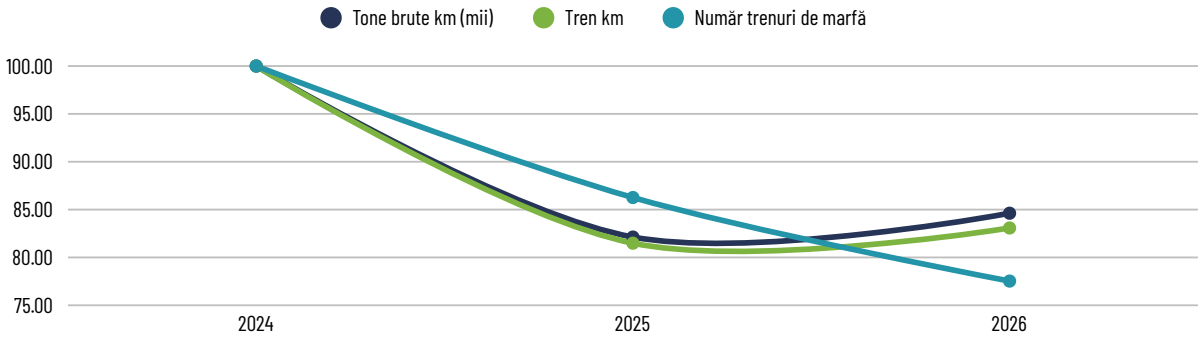
Județ	Linii din stații raportate	Linii în stare corespunzătoare	Linii închise total sau parțial	Linii cu restricții de viteză sau necorespunzătoare	Linii care necesită reabilitare	Linii cu peron corespunzător sau reabilitat	Linii cu peron degradat	Linii fără peron
Bihor	100	39	25	14	19	0	41	4
Bistrița-Năsăud	100	55	31	14	0	62	0	35
Cluj	82	25	21	33	3	20	7	55
Maramureș	89	56	28	5	0	27	5	57
Satu Mare	160	112	19	27	1	28	4	126
Sălaj	66	20	20	13	9	10	18	27
Total regiune	**597**	**307**	**144**	**106**	**32**	**147**	**75**	**304**

Tabel 54 - Starea liniilor din stații și a peroanelor, pe județe

Stațiile pentru care au fost semnalate nevoi prioritare de intervenție la liniile din stație, inclusiv lucrări de reparație capitală, sunt în Bihor, Cefa, Ciumeghiu, Marghita, Salonta și Suplacu de Barcău, în Cluj, Boju și Câmpia Turzii, iar în Satu Mare, Sanislău.

Traficul feroviar de marfă

Traficul de marfă pe rețeaua SRCF Cluj a însumat în 2024 932,51 milioane tone brute km, 752,53 mii tren km și 23.446 de trenuri, volume similare celor din perioada 2021-2023. În 2025 tonele brute km au scăzut cu 17,87%, iar numărul trenurilor cu 13,74%, scădere determinată de lucrările de modernizare și electrificare de pe linia Cluj-Napoca – Episcopia Bihor. Datele pentru primele opt luni din 2026, anualizate, indică o stabilizare la circa 789,12 milioane tone brute km, cu 3,03% peste 2025, în timp ce numărul de trenuri continuă să scadă, ceea ce sugerează trenuri mai grele și mai puține.



Grafic 65 - Evoluția traficului de marfă pe rețeaua RFC Cluj (Indice 2024 = 100)

Mersul trenurilor de marfă cuprinde 447 de trase în 2024-2025 și 395 de trase în 2025-2026, iar cea mai frecventat traseu este Diacovo - Halmeu, legătura cu rețeaua ucraineană UZ, pe ecartament normal și larg, cu 19, respectiv 15 trase, urmată de legăturile Oradea Est și Episcopia Bihor cu stația maghiară Biharkeresztes și de relațiile Halmeu – Ronaț Triaj și Halmeu – Porumbești. Traficul se organizează pe câteva axe bine conturate, respectiv frontiera cu Ucraina la Halmeu, frontiera cu Ungaria la Episcopia Bihor, Salonta, Valea lui Mihai și Carei, nodul Dej Triaj și terminalele din Cluj-Napoca Est.

Trasele internaționale au scăzut de la 74 la 44, adică cu 40,54%, iar relația Oradea Est – Nyírábrány a dispărut complet, scădere care reflectă atât închiderea temporară a liniei 300, cât și restructurarea pieței, în condițiile în care operatorul SNTFM „CFR Marfă", cu 144 de trase în 2024-2025, nu mai apare în mersul 2025-2026, locul său fiind preluat în mare parte de Carpatica Feroviar România, cu 112 trase.



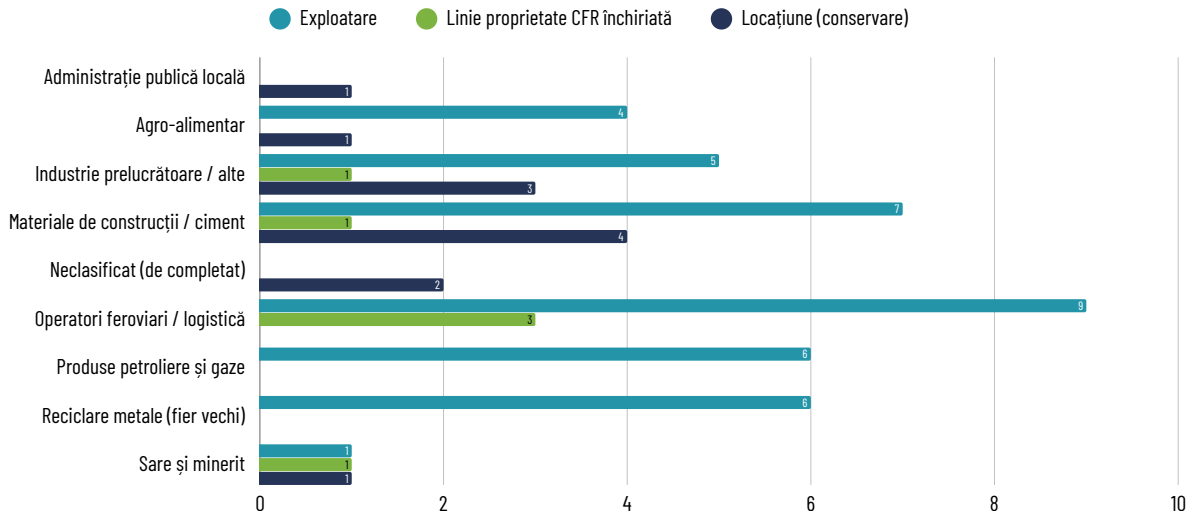
Grafic 66 - Top 10 cele mai frecvente relaii din mersul trenurilor de marfă

Mărfurile transportate pe rețeaua din regiune sunt în principal mărfuri vrac grele, respectiv produse energetice, precum țițeiul, gazolina, produsele petroliere și gazele lichefiate, materiale de construcții, în special cimentul și zgura, sare și produse siderurgice, precum țaglele și țevile. O parte importantă a acestor fluxuri are originea sau destinația în unități economice din regiune, între care fabrica de ciment de la Aleșd, zona de extracție a țițeiului Marghita – Suplacu de Barcău, Salina Ocna Dej, producția de țevi de la Zalău și depozitele de produse petroliere de la Tileagd, Șimleu Silvaniei și Cluj-Napoca Est. Principalele fluxuri de marfă au un caracter inter-regional și internațional, întrucât produsele petroliere intră în regiune din porturile Constanța, Agigea și Capu Midia și din zona Ploiești, țițeiul și gazolina din Bihor sunt transportate spre stația Brazi, sarea de la Dej este exportată prin Valea lui Mihai către rețeaua MÁV, gazele lichefiate tranzitează regiunea spre Ucraina prin Halmeu, iar zgura folosită la Aleșd provine atât din Ucraina, cât și din vestul țării, prin Ciumeghiu. Dintre aceste fluxuri, singurul cu caracter intra-regional este transportul de ciment de la Aleșd către Câmpia Turzii, iar traseele lor utilizează în principal liniile 300 și 400 și nodurile Halmeu și Episcopia Bihor.

Marfă	Origine	Destinație	Tipul fluxului	2024-2025	2025-2026
Ciment	Alesd	Campia Turzii	Intra-regional (Bihor → Cluj)	2	4
Țiței și gazolină	Marghita	Brazi	Ieșire din regiune (Bihor → Prahova)	0	0
Țiței și gazolină	Suplacu De Barcau	Brazi	Ieșire din regiune (Bihor → Prahova)	2	2
Produse petroliere	Capu Midia	Simleu Silvaniei	Intrare în regiune (Constanța → Sălaj)	2	2
Sare	Dej Calatori	Valea Lui Mihai	Export spre Ungaria (Cluj → MÁV)	6	6
Țagle / țevi (retur)	Calarasi Nord	Zalau Nord	Intrare/ieșire (Călărași ↔ Sălaj)	2	2
Produse petroliere	Agigea N Oil Terminal	Tileagd	Intrare în regiune (Constanța → Bihor)	4	4
Produse petroliere	Ploiesti Est	Cluj Napoca Est	Intrare în regiune (Prahova → Cluj)	0	0
Gaze lichefiate	Agigea N Oil Terminal	Halmeu	Tranzit spre Ucraina (Constanța → UZ)	0	0
Zgură	Halmeu	Alesd	Import din Ucraina (UZ → Bihor)	2	2
Zgură	Stamora Moravita	Alesd	Intrare în regiune (Timiș → Bihor, via Ciumeghiu)	0	0

Tabel 55 - Principalele fluxuri de marfă și traseele directe

Imaginea este completată de liniile ferate industriale, pentru care sucursala are 56 de contracte, dintre care 38 pentru linii în exploatare, 12 pentru linii în conservare și 6 pentru linii proprietate CFR închiriate. Grupate după activitatea clienților, contractele vizează în cea mai mare parte materialele de construcții și operatorii feroviari și logistici, cu câte 12 contracte, urmați de industria prelucrătoare, de sectorul produselor petroliere și de reciclarea metalelor, iar cele 12 linii aflate în conservare, situate în special în zona Cluj-Napoca Est, își păstrează racordul la rețeaua feroviară.



Grafic 67 - Contractele pentru linii ferate industriale, pe sectoare economice deservite

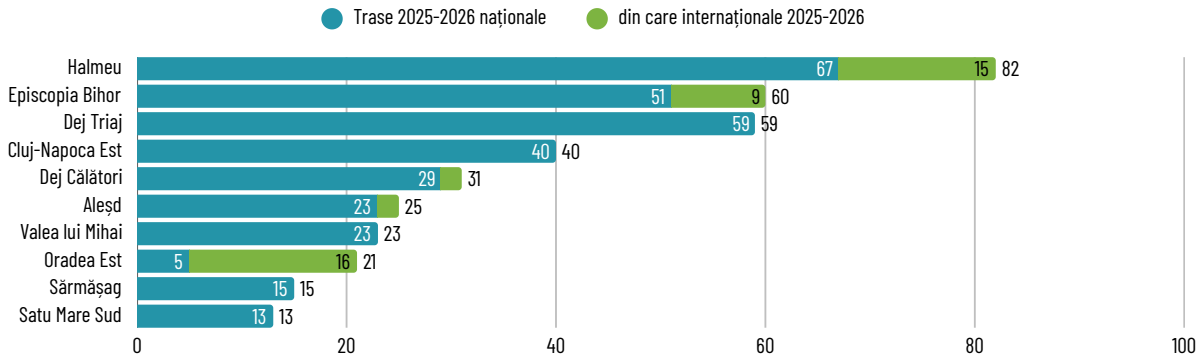
Piața serviciilor de transport feroviar de marfă din regiune cuprinde un număr mare de operatori, 27 având trase programate atât în mersul 2024-2025, cât și în mersul 2025-2026, iar primii trei operatori concentrează 47,34% din trase în 2025-2026, față de 48,55% în 2024-2025. În mersul 2025-2026, SNTFM „CFR Marfă", care avea 144 de trase în mersul anterior, nu mai figurează printre operatori, locul de prim operator fiind ocupat de Carpatica Feroviar România, cu 112 trase, urmată de Grup Feroviar Român, al cărui număr de trase a crescut de la 46 la 52, în timp ce la ceilalți operatori privați de dimensiuni medii evoluția a fost diferită, Transferoviar Grup menținând 18 trase, iar PSP Cargo Grup, Unicom Tranzit și FOX Rail înregistrând scăderi de la 27 la 23, de la 24 la 19, respectiv de la 24 la 14 trase.

După tipul relației, trasele intra-regionale, cu ambele capete în regiune, reprezintă 49,37% din total în mersul 2025-2026, cele inter-regionale 34,43%, iar cele internaționale 11,14%, în scădere de la 16,55% în mersul 2024-2025, restul de 5,06% corespunzând traselor de tranzit, cu ambele capete în afara regiunii.

Tipul relației	Trase 2024-2025	% din total	Trase 2025-2026	% din total	Variație
Intra-regională	199	44,52%	195	49,37%	-2,01%
Inter-regională	156	34,90%	136	34,43%	-12,82%
Internațională	74	16,55%	44	11,14%	-40,54%
Tranzit / în afara NV	18	4,03%	20	5,06%	11,11%
Total	447	100,00%	395	100,00%	-11,63%

Tabel 56 - Trasele de marfă programate, după tipul relației

Traficul de marfă se concentrează în câteva noduri, între care Halmeu are cel mai mare număr de trase cu origine sau destinație în stație, 82 în mersul 2025-2026, fiind urmat de Episcopia Bihor, cu 60, Dej Triaj, cu 59, și Cluj-Napoca Est, cu 40, astfel încât primele patru noduri cumulează 42,28% din capetele de trasă din regiune, iar alături de acestea, Aleșd și Valea lui Mihai completează lista principalelor stații de formare și de primire a trenurilor de marfă. În ceea ce privește relațiile internaționale, cele mai multe trase au capătul în regiune în stația Oradea Est, pe relația cu Biharkeresztes, respectiv 28 în mersul 2024-2025 și 16 în mersul 2025-2026, urmată de Halmeu, pe relațiile cu Ucraina, cu 19, respectiv 15 trase, și de Episcopia Bihor, cu 17, respectiv 9 trase, în timp ce la Valea lui Mihai cele 2 trase internaționale din mersul 2024-2025 lipsesc din mersul 2025-2026, astfel încât toate aceste stații înregistrează scăderi ale numărului de trase internaționale, cele mai mari la Oradea Est și Episcopia Bihor.



Grafic 68 - Principalele noduri de marfă, după numărul de trase cu origine sau destinație în stație

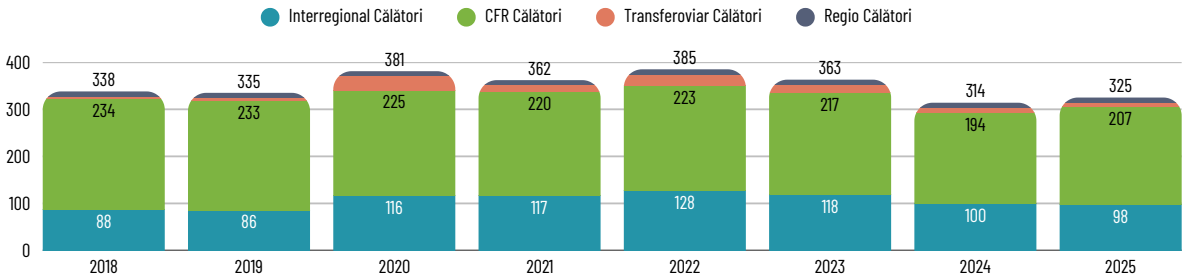
Servicii feroviare de călători

Oferta de servicii feroviare de călători este analizată pe baza mersului trenurilor pentru cele opt mersuri cuprinse între 2018-2019 și 2025-2026 [107], din care au fost reținute trenurile cu cel puțin o oprire comercială într-o stație sau haltă din regiune, iar pentru comparabilitate numărul de trenuri a fost calculat pentru o zi lucrătoare de referință din fiecare mers, respectiv o zi de miercuri din luna martie, care pentru mersul 2025-2026 este 18.03.2026. Datele descriu oferta programată, respectiv trenurile și opririle prevăzute în mersul trenurilor, fără modificările operate pe parcursul anului, iar cursele rutiere incluse în mersul trenurilor, al căror număr are prefixul „Auto" și prin care operatorii asigură transportul înlocuitor cu autobuze pe sectoarele închise circulației, au fost excluse din numărătoarea trenurilor și sunt prezentate separat.

În mersul 2025-2026, regiunea este deservită într-o zi lucrătoare de 325 de trenuri de călători, care parcurg pe teritoriul ei 22.927,50 tren-km, față de 338 de trenuri și 28.143,55 tren-km în mersul 2018-2019. Numărul trenurilor a crescut până la 385 în mersul 2022-2023, iar începând cu mersul 2024-2025 a scăzut la 314 și 325 de trenuri pe zi, în condițiile în care pe linia 300 Cluj-Napoca – Huedin – Aleșd – Oradea, scoasă temporar din exploatare pentru lucrări, trenurile au fost înlocuite cu 76 de curse de autobuz pe zi, incluse în mersul trenurilor, astfel încât distanța parcursă de trenuri în regiune este cu 18,53% mai mică decât în mersul 2018-2019, iar distanța medie parcursă în regiune de un tren a scăzut de la 83,26 km la 70,55 km.

Mersul trenurilor	Trenuri pe zi lucrătoare	Tren-km pe zi în regiune	Distanța medie în regiune (km / tren)
2018-2019	338	28.143,55	83,26
2019-2020	335	28.671,35	85,59
2020-2021	381	29.964,39	78,65
2021-2022	362	28.721,02	79,34
2022-2023	385	29.845,77	77,52
2023-2024	363	24.946,65	68,72
2024-2025	314	23.238,15	74,01
2025-2026	325	22.927,50	70,55

Tabel 57 - Trenurile de călători care deservesc regiunea într-o zi lucrătoare, pe mersuri

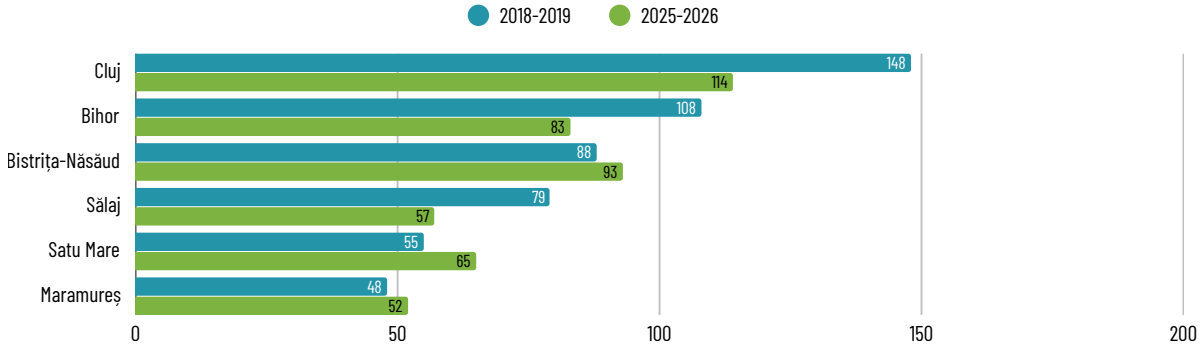


Grafic 69 - Trenurile de călători care deservesc regiunea într-o zi lucrătoare, pe operatori și pe mersuri

Oferta este asigurată în mersul 2025-2026 de patru operatori, CFR Călători, cu 207 trenuri pe zi, adică 63,69% din total, Interregional Călători, cu 98 de trenuri, adică 30,15%, Transferoviar Călători, cu 10 trenuri, și Regio Călători, cu 10 trenuri, iar față de mersul 2018-2019 numărul trenurilor CFR Călători a evoluat de la 234 la 207, cel al trenurilor Interregional Călători de la 88 la 98, iar cel al trenurilor Transferoviar Călători de la 6 la 10, în timp ce Regio Călători a menținut 10 trenuri pe zi în toate mersurile. După categorie, trenurile regionale reprezintă cea mai mare parte a ofertei, respectiv 272 de trenuri Regio (R), adică 83,69% din total, și 18 trenuri Regio Expres (R-E), în timp ce trenurile pe distanțe lungi sunt în număr mai mic, respectiv 23 de trenuri InterRegio (IR), 10 trenuri InterRegio de noapte (IR-N) și 2 trenuri InterCity (IC), iar față de mersul 2018-2019 numărul trenurilor InterRegio de zi a scăzut de la 53 la 23, în condițiile în care categoriile InterRegio de noapte și Regio Expres apar în mersul trenurilor începând cu 2020-2021, respectiv 2021-2022.

[107] Mersul trenurilor de călători publicat de operatorii de transport feroviar de călători (CFR Călători, Regio Călători, Transferoviar Călători, Interregional Călători, Astra Trans Carpatic, Softrans, Ferotrafic TFI și Calea Ferată din Moldova) pe portalul național de date deschise data.gov.ro, seturile de date pentru mersurile 2018-2019 – 2025-2026, accesate în octombrie 2026.

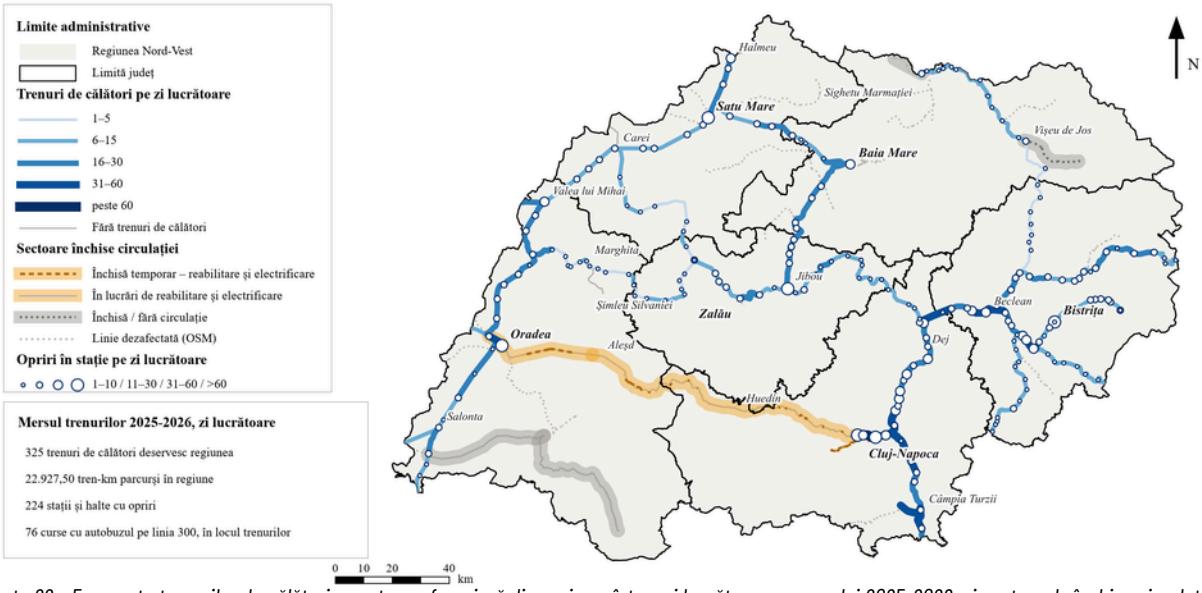
Repartizarea pe județe arată cel mai mare număr de trenuri în Cluj, unde opresc 114 trenuri pe zi lucrătoare, urmat de Bistrița-Năsăud, cu 93, Bihor, cu 83, Satu Mare, cu 65, Sălaj, cu 57 și Maramureș, cu 52, un tren fiind numărat în fiecare județ în care are cel puțin o oprire. Față de mersul 2018-2019, numărul trenurilor a scăzut în Cluj, de la 148 la 114, Bihor, de la 108 la 83 și Sălaj, de la 79 la 57, scăderile din Cluj și Bihor corespunzând sectorului Cluj-Napoca – Aleșd, deservit în prezent cu autobuze, și a crescut în Bistrița-Năsăud, de la 88 la 93, Satu Mare, de la 55 la 65 și Maramureș, de la 48 la 52.



Grafic 70 - Trenurile de călători cu opriri în fiecare județ, 2018-2019 și 2025-2026

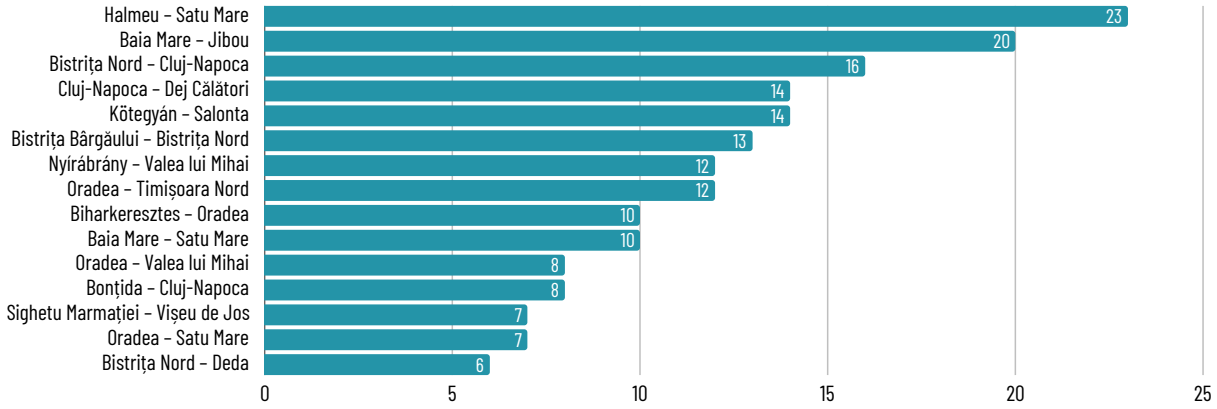
Raportată la rețeaua administrată de SRCF Cluj, trenurile de călători parcurg 1.000,95 km din cei 1.164,12 km de linie din regiune, adică 85,98%, tronsoanele fără trenuri de călători fiind cele de pe linia 300 între Cluj-Napoca și Aleșd, unde circulă autobuze înlocuitoare, de pe linia 407 Carei – Tiborszállás, de pe linia 423 Vișeu de Jos – Borșa, închisă circulației, și legăturile cu ecartament larg 428 și 429 spre Ucraina, precum și scurtele tronsoane de frontieră de la Halmeu. Frecvența diferă mult de la o linie la alta, de la peste 90 de trenuri pe zi pe sectoarele din jurul Clujului ale liniilor 300 și 412 la cel mult 10 trenuri pe zi pe linia 404 și pe linia 422.

Cursele rutiere care înlocuiesc trenurile pe linia 300 sunt organizate în principal pe relațiile Cluj-Napoca – Huedin, cu 26 de curse pe zi, Cluj-Napoca – Oradea, cu 23 de curse pe zi și Bratca – Oradea, cu 13 curse pe zi, totalizând 76 de curse într-o zi lucrătoare a mersului 2025-2026. Pe hartă, magistrala 300 este marcată pe întreaga lungime a proiectului de reabilitare și electrificare, de la Cluj-Napoca până la Episcopia Bihor, fiind diferențiat sectorul Cluj-Napoca – Aleșd, închis temporar circulației, de sectorul Aleșd – Oradea – Episcopia Bihor, aflat de asemenea în lucrări, pe care trenurile de călători sunt înlocuite cu autobuze până la Oradea, în timp ce între Oradea și Episcopia Bihor circulă în continuare trenuri de călători. Ca linii închise sau fără circulație sunt marcate linia 423 Vișeu de Jos – Borșa, legăturile 428 și 429 spre Ucraina și linia Ciumeghiu – Holod – Beiuș – Vașcău, închisă din august 2023, precum și liniile dezafectate.



Harta 22 - Frecvența trenurilor de călători pe rețeaua feroviară din regiune, într-o zi lucrătoare a mersului 2025-2026, și sectoarele închise circulației

După originea și destinația trenurilor, 200 dintre cele 325 de trenuri care deservesc regiunea într-o zi lucrătoare, adică 61,54%, au ambele capete de traseu în regiune, 117, adică 36,00%, leagă regiunea de alte regiuni ale țării sau de stații din Ungaria, iar 8 o traversează, având ambele capete în afara ei. Cele mai frecvente relații sunt Halmeu – Satu Mare, Baia Mare – Jibou, Bistrița Nord – Cluj-Napoca, Cluj-Napoca – Dej Călători și Kötegyán – Salonta, la care se adaugă legăturile transfrontaliere cu Ungaria, Valea lui Mihai – Nyírábrány și Oradea – Biharkeresztes.



Grafic 71 - Cele mai frecvente 15 rute ale trenurilor care deservesc regiunea în zi lucrătoare, 2025-2026

Legăturile transfrontaliere cu Ungaria au cunoscut o creștere în ultimul mers, numărul trenurilor între Salonta și Kötegyán ajungând la 14 pe zi lucrătoare, față de 4 trenuri în fiecare dintre mersurile anterioare, iar între Valea lui Mihai și Nyírábrány circulă 12 trenuri, respectiv între Oradea și Biharkeresztes 10 trenuri pe zi, cu capăt în stațiile de frontieră ale rețelei maghiare.

Legăturile directe dintre reședințele de județ sunt cele mai numeroase între Cluj-Napoca și Bistrița Nord, cu 16 trenuri pe zi lucrătoare, între Oradea și Satu Mare, cu 11 trenuri, și între Satu Mare și Baia Mare, cu 10 trenuri, în timp ce între Cluj-Napoca și Oradea circulă, pe durata lucrărilor de pe linia 300, 2 trenuri directe pe zi, pe un traseu ocolitor de 311,77 km, parcurs de cel mai rapid tren în 7 ore și 31 de minute. Viteza comercială a celui mai rapid tren direct variază între 39,06 km/h, pe relația Oradea – Zalău Nord, și 57,35 km/h, pe relația Satu Mare – Zalău Nord, iar între Cluj-Napoca și Satu Mare, Oradea și Baia Mare, Baia Mare și Bistrița Nord și Bistrița Nord și Zalău Nord legătura este posibilă doar cu schimbarea trenului, în lipsa trenurilor directe.

Relația	Trenuri directe pe zi lucrătoare	Trenuri directe pe săptămână	Cel mai scurt timp de parcurs (ore)	Distanța (km)	Viteza comercială a celui mai rapid tren (km/h)
Cluj-Napoca – Oradea	2	14	7h 31 min	311,77	41,48
Cluj-Napoca – Baia Mare	5	34	3h 41 min	193,00	52,40
Cluj-Napoca – Satu Mare	0	0	-	-	-
Cluj-Napoca – Bistrița Nord	16	112	2h 29 min	119,22	48,01
Cluj-Napoca – Zalău Nord	2	14	3h 23 min	158,12	46,74
Oradea – Satu Mare	11	71	2h 35	133,07	51,51
Satu Mare – Baia Mare	10	62	1h 21 min	59,39	43,99
Oradea – Baia Mare	0	0	-	-	-
Oradea – Zalău Nord	4	24	3h 53 min	153,65	39,06
Baia Mare – Bistrița Nord	0	0	-	-	-
Bistrița Nord – Zalău Nord	0	0	-	-	-
Satu Mare – Zalău Nord	2	18	2h 10 min	124,26	57,35

Tabel 58 - Legăturile feroviare directe dintre reședințele de județ

Din cele 290 de stații și halte din regiune care apar în mersul trenurilor, 223 au opriri ale trenurilor de călători într-o zi lucrătoare, dintre care 22 sunt deservite de peste 30 de trenuri pe zi, iar 41 de cel mult 5 trenuri pe zi. Cele mai multe opriri se înregistrează în Cluj-Napoca, cu 123, Satu Mare, cu 79, Bistrița Nord, cu 75 și Cluj-Napoca Est, cu 71 de trenuri pe zi, iar dintre halte, cele mai multe opriri au Bonțida, Iclod și Dezmir, cu 50, 45 și 44 de trenuri pe zi.

Stația	Județ	Trenuri cu oprire pe zi
Cluj-Napoca	Cluj	123
Satu Mare	Satu Mare	79
Bistrița Nord	Bistrița-Năsăud	75
Cluj-Napoca Est	Cluj	71
Jibou	Sălaj	69
Oradea	Bihor	67
Bonțida	Cluj	50
Dej Călători	Cluj	47
Iclod	Cluj	45
Dezmir	Cluj	44
Beclean pe Someș	Bistrița-Năsăud	43
Gherla	Cluj	42
Halmeu	Satu Mare	40
Sărățel	Bistrița-Năsăud	39
Jucu	Cluj	38

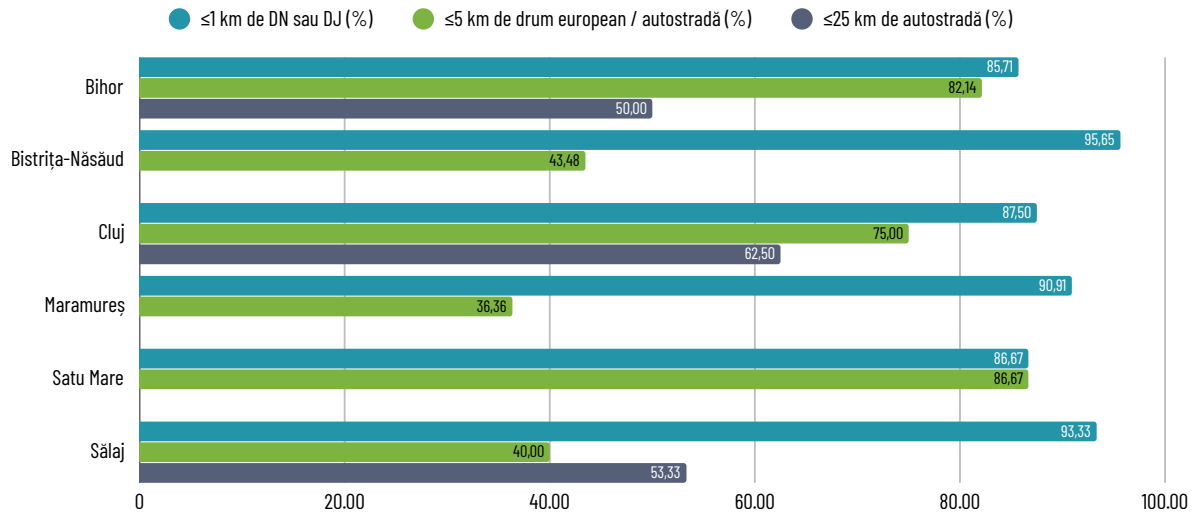
Tabel 59 - Stații cu cele mai multe opriri ale trenurilor de călători, mersul 2025-2026

În ansamblu, numărul trenurilor de călători care deservesc regiunea într-o zi lucrătoare a crescut până la 385 în mersul 2022-2023 și a scăzut la 325 în mersul 2025-2026, pe fondul înlocuirii trenurilor cu autobuze pe linia 300 Cluj-Napoca – Aleșd, iar rețeaua administrată de SRCF Cluj este parcursă de trenuri de călători pe 85,98% din lungimea ei. Oferta este concentrată în jurul Clujului, Satu Mare, Bistriței și Oradei, pe când pe liniile secundare frecvența rămâne redusă, iar vitezele comerciale ale celor mai rapide trenuri directe dintre reședințele de județ se situează între 39,06 și 57,35 km/h.

Conectivitatea stațiilor cu rețeaua rutieră și TEN-T

Din cele 116 stații și halte de călători localizate, 87,07% se află la cel mult 1 km de un drum național sau județean, iar 63,79% la cel mult 1 km de un drum național. Proximitatea este explicabilă istoric, căile ferate și drumurile principale urmând aceleași culoare de vale, ale Someșului, Crișului Repede, Barcăului și Tisei, ceea ce face ca problema principală să nu fie distanța fizică față de drum, ci calitatea legăturii, respectiv drumurile de acces, parcările, transportul public de legătură și integrarea tarifară. Cea mai slabă conectivitate de proximitate apare în Cluj, unde 80,00% din stații sunt la cel mult 1 km de un DN sau DJ, iar stațiile cele mai izolate sunt Șilindru, Boju, Bixad, Porumbești și Leș Bihor.

Raportarea la rețeaua TEN-T rutieră arată însă o altă imagine, întrucât doar 31,90% din stații se află la cel mult 25 km de o autostradă, valori nule înregistrând Bistrița-Năsăud, Maramureș și Satu Mare, în timp ce 63,79% sunt la cel mult 5 km de un drum european sau de o autostradă. Stațiile din nodurile urbane TEN-T, Baia Mare, Bistrița Nord, Cluj-Napoca, Oradea și Satu Mare, sunt toate situate la sub 2 km de un drum european, ceea ce le recomandă ca puncte de interconectare multimodală pentru noduri intermodale de călători și marfă.



Grafic 72 - Ponderea stațiilor în funcție de distanța la rețeaua rutieră pe județe

Stațiile reședințelor de județ sunt toate situate la mai puțin de 0,50 km de un drum național, în zone centrale sau semicentrale ale orașelor, însă poziția lor față de rețeaua de autostrăzi diferă radical, de la 7,60 km la Zalău Nord la peste 50 km la Bistrița Nord, Baia Mare și Satu Mare, unde cea mai apropiată autostradă este fie A3, aflată încă în construcție pe o mare parte din traseu, fie autostrada M3. În aceste condiții, pentru nordul regiunii calea ferată rămâne, alături de drumurile europene, principala infrastructură de transport de mare capacitate, ceea ce crește importanța modernizării liniilor 400, 401, 412 și 416.

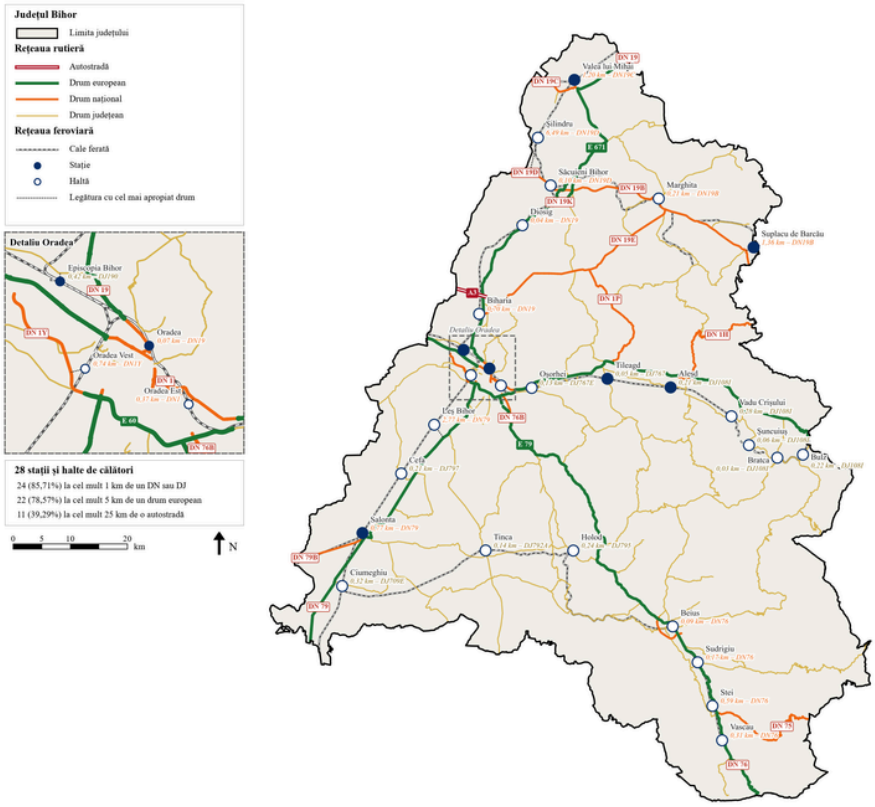
Stația	Distanța la DN (km)	DN	Distanța la drum european (km)	Drum european	Distanța la autostradă (km)	Autostrada
Oradea	7	DN19	187	DN19;E671	1,213	-
Bistrița Nord	47	DN17;E58	47	DN17;E58	7,015	A8
Cluj-Napoca	7	DN1F	151	DN1;E576	1,221	A3;E81
Baia Mare	39	DN1C	198	DN1C;E58	6,572	A3
Satu Mare	11	DN19;E81	11	DN19;E81	5,387	M3;E579
Zalău Nord	4	DN1H;DN1F;E81	4	DN1H;DN1F;E81	760	A3

Tabel 60 - Accesibilitatea rutieră a stațiilor din reședințele de județ

La nivelul județelor, distanța mediană a stațiilor față de cea mai apropiată autostradă este de 22,60 km în Cluj, 25,01 km în Bihor și 26,28 km în Sălaj, dar urcă la 54,38 km în Satu Mare, 63,13 km în Maramureș și 64,51 km în Bistrița-Năsăud, ceea ce împarte regiunea într-un sud conectat la coridorul A3 și un nord în care accesibilitatea de mare viteză depinde de finalizarea autostrăzilor A3 și A8 și de modernizarea căii ferate. Stațiile aflate la peste 3 km de orice drum național sau județean sunt puține, respectiv Șilindru, în județul Bihor, la 6,49 km, Boju, în județul Cluj, la 4,30 km, Bixad, în județul Satu Mare, la 3,92 km și Porumbești, în județul Satu Mare, la 3,33 km, însă pentru localitățile deservite de acestea accesul la stație depinde de drumuri comunale sau locale, adesea nemodernizate, astfel încât intervențiile asupra haltelor trebuie însoțite de amenajarea drumurilor de acces.

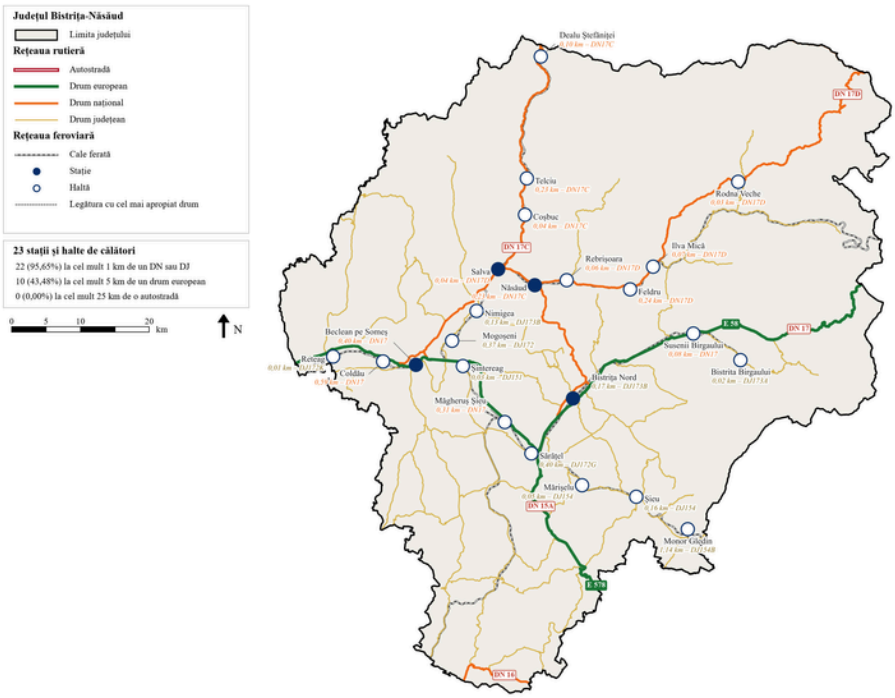
În județul Bihor, 24 din cele 28 de stații și halte de călători se află la cel mult 1 km de un drum național sau județean, iar stațiile cele mai depărtate sunt Șilindru, la 6,49 km de DN19D, Leș Bihor, la 2,77 km de DN79 și Suplacu de Barcău, la 1,36 km de DN19B, în timp ce distanța până la cea mai apropiată autostradă este cuprinsă între 3,21 km și 75,65 km.

În județul Bihor, 24 din cele 28 de stații și halte de călători se află la cel mult 1 km de un drum național sau județean, iar stațiile cele mai depărtate sunt Șilindru, la 6,49 km de DN19D, Leș Bihor, la 2,77 km de DN79 și Suplacu de Barcău, la 1,36 km de DN19B, în timp ce distanța până la cea mai apropiată autostradă este cuprinsă între 3,21 km și 75,65 km.



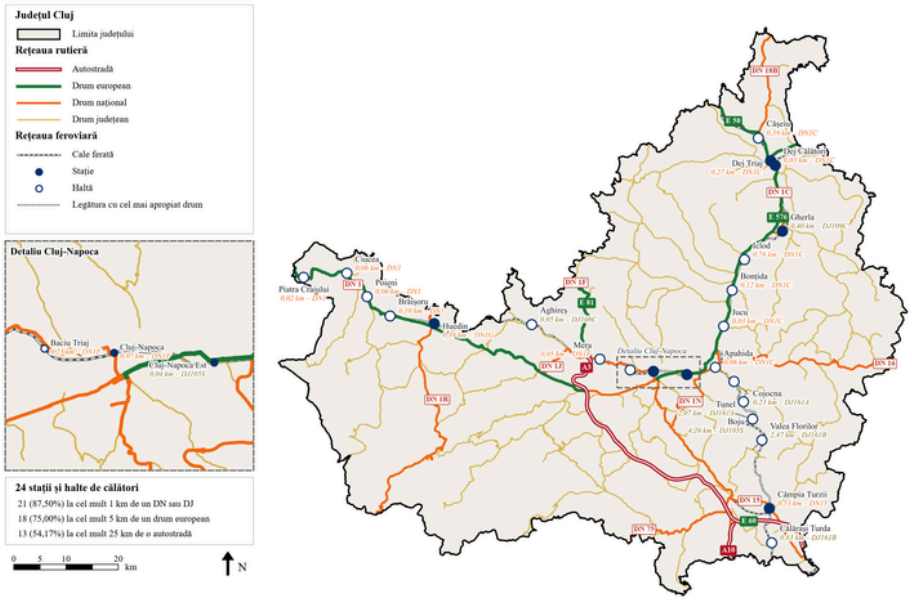
Harta 23 - Stațiile și haltele de călători din județul Bihor și distanța până la cel mai apropiat drum

În județul Bistrița-Năsăud, 22 din cele 23 de stații și halte de călători se află la cel mult 1 km de un drum național sau județean, iar stația situată mai departe este Monor Gledin, la 1,14 km de DJ154B, în timp ce distanța până la cea mai apropiată autostradă este cuprinsă între 55,60 km și 108,72 km.



Harta 24 - Stațiile și haltele de călători din județul Bistrița-Năsăud și distanța până la cel mai apropiat drum

În județul Cluj, 20 din cele 25 de stații și halte de călători se află la cel mult 1 km de un drum național sau județean, iar stațiile cele mai depărtate sunt Boju, la 4,26 km de DJ105S, Valea Florilor, la 2,47 km de DJ161B și Tunel, la 2,07 km de DJ161A, în timp ce distanța până la cea mai apropiată autostradă este cuprinsă între 1,77 km și 51,30 km.



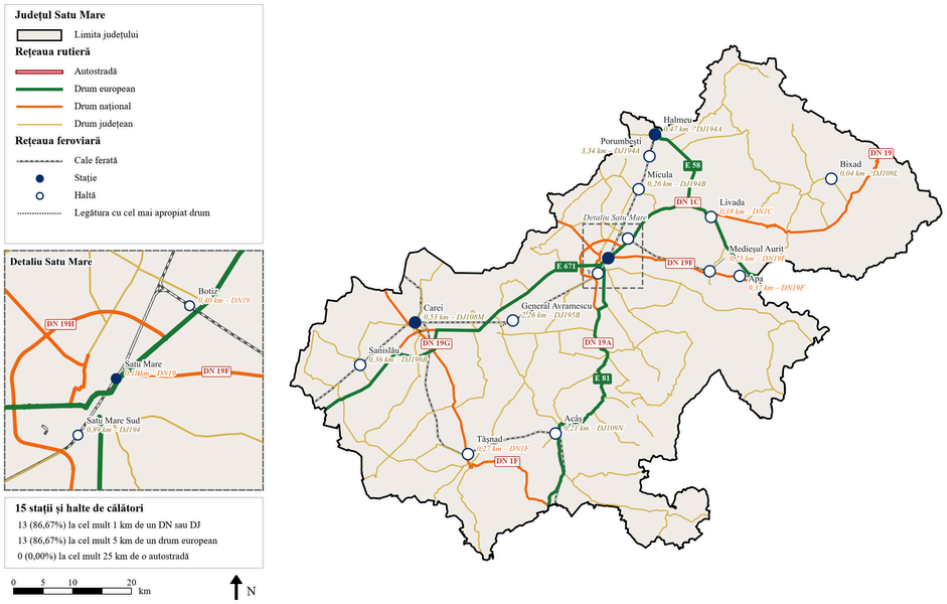
Harta 25 - Stațiile și haltele de călători din județul Cluj și distanța până la cel mai apropiat drum

În județul Maramureș, 9 din cele 11 stații și halte de călători se află la cel mult 1 km de un drum național sau județean, iar stațiile situate mai departe sunt Câmpulung la Tisa, la 2,42 km de DN19 și Seini, la 1,06 km de DN1C, în timp ce distanța până la cea mai apropiată autostradă este cuprinsă între 42,45 km și 117,60 km.



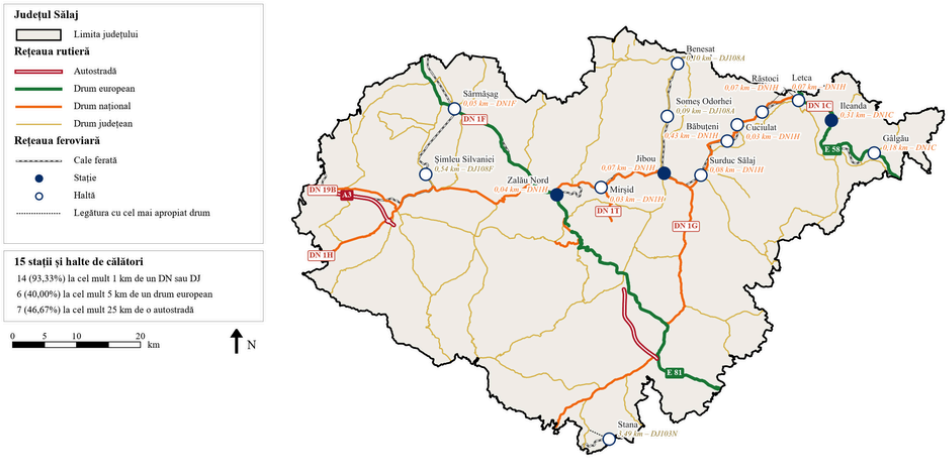
Harta 26 - Stațiile și haltele de călători din județul Maramureș și distanța până la cel mai apropiat drum

În județul Satu Mare, 12 din cele 15 stații și halte de călători se află la cel mult 1 km de un drum național sau județean, iar stațiile situate mai departe sunt Bixad, la 3,93 km de DJ109L, Porumbești, la 3,34 km de DJ194A și General Avramescu, la 2,26 km de DJ195B, în timp ce distanța până la cea mai apropiată autostradă este cuprinsă între 29,88 km și 97,08 km.



Harta 27 - Stațiile și haltele de călători din județul Satu Mare și distanța până la cel mai apropiat drum

În județul Sălaj, toate cele 14 stații și halte de călători se află la cel mult 1 km de un drum național sau județean, distanța cea mai mare, de 0,54 km, înregistrându-se la Șimleu Silvaniei, în timp ce distanța până la cea mai apropiată autostradă este cuprinsă între 8,72 km și 44,63 km.



Harta 28 - Stațiile și haltele de călători din județul Sălaj și distanța până la cel mai apropiat drum

Investițiile SRCF Cluj în perioada 2021-2025

În perioada 2021-2025 SRCF Cluj a gestionat 60 de contracte de investiții, cu o valoare totală de 256,24 milioane lei, finanțate din bugetul de stat, din surse proprii CFR, din fonduri externe și de terți. Ca număr și valoare predomină modernizarea trecerilor la nivel, 34 de contracte în valoare de 100,44 milioane lei, adică 39,20% din total, intervenții importante pentru siguranța rutieră și feroviară, dar fără efect asupra vitezei de circulație. Modernizarea stațiilor Beclean pe Someș și Dej Călători, din programul celor 47 de stații, însumează 81,27 milioane lei și este singura investiție de anvergură aflată în derulare, iar podurile și tunelurile, cu tunelul Runcu și podul de la Coldău, totalizează 43,16 milioane lei.

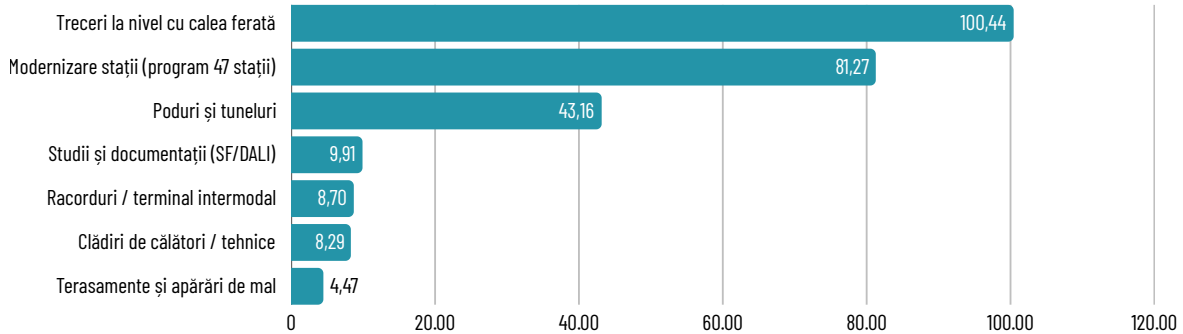
Categorie	Nr. contracte	Valoare (mil. lei)	% din valoare
Treceri la nivel cu calea ferată	34	100,44	39,20%
Modernizare stații (program 47 stații)	2	81,27	31,72%
Poduri și tuneluri	4	43,16	16,84%
Studii și documentații (SF/DALI)	13	9,91	3,87%
Racorduri / terminal intermodal	2	8,70	3,40%
Clădiri de călători / tehnice	4	8,29	3,23%
Terasamente și apărări de mal	1	4,47	1,75%
Total	60	256,24	100,00%

Tabel 61 - Investițiile gestionate de SRCF Cluj în 2021-2025, pe categorii

Raportarea investițiilor la nevoi arată o acoperire parțială și dezechilibrată, întrucât Bistrița-Năsăud a primit 85,87 milioane lei la doar 48,16 km degradați, în timp ce Satu Mare, cu 137,27 km degradați, a beneficiat de 8,31 milioane lei, iar Sălajul, care are cea mai mare densitate de restricții, de 18,54 milioane lei. Liniile cu nevoi ridicate și fără nicio investiție sunt 401, 407, 428 și 429, pe liniile 328, 333, 400, 404, 408, 409 și 421 s-au realizat exclusiv treceri la nivel, iar pe liniile 418 și 422 restricțiile de pod nu au fost tratate, în timp ce pe linia 412, cu 24 de restricții de pod, s-au realizat doar două reparații de poduri, ceea ce arată că investițiile recente au acoperit punctual siguranța circulației, fără să atace cauzele principale ale restricțiilor, respectiv starea căii, podurile corodate și terasamentele instabile.

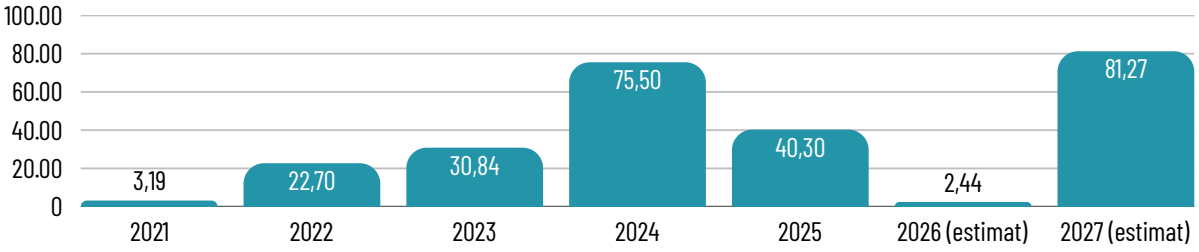
Județ	Nr. investiții	Valoare (mil. lei)	Km degradați	Restricții	Mii lei / km degradat
Bihor	15	49,64	139,33	11,00	356,26
Bistrița-Năsăud	13	85,87	48,16	10,50	1.782,82
Cluj	5	44,01	39,02	41,50	1.127,98
Maramureș	14	46,09	147,51	39,50	312,44
Satu Mare	5	8,31	137,27	21,50	60,53
Sălaj	6	18,54	116,88	40,50	158,66

Tabel 63- Investițiile gestionate de SRCF Cluj în 2021-2025 raportate la nevoile de reînnoire, pe județe



Grafic 73 - Valoarea investițiilor 2021-2025 pe categorii

Investițiile din perioada analizată au fost demarate și finalizate pe intervale relativ restrânse, astfel încât 29 dintre cele 60 de contracte au început în 2019, iar cele mai multe finalizări s-au înregistrat în anii 2023 și 2024, cu 37 de contracte în valoare de 106,34 milioane lei, în condițiile unei durate medii de 4,82 ani de la demarare până la recepție. La data de referință, 45 de contracte, cu o valoare totală de 165,06 milioane lei, erau finalizate și recepționate, alte 13 aveau proiectarea recepționată, iar cele două contracte rămase, care privesc modernizarea stațiilor Beclean pe Someș și Dej Călători și însumează 81,27 milioane lei, se află în derulare, cu finalizarea prevăzută pentru 2027.



Grafic 74 - Valoarea investițiilor după anul finalizării

Finanțarea investițiilor provine în cea mai mare parte de la bugetul de stat, din care au fost acoperite 39 de contracte, cu o valoare de 144,19 milioane lei, adică 56,27% din total. Fondurile externe cofinanțate de la bugetul de stat au susținut 12 contracte, reprezentând 34,63% din valoare și privind în principal modernizarea celor două stații și studiile de fezabilitate, iar terții și sursele proprii ale companiei au contribuit cu 5,86%, respectiv 3,23% din valoarea investițiilor.

Sursa de finanțare	Nr. contracte	Valoare (mil. lei)	% din valoare
Bugetul de stat	39	144,19	56,27%
Fonduri externe și bugetul de stat	12	88,74	34,63%
Terți	5	15,02	5,86%
Surse proprii cfr	4	8,29	3,23%
Total	**60**	**256,24**	**100,00%**

Tabel 64 - Investiții 2021-2025 pe surse de finanțare

Portofoliul de proiecte aflate în pregătire cuprinde 13 documentații tehnico-economice recepționate, cu indicatorii tehnico-economici aprobați și o valoare totală de 9,91 milioane lei, dintre care 10 studii de fezabilitate și 3 documentații de avizare a lucrărilor de intervenție. Studiile de fezabilitate privesc, în cea mai mare parte, stațiile din regiune incluse în programul de modernizare și reabilitare a 47 de stații de cale ferată din România, respectiv Satu Mare, Baia Mare, Jibou, Dej Călători, Beclean pe Someș, Valea lui Mihai, Carei și Salonta, dintre care pentru Beclean pe Someș și Dej Călători sunt în derulare și contractele de proiectare și execuție, cu termen de finalizare în 2027, iar celelalte două studii de fezabilitate, elaborate la nivelul sucursalei, vizează reabilitarea podurilor, podețelor și tunelurilor de cale ferată din etapa a II-a și modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată. Documentațiile de avizare a lucrărilor de intervenție se referă la reparația capitală a infrastructurii feroviare din stațiile Sighetu Marmației și Valea Vișeului și la consolidarea terasamentului liniei 418 între stațiile Monor și Râpa de Jos, pe sectorul cuprins între km 37+162 și km 38+607.

Situația instalațiilor din stații evidențiază și proiectele de investiții de mai mare anvergură aflate în derulare pe rețeaua din regiune, astfel încât în stațiile Cluj-Napoca și Oșorhei se execută lucrări de modernizare în cadrul proiectului de electrificare și reabilitare a liniei de cale ferată Cluj-Napoca – Oradea – Episcopia Bihor, iar pentru stațiile Câmpia Turzii și Jucu se elaborează proiectele tehnice de execuție pentru modernizarea instalațiilor de semnalizare feroviară, în cadrul proiectelor de modernizare a liniilor Coșlariu – Cluj-Napoca și, respectiv, Apahida – Ilva Mică. În stațiile Șintereag și Biharia se află în execuție contractul de proiectare și execuție aferent obiectivului de investiții privind creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară, care urmărește sporirea eficienței economice și a siguranței circulației.

Mobilitatea lentă și spațiile urbane

Infrastructura verde-albastră

Coridoarele de mobilitate verzi-albastre reprezintă infrastructuri de mobilitate activă și de agrement amenajate în lungul cursurilor de apă, pe diguri sau pe canale, care combină pistele pentru biciclete și traseele pietonale cu refacerea vegetației de mal, cu soluțiile bazate pe natură și cu retenția apelor pluviale, iar cadrul lor juridic s-a consolidat recent, întrucât Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor, aprobat prin Legea nr. 169/2026 [108], definește infrastructura verde-albastră ca rețea planificată de suprafețe naturale și seminaturale cu o componentă verde și una albastră, o include în zona spațiilor verzi și de agrement și obligă planurile urbanistice generale să vizeze constituirea sau extinderea acestei rețele, în timp ce Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă [109] condiționează, de la 1 noiembrie 2026, investițiile de mobilitate finanțate din fonduri publice de existența unui plan de mobilitate urbană durabilă și cere rețele continue, sigure și umbrite pentru pietoni și bicicliști. La nivel european, Regulamentul (UE) 2024/1991 privind refacerea naturii [110] impune, prin articolul 8, ca spațiul verde urban și coronamentul arborilor să nu mai scadă după 2030 față de nivelul din 2024 și apoi să crească, ceea ce transformă malurile râurilor urbane, adesea degradate sau betonate, în principala rezervă de teren pentru extinderea spațiilor verzi în municipiile dens construite ale regiunii.

Județ	Localitate	Descrierea proiectului	Stadiu
Bihor, Satu Mare, Arad	Oradea, Săcueni, Marghita, Salonta și localitățile de pe diguri până la frontieră	Trasee cicloturistice pe diguri, 191,33 km. Pe Ier sunt 52,71 km, pe Barcău 43,00 km, pe Crișul Repede și Canalul Colector 60,88 km, iar pe Canalul Colector și Crișul Negru 34,74 km	Finalizat, 2025
Bihor, Cluj, Alba	Băile Felix – Padiș și Munții Apuseni	Traseul cicloturistic Velo Apuseni, 227,00 km aprobați prin contractul de finanțare. În Bihor, traseul Băile Felix – Ic Ponor folosește terasamentul căii ferate dezafectate Băile Felix – Cordău și Sâmbăta – Rogoz	În implementare, suspendat până în decembrie 2026
Bihor	Salonta	Coridor albastru pe Valea Culișer, între str. Războieni / Avram Iancu și str. Ioan Viteaz / Emanuil Gojdu, cu 2,65 ha de spații verzi. Lungimea nu este precizată	În implementare
Bihor	Oradea	Promenadă pentru pietoni și bicicliști pe malul stâng al Crișului Repede, între Podul Sf. Ladislau și pasarela Centrul de Calcul, cu zid de mal consolidat pe 0,64 km	Finalizat, 2020
Bihor	Oradea	Promenadă pietonală pe malul drept al Crișului Repede, între Podul Intelectualilor și Podul Sf. Ladislau, 0,21 km, cu scară de pești	Finalizat, 2025
Bistrița-Năsăud	Bistrița	Linia Albastră, etapa I. Este un coridor de mobilitate pe malul stâng al râului Bistrița, de circa 10,00 km, din care 2,42 km piste pentru biciclete, cu un pod nou și două pasarele	În implementare
Bistrița-Năsăud	Bistrița	Coridor ecologic pe Valea Căstăilor, 2,50 km	În implementare
Bistrița-Năsăud	Bistrița	Coridor verde de mobilitate cu piste pentru biciclete în centrul istoric. Lungimea nu este precizată	În implementare, lucrările încep în octombrie 2026
Bistrița-Năsăud, Suceava, Mureș	localitățile de pe traseul Via Transilvanica	Traseu cicloturistic de 494,00 km, din care 194,36 km în Suceava și 94,40 km în Mureș	Finanțare contractată, execuția din Bistrița-Năsăud neconfirmată

[108] Legea nr. 169/2026 privind Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 661 din 10 august 2026.
[109] LEGE nr. 155 din 30 mai 2023 privind mobilitatea urbană durabilă, EMITENT PARLAMENTUL ROMÂNIEI, Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 486 din 31 mai 2023
[110] Regulamentul (UE) 2024/1991 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2024 privind restaurarea naturii și de modificare a Regulamentului (UE) 2022/869, PE/74/2023/REV/1, JO L, 2024/1991, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1991/oj

Județ	Localitate	Descrierea proiectului	Stadiu
Cluj	Cluj-Napoca	Culoar pietonal și velo pe ambele maluri ale Someșului Mic, între str. Donath și zona Camerei de Comerț. Acoperă 14,70 km de maluri, cu 5,16 km piste pentru biciclete și 12,17 km trasee pietonale	Finalizat, 2024
Cluj	Cluj-Napoca	Parc pe culoarul Canalului Morii, între Someș și str. Plopilor, 3,27 ha. Lungimea nu este precizată	În implementare
Satu Mare	Satu Mare	Parc pe malurile Someșului între podurile Decebal și Golescu, 5,80 ha, cu alei pietonale. Lungimea nu este precizată	Finalizat, 2025
Satu Mare	Satu Mare	Pistă pentru biciclete pe digul de pe malul drept al Someșului, de la Podul Golescu la limita cu comuna Dorolț. Are 7,02 km după contract și peste 9 km după primărie	Finalizat, 2026
Satu Mare	Satu Mare, Vetiș, Oar – Csenger, Fehérgyarmat	Traseu velo transfrontalier pe digurile Someșului, 45,00 km, din care 18,00 km în România	Finalizat, 2013
Sălaj	Zalău	Piste pentru biciclete pe Valea Zalăului (1,49 km), Valea Pietriș (0,32 km) și Valea Sărmaș (0,76 km), în total 2,57 km	Finalizat, 2026
Sălaj	Șimleu Silvaniei	Coridor pietonal și velo pe malul drept al Crasnei, de la str. Stephanus Báthory la zona Gheorghe Lazăr, 2,00 km	În implementare

Tabel 65 - Proiectele de coridoare verzi-albastre și de mobilitate activă în lungul cursurilor de apă din regiune, după stadiul de implementare

Spații urbane

Spațiile publice, respectiv străzile și trotuarele, piețele, parcurile, malurile râurilor și stațiile de transport, sunt locurile pe care orașul le pune la dispoziția tuturor locuitorilor, iar starea lor determină în bună măsură cât de ușor se pot face deplasările pe jos, cu bicicleta sau cu transportul public. Analiza acoperă cele 43 de municipii și orașe ale regiunii și se bazează pe datele INS privind lungimea străzilor, ponderea străzilor modernizate și suprafața spațiilor verzi în perioada 2015-2025 [111], pe datele transmise de IGPR privind accidentele rutiere din perioada 2021-2025 [112], pe indicatorii platformei Citadini privind accesibilitatea pietonală, proximitatea stațiilor de transport public, repartiția modală a deplasărilor, parcurile urbane, spațiul public de recreere, accesul la zonele naturale și imobilele abandonate [113], precum și pe rezultatele sondajului european privind calitatea vieții în orașe din 2023 [114] și ale Barometrului Urban din 2020 [115].

Planurile de mobilitate urbană durabilă ale celor 35 de localități care au elaborat un astfel de document și planurile urbanistice generale ale municipiilor Oradea, Cluj-Napoca, Bistrița și Zalău și ale orașelor Beiuș și Huedin [116] descriu situația din perioada 2010-2023, motiv pentru care sunt folosite doar ca reper pentru evoluție și comparație, precum și pentru temele la care nu există date mai recente, respectiv trotuarele, accesibilitatea, parcarea, malurile râurilor și siturile industriale.

[111] Institutul Național de Statistică, TEMPO-Online, GOS103A – Suprafața spațiilor verzi pe județe și localități (municipii și orașe), actualizare 27.08.2026, GOS104A – Lungimea străzilor orășenești pe județe și localități, actualizare 27.08.2026, GOS105A – Lungimea străzilor orășenești modernizate, pe județe și localități, actualizare 27.08.2026, POP108D – Populația după domiciliu la 1 iulie pe grupe de vârstă și vârste, sexe, județe și localități, actualizare 07.11.2026. Disponibil la: http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/.

[112] Inspectoratul General al Poliției Române – Direcția Rutieră, răspuns la adresa ADR Nord-Vest nr. EL-1717 din 18.08.2026, 01.09.2026 (date privind accidentele rutiere din perioada 2021-2025).

[113] Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației și Banca Mondială, platforma Citadini, indicatorii 2.2 Procentul de persoane care se află la 0,5 km de transportul public (2020), 2.4 Accesibilitatea centrului UAT (2020), 5.7 Suprafața parcurilor urbane (2015) și 5.9 Numărul de parcuri urbane (2020), https://citadini.ro.

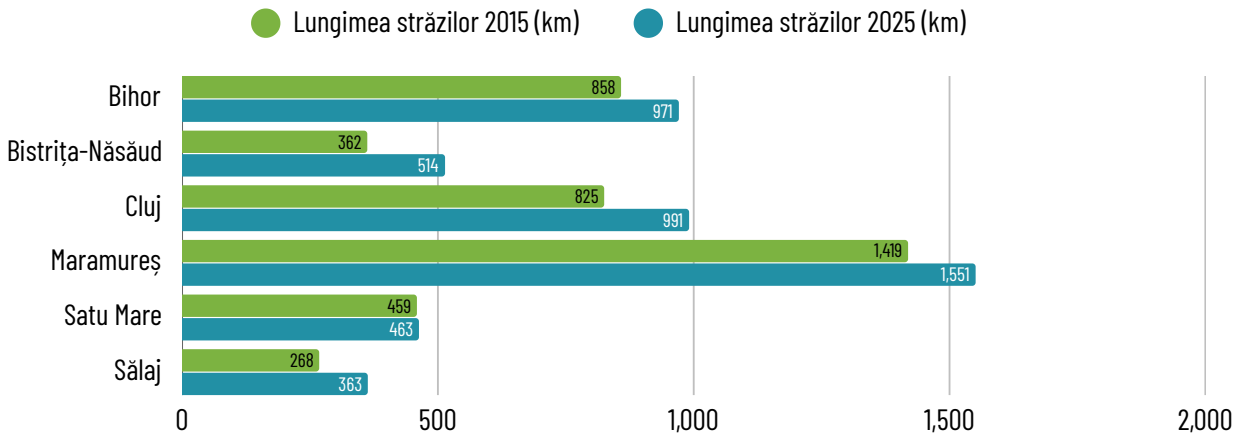
[114] Eurostat, Perception survey results (urb_percep), Perception Survey on the Quality of Life in European Cities 2019 și 2023, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/urb_percep/default/table; Comisia Europeană, Report on the Quality of Life in European Cities 2023 și comunicatul de presă din 12.12.2023, https://ec.europa.eu/regional_policy/whats-new/newsroom/12-12-2023-9-out-of-10-people-satisfied-with-city-living-across-europe-according-to-new-commission-report_en.

[115] Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației și Banca Mondială, Barometrul Urban 2020, platforma Citadini, https://citadini.ro.

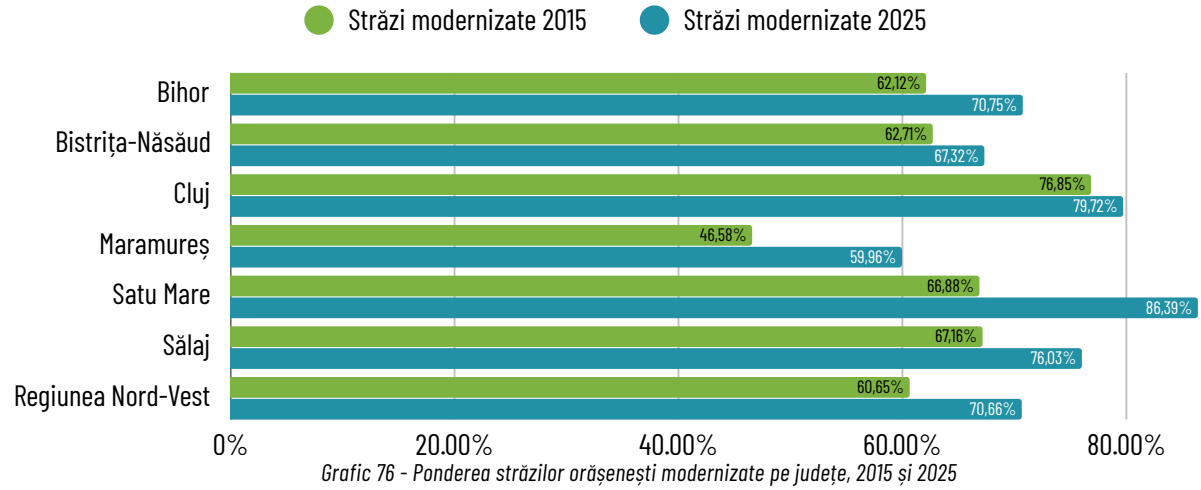
[116] Planurile de mobilitate urbană durabilă ale celor 35 de municipii și orașe din regiunea Nord-Vest (2016-2023) și planurile urbanistice generale ale municipiilor Oradea, Cluj-Napoca, Bistrița și Zalău și ale orașelor Beiuș și Huedin.

Rețeaua stradală

Strada este cel mai extins spațiu public al orașului, fiind folosită în același timp pentru circulația autovehiculelor, pentru mersul pe jos, pentru parcare și pentru așteptarea transportului public. Potrivit datelor INS, lungimea străzilor din cele 43 de municipii și orașe ale regiunii a crescut de la 4.191 km în 2015 la 4.853 km în 2025, iar ponderea străzilor modernizate a urcat de la 60,65% la 70,66%, rămânând însă sub media națională, de 75,63% [117]. Cea mai mare creștere a ponderii s-a înregistrat în județul Satu Mare, de la 66,88% la 86,39%, și în județul Maramureș, de la 46,58% la 59,96%, care rămâne totuși județul cu cea mai mică pondere a străzilor modernizate, în timp ce în județul Cluj ponderea a crescut mai lent, de la 76,85% la 79,72%, pornind însă de la cel mai ridicat nivel din regiune, evoluția pe județe fiind redată în Tabelul X.



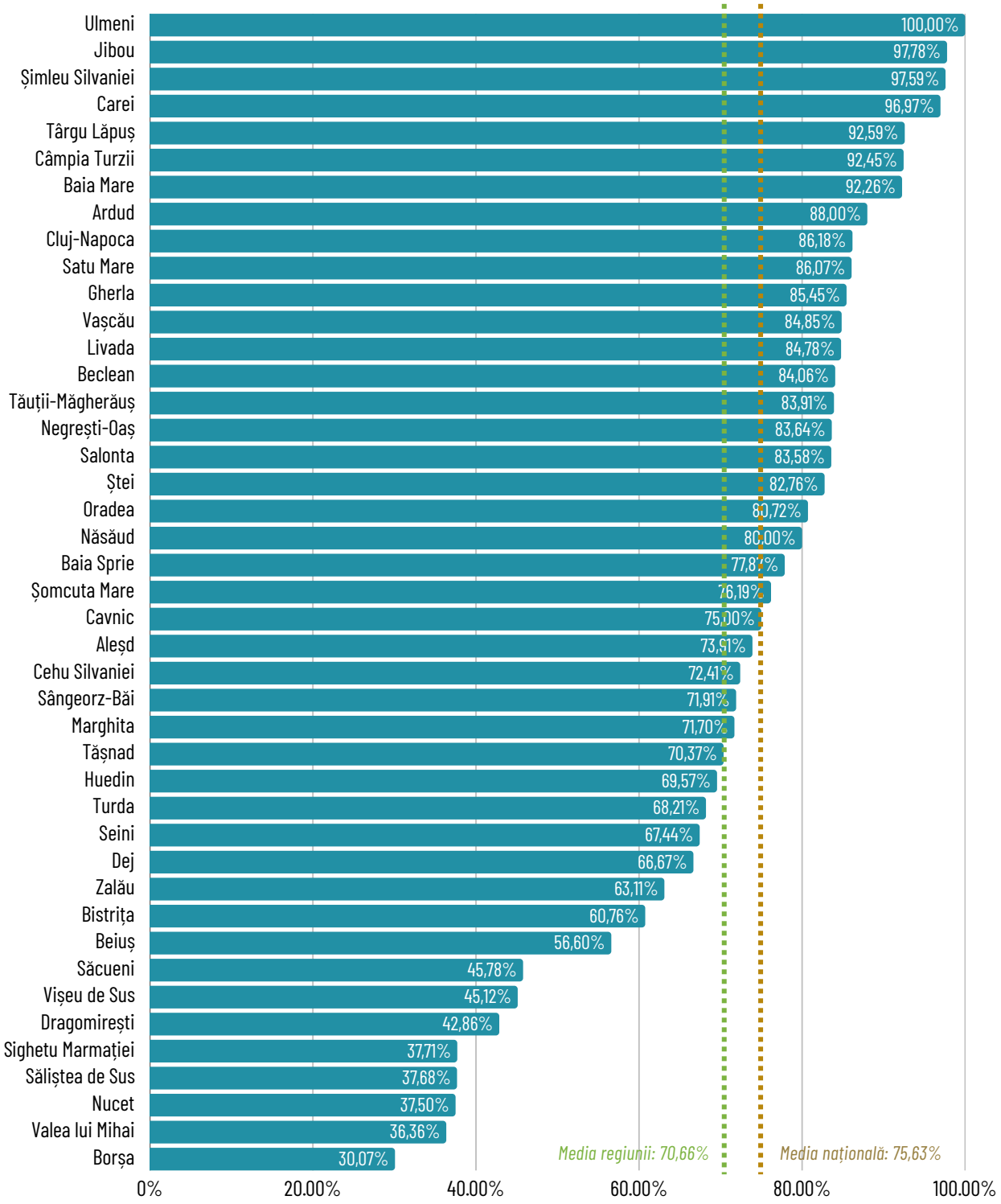
Grafic 75 - Lungimea străzilor orășenești pe județe, 2015 și 2025



Grafic 76 - Ponderea străzilor orășenești modernizate pe județe, 2015 și 2025

Media regională acoperă diferențe mari între localități, redate în Figura X, ponderea străzilor modernizate variind în 2025 de la peste 90% la Baia Mare, Carei, Jibou, Șimleu Silvaniei, Câmpia Turzii, Târgu Lăpuș și Ulmeni la sub 40% la Borșa, Valea lui Mihai, Nucet, Săliștea de Sus și Sighetu Marmației, ceea ce arată că deficitul de modernizare se concentrează în orașele mici și în nordul județului Maramureș. Gradul de modernizare condiționează direct deplasarea pietonilor, întrucât pe străzile pietruite sau din pământ mersul pe jos devine dificil pe vreme rea, iar trotuarele și trecerile de pietoni sunt greu de amenajat. Planurile de mobilitate localizau aceste străzi mai ales la marginea orașelor și în cartierele apărute după 1990, situație care reflectă extinderea zonelor rezidențiale înaintea echipării lor cu infrastructură, iar în chestionarele aplicate locuitorilor starea străzilor apărea constant printre primele probleme semnalate.

[117] Institutul Național de Statistică, TEMPO-Online, GOS104A – Lungimea străzilor orășenești pe județe și localități, actualizare 27.08.2026, GOS105A – Lungimea străzilor orășenești modernizate, pe județe și localități, actualizare 27.08.2026.



Grafic 77 - Ponderea străzilor modernizate în lungimea totală a străzilor, pe municipii și orașe, 2025 (%)

Spațiul pietonal

Dimensiunea redusă a orașelor mici favorizează mersul pe jos, întrucât, potrivit indicatorilor Citadini calculați pentru 2020, în 13 dintre cele 43 de orașe peste 60% din populație ajungea în centrul localității în cel mult 15 minute de mers pe jos, cu valori de peste 80% la Ștei, Dragomirești, Gherla și Beiuș, în timp ce în municipiile reședință de județ ponderea era cuprinsă între 5,24% la Cluj-Napoca și 38,97% la Bistrița [118]. În orașele mari,

[118] Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației și Banca Mondială, platforma Citadini, indicatorii 2.2 Procentul de persoane care se află la 0,5 km de transportul public (2020), 2.4 Accesibilitatea centrului UAT (2020), 5.7 Suprafața parcurilor urbane (2015) și 5.9 Numărul de parcuri urbane (2020), https://citadini.ro.

accesul pietonal depinde astfel mai mult de spațiile publice și dotările de cartier și de legătura acestora cu transportul public, decât de apropierea de centru.

Datele OpenStreetMap arată că spațiile pietonale sunt concentrate în reședințele de județ, din cei circa 25 km de străzi pietonale și 21,82 ha de piețe și suprafețe pietonale înregistrate în cele 43 de municipii și orașe, Cluj-Napoca deținând 5,16 km și 11,73 ha, iar Oradea 2,58 km și 2,20 ha, în timp ce dintre celelalte orașe se remarcă Turda, cu 2,06 ha de suprafețe pietonale în centrul istoric [119]. Deși planurile de mobilitate nu descriau zone rezidențiale delimitate, cu limita de viteză de 20 km/h și prioritate pentru pietoni, OpenStreetMap înregistrează în prezent circa 172 km de străzi marcate astfel, cele mai multe la Oradea, cu 26,88 km, la Sighetu Marmației, cu 21,34 km, la Baia Mare, cu 17,02 km, și la Cluj-Napoca, cu 16,07 km, ceea ce indică extinderea acestui tip de amenajare în ultimii ani sau, cel puțin, o inventariere incompletă în planuri.

Municipiu	Străzi pietonale (km)	Suprafețe pietonale (ha)	Zone rezidențiale (km)	Piste pentru biciclete (km)	Benzi pentru biciclete (km)	Parcuri (nr.)	Parcuri (ha)	Locuri de joacă (nr.)
Oradea	2,58	2,20	26,88	40,49	8,79	76	111,83	32
Bistrița	2,60	0,40	2,12	39,63	15,08	21	31,39	14
Cluj-Napoca	5,16	11,73	16,07	32,45	25,58	101	138,94	354
Baia Mare	1,61	1,66	17,02	9,03	0,00	26	38,83	15
Satu Mare	2,57	1,03	7,02	42,12	2,47	76	107,23	27
Zalău	0,95	0,96	6,02	0,00	0,00	14	6,10	4
Total 43 de municipii și orașe	**24,66**	**21,82**	**172,25**	**261,03**	**66,73**	**468**	**562,00**	**506**

Tabel 66 - Spațiile pietonale, infrastructura pentru biciclete și parcurile din municipiile reședință de județ, după OpenStreetMap, 2026

Pentru trotuare nu există date actuale, însă planurile de mobilitate arătau că lungimea lor era cunoscută doar în trei localități, că lipsa trotuarelor era semnalată în 24 de planuri, mai ales pe străzile secundare și în cartierele noi de la periferie, și că în tot atâtea planuri trotuarele erau ocupate de autoturismele parcate, problemă agravată de deficitul de locuri de parcare, care împingea mașinile și pe spațiile verzi dintre blocuri. Tot planurile descriau obstacole pentru persoanele cu mobilitate redusă, precum bordurile înalte, lipsa rampelor la treceri, a pavajului tactil și a semnalelor sonore la semafoare, amenajările adaptate cerințelor normativului NP 051-2012 regăsindu-se mai ales în centrele reședințelor de județ.

Vulnerabilitatea pietonilor în mediul urban este confirmată de datele IGPR, potrivit cărora, în perioada 2021-2025, cele 43 de municipii și orașe au concentrat 46,58% dintre accidentele rutiere ale regiunii, dar 66,38% dintre cele 2.686 de accidente a căror cauză principală îi privește pe pietoni, respectiv neacordarea priorității, traversarea neregulamentară sau deplasarea pe partea carosabilă, astfel încât aceste accidente reprezintă 21,19% din accidentele produse în orașe [120]. Indicatorul are la bază cauza principală a accidentului și diferă de numărul accidentelor cu pietoni din secțiunea privind siguranța rutieră, care folosește o altă clasificare. Ponderea, redată în Tabelul X pentru municipiile reședință de județ, este cea mai ridicată la Oradea, unde 33,64% dintre accidente au o cauză legată de pietoni, urmată de Satu Mare, cu 27,85%, de Baia Mare, cu 23,90%, și de Turda, cu 22,08%, în timp ce la Cluj-Napoca, Zalău și Bistrița ponderea se situează între 17,89% și 20,14%.

[119] OpenStreetMat - https://www.openstreetmap.org.

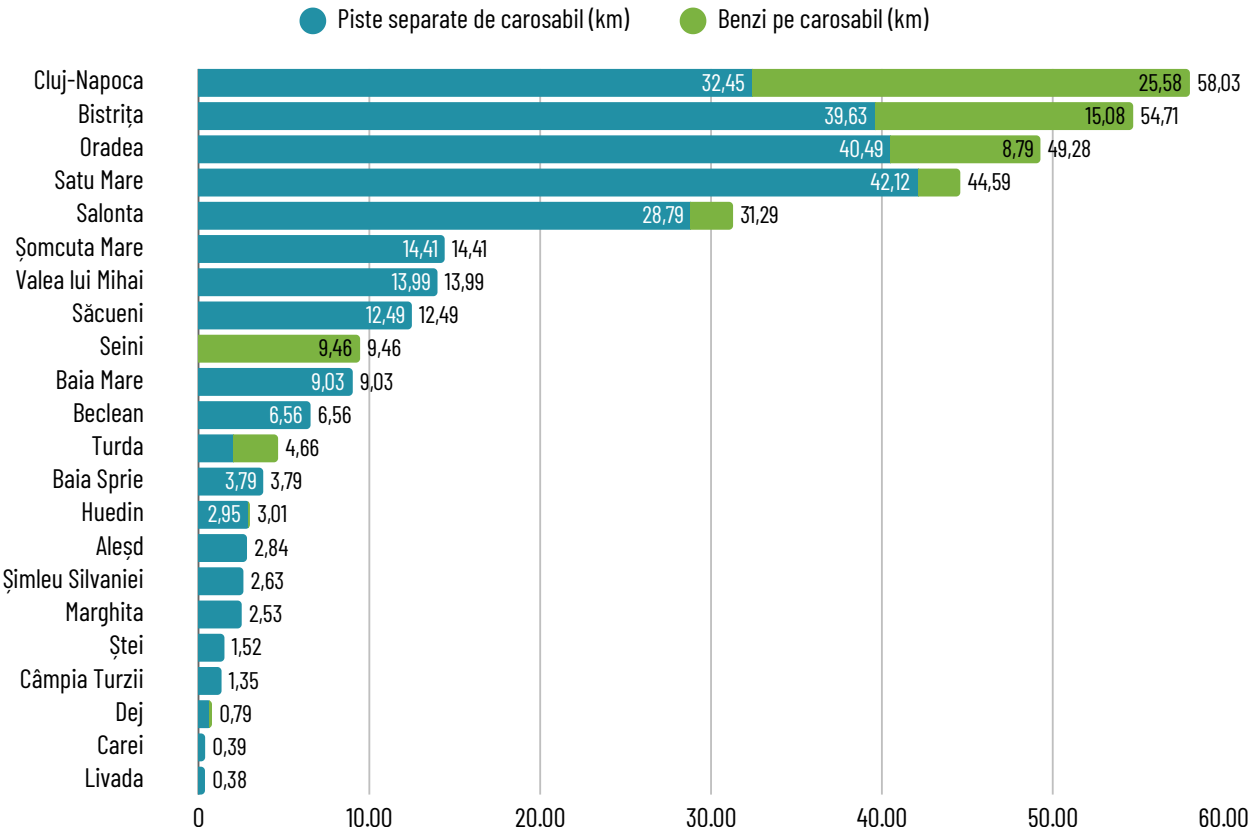
[120] Inspectoratul General al Poliției Române – Direcția Rutieră, răspuns la adresa ADR Nord-Vest nr. EL-1717 din 18.08.2026, 01.09.2026 (date privind accidentele rutiere din perioada 2021-2025).

Municipiu	Accidente cu cauză legată de pietoni (nr.)	Pondere în totalul accidentelor din municipiu (%)
Oradea	183	33,64
Satu Mare	132	27,85
Baia Mare	185	23,90
Cluj-Napoca	534	20,14
Zalău	86	19,59
Bistrița	146	17,89
Total 43 de municipii și orașe	**1.783**	**21,19**

Tabel 67 - Accidentele rutiere a căror cauză principală îi privește pe pietoni, în municipiile reședință de județ, 2021-2025

Deplasarea cu bicicleta

Datele OpenStreetMap arată o rețea pentru biciclete mai extinsă decât cea descrisă în planurile de mobilitate, cu circa 261 km de piste separate de carosabil și circa 67 km de benzi pe carosabil în cele 43 de municipii și orașe, concentrate la Satu Mare, cu 42,12 km de piste, la Oradea, cu 40,49 km, la Bistrița, cu 39,63 km de piste și 15,08 km de benzi, și la Cluj-Napoca, cu 32,45 km de piste și 25,58 km de benzi. Comparația cu planurile indică o extindere a rețelei în ultimii ani, la Cluj-Napoca de la circa 35 km la aproape 58 km, iar la Bistrița peste cei circa 26 km propuși la data planului, însă la Salonta, Săcueni și Șomcuta Mare o parte importantă din lungimea înregistrată se află la peste 3 km de centrul orașului, la Salonta 23,17 din cei 28,79 km, fiind vorba în principal de trasee cicloturistice din afara zonei construite.



Grafic 78- Lungimea pistelor și a benzilor pentru biciclete, pe municipii și orașe, după OpenStreetMap, 2026 (km)

În 21 de orașe, printre care Zalău, Gherla, Sighetu Marmației, Jibou și Năsăud, OpenStreetMap nu înregistrează nicio pistă sau bandă pentru biciclete, deși la Zalău planul de mobilitate indica o rețea de circa 14,5 km în construcție, ceea ce arată că baza de date nu este actualizată uniform și că diferențele dintre orașele mici

trebuie citite cu prudență. Planurile semnalau totodată că, în reședințele de județ, o parte importantă a pistelor a fost amenajată pe trotuar, în spațiul pietonilor, iar traseele cicloturistice realizate în ultimii ani pe diguri și în lungul râurilor sunt prezentate în secțiunea privind infrastructura verde-albastră.

Repartiția modală a deplasărilor

Indicatorii Citadini privind repartiția modală preiau rezultatele anchetelor din prima generație de planuri de mobilitate, elaborate în perioada 2015-2018, și sunt disponibili pentru 17 dintre cele 43 de municipii și orașe, dintre care 14 au valori complete și coerente, redate în Tabelul 34 [13]. În aceste localități, deplasările pe jos și cu bicicleta reprezentau între 25,70% din total la Turda și 48,00% la Carei, cu excepția orașului Valea lui Mihai, unde ponderea ajungea la 83,33%, mersul pe jos fiind modul nemotorizat dominant în reședințele de județ, cu ponderi cuprinse între 20,20% la Satu Mare și 34,73% la Baia Mare, în timp ce bicicleta avea o pondere de cel mult 1,00% la Cluj-Napoca și Oradea [13].

Localitate	Pe jos	Bicicletă	Total nemotorizat	Autoturism	Total motorizat
Valea lui Mihai	58,33	25,00	83,33	16,66	16,66
Carei	28,00	20,00	48,00	45,00	45,00
Câmpia Turzii	23,00	21,80	44,80	42,00	55,20
Năsăud	43,20	0,00	43,20	44,00	56,80
Sângeorz-Băi	19,20	22,40	41,60	48,80	52,80
Baia Mare	34,73	3,81	38,54	35,51	61,46
Dej	35,00	2,00	37,00	34,00	63,00
Zalău	25,90	8,70	34,60	46,20	65,40
Cluj-Napoca	34,00	0,50	34,50	30,90	65,50
Sighetu Marmației	18,10	16,20	34,30	48,60	57,50
Satu Mare	20,20	12,00	32,20	53,00	67,80
Bistrița	22,00	6,00	28,00	47,00	72,00
Oradea	25,00	1,00	26,00	39,00	74,00
Turda	19,00	6,70	25,70	53,20	74,30

Tabel 68 - Repartiția modală a deplasărilor în municipiile și orașele cu date disponibile, după prima generație de planuri de mobilitate urbană durabilă, 2015-2018 (%)

Bicicleta avea ponderi mai ridicate în mai multe orașe mici, de 25,00% la Valea lui Mihai, 22,40% la Sângeorz-Băi, 21,80% la Câmpia Turzii și 20,00% la Carei, precum și în municipiile Sighetu Marmației și Satu Mare, cu 16,20%, respectiv 12,00%, în timp ce autoturismul acoperea între 30,90% din deplasări la Cluj-Napoca și 53,20% la Turda, cu excepția orașului Valea lui Mihai, unde ponderea era de 16,66% [121]. Comparația cu anchetele din planurile de mobilitate actualizate în perioada 2020-2023 indică o creștere a ponderii autoturismului în toate municipiile reședință de județ, de la 39,00% la 50,00% la Oradea, de la 47,00% la 64,00% la Bistrița, de la 46,20% la 64,50% la Zalău și de la 53,00% la 65,60% la Satu Mare, în timp ce ponderea mersului pe jos a scăzut la Satu Mare de la 20,20% la 13,60% și a rămas stabilă la Oradea, Bistrița și Zalău.

Anchetele diferă însă ca metodă și, în unele cazuri, ca teritoriu acoperit, astfel încât comparația arată direcția evoluției, nu și amploarea ei exactă, la Cluj-Napoca, de exemplu, ancheta recentă acoperind și zona metropolitană, iar ponderea autoturismului, de circa 57%, nefiind direct comparabilă cu cea de 30,90% din

[121] Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației și Banca Mondială, platforma Citadini, indicatorii 2.2 Procentul de persoane care se află la 0,5 km de transportul public (2020), 2.4 Accesibilitatea centrului UAT (2020), 5.1 Satisfacția cu spațiile publice (2020), 5.2 Metri pătrați de spațiu public de recreere în aer liber pe cap de locuitor (2018), 5.7 Suprafața parcurilor urbane (2015), 5.9 Numărul de parcuri urbane (2020), 5.10 Accesibilitatea parcurilor urbane, 5.11 Accesibilitatea spațiilor naturale din UAT (2019), 5.19 Indicele de accesibilitate urbană (2019) și 6.19-6.24 Cotele modale, preluate din planurile de mobilitate urbană durabilă din perioada 2015-2018, https://citadini.ro.

planul anterior. Creșterea ponderii autoturismului în reședințe, într-o perioadă în care rețeaua pentru biciclete și spațiile pietonale s-au extins, sugerează că aceste investiții nu au fost suficiente, singure, pentru a limita utilizarea autoturismului, aspect relevant pentru corelarea lor, în perioada 2028-2034, cu măsuri privind parcarea și prioritatea transportului public.

Spațiile verzi

Suprafața spațiilor verzi din municipiile și orașele regiunii a crescut de la 5.031 ha în 2015 la 5.368 ha în 2025, cu 6,70%, ritm mult inferior celui înregistrat la nivel național, de 32,37%, cele mai mari suprafețe aflându-se la Cluj-Napoca, cu 930 ha, și la Oradea, cu 669 ha, în timp ce în 8 localități suprafața raportată în 2025 este mai mică decât în 2015, cele mai mari scăderi înregistrându-se la Bistrița, de la 326 ha la 248 ha, la Satu Mare, de la 279 ha la 234 ha, la Năsăud, de la 55 ha la 21 ha, și la Sângeorz-Băi, de la 49 ha la 20 ha [122]. La nivel de județ evoluțiile sunt divergente, suprafața crescând cu 32,32% în Sălaj și cu 22,74% în Bihor, în timp ce în Bistrița-Năsăud a scăzut cu 30,45%, de la 463 ha la 322 ha, așa cum arată Tabelul 34. Raportată la populația după domiciliu din 2025, suprafața medie este de 36,47 m^2 pe locuitor, valoare influențată însă de municipiul Baia Mare și de orașul Cavnic, pentru care statistica include și pădurile din intravilan, astfel încât fără acestea media coboară la 23,37 m^2 pe locuitor [123].

Județ	Suprafața 2015 (ha)	Suprafața 2025 (ha)	Variație 2015-2025	m^2 pe locuitor, 2025
Bihor	708	869	22,74%	28,83
Bistrița-Năsăud	463	322	-30,45%	24,78
Cluj	1.119	1.221	9,12%	26,06
Maramureș	2.204	2.365	7,30%	79,52
Satu Mare	373	374	0,27%	21,55
Sălaj	164	217	32,32%	21,47
Regiunea Nord-Vest	**5.031**	**5.368**	**6,70%**	**36,47**

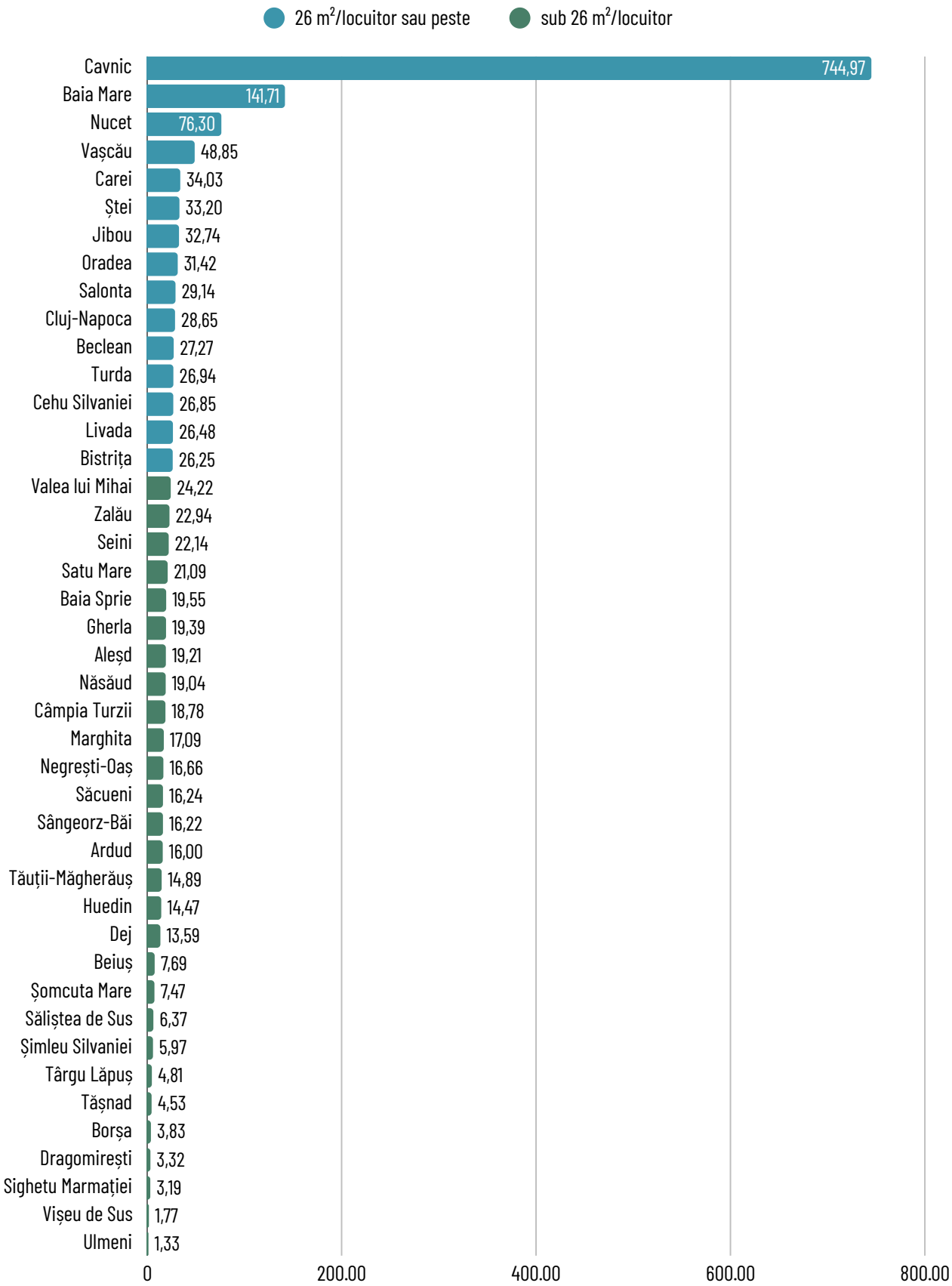
Tabel 69 - Suprafața spațiilor verzi din municipii și orașe, pe județe, 2015 și 2025

Dintre cele 43 de localități urbane, 28 se situează sub pragul de 26 m^2 pe locuitor prevăzut de OUG nr. 114/2007 [12], printre care și municipiile reședință de județ Zalău, cu 22,94 m^2, și Satu Mare, cu 21,09 m^2, iar la Sighetu Marmației, Borșa, Vișeu de Sus, Ulmeni, Dragomirești, Tășnad și Târgu Lăpuș valoarea coboară sub 5 m^2 pe locuitor, deficitul cel mai accentuat afectând astfel orașele din județul Maramureș, unde se află șase dintre aceste șapte localități, distribuția pe localități fiind redată în Figura X.

OpenStreetMap înregistrează în cele 43 de localități 468 de parcuri, cu o suprafață de circa 562 ha, mult sub cele 5.368 ha raportate de INS, întrucât statistica include toate categoriile de spații verzi, de la scuaruri și aliniamente până la pădurile din intravilan, cele mai multe parcuri aflându-se la Cluj-Napoca, 101, cu 138,94 ha, la Oradea și Satu Mare, câte 76, cu 111,83 ha, respectiv 107,23 ha, și la Baia Mare, 26, cu 38,83 ha, în timp ce la Zalău cele 14 parcuri cartografiate însumează doar 6,10 ha. Platforma Citadini, care identifică parcurile urbane pe baza cadastrului verde, a Urban Atlas, a OpenStreetMap și a ortofotoplanurilor, indica pentru 2015 suprafețe mai mici, de 114,38 ha la Cluj-Napoca, 74,93 ha la Oradea, 21,91 ha la Satu Mare, 12,19 ha la Baia Mare, 4,93 ha la Bistrița și 3,45 ha la Zalău, iar în 2020 25 dintre cele 43 de orașe nu aveau, potrivit acesteia, niciun parc urban. Diferența față de OpenStreetMap reflectă atât amenajarea unor parcuri noi, cât și o cartografiere mai detaliată, motiv pentru care cele două surse arată direcția evoluției, nu și amploarea ei exactă. Dintre cele 506 locuri de joacă înregistrate, 354 se află la Cluj-Napoca, iar în celelalte reședințe numărul lor variază între 4 la Zalău și 32 la

[122] Institutul Național de Statistică, TEMPO-Online, GOS103A – Suprafața spațiilor verzi pe județe și localități (municipii și orașe), actualizare 27.08.2026, POP108D – Populația după domiciliu la 1 iulie pe grupe de vârstă și vârste, sexe, județe și localități, actualizare 07.11.2026. Disponibil la: http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/.
[123] Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 114/2007 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului.

Oradea, diferențe care reflectă gradul diferit de cartografiere decât dotarea reală a orașelor. Analiza detaliată a spațiilor verzi este cuprinsă în capitolul Mediu, subcapitolul 1.3.

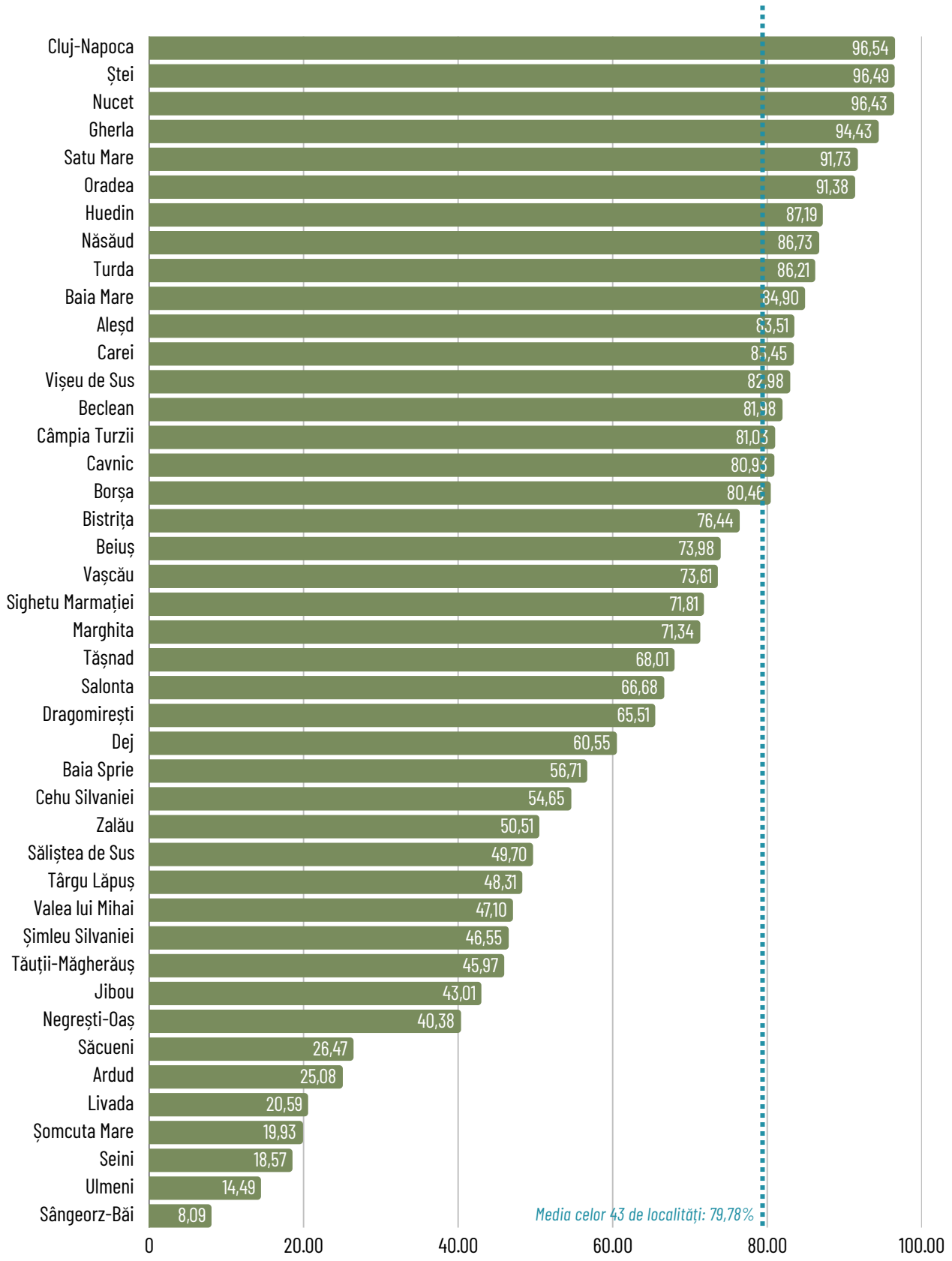


Grafic 79 - Suprafața spațiilor verzi pe locuitor, pe municipii și orașe, 2025 (m²/locuitor)

OpenStreetMap înregistrează în cele 43 de localități 468 de parcuri, cu o suprafață de circa 562 ha, mult sub cele 5.368 ha raportate de INS, întrucât statistica include toate categoriile de spații verzi, de la scuaruri și aliniamente până la pădurile din intravilan, cele mai multe parcuri aflându-se la Cluj-Napoca, 101, cu 138,94 ha, la Oradea și Satu Mare, câte 76, cu 111,83 ha, respectiv 107,23 ha, și la Baia Mare, 26, cu 38,83 ha, în timp ce la Zalău cele 14 parcuri cartografiate însumează doar 6,10 ha. Datele de pe Citadini [124], identifică parcurile urbane pe baza cadastrului verde, a Urban Atlas, a OpenStreetMap și a ortofotoplanurilor și indica pentru 2015 suprafețe mai mici, de 114,38 ha la Cluj-Napoca, 74,93 ha la Oradea, 21,91 ha la Satu Mare, 12,19 ha la Baia Mare, 4,93 ha la Bistrița și 3,45 ha la Zalău, iar în 2020 platforma identifica 57 de parcuri urbane, câte 16 la Oradea și la Cluj-Napoca, 5 la Satu Mare și câte unul sau două în alte 15 localități, în timp ce 25 dintre cele 43 de orașe nu aveau niciun parc urban. Diferența față de OpenStreetMap poate reflecta atât amenajarea unor parcuri noi, cât și o cartografiere mai detaliată, motiv pentru care cele două surse arată direcția evoluției, nu și amploarea ei exactă. Dintre cele 506 locuri de joacă înregistrate, 354 se află la Cluj-Napoca, iar în celelalte reședințe numărul lor variază între 4 la Zalău și 32 la Oradea, diferențe care reflectă mai degrabă gradul diferit de cartografiere decât dotarea reală a orașelor. Indicatorul Citadini privind spațiul public de recreere în aer liber, calculat pe baza suprafeței spațiilor verzi raportate de INS și a populației rezidente din 2018, indica pentru cele 43 de municipii și orașe o medie de 22,75 m^2 pe locuitor, 33 de localități situându-se sub pragul de 26 m^2, iar dintre reședințele de județ doar Bistrița depășea acest prag, cu 35,20 m^2, urmată de Cluj-Napoca, cu 25,39 m^2, în timp ce cele mai mici valori se înregistrau la Zalău, cu 13,73 m^2, și la Baia Mare, cu 8,61 m^2 . Față de 2025, valorile au crescut la Oradea, Cluj-Napoca și Zalău și au scăzut la Bistrița și, ușor, la Satu Mare, în concordanță cu evoluția suprafețelor raportate de INS, comparația fiind însă orientativă, întrucât cele două calcule folosesc populații diferite, rezidentă în 2018 și după domiciliu în 2025.

Accesul locuitorilor la spațiile verzi și naturale este măsurat pe platforma Citadini prin doi indicatori, dintre care primul, calculat pentru 2019, arată că 79,78% dintre locuitorii celor 43 de municipii și orașe ale regiunii puteau ajunge într-o zonă naturală în cel mult 10 minute. Între reședințele de județ, accesul era aproape general la Cluj-Napoca, Satu Mare și Oradea, cu ponderi de 96,54%, 91,73%, respectiv 91,38%, în timp ce la Zalău doar circa jumătate din populație, 50,51%, se afla în această situație, iar între orașele mici diferențele erau și mai accentuate, ponderea depășind 90% la Ștei, Nucet și Gherla, dar coborând sub 20% la Seini, Șomcuta Mare și Ulmeni și până la 8,09% la Sângeorz-Băi.

[124] Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, inventarul imobilelor abandonate sau neutilizate și al proiectelor de reconversie funcțională, 2020, platforma Citadini, indicatorii 5.21-5.25, https://citadini.ro.



Grafic 80 - Ponderea populației care ajunge în cel mult 10 minute într-o zonă naturală, pe municipii și orașe, 2019 (%)

Al doilea indicator, privind accesibilitatea parcurilor urbane, are valoarea zero în cele 25 de orașe fără parc urban, iar în reședințele de județ valori cuprinse între 16,26 la Zalău și 33,32 la Oradea, cele mai ridicate valori din regiune înregistrându-se la Vașcău, Gherla, Turda și Năsăud, platforma neprecizând însă metoda de calcul și anul de referință, astfel încât valorile pot fi folosite doar pentru comparații între orașe . Indicatorii privind parcurile și

accesul la spațiile verzi și naturale în municipiile reședință de județ.
Analiza mai detaliată a spațiilor verzi este cuprinsă în analiza diagnostic "Mediu, biodiversitate și managementul resurselor naturale".

Municipiu	Parcuri urbane, 2020 (nr.)	Suprafața parcurilor urbane, 2015 (ha)	Indicatorul de accesibilitate a parcurilor urbane	Populația la cel mult 10 minute de o zonă naturală, 2019 (%)	Spațiu public de recreere, 2018 (m^2/locuitor)
Oradea	16	74,93	33,32	91,38	22,82
Cluj-Napoca	16	114,38	20,40	96,54	25,39
Satu Mare	5	21,91	32,14	91,73	22,56
Baia Mare	2	12,19	22,68	84,90	8,61
Bistrița	1	4,93	16,85	76,44	35,20
Zalău	1	3,45	16,26	50,51	13,73
Total 43 de municipii și orașe	57	297,37	-	79,78	22,75

Tabel 70 - Parcurile urbane, spațiul public de recreere și accesul la zonele naturale în municipiile reședință de județ

Râurile și fostele situri industriale

Cursurile de apă traversează aproape toate orașele regiunii, însă planurile de mobilitate descriau malurile mai ales ca bariere, întrucât râul, adesea însoțit de calea ferată, separă cartierele, iar numărul redus de poduri lungește traseele pietonilor și ale bicicliștilor, malurile amenajate pentru public fiind rare, iar în multe orașe acestea erau ocupate de construcții sau amenajate doar pentru apărarea împotriva inundațiilor. Proiectele de coridoare verzi-albastre realizate sau aflate în implementare după elaborarea planurilor sunt prezentate în secțiunea privind infrastructura verde-albastră.
Fostele situri industriale ocupă suprafețe din interiorul orașelor, adesea în apropierea centrului sau a cartierelor de locuințe, însă suprafața terenurilor abandonate nu este cunoscută, planurile de mobilitate neoferind estimări, iar planurile urbanistice generale incluzând și alte categorii de teren, precum loturile libere sau terenurile cu situație juridică neclară. Singura evidență disponibilă la nivel de localitate este inventarul transmis de UAT-uri Ministerului Dezvoltării în 2020, la care au răspuns 30 dintre cele 43 de municipii și orașe ale regiunii, între cele 13 care lipsesc aflându-se municipiile Satu Mare, Turda și Dej [125]. Inventarul cuprinde un formular privind toate imobilele abandonate sau neutilizate, indiferent de forma de proprietate, și unul privind starea imobilelor aflate în proprietatea privată a UAT-urilor, însă răspunsurile nu sunt coerente între cele două formulare, Zalău și Ardud raportând imobile degradate în al doilea formular, dar niciun imobil în primul, astfel încât inventarul nu poate fi folosit ca măsură a suprafeței siturilor abandonate.
În primul formular, 8 localități au raportat 659 de imobile abandonate sau neutilizate, dintre care 542 la Salonta, aproape toate clădiri individuale de locuit aflate în proprietate privată, urmat de Cluj-Napoca, cu 33, Cehu Silvaniei, cu 30, Baia Sprie, cu 25, și Aleșd, cu 16, în timp ce Baia Mare, Sighetu Marmației și Zalău nu au raportat niciun imobil, iar Oradea și Bistrița au completat formularul cu mențiunea „nu este cazul". În afara municipiului Salonta, dintre cele 117 imobile raportate, 87 au fost defalcate pe tipuri, Cehu Silvaniei raportând doar totalul, iar dintre acestea cele mai multe sunt clădiri construite înainte de 1980, în proporție de 90%, și au fost folosite anterior ca locuințe sau clădiri administrative, clădirile individuale și blocurile cu mai multe etaje având ponderi apropiate.
În al doilea formular, cele 66 de imobile abandonate sau neutilizate din proprietatea privată a UAT-urilor se află

[125] Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, inventarul imobilelor abandonate sau neutilizate și al proiectelor de reconversie funcțională, 2020, platforma Citadini, indicatorii 5.21-5.25, https://citadini.ro.

în 7 localități, dintre care 33 la Cluj-Napoca, 16 la Salonta și câte 5 la Zalău și Ardud, iar starea lor permite în mare parte reutilizarea, întrucât 54 erau degradate superficial, fără afectarea structurii de rezistență, și doar 12 necesitau demolare, Cluj-Napoca indicând 23 de imobile care pot fi folosite ca locuințe sociale și 8 care pot servi ca adăposturi în situații de urgență, în timp ce Oradea, deși a declarat 239 de imobile cu altă destinație decât locuința în proprietatea sa privată, nu a încadrat niciunul în categoria celor abandonate.

Proiectele de reconversie funcțională raportate sunt puține și se concentrează în orașele mici, cele 20 de proiecte realizate până în 2020 provenind din 7 localități, între care Cehu Silvaniei cu 7, Valea lui Mihai cu 4 și Beclean cu 3, în timp ce Cluj-Napoca este singurul municipiu reședință de județ cu proiecte realizate, în număr de 2 [11]. Dintre cele 13 proiecte realizate pentru care a fost precizată destinația anterioară a imobilului, 6 au vizat clădiri industriale, la Beclean, Salonta, Valea lui Mihai și Cluj-Napoca, noua funcție fiind cel mai des locuirea, în 4 cazuri, urmată de serviciile de sănătate în 2 cazuri. La data inventarului erau în curs de realizare alte 14 proiecte, dintre care 7 la Cehu Silvaniei, 3 la Ștei și câte 2 la Cluj-Napoca și Săliștea de Sus, și erau planificate 9, la Șimleu Silvaniei, Aleșd, Cluj-Napoca, Ștei și Dragomirești, un singur proiect aflat în curs, la Ștei, vizând o fostă clădire industrială, iar niciunul dintre cele planificate.

Localitate	Imobile abandonate, toate formele de proprietate	Imobile ale UAT degradate structural	Imobile ale UAT degradate superficial	Proiecte realizate	Proiecte în curs	Proiecte planificate
Salonta	542	4	12	1	0	0
Cluj-Napoca	33	2	31	2	2*	2*
Cehu Silvaniei	30	0	0	7*	7*	0
Baia Sprie	25	0	0	0	0	0
Aleșd	16	0	0	0	0	2
Ștei	7	0	1	0	3	1
Nucet	4	1	3	0	0	0
Seini	2	0	2	0	0	0
Zalău	0	5	0	0	0	0
Ardud	0	0	5	2	0	0
Valea lui Mihai	0	0	0	4	0	0
Beclean	0	0	0	3	0	0
Săliștea de Sus	0	0	0	1	2	0
Șimleu Silvaniei	0	0	0	0	0	3
Dragomirești	0	0	0	0	0	1
Total	**659**	**12**	**54**	**20**	**14**	**9**

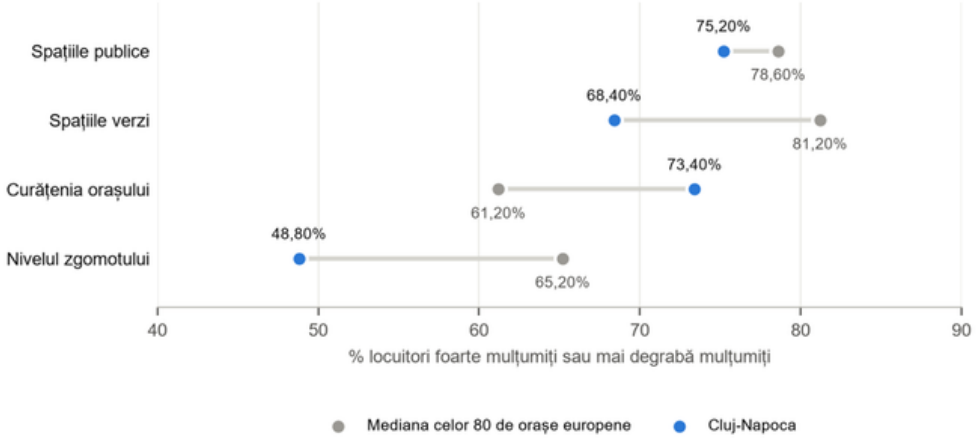
Tabel 71 - Imobilele abandonate sau neutilizate și proiectele de reconversie funcțională raportate de municipiile și orașele regiunii, 2020 (nr.)

Percepția locuitorilor

Percepția locuitorilor asupra spațiilor publice poate fi comparată la nivel european doar pentru municipiul Cluj-Napoca, singurul oraș din regiune inclus în sondajul Comisiei Europene privind calitatea vieții în orașe, potrivit căruia, în 2023, 75,20% dintre locuitori erau foarte mulțumiți sau mai degrabă mulțumiți de spațiile publice, precum piețele și zonele pietonale, iar 68,40% de spațiile verzi, valori situate sub mediana celor 80 de orașe europene analizate, de 78,60%, respectiv 81,20% [126]. În schimb, mulțumirea față de curățenia orașului, de

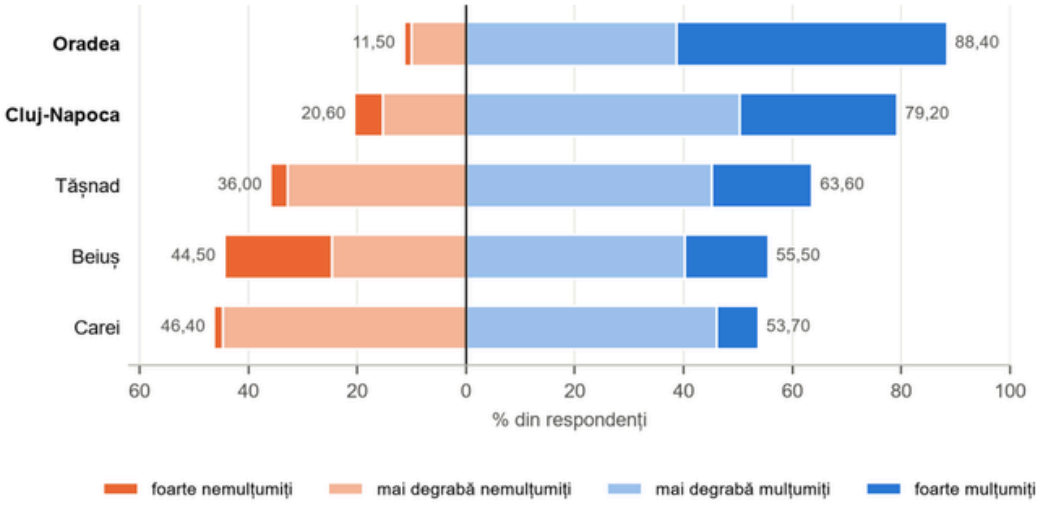
[126] Eurostat, Perception survey results (urb_percep), Perception Survey on the Quality of Life in European Cities 2019 și 2023, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/urb_percep/default/table

73,40%, depășește mediana de 61,20%, în timp ce nivelul zgomotului este apreciat pozitiv de doar 48,80% dintre locuitori, față de o mediană de 65,20%, iar față de 2019 mulțumirea față de spațiile publice și de spațiile verzi a crescut cu 2,00, respectiv 2,40 puncte procentuale, Cluj-Napoca numărându-se printre orașele europene în care locuitorii constată cel mai des o îmbunătățire a calității vieții în ultimii cinci ani, cu 59% dintre respondenți [127].



Grafic 81 - Mulțumirea locuitorilor municipiului Cluj-Napoca față de spațiul public, comparativ cu mediana orașelor europene, 2023

Pentru celelalte orașe, singura sursă de acest tip este Barometrul Urban din 2020, care a inclus cinci localități din regiune și potrivit căruia ponderea locuitorilor foarte mulțumiți sau mai degrabă mulțumiți de piețe, zone pietonale și alte spații publice era de 88,40% la Oradea, cea mai ridicată dintre cele 41 de orașe analizate, și de 79,20% la Cluj-Napoca, a patra valoare la nivel național, în timp ce în orașele mici ponderea scădea la 63,60% la Tășnad, 55,50% la Beiuș și 53,70% la Carei. Diferența este mai vizibilă la nivelul nemulțumirii, care cuprindea 46,40% dintre locuitorii municipiului Carei și 44,50% dintre cei ai municipiului Beiuș, unde 19,80% se declarau foarte nemulțumiți, față de 11,50% la Oradea și 20,60% la Cluj-Napoca, decalaj care corespunde concentrării zonelor pietonale amenajate în reședințele de județ.



Grafic 82 - Mulțumirea locuitorilor față de spațiile publice în orașele din regiune incluse în Barometrul Urban, 2020 (%)

[127] Comisia Europeană, Report on the Quality of Life in European Cities 2023 și comunicatul de presă din 12.12.2023, https://ec.europa.eu/regional_policy/whats-new/newsroom/12-12-2023-9-out-of-10-people-satisfied-with-city-living-across-europe-according-to-new-commission-report_en.

Constatări preliminare și provocări identificate

I. Constatări preliminare

1. Infrastructura rutieră de mare viteză aflată în circulație în regiune cuprinde 90,40 km din autostrada A3 pe traseul Borș – limită județul Mureș, sectoarele aferente DEx16, de 18,96 km, și DEx4, de 4,96 km, precum și un segment de 7,00 km din A10, în timp ce autostrada A14 Dej – limită Suceava, de 234,00 km, se află în etapa documentațiilor tehnico-economice, astfel încât municipiile Bistrița, Baia Mare și Satu Mare se află la peste 50 km de cea mai apropiată autostradă.
2. Din rețeaua de drumuri naționale a regiunii, 173,368 km, respectiv 7,49%, sunt administrați direct de autoritățile locale, cu precădere traversările urbane din județele Cluj și Bihor, restul de 2.142,454 km aflându-se în administrarea DRDP Cluj, iar lungimea drumurilor naționale raportată de INS a crescut de la 2.162 km în 2015 la 2.354 km în 2025.
3. Rețeaua de drumuri județene însumează 5.310,94 km în 222 de tronsoane, cu o densitate de 20,7 km la 100 km^2 în județul Cluj și de 10,6 km în județul Bihor, iar drumurile județene modernizate prin programele naționale funcționează ca trasee colectoare care integrează comunitățile periferice în rețeaua principală, inclusiv către viitoarele noduri ale autostrăzilor și ale drumurilor expres.
4. Accesul la rețeaua rutieră principală este inegal distribuit în teritoriu, zona montană din nord-estul regiunii, din județele Maramureș și Bistrița-Năsăud, și Munții Apuseni, la limita dintre județele Cluj și Bihor, fiind traversate de o rețea rară de drumuri naționale și lipsite de drumuri europene, iar modelarea izocronelor rutiere de 20, 40 și 60 de minute față de localitățile de peste 10.000 de locuitori evidențiază zone rurale și montane neacoperite în intervalul de o oră.
5. Piața transportului rutier de persoane este concentrată teritorial, trei județe deținând aproximativ 75% dintre cele 335 de companii de transport ocazional active în perioada 2021-2025, iar dintre cele 544 de licențe de traseu eliberate în aceeași perioadă 245 revin județului Cluj, în timp ce transportul alternativ înregistrează cea mai rapidă dezvoltare dintre segmentele de transport rutier de persoane, numărul autorizațiilor eliberate crescând de la 287 în 2021 la 2.051 în 2025, iar cele 4.323 de autorizații valabile se concentrează în municipiile Cluj-Napoca și Oradea.
6. Volumul mărfurilor transportate pe căile rutiere ale regiunii a crescut cu 11,1% în perioada 2021-2025, de la 36,5 la 40,6 milioane de tone, regiunea situându-se pe locul al doilea după Sud-Muntenia, cea mai mare parte revenind traficului intraregional, care a crescut cu 9,4%, până la 30,1 milioane de tone, în timp ce pe rețeaua feroviară administrată de SRCF Cluj tonele brute km au scăzut în 2025 cu 17,87%.
7. Transportul public local a înregistrat o creștere a numărului de pasageri de 23,6% în perioada 2021-2025, până la 185,4 milioane, regiunea situându-se pe locul al doilea în țară după București-Ilfov, iar ponderea transportului electric a urcat de la 33,2% la 38,5%, însă activitatea este concentrată în județul Cluj, care asigură 77% din volumul regional, transportul public local funcționează doar în 18 dintre cele 43 de localități urbane, respectiv în 41,86% dintre acestea, iar transportul public metropolitan este dezvoltat numai în jurul municipiilor Cluj-Napoca, Oradea, Baia Mare și Zalău.
8. Parcul auto al regiunii a crescut de la 872.255 de vehicule în 2015 la 1.509.731 în 2025, iar numărul autoturismelor de la 672.835 la 1.147.311, în timp ce populația a scăzut, astfel încât gradul de motorizare a ajuns la 451 de autoturisme la mia de locuitori, raportat la populația rezidentă, respectiv la 77% din media europeană, însă parcul s-a învechit, ponderea autoturismelor mai vechi de 20 de ani ajungând la 42% în 2025, motorina rămâne dominantă, cu 61,36% din autoturisme, iar autoturismele electrice și hibride, deși numărul lor a crescut de la 4.682 în 2020 la 41.866 în 2025, reprezintă doar 3,65% din total, județul Cluj cumulând 44,11% dintre autoturismele pur electrice ale regiunii.

11. În perioada 2021-2025, în regiune s-au produs 18.062 de accidente rutiere, soldate cu 935 de decese și 2.796 de răniri grave, rata medie de 73,7 decese la un milion de locuitori pe an fiind de aproximativ 1,6 ori nivelul mediu al Uniunii Europene, iar utilizatorii vulnerabili sunt implicați în 37,4% dintre accidente, numărul celor cu trotinete electrice triplându-se, de la 62 la 194, în timp ce tronsoanele cu concentrare de accidente se află în principal pe drumurile naționale care traversează localitățile, Bistrița-Năsăud având cea mai ridicată rată a accidentelor, de 225,3 la 100.000 de locuitori, iar Bihorul cel mai mare indice de gravitate, de 10 decese la 100 de accidente.
12. Aeroportul Internațional Cluj-Napoca a deservit 3.582.134 de pasageri în 2025 și este singurul aeroport din regiune cu model economic autosustenabil, aeroportul din Oradea a ajuns la 256.945 de pasageri, în timp ce aeroporturile din Satu Mare și Baia Mare, situate la aproximativ 65 km unul de celălalt, au sub 100.000 de pasageri fiecare și arii de captare suprapuse.
13. Rețeaua feroviară a regiunii are o lungime de 1.620,4 km, dintre care doar 20,1% sunt electrificați, față de media națională de 38,0%, județele Bihor, Maramureș, Satu Mare și Sălaj neavând niciun kilometru de cale ferată electrificată, iar 20,0% din rețea funcționează fără circulație sau cu trafic redus, inclusiv secția Ciumeghiu – Vașcău, închisă din august 2023, în timp ce pe rețeaua administrată de SRCF Cluj 44,99% din lungimea căii este degradată sau necesită reparații, cu 86,32% în Maramureș, cele 168 de restricții de viteză coboară viteza medie estimată la 71,42 km/h, 80 dintre cele 104 instalații de centralizare au fost puse în funcțiune înainte de 1980, iar 78 de stații nu îndeplinesc niciunul dintre cele 20 de criterii de accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă.
14. Regiunea este beneficiara unei investiții feroviare aflate în execuție din România, electrificarea și reabilitarea liniei Cluj-Napoca – Oradea – Episcopia Bihor, de 166,216 km și 9,48 miliarde de lei, la care se adaugă Trenul Metropolitan Cluj, cu o valoare totală de 1.420.361.716,79 lei, investițiile fiind însă concentrate pe o singură axă, în timp ce Maramureș, Satu Mare și Sălaj rămân integral neelectrificate.
15. Pentru gospodăriile din zonele rurale cu transport public deficitar, costul fix și de întreținere al unui autoturism ajunge la aproximativ 459 de lei pe lună, fără combustibil, în timp ce transportul feroviar rămâne cea mai avantajoasă opțiune pentru navetă, iar pentru atenuarea efectelor extinderii schemei de comercializare a emisiilor la transportul rutier România beneficiază prin Fondul Social pentru Climă de 6,01 miliarde de euro în scenariul aplicării din 2027.
16. Infrastructura pentru mobilitate lentă în lungul cursurilor de apă se dezvoltă prin trasee cicloturistice pe diguri de 191,33 km în Bihor, prin traseul Velo Apuseni, de 227,00 km, prin culoarul pietonal și velo de pe malurile Someșului Mic la Cluj-Napoca, care acoperă 14,70 km de maluri, și prin Linia Albastră de la Bistrița, de circa 10,00 km, iar începând cu 1 noiembrie 2026 investițiile de mobilitate finanțate din fonduri publice sunt condiționate de existența unui plan de mobilitate urbană durabilă.
17. Ponderea străzilor modernizate din cele 43 de municipii și orașe ale regiunii a crescut de la 60,65% în 2015 la 70,66% în 2025, rămânând însă sub media națională de 75,63%, iar spațiile pietonale și infrastructura pentru biciclete se concentrează în reședințele de județ, 21 de orașe neavând nicio pistă sau bandă înregistrată, în condițiile în care orașele concentrează 66,38% dintre accidentele a căror cauză principală îi privește pe pietoni, iar ponderea autoturismului în deplasări a crescut în toate reședințele de județ cu date comparabile, de exemplu de la 46,20% la 64,50% la Zalău.
18. Suprafața spațiilor verzi din municipiile și orașele regiunii a crescut cu 6,70% între 2015 și 2025, față de 32,37% la nivel național, iar 28 dintre cele 43 de localități urbane se situează sub pragul de 26 m^2 pe locuitor, 25 de orașe nu dispun de niciun parc urban, iar suprafața siturilor industriale abandonate nu este cunoscută, reconversia fostelor clădiri industriale rămânând punctuală, cu 6 proiecte realizate până în 2020.

II. Provocări privind infrastructura, accesibilitatea și moblitatea regionala

1. Completarea legăturilor rutiere de mare viteză dintre nordul regiunii și coridoarele TEN-T, prin finalizarea autostrăzii A3 și avansarea proiectelor A14 Dej – Suceava, Satu Mare – Baia Mare și Dej – Bistrița din etapa documentațiilor tehnice în cea de execuție, astfel încât municipiile Baia Mare, Satu Mare și Bistrița să beneficieze de o accesibilitate rutieră comparabilă cu cea a municipiilor din sudul regiunii, precum și conectarea parcurilor industriale și a zonelor cu activitate economică intensă la această rețea, astfel încât traficul greu să fie preluat de pe drumurile care traversează localitățile.
2. Reducerea riscului rutier pe drumurile naționale care traversează localitățile, unde traficul de tranzit se suprapune peste circulația locală, deplasările pietonale și accesul la proprietăți, prin variante ocolitoare, profiluri transversale cu benzi separate și amenajări pentru pietoni și bicicliști, astfel încât numărul deceselor și al răniților grav să se apropie de media europeană.
3. Protejarea utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, într-un context în care deplasările cu bicicleta și cu trotineta electrică sunt în creștere, prin infrastructură dedicată, separată de traficul auto, în orașe și pe drumurile care leagă localitățile periurbane de centrele urbane.
4. Extinderea transportului public către zonele periurbane și rurale, prin servicii metropolitane în jurul tuturor municipiilor reședință de județ și prin conectarea satelor componente la rețeaua de transport județean, cu o frecvență care să permită deplasări în afara intervalelor de navetă, astfel încât locuitorii fără autoturism să aibă acces la locuri de muncă, școli și servicii medicale.
5. Transformarea transportului public într-o alternativă competitivă față de autoturismul personal, prin integrarea tarifară și corelarea orarelor dintre transportul local, cel județean și cel feroviar, astfel încât navetiștii să poată folosi un singur titlu de călătorie, iar costul deplasării cu transportul public să rămână sub cel al utilizării autoturismului.
6. Reînnoirea rețelei feroviare din afara proiectelor aflate în execuție, prin reînnoirea căii, înlocuirea instalațiilor de centralizare și repararea podurilor, astfel încât restricțiile de viteză să fie eliminate, iar trenurile de călători să poată concura ca durată de parcurs cu transportul rutier pe legăturile dintre reședințele de județ.
7. Extinderea electrificării feroviare în județele Bihor, Maramureș, Satu Mare și Sălaj și a legăturilor cu frontiera cu Ungaria, astfel încât axele din vestul și nordul regiunii, care concentrează traficul de marfă spre Ungaria și Ucraina, să poată fi exploatate cu tracțiune electrică și integrate în coridoarele TEN-T.
8. Transformarea stațiilor și haltelor de cale ferată în puncte de acces și de transfer funcționale, prin accesibilizarea lor pentru persoanele cu mobilitate redusă, prin drumuri de acces, parcări și trasee pietonale și velo către localitățile deservite și prin corelarea cu transportul rutier, astfel încât calea ferată să poată fi folosită pentru navetă.
9. Tranziția parcului auto și a flotelor de transport public către vehicule cu emisii reduse, în condițiile în care parcul se învechește, iar extinderea schemei europene de comercializare a emisiilor va crește costul deplasărilor pentru gospodăriile dependente de autoturism, prin dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare și prin orientarea FSC către alternative de mobilitate pentru gospodăriile cu venituri reduse.
10. Consolidarea rolului aeroporturilor regionale într-o rețea coordonată, cu roluri complementare aeroportului Cluj-Napoca, inclusiv pentru transportul de marfă, astfel încât aeroporturile mici, cu arii de captare suprapuse, să își diversifice rutele și să reducă dependența de un număr redus de operatori.
11. Regenerarea spațiilor publice și extinderea spațiilor verzi în orașe și în zonele metropolitane, într-un context în care 28 dintre cele 43 de localități urbane se situează sub pragul de 26 m^2 de spațiu verde pe locuitor, 25 de orașe nu dispun de niciun parc urban, iar terenurile neutilizate și siturile industriale abandonate nu sunt inventariate,.

III. Limitări constatate

1. Infrastructura rutieră de mare viteză, drumurile naționale și rețeaua feroviară sunt administrate la nivel central de CNAIR, CNIR și CNCF „CFR" SA, iar prioritizarea proiectelor se face prin Master Planul General de Transport și Programul investițional 2021-2030, astfel încât regiunea poate susține includerea autostrăzilor din nord, a electrificării liniilor din vest și nord și a reînnoirii căii în portofoliul național, însă nu poate decide asupra acestora.
2. Redeschiderea secțiilor feroviare închise sau suspendate și creșterea frecvenței trenurilor depind de contractele de servicii publice atribuite pentru perioada 2022-2032 prin HG nr. 1.453/2022 și de solicitările operatorilor, secția Ciumeghiu – Vașcău fiind închisă în absența acestor solicitări, aspect asupra căruia autoritățile regionale și locale nu au competență directă.
3. Începând cu 1 noiembrie 2026, investițiile de mobilitate finanțate din fonduri publice sunt condiționate de existența unui plan de mobilitate urbană durabilă, însă doar 35 dintre cele 43 de municipii și orașe au elaborat un astfel de plan, iar o parte dintre ele descriu situația din perioada 2016-2018, ceea ce poate limita accesul orașelor mici la finanțare.
4. Transportul public metropolitan presupune constituirea asociațiilor de dezvoltare intercomunitară și acordul comunelor periurbane, care suportă o parte din cost, ceea ce explică funcționarea lui doar în jurul municipiilor Cluj-Napoca, Oradea și Baia Mare, în timp ce transportul județean este atribuit separat de consiliile județene, fără integrare tarifară cu cel local și cu cel feroviar.
5. Aeroporturile din regiune se află în subordinea consiliilor județene, iar finanțarea publică a infrastructurii și a operării este încadrată de regulile privind ajutorul de stat, ceea ce limitează sprijinul pentru aeroporturile mici și face ca rolurile complementare să depindă de acordul celor patru autorități proprietare.
6. Datele disponibile nu permit monitorizarea unitară a mobilității, întrucât cota modală a transportului feroviar și punctualitatea sunt publicate doar la nivel național, datele regionale de marfă feroviară sunt colectate cincinal, ultimul an fiind 2020, cotele modale urbane provin din anchete ale planurilor de mobilitate realizate cu metode diferite, iar datele privind accidentele au fost obținute prin solicitare către Inspectoratul General al Poliției Române.
7. Pentru spațiul public lipsesc evidențe actuale și comparabile privind trotuarele, trecerile de pietoni, accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă și terenurile abandonate, datele OpenStreetMap au un grad de acoperire inegal între orașe, iar statistica spațiilor verzi include în unele localități, precum Baia Mare și Cavnic, pădurile din intravilan, ceea ce face ca indicatorul de 26 m^2 pe locuitor să nu reflecte accesul real la spații verzi amenajate.
8. Gradul de motorizare diferă semnificativ în funcție de populația folosită la calcul, de la 410 autoturisme la mia de locuitori după domiciliu la 451 după populația rezidentă, întrucât o parte dintre locuitorii cu domiciliul în regiune trăiesc în străinătate, ceea ce face necesară precizarea bazei de calcul în comparațiile cu media europeană.

IV. Măsuri potențiale pentru abordarea provocărilor

1. Îmbunătățirea conectivității rutiere a localităților și a zonelor economice, prin modernizarea drumurilor județene și a drumurilor de legătură către nodurile autostrăzilor și ale drumurilor expres, către rețeaua TEN-T și coridoarele TransRegio, precum și către parcurile industriale și zonele marilor operatori economici, inclusiv prin soluții rapide de conectare la nodurile existente și la cele aflate în construcție, astfel încât traficul de tranzit și cel greu să fie preluat de pe drumurile care traversează localitățile, cu efect asupra decongestionării traficului și a siguranței rutiere.
2. Dezvoltarea mobilității urbane durabile în municipiile reședință de județ, în celelalte municipii și orașe și în zonele metropolitane, prin extinderea și modernizarea transportului public cu vehicule nepoluante și a infrastructurii de reîncărcare aferente, inclusiv a stațiilor de reîncărcare accesibile publicului în orașe și pe principalele axe rutiere, prin înființarea serviciilor de transport public în localitățile urbane care nu dispun de acestea, prin coridoare de mobilitate care să lege municipiile de comunele periurbane, benzi dedicate, stații accesibile și noduri intermodale, în corelare cu planurile de mobilitate urbană durabilă și cu proiectele de tren metropolitan și tram-train din zonele metropolitane Cluj și Oradea.
3. Creșterea fluenței și a siguranței circulației pe traseele transportului public și în zonele urbane, prin soluții de descongestionare a traficului precum pasaje supraterane și subterane, sensuri giratorii și intersecții cu prioritate pentru transportul public, prin amenajări pentru siguranța pietonilor și a bicicliștilor pe tronsoanele care traversează localitățile și prin dotarea cu utilaje și echipamente pentru deszăpezire și pentru sprijinirea siguranței circulației.
4. Dezvoltarea mobilității active, prin rețele continue și sigure de piste pentru biciclete și trasee pietonale, separate de traficul auto, care să lege zonele de locuit de stațiile de transport public, de școli și de locurile de muncă, precum și prin coridoare verzi-albastre în lungul cursurilor de apă, integrate în rețeaua de mobilitate urbană și metropolitană.
5. Regenerarea urbană și extinderea spațiilor verzi și a spațiilor publice în municipii, orașe și zonele metropolitane, prin reamenajarea spațiilor publice, inclusiv a piețelor destinate producătorilor locali, prin grădini și păduri urbane și proiecte inspirate de Noul Bauhaus European, precum și prin reconversia siturilor industriale abandonate în spații publice, spații verzi și funcțiuni urbane sau economice, cu prioritate în localitățile situate sub pragul de 26 m^2 pe locuitor și în orașele fără parc urban, astfel încât suprafața spațiilor verzi urbane să nu scadă după 2030.
6. Asigurarea accesului populației din mediul rural la servicii publice de bază și reducerea sărăciei în transporturi, prin mijloace de transport pentru elevi, pacienți și persoane vârstnice, prin servicii de transport la cerere și rute subvenționate pentru satele neconectate la rețeaua de transport județean, cu facilități tarifare pentru categoriile vulnerabile, finanțate inclusiv prin Fondul Social pentru Climă.
7. Integrarea transportului public la nivel județean și regional, prin sisteme comune de bilete și de informare a călătorilor pentru transportul local, județean și feroviar, prin corelarea orarelor și prin amenajarea stațiilor de cale ferată și a autogărilor ca puncte de transfer accesibile persoanelor cu mobilitate redusă, cu parcări, drumuri de acces și trasee pietonale și velo către localitățile deservite.
8. Corelarea intervențiilor regionale cu investițiile de interes național în infrastructura rutieră de mare viteză, în infrastructura feroviară și în cea aeroportuară, prin susținerea, în relația cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și cu CNCF „CFR" SA, a includerii în portofoliul perioadei 2028-2034 a autostrăzilor și drumurilor expres din nordul regiunii, a reînnoirii și electrificării liniilor feroviare din afara proiectelor aflate în execuție și a unor roluri complementare pentru aeroporturile din regiune, precum și prin constituirea unei baze de date regionale privind transportul și mobilitatea, precum și prin constituirea unei baze de date regionale privind

8. transportul și mobilitatea, care să includă și evidența unitară a trotuarelor, a trecerilor de pietoni, a accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă, a spațiilor verzi și a terenurilor abandonate, necesară fundamentării și monitorizării investițiilor în spațiul public.
9. Reorganizarea spațiului stradal în municipii și orașe, prin modernizarea străzilor din orașele mici cu cel mai redus grad de modernizare, prin trotuare continue și accesibile persoanelor cu mobilitate redusă, treceri de pietoni sigure și zone cu viteză redusă în cartierele de locuințe și în jurul școlilor, precum și prin politici de parcare care să elibereze trotuarele și spațiile verzi dintre blocuri, în corelare cu planurile de mobilitate urbană durabilă.

Bibliografie

Legislație și Reglementări Naționale

- Legea nr. 33 din 27 mai 1994 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, republicată. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 472 din 5 iulie 2011.
- Ordonanța Guvernului nr. 43 din 28 august 1997 privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 221 din 29 august 1997.
- Hotărârea Guvernului nr. 398 din 4 august 1997 privind trecerea unor regii autonome aeroportuare de sub autoritatea Ministerului Transporturilor sub autoritatea consiliilor județene. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 186 din 6 august 1997.
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12 din 7 iulie 1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 834 din 9 septembrie 2004.
- Legea nr. 350 din 6 iunie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 373 din 10 iulie 2001.
- Ordonanța Guvernului nr. 15 din 24 ianuarie 2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 82 din 1 februarie 2002.
- Legea nr. 203 din 16 mai 2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, republicată. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 89 din 26 ianuarie 2005.
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2005 pentru aprobarea Regulamentului de transport pe căile ferate din România, republicată. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 838 din 11 octombrie 2006.
- Legea nr. 51 din 8 martie 2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 121 din 5 martie 2013.
- Legea nr. 55 din 16 martie 2006 privind siguranța feroviară. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 322 din 10 aprilie 2006.
- Legea nr. 363 din 21 septembrie 2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 806 din 26 septembrie 2006.
- Legea nr. 448 din 6 decembrie 2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1 din 3 ianuarie 2008.
- Legea nr. 92 din 10 aprilie 2007 a serviciilor de transport public local. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 262 din 19 aprilie 2007.
- Legea nr. 265 din 7 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 608 din 23 august 2012.
- Legea nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 853 din 20 decembrie 2010.
- Ordonanța Guvernului nr. 27 din 31 august 2011 privind transporturile rutiere. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 625 din 2 septembrie 2011.
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 55 din 14 septembrie 2016 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A., precum și modificarea și completarea unor acte normative. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 758 din 28 septembrie 2016.

- Hotărârea Guvernului nr. 666 din 14 septembrie 2016 pentru aprobarea Master Planului General de Transport al României. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 778 din 4 octombrie 2016.
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 62 din 28 septembrie 2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 798 din 11 octombrie 2016.
- Legea nr. 202 din 4 noiembrie 2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 900 din 9 noiembrie 2016.
- Legea nr. 328 din 21 decembrie 2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1106 din 28 decembrie 2018.
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 555 din 5 iulie 2019.
- Legea nr. 21 din 18 martie 2020 privind Codul aerian. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 222 din 19 martie 2020.
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 71 din 29 iunie 2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic. Monitorul Oficial al României, Partea I.
- Ordonanța Guvernului nr. 8 din 31 ianuarie 2022 privind interoperabilitatea sistemelor de tarifare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata tarifelor rutiere. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 94 din 31 ianuarie 2022.
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 24 din 16 martie 2022 privind aprobarea și finanțarea unor programe de garantare în domenii prioritare pentru economia românească. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 266 din 18 martie 2022.
- Hotărârea Guvernului nr. 1.453 din 8 decembrie 2022 pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada decembrie 2022 - 11 decembrie 2032 în transportul feroviar public de călători, stabilirea unor condiționalități pentru Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar și Compania Națională de Căi Ferate „CFR" - S.A., în vederea implementării obligațiilor de serviciu public feroviar din România. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. [de completat].
- Legea nr. 155 din 30 mai 2023 privind mobilitatea urbană durabilă. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 486 din 31 mai 2023.
- Legea nr. 226 din 14 iulie 2023 privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 659 din 18 iulie 2023.
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 4 din 12 februarie 2026 privind stabilirea cadrului instituțional, precum și a măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2023/1.804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 134 din 18 februarie 2026.
- Legea nr. 169/2026 privind Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 661 din 10 august 2026.

Documente Strategice și Programe

- Guvernul României (2021). Planul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR). Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene. https://mfe.gov.ro/pnrr/
- Guvernul României (2022). Strategia națională a locuirii pentru perioada 2022-2050, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 842/2022. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 653 din 30 iunie 2022.

- Guvernul României (2022). Strategia națională de dezvoltare urbană integrată pentru orașe reziliente, verzi, incluzive și competitive 2022-2035 - Politica urbană a României. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.275 bis din 30 decembrie 2022.
- Guvernul României (2022). Strategia Națională de Reducere a Riscului Seismic, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1.442/2022. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1195 din 13 decembrie 2022.
- Guvernul României (2022). Strategia națională privind siguranța rutieră pentru perioada 2022-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 682/2022. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 535 din 31 mai 2022.
- Guvernul României (2023). Programul național de control al poluării atmosferice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 126 bis din 14 februarie 2023.
- Guvernul României (2024). Strategia națională privind adaptarea la schimbările climatice pentru perioada 2024-2030, cu perspectiva anului 2050, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1.010/2024. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 823 din 19 august 2024.
- Guvernul României (2025). Strategia fiscal-bugetară pentru perioada 2025-2027. Ministerul Finanțelor. https://mfinante.gov.ro/static/10/Mfp/buget/sitebuget/SFB_2025-2027.pdf
- Guvernul României (2025). Strategia națională a hidrogenului 2025-2030 cu perspectiva anului 2050 și Planul de acțiune pentru implementarea acesteia, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 855/2025. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 970 din 21 octombrie 2025.
- Ministerul Afacerilor Interne (2023). Strategia Națională de Management Integrat al Frontierei de Stat a României 2023-2027, proiect supus consultării publice. https://www.politiadefrontiera.ro/files/docu/1686826248374-snmifs20232027ptpresa.pdf
- Ministerul Energiei (2024). Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030, actualizare octombrie 2024. https://energie.gov.ro/wp-content/uploads/2024/10/PLANUL-NATIONAL-INTEGRAT-IN-DOMENIUL-ENERGIEI-SI-SCHIMBARILOR-CLIMATICE-2021-2030-Actualizare-Octombrie-2024.pdf
- Ministerul Transporturilor (2016). Master Planul General de Transport al României, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016. https://fonduri.mt.ro/documente/strategie/mpgt/master-plan/Master_Planul_General_de_Transport.pdf
- Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (2021). Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1.312/2021.

Reglementări și comunicări

- Comisia Europeană (2014). Comunicarea Comisiei - Orientări privind ajutoarele de stat pentru aeroporturi și companiile aeriene, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, C 99, 4.4.2014.
- Comisia Europeană (2014). Regulamentul (UE) nr. 651/2014 din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 187, pp. 1-78. http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj
- Comisia Europeană (2017). Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/6 din 5 ianuarie 2017 privind planul de implementare la nivel european a Sistemului european de management al traficului feroviar. http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/6/oj
- Comisia Europeană (2020). Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă - înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului, COM(2020) 789 final, Bruxelles.
- Comisia Europeană (2021). Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană, COM(2021) 811 final, Bruxelles.

- Comisia Europeană (2023). Recomandarea (UE) 2023/550 din 8 martie 2023 privind programele naționale de sprijin pentru planificarea mobilității urbane durabile, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 73. http://data.europa.eu/eli/reco/2023/550/oj
- Comisia Europeană (2023). Regulamentul delegat (UE) 2024/490 din 29 noiembrie 2023 de modificare a Regulamentului delegat (UE) 2017/1926 de completare a Directivei 2010/40/UE în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L, 2024/490. http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj
- Consiliul Uniunii Europene (1992). Directiva 92/106/CEE din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 368, pp. 38-42. http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2003). Directiva 2003/87/CE din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității, cu modificările și completările ulterioare, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 275, pp. 32-46. http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2004). Regulamentul (CE) nr. 261/2004 din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 46, pp. 1-8. http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2006). Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 204, pp. 1-9. http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2007). Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 315, p. 1. http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2008). Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 293, pp. 3-20. http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2009). Directiva 2009/12/CE din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 70, pp. 11-16. http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2011). Regulamentul (UE) nr. 181/2011 din 16 februarie 2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul. http://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2012). Directiva 2012/34/UE din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european. http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2014). Regulamentul (UE) nr. 598/2014 din 16 aprilie 2014 de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate. http://data.europa.eu/eli/reg/2014/598/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2015). Directiva (UE) 2015/719 din 29 aprilie 2015 de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional. http://data.europa.eu/eli/dir/2015/719/oj

- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2016). Regulamentul (UE) 2016/796 din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 138, pp. 1-43. http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2016). Directiva (UE) 2016/797 din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare). http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2016). Directiva (UE) 2016/798 din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare), Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 138, pp. 102-149. http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2016). Regulamentul (UE) 2016/2338 din 14 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței serviciilor naționale de transport feroviar de călători. http://data.europa.eu/eli/reg/2016/2338/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2016). Directiva (UE) 2016/2370 din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanța infrastructurii feroviare. http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2018). Regulamentul (UE) 2018/1139 din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației. http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2019). Directiva (UE) 2019/520 din 19 martie 2019 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (reformare), Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 91, pp. 45-76. http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2019). Directiva (UE) 2019/1161 din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 188, pp. 116-130. http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2019). Directiva (UE) 2019/1936 din 23 octombrie 2019 de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 305, pp. 1-16. http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2021). Regulamentul (UE) 2021/782 din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (reformare), Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 172, pp. 1-52. http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2021). Regulamentul (UE) 2021/1153 din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 249, pp. 38-81. http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2021). Directiva (UE) 2021/1187 din 7 iulie 2021 privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (TEN-T), Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 258, pp. 1-13. http://data.europa.eu/eli/dir/2021/1187/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2022). Directiva (UE) 2022/362 din 24 februarie 2022 de modificare a Directivelor 1999/62/CE, 1999/37/CE și (UE) 2019/520 în ceea ce privește taxarea vehiculelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 69, pp. 1-39. http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj

- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2023). Directiva (UE) 2023/958 din 10 mai 2023 de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește contribuția sectorului aviației la obiectivul Uniunii de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 130. http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2023). Regulamentul (UE) 2023/1804 din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 234, pp. 1-47. http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2023). Regulamentul (UE) 2023/2405 din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației), Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L, 2023/2405. http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2023). Directiva (UE) 2023/2661 din 22 noiembrie 2023 de modificare a Directivei 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L, 2023/2661. http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2024). Regulamentul (UE) 2024/1610 din 14 mai 2024 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele noi, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L, 2024/1610. http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2024). Regulamentul (UE) 2024/1679 din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L, 2024/1679. http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2024). Regulamentul (UE) 2024/1991 din 24 iunie 2024 privind restaurarea naturii și de modificare a Regulamentului (UE) 2022/869, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L, 2024/1991. http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1991/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2024). Directiva (UE) 2024/2881 din 23 octombrie 2024 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (reformare), Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L, 2024/2881. http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj
- Parlamentul European, & Consiliul Uniunii Europene (2024). Regulamentul (UE) 2024/2803 din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european (reformare), Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L, 2024/2803. http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj

Rapoarte de Cercetare, literatură de specialitate și baze de date

- Agenția pentru Dezvoltare Regională Nord-Vest [ADR Nord-Vest] (2026). Perspectiva regională asupra sărăciei energetice și a sărăciei în transporturi. https://www.nord-vest.ro/wp-content/uploads/2026/09/Perspectiva-Regionala-asupra-saraciei-energetice-si-saraciei-in-transporturi.pdf
- Capozza, I. (2024). Decarbonising Romania's economy. OECD Economics Department Working Papers, nr. [de completat]. OECD Publishing, Paris. https://doi.org/10.1787/256205df-en
- Comisia Europeană (2023). Raportul de țară din 2023 privind România, SWD(2023) 623 final, Bruxelles. https://www.mae.ro/sites/default/files/file/anul_2023/pdf_2023/2023.09.19_raport_de_tara_2023_ro.pdf
- Comisia Europeană (2023). Report on the Quality of Life in European Cities 2023. Direcția Generală Politică Regională și Urbană, Bruxelles. https://ec.europa.eu/regional_policy/whats-new/newsroom/12-12-2023-9-out-of-10-people-satisfied-with-city-living-across-europe-according-to-new-commission-report_en

- Comisia Europeană (2024). Raportul de țară 2024 - România, SWD(2024) 623 final, Bruxelles. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/5045e494-2e4a-11ef-a61b-01aa75ed71a1/language-ro
- Comisia Europeană (2025). Recommendation for a Council Recommendation on the economic, social, employment, structural and budgetary policies of Romania, COM(2025) 223 final, Bruxelles. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52025DC0223
- Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere [CNAIR] - Direcția Regională de Drumuri și Poduri Cluj (2023). Lungimi sectoare DN 2023. http://cluj.cnadnr.ro/sites/default/files/pagini-statice/Lungimi%20sectoare%20DN%202023.pdf
- Compania Națională de Căi Ferate „CFR" SA (2026). Documentul de referință al rețelei feroviare 2027, Anexele 7.a și 25.b.
- Consiliul Concurenței (2022). Avizul nr. RG/18010 din 8 decembrie 2022 privind contractele de servicii publice în transportul feroviar de călători.
- Consiliul Uniunii Europene (2026). Recomandare a Consiliului privind politicile economice, sociale, de ocupare a forței de muncă, structurale și bugetare ale României, nota Secretariatului General nr. 11135/26, Bruxelles, 3.7.2026. https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11135-2026-INIT/ro/pdf
- Contributorii OpenStreetMap (2026). Date OpenStreetMap extrase prin Overpass API la 23 noiembrie 2026, licență ODbL [Bază de date]. https://www.openstreetmap.org
- Eurostat (2026). Perception survey results [Set de date urb_percep], Perception Survey on the Quality of Life in European Cities 2019 și 2023. Comisia Europeană. https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/urb_percep/default/table
- Inspectoratul General al Poliției Române [IGPR] - Direcția Rutieră (2026). Date privind accidentele rutiere din perioada 2021-2025, răspuns la adresa ADR Nord-Vest nr. EL-1717 din 18 august 2026.
- Institutul Național de Statistică [INS] (2026). Baza de date TEMPO-Online: Matricele GOS103A, GOS104A, GOS105A și POP108D. http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/
- Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației [MDLPA] (2020). Inventarul imobilelor abandonate sau neutilizate și al proiectelor de reconversie funcțională, platforma Citadini, indicatorii 5.21-5.25 [Bază de date]. https://citadini.ro
- Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației [MDLPA], & Banca Mondială (2020). Barometrul Urban 2020, platforma Citadini. https://citadini.ro
- Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației [MDLPA], & Banca Mondială (2026). Platforma Citadini: indicatorii 2.2, 2.4, 5.1, 5.2, 5.7, 5.9, 5.10, 5.11, 5.19 și 6.19-6.24 [Bază de date]. https://citadini.ro
- Operatorii de transport feroviar de călători (2018-2026). Mersul trenurilor de călători pentru mersurile 2018-2019 - 2025-2026 [Seturi de date]. Portalul național de date deschise data.gov.ro, accesate în octombrie 2026. https://data.gov.ro
- Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică [OCDE] (2020). Operationalisation of destination management organisations in Romania. OECD Tourism Papers, nr. 2020/01. OECD Publishing, Paris. https://doi.org/10.1787/9074fc18-en
- Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică [OCDE] (2023). Enhancing Strategic Planning and Innovation Services: Supporting Romanian Regional Development Agencies. OECD Regional Development Studies. OECD Publishing, Paris. https://doi.org/10.1787/8d80ef62-en
- Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică [OCDE] (2024). Romania. În Job Creation and Local Economic Development 2024 - Country Notes. OECD Publishing, Paris. https://www.oecd.org/en/publications/job-creation-and-local-economic-development-2024-country-notes_ad2806c1-en/romania_37c069d8-en.html

- Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică [OCDE] (2025). Education and Skills in Romania. Reviews of National Policies for Education. OECD Publishing, Paris. https://doi.org/10.1787/594cbb5d-en
- Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică [OCDE] (2025). Preparing for Demographic Change in Nord-Vest, Romania. OECD Regional Development Studies. OECD Publishing, Paris. https://doi.org/10.1787/21b50ace-en
- Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică [OCDE] (2026). Environmental Tax Policy Review of Romania: Policy Options for Buildings and Transport. OECD Publishing, Paris. https://doi.org/10.1787/42ed5f84-en
- Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică [OCDE] (2026). OECD Economic Surveys: Romania 2026. OECD Publishing, Paris. https://doi.org/10.1787/4844067e-en
- Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică [OCDE] (2026). OECD Tourism Trends and Policies 2026. OECD Publishing, Paris. https://doi.org/10.1787/3fd3cd75-en
- ROMATSA (f.a.). AIS Romania: Aeronautical Information Publication (AIP) România. https://www.aisro.ro
- Unitățile administrativ-teritoriale din regiunea Nord-Vest (2016-2023). Planurile de mobilitate urbană durabilă ale celor 35 de municipii și orașe din regiune și planurile urbanistice generale ale municipiilor Oradea, Cluj-Napoca, Bistrița și Zalău și ale orașelor Beiuș și Huedin.

ADR Nord-Vest



00-40-264-431550

www.nord-vest.ro

Donath Street 53a, Cluj-Napoca, Cluj

planificare.strategica@nord-vest.ro

Member of: eurada, ERRIN, ROREG

Managing Authority for: Regio Nord-Vest

Intermediate Body for: Program Sănătate, Regio